

## Nr 104.

Av herr **Bergström** i Bäckland, om anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygglevägar.

Man kan säga, att den betydelse som huvudgatorna ha uti våra städer för gatutrafiken, ha de allmänna landsvägarna inom landsbygden, nämligen att icke blott uppbära den långväga trafiken från städer och större samhällen utan även mottaga trafiken från de utfartsvägar och vägar av enklare typ för övrigt, som leda till de allmänna landsvägarna.

Byggandet och förbättrandet av de allmänna landsvägarna få icke ske på bekostnad av vägar med ett enklare byggnads sätt, som i allmänhet komma till användning vid lösandet av ödebygdernas trafikbehov, men å andra sidan får man icke heller glömma bort, att det är landsvägarna, som giva åt de enklare vägarna deras värde som förbindelseleder. Skola de allmänna landsvägarna få sin rätta betydelse som huvudvägar, måste deras byggande och förbättrande ske efter nutida metoder, om ock kostnaden därför i väsentlig grad ökas mot förut.

Klart är ock, att ett ökat brobyggnadsarbete måste ske för att vägarna skola få den fulla betydelse som motortrafiken i vår tid giver dem som förbindelseleder och avlägsna den stora risk, som i många fall är förenad med färjanordningar.

Då vi för närvarande leva mitt uppe i ett nydaningsarbete av vårt vägväsende, måste det väcka en smula förvåning, att försiktigheten med avseende på beviljandet av anslag till byggandet av vägar är så stor, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen måste i sin i statsverkspropositionen omnämnda skrivelse av den 5 sept. 1929 bl. a. andraga:

»För de två senaste budgetåren hade i styrelsen legat inne ansökningar om bidrag till *nybyggnadsarbeten* för en kostnad av omkring 30,000,000 kronor, motsvarande ett till  $\frac{2}{3}$  av kostnaden beräknat statsbidrag av 20,000,000 kronor. Då av de för ifrågavarande ändamål beviljade anslagen i medeltal omkring 3,500,000 kronor för vart och ett av de senaste budgetåren disponerats för nybyggnadsarbeten, hade således anslagsbristen uppgått till omkring 16,500,000 kronor. För avarbetande av denna anslagsbrist under 10 år erfordrades, utöver förenämnda belopp av 3,500,000 kronor, i avrundat tal 1,500,000 kronor per år, eller ett årsanslag av 5,000,000 kronor. Dessutom erfordrades bidrag av förevarande anslag till fortsättande

av sådana *vägförbättringsarbeten*, vilka redan erhållit statsbidrag från anslaget. För tillgodoseende av jämväl sistnämnda anslagsbehov beräknade styrelsen för budgetåret 1930—1931 erforderligt ett belopp av 5,200,000 kronor.

Till ytterligare belysande av anslagsbehovet ville styrelsen framhålla, att för 27 väg- och brobyggnadsföretag, avseende nyanläggningar, Kungl. Maj:t eller styrelsen meddelat tillstånd till påbörjande utan att vederbörande därmed ginge förlustiga möjligheten till statsbidrag; dessa företag representerade sammanlagt en beräknad byggnadskostnad av 2,300,000 kronor, motsvarande enligt gällande grunder ett statsbidrag av omkring 1,500,000 kronor. Härtill komme företag, vilka redan erhållit statsbidrag; den för färdigställande av dessa företag återstående kostnaden beräknades till 12,300,000 kronor, krävande ett statsbidrag av 8,200,000 kronor. Redan färdiga eller under arbete varande väg- och broföretag beräknades således draga en kostnad av 14,600,000 kronor, motsvarande ett statsbidrag av omkring 9,700,000 kronor.»

Med avseende på höjandet av bidraget till nybyggnader av vägar till 75 procent av den beräknade kostnaden är detta utav så stor betydelse för särskilt Norrland, att denna höjning skulle inom de norrländska bygderna hälsas med verklig tillfredsställelse.

Till belysandet av denna sak citerar jag väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande därom:

»Enligt utfärdade bestämmelser, som trätt i kraft den 1 september 1929, utginge statsbidrag till förbättring av för automobiltrafiken särskilt viktiga vägar å landsbygden av automobilskattemedlens länsfonder med högst tre fjärdedelar av den beräknade kostnaden, där ej Kungl. Maj:t på grund av särskilda skäl funne högre bidrag böra beviljas. Av nu förevarande anslag utginge däremot statsbidrag med högst två tredjedelar av den beräknade kostnaden. Medan i de sydligare delarna av landet vägnätet finge anses i huvudsak utbyggt och vägbyggnadsarbetena därstädes sålunda i allmänhet utgjordes av förbättringsarbeten, vore däremot behovet av nybyggnader mycket starkt framträdande i de nordligare delarna av landet. Till följd härav skulle i statsbidragshänseende landets nordligare delar, med ofta i ekonomiskt hänseende mindre bärkraftiga vägdistrikt, komma i en mera ogynnsam ställning än övriga delar av landet. Vid sådant förhållande syntes det vara med rättvisa och billighet förenat, att statsbidrag jämväl till nybyggnader utginge med tre fjärdedelar eller 75 procent av den beräknade kostnaden.»

Med anledning av det anförda får jag härmed hemställa,

att riksdagen måtte besluta att till byggandet av landsvägar och vanliga bygdevägar för budgetåret 1930—1931

anvisa ett extra reservationsanslag av kronor 5,800,000 samt att bidragsprocenten av ifrågavarande anslag får utgå enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag med tre fjärdedelar av den för vägföretag beräknade kostnaden.

Stockholm den 18 januari 1930.

*P. Bergström*  
i Bäckland.

---