

Nr 82.

Av herr **Hansson** i Vännäsby, om anslag för bidrag till byggande av landsvägar.

Till byggande av såväl landsvägar och vanliga bygdevägar som enkla bygdevägar hava tidigare utgått särskilda statsbidrag med belopp, som ständigt stegrats i samband med ökat behov av kommunikationer, ej minst i Norrland, och rikligare tillgång till penningmedel. Från och med innevarande budgetår hava automobilskattemedel tagits i anspråk för ändamålet. I statsverkspropositionen till innevarande års riksdag har tillsammans för ovan angivna ändamål under sjätte huvudtiteln äskats ett reservationsanslag av 7 miljoner kronor.

På basis av från länsstyrelsen framställda önskemål har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort en sammanställning över statsbidragsbehovet enbart för enkla bygdevägar, den vägtyp, som kanske i första hand bör komma i fråga beträffande övre Norrlands folkfattiga distrikt. Av sammanställningen, till vilken jag ber att beträffande detaljuppgifterna få hänvisa, framgår att ett penningbehov föreligger, som vida överstiger vad i statsverkspropositionen äskats. Länsstyrelsen i Västerbottens län hade i ämnet anfört: Om oförändrade belopp till olika slag av vägbyggnader utginge under kommande år, föreläge möjligheten att av de inom länet redan till utförande dömda vägföretagen landsvägarna skulle vara fullbordade under loppet av 4 år, de enkla bygdevägarna under loppet av 25 år och ödebygdsvägarna under loppet av 6 år. Då beslut om byggande av ytterligare ett antal enkla bygdevägar komme att meddelas under närmaste tiden, syntes dessa vägföretag, som utan undantag syntes behövligen näppeligen bli fullbordade under loppet av en mansålder. Det låge i öppen dag, att sådana framtidsutsikter måste te sig tröstlösa för dem, som saknade väg men som hoppats att en redan för några decennier sedan ifrågasatt och undersökt väg snart skulle kunna komma till stånd. Befolkningen hade mycket svårt att förstå, varför de, som voro nöjda med och tacksamma för att få en enkel och relativt billig väg, först i en avlägsen framtid skulle få sitt vägbehov tillgodosett, medan de dyrare vägarna byggdes utan mera avsevärt dröjsmål. Det hade för denskull förmärkts strävanden, som syftade till en förändring av vissa till utförande dömda men ej påbörjade enkla bygdevägar till vanliga bygdevägar, vilken förändring givetvis måste framstå såsom synnerligen önskvärd på grund av att en dyrare väg kunde fullbordas inom fem år medan utförandet av en enkel väg numera krävde minst ett kvartsekel. Länsstyrelsen ansåge, att landsvägar och vanliga bygdevägar icke borde anläggas i andra fall än där sådana på grund av trafikens omfattning måste anses ofrånkomliga. Om

en sådan princip vore riktig — och de ekonomiska skälen talade för dess tillämpning — vore det oundgängligt, att anslaget till enkla bygdevägar så ökades, att denna vägtyp icke sattes i en avgjort sämre ställning än den dyrare. Det kunde icke betraktas såsom åsidosättande av en ords intressen, om länsstyrelsen ville lösa dess kommunikationsfråga på ett sätt, som innebure sparsamhet med statens medel.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrade i ämnet följande:

Styrelsen ville understryka vad länsstyrelserna anfört angående olägenheten av de för närvarande utgående otillräckliga anslagsmedlen, i vad avsåge enkla bygdevägar. Knappheten av anslagsmedel kunde nämligen enligt nämnda länsstyrelser leda till att en väg, som rätteligen borde utföras som enkel bygdeväg, hänfördes till annan vägtyp, antingen till landsväg och vanlig bygdeväg eller ock till ödebygdsväg, vilka vägar kunde vara bättre tillgodosedda i fråga om anslagsmedel. Detta förhållande kunde alltså medföra, att en väg byggdes oekonomiskt ur trafiksynpunkt. Då vägnätets utbyggnad och planläggning icke syntes få göras beroende av tillgången på anslagsmedel för olika vägtyper utan enbart borde dikteras av vägtekniska och trafiktekniska synpunkter, syntes det styrelsen kunna ifrågasättas att sammanslå anslagen till bidrag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar och bidrag till byggande av enkla bygdevägar till ett anslag, benämnt bidrag till byggande av landsvägar. En sådan åtgärd syntes även förenlig med den nya väglag, som skulle träda i kraft den 1 januari 1937. Enligt nämnda lag vore allmän väg av två slag, nämligen landsväg och ödebygdsväg. Till förstnämnda slag av väg hänfördes landsvägar samt vanliga bygdevägar och enkla bygdevägar. Det ville synas, som om denna fråga borde komma under övervägande av 1935 års vägsakkunniga. Därvid borde även övervägas, om icke bidragskvoten till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar kunde — i likhet med vad som gällde beträffande byggande av enkla bygdevägar — där särskilda skäl därtill föreläge, höjas utöver den normala kvoten, tre fjärdedelar av den beräknade kostnaden.

Om nämnda förslag vunne beaktande, skulle sålunda de av styrelsen föreslagna anslagen till bidrag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar samt till bidrag till byggande av enkla bygdevägar, å tillhopa 7,950,000 kronor, eller i avrundat tal 8,000,000 kronor, överflyttas till ett nytt anslag, förslagsvis benämnt bidrag till byggande av landsvägar.

För egen del anser jag mig ej kunna biträda ett anslagsäskande till landsvägar, vilket så starkt nedpressats under de förslag och krav, som framkommit från de på området utan tvivel mest sakkunniga och erfarna myndigheterna. Vad av länsstyrelsen i Västerbottens län samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförts som stöd för ett avsevärt högre statsbidrag synes mig vara värt beaktande. I likhet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit anser jag anslaget kunna för kommande budgetår begränsas till 8 miljoner kronor, under framhållande likväl att denna summa måste anses representera ett minimikrav.

Under åberopande av det ovan anförda får jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta att till bidrag till byggande av landsvägar för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av kronor 8,000,000, att utgå av automobilskattemedel.

Stockholm den 16 januari 1936.

Eric Hansson.
