

Historik

VÄGFÖRVALTNINGEN I BLEKINGE LÄN.

Vägar har sedan länge betraktats som en kollektiv nytthet och det betraktades som ett gemensamt ansvar att bygga och underhålla dem. I praktiken fungerade dock detta dåligt och slutpunkten blev att staten år 1944 övertog ansvaret för vägarna utanför städerna. Innan man nått till detta beslut kan vägväsendets utveckling indelas i tre historiska skeenden nämligen:

- Tiden fram till industrialiseringens början under 1800-talets andra hälft och till den första väglagen 1891.
- Tiden från 1891 och till förstatligandet 1944.
- Tiden från 1944 och framåt.

1840 inrättades efter riksdagsbeslut en myndighet som senare kom att kallas Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, (från 1967 Vägverket) och samtidigt började man ge statsbidrag till nybyggnad av vägar samt till ombyggnader och förbättringar av det befintliga vägnätet. Landet indelades i fem väg- och vattenbyggnadsdistrikt och för att statsbidrag skulle utgå krävdes medverkan av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen.

Industrialiseringen medförde en ökad belastning och ökade krav på vägnätet och därmed ställdes också frågan på sin spets vem som skulle betala för vägarna. Bönderna som dittills burit bördorna för detta var nu inte villiga att ensamma fortsätta med detta

I detta skede kom 1891 års väglag som reglerade skyldigheterna för vägunderhåll.

I lagen stadgades bl.a.:

- Vaghållningsskyldigheten utsträcktes från jordbruksfastigheter till att också gälla industrifastigheter.
- Ägare av jordbruksfastighet skulle fortfarande svara för vägunderhållet in natura.
- Det infördes en vägskatt i penningar för de vaghållningsskyldiga som inte bidrog till underhållet in natura och vägskatten inbetalades till en vägkassa förvaltat av den vägstyrelse (statlig).
- Landet indelades i 379 Vaghållningsdistrikt bestående av ett härad eller del av härad.
- Ett statligt bidrag på 10 % till naturaunderhållet.
- Statens insyn över vägarna vidgades genom länstyrelserna och de nya vägstyrelserna.

Den nya lagen trädde i kraft 1895 men förslag till omfördelning av vaghållningsbördan började genast inkomma.

Det grundläggande felet med den nya organisationen torde ha varit att den fortfarande baserades på ett lokalt naturaunderhåll. Vägunderhållet var uppdelat på 350.000 väglotter varav 40.000 hade en längd vilken understeg 10 meter. Varje väghållare skötte sin lott efter eget huvud vilket gav stora variationer i kvalitén. Ett annat stort problem var att eftersom vägnätet ständigt utbyggdes och förändrades krävdes det nya uppmätningar och nya beräkningar av väghållningsskyldigheten. Dessa beslut drog ut på tiden och i väntan på beslut efterattes underhållet.

Trots en succesiv ökning av statsbidraget till vägunderhållet (1918 var det uppe i 30 %) var problemen så stora att man 1911 tillsatte en vägkommission med uppdrag att föreslå förändringar i väglagen.

Kommissionens förslag gick i korthet ut på att vägdistrikten gjordes större och att landstingen blev huvudmän för vägväsendet med en förtroendevald vägstyrelse och en statligt avlönad vägdirektör för varje landsting. Dessutom tillkom ett tiotal vägmästare per landsting för direkt tillsyn och kontroll. Socknarna skulle utgöra arbetsområden.

1921 kom ett beslut där naturaunderhållet helt slopades och ersattes med inbetalningar till en vägkassa med vars medel man anställde yrkeskunnig personal för vägarbeten.

Under 1920-talet infördes skatter på bilar, drivmedel m.m. vilket skapade medel som staten kunde använda för vägnätets utbyggnad och underhåll. Detta ledde till att i början av 1930-talet var vägunderhållet till ca: 75 % statsfinansierat. Detta ledde till ökade krav på statlig insyn. Från 1930 fick Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen ett vidgat inflytande på det lokala vägväsendet då en statlig vägingenjör tillsattes i varje län samt för hela riket tre väginpektörer. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen hade inte bara till uppgift att utfärda tekniska anvisningar utan granskade även väghållningsdistriktens planering och räkenskaper. Ny väglag antogs 1934 där ovanstående utveckling lagfästes. En allmän bakgrund till dessa reformer var naturligtvis de nya och större krav som den ständigt ökande bilismen ställde på vägnätet. 1929 hade antalet vägdistrikt minskats från 376 till 172 för att skapa rationellare enheter.

Svårigheterna att fördela kostnaderna jämnt mellan kommunerna ledde emellertid till att kommunalskatteberedningen 1938 begärde att ett statligt övertagande av vägväsendet skulle utredas.

Skälen till förstatligandet var bl.a.:

- Staten stod de facto redan för merparten av kostnaderna
- Genom bilismen hade vägarna redan blivit en nationell fråga och inte längre lokal.
- Skiftande vägkvalitet och ojämn utbyggnadstakt.
- Stor byråkrati på grund av de många instanserna.

- Statligt huvudmannaskap skulle ge stordriftsfördelar.
- Vägarbeten skulle kunna användas för arbetsmarknadspolitiska åtgärder.
- Försvarets behov av central planering.

Trots visst motstånd i riksdagen fattades beslut om ett förstatligande 1943 som började gälla 1944.

För Blekinge läns vidkommande kom denna ovan skisserade utveckling att leda till följande organisation över tiden:

Östra härads väghållningsdistrikt	1907-1937	(Karlskrona)
" " vägdistrikt	1937-1944	"

Medelstads härads väghållningsdistrikt	1897-1936	(Ronneby)
" " vägdistrikt	1936-1943	

Bräkne-Hoby väghållningsdistrikt	1894-1936
Öljehults "	1920-1936
Åryds "	1908-1936
Hällaryds "	1930-1936
Asarums "	1907-1936
Ringamålas "	1907-1936

Av dessa bildas 1936 Bräkne-Hobys vägdistrikt vilket ägde bestånd till 1944.

Mörrums och Elleholms väghållningsdistrikt	1895-1936
Jämshögs "	1893-1936
Kyrkhults "	1893-1936
Gammaltorps "	1914-1936
Mjällbys "	1906-1936

Av dessa bildas 1936 Listers vägdistrikt vilket ägde bestånd till 1944.

Litteratur: Gustafsson Bo: Hur vägarna blev en kollektiv nytighet
Över gränser, festskrift till
Birgitta Odén
Lund 1987

SVENSKT ARKIV 10

TUMBA 1986

Vägförvaltningen i Blekinge län.

I N N E H Å L L S F Ö R T E C K N I N G

över V ä g h å l l n i n g s d i s t r i k t

Uppställda enligt följande :

Vägingenjören

Hamnavdelning

Asarum

Bräkne - Hoby

Bräkne härad

Gammalstorp

Hällaryd

Jämshög

Kyrkhult

Listers härads vägdistrikt

Medelstad härads väghållningsdistrikt

Medelsta härads vägdistrikt

Mjällby

Mörrum och Elleholm

Ringamåla

Åryd

Öljehult

Östra härads väghållningsdistrikt

Östra härads vägdistrikt