

N:o 6.

Ank. till Riksd. kassli den 9 maj 1902, kl. 11 f. m.

Sammansatta stats- och lagutskottets utlåtande n:o 3, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående statens öfvertagande af byggandet af de allmänna vägarne inom riket.

Uti en inom Riksdagens Andra Kammare väckt motion, n:o 112, har herr *G. A. E. Kronlund*, med hvilken i afseende å motionens syfte åtskilliga af Kammarens ledamöter förenat sig, yrkat, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida och under hvilka vilkor staten sjelf måtte öfvertaga byggandet af de allmänna vägarne inom riket, samt derefter för Riksdagen framlägga förslag i detta hänseende och jemväl till de ändringar i gällande väglag och andra författningar, hvartill en sådan utredning kunde gifva anledning.

Motionären har till stöd för det sålunda gjorda yrkandet anført följande:

»Uti en vid 1899 års riksdag inom Andra Kammaren väckt motion påpekade jag, hurusom byggandet liksom underhållet af allmänna vägarne, hvilka ju äro ett af de viktigaste och ursprungligaste medlen för spridande af odlingen och kulturen, obestriddigt torde få anses utgöra ett statsändamål, till hvars fyllande alla statsborgare, hvar och en efter sin förmåga, borde bidraga.

Bih. till Riksd. Prot. 1902. 4 Saml. 2 Afd. 5 Häft.

Som emellertid både byggandet af allmänna vägar och underhållsskyldigheten i det närmaste blifvit en kommunal angelägenhet, medför detta, att bördan i ytterst olika grad drabbar olika delar af vårt land, hvilket med hänsyn till landets stora utsträckning, dess olika folkmängdstäthet samt naturförhållanden i öfrigt är helt naturligt; och det är just på grund af dessa förhållanden, skyldigheten att bygga och underhålla allmänna vägarne drabbar ojemförligt tyngre de nordliga länen, då dessa till arealen äro så mycket större än sådana i mellersta och södra Sverige samt hafva en jemförelsevis ringa folkmängd och proportionsvis större vägnät.

Ju snabbare utvecklingen, samfärdseln och rörelsen utvecklar sig i de förstnämnda delarne af vårt land, desto större och mer trängande blir behofvet af nya och åter nya vägar.

Den officiella statistiken visar oss, att under åren 1841—1899 inom de 5 norrländska länen byggts allmänna vägar till en längd af 658 mil, under det att i hela öfriga riket byggts vägar till en längd af allenast 587 mil. Af dessa inom norrländska länen under en tidrymd af 59 år byggda 658 mil hafva 203 mil byggts under den korta tidrymden af det sista årtiondet 1891—1900.

För jemförelsens skull torde böra nämnas, att vägar inom Kristianstads län under samma tid färdigbyggts eller omlagts till en längd af 7,5 mil.

Den beräknade kostnaden för de vägar, som under sista årtiondet af enskilda med statsbidrag byggts inom norrländska länen, uppgår till 5,046,676 kronor, hvaraf de vägbyggnadsskyldige uppburit i statsbidrag 3,672,087 kronor 07 öre eller således ungefär $\frac{2}{3}$ af beräknade kostnaden.

Enligt de uppgifter, jag hemtat från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, öfverstiger den verkliga kostnaden för de under ifrågasvarande 10 åren färdigbyggda vägarne i högst betydlig grad den beräknade vägbyggnadskostnaden, i Norrbotten med 286,400 kronor, i Vesterbotten med 206,100 kronor, i Jemtland med 257,700 kronor och i Vesternorrlands län med 133,600 kronor, och i följd deraf utgör statsbidraget, som beräknats skola utgå med $\frac{2}{3}$ af kostnaden, i sjelfva verket allenast ungefär hälften, i Norrbottens och Jemtlands län ej ens detta, af den verkliga kostnaden.

I bifogade tabell, som är uppgjord med ledning af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens diaries, äro upptagna den verkliga byggnadskostnaden för vägar, fullbordade under tio-årsperioden 1891—1900.

Man torde sålunda utan öfverdrift kunna säga, att för de med

statsanslag understödda vägföretagen i de norrländska länen, hvarför anslag under åren 1891—1900 beviljats, de väghållningsskyldige sjelfve inom de norrländska länen få vidkännas en lika stor utgift, som statsbidraget eller öfver tre och en half millioner kronor, och detta på en folkmängd, som år 1899 uppgick, oberäknadt städerna, till omkring 750,000 invånare.

Huru i hög grad tryckande en dylik utdebitering under en jemförelsevis kort tidrymd skall vara för de vägbyggnadsskyldige inom de glesast befolkade delarne af vårt land, torde ligga i öppen dag; också torde skuldbördan för vägbyggnader inom olika delar af Norrland för månget distrikt öfverstiga dess bärkraft. Det är dervid att märka, att i de trakter, der invånarne hafva minsta bärkraften, råder alltid största behovet af vägar, såsom inom länens lappmarks- och fjellsocknar.

Beskattningsföremålen äro der ringa, jordbruket ligger der på många ställen ännu i linda, bondens eget arbete förslår ej till de ständigt ökade bördorna, som i dessa socknar hvila nästan uteslutande på jorden, och följden deraf blir, att hemmanen jemte dess bästa värde, skogen, öfvergår i trävaruindustriens händer och att sålunda den sjelfgande befolkningen allt mer och mer drifves från torfvan.

Bland de många skrivelser, jag fått såsom svar på min förfrågan hos de olika norrlandskommunerna rörande beskattningsförhållanden samt vägbyggnadsskyldighetens tunga, tillåter jag mig såsom bilaga till motionen bifoga några, som synas gifva en ganska talande bild af förhållandena inom åtskilliga norrländska kommuner.

Kommunalstämmorna, till hvilka jag äfven vändt mig, hafva nästan undantagslöst i sina svar framhållit, huru ytterst vigtig de ansågo en reform härutinnan vara.

Såsom exempel på, huru i hög grad de skattskyldiges förmåga tages i anspråk i och för de allmänna vägarne, vill jag nämna några af de i detta afseende högst beskattade kommuner i de norrländska länen.

Inom Hotagens socken i Jemtland uppgår vägs-katten för icke-in-natura-underhållsskyldige till 2 kronor 15 öre pr fyrk, inom Hamnerdals och Ströms socknar år 1899 1 krona 74 öre för icke-in-natura-underhållsskyldige, och 89 öre eller 8 kronor 90 öre pr bevillningskrona för in-natura-underhållsskyldige, inom Föllinge socken 2 kronor pr fyrk, inom Kårgärde socken 1 krona 60 öre pr fyrk för icke-in-natura-underhållsskyldige samt 62 öre pr fyrk för in-natura-underhållsskyldige, inom Allsens socken 1 krona 39 öre, inom Mattmar socken 1 krona 37 öre, allt pr fyrk, inom Bergs och Rätans socknar 1 krona 28 pr fyrk

för icke-in-natura-underhållsskyldige, inom Arjeplog i Norrbottens län 1 krona 54 öre pr fyrk för andra fyrkar samt 55 öre för natura-underhållsskyldige, inom Täreändö 1 krona 48 öre pr fyrk för icke-in-natura-underhållsskyldige, inom Råneå 82 öre pr fyrk för icke-in-natura-underhållsskyldige samt 55 öre för in-natura-underhållsskyldige, inom Sorsele 97 öre, inom Lycksele socken 81 öre, inom Wilhelmina socken 52 öre, allt pr fyrk, inom Norsjö socken 50 öre pr fyrk för icke-in-natura-underhållsskyldige och 35 öre för in-natura-underhållsskyldige.

För jemförelsens skull må nämnas, att inom Svedala socken i Skåne utgör vägskatten 1 öre pr fyrk, inom Annelöfs socken 2 öre pr fyrk, inom Trelleborgs kommun 8 öre pr fyrk, inom Skabersjö socken 13 öre pr fyrk, inom Helsingborgs landtförsamling 15 öre pr fyrk, inom Stehags socken 20 öre pr fyrk för säteri och ej i mantal satt jord samt 2 öre pr fyrk för i mantal satt jord samt i Marby socken med 37 öre pr fyrk för icke-in-natura-underhållsskyldige och 12 öre för in-natura-underhållsskyldige.

Det synes mig vid ofvan anmärkta förhållanden vara en tvingande nödvändighet för staten att söka minska och jemnare fördela de af vägbyggnadsskyldigheten föranledda kostnader, der dessa hårdast trycka kommunerna.

Orsaken till att den verkliga kostnaden så ofta och så betydligt öfverstiger det uppgjorda kostnadsförslaget torde förnämligast vara att söka uti ledningen af vägbyggnadsarbetena. Vägbyggnadsdirektionerna på landet bestå oftast af personer, som ej hafva vare sig teoretiska eller praktiska förkunskaper i vägbyggnadsarbete och som ofta sakna tid att uteslutande egna sig åt vägbyggnadsarbetet. Då statens kontroll öfver arbetet blott består i att efterse, att de allmänna tekniska fordringarna beträffande arbetet bliuva uppfyllda, blir följdén, att vägarbetet blir dyrt, men tillika icke af den solida beskaffenhet, som det skulle kunnat ega, om vägen byggts under skicklig teknisk ledning och stark, oaflåten kontroll. En mindre solidt byggd väg orsakar naturligtvis alltid mycket dyrare vägunderhåll och minskar äfven det ekonomiska utbytet af vägen.

Enda sättet att åstadkomma rättelse häri synes mig vara, att staten sjelf öfvertager byggandet af allmänna vägarne inom landet eller åtminstone sådana, som ej äro hänförliga till bygdevägar, mot ett visst tillskott af de vägbyggnadsskyldige.

Hvad kostnaden för en dylik anordning beträffar, torde den utgift, som nu upptages i hvarje kostnadsförslag för arbetsledning och tillsyn m. m. och som uppgår till 10 à 15 proc. af byggnadskostnaden och

således beträffande endast statens andel i vägbyggnadsutgifterna torde årligen uppgå till 100,000 kronor och derutöfver, mer än väl förslå till aflöning åt tekniskt kunnige, under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lydande vägbyggnadsingeniörer.

Under dylik sakkunnig ledning och oafslätlig tillsyn blefve våra allmänna vägar från första början noggrant utstakade och solidt byggda.

Detta skulle, såsom jag redan nämnt, med säkerhet medföra för de vägunderhållsskyldige minskade kostnader i afseende på vägarne underhåll; samt dessutom medföra en betydande ekonomisk vinst för de enskilde i den ökade transportförmåga vägarne uppnådde.

Erfarenheten från andra länder visar, att med lika starka dragare kunna på goda vägar transporteras ända till tre gånger så tunga lass som på dåligt byggda vägar, en besparing af tid och arbetskraft för de enskilda af största nationalekonomiska betydelse, särskildt inom vårt vidsträckta land med dess i brist på tillräckliga jernvägsnät starkt anlidade landsvägar.

Det kan sålunda enligt mitt förmenande endast vara af allra största gagn för såväl det allmänna som för de enskilde, att staten öfvertager byggandet af de allmänna vägarne, synnerligast som detta skulle möjliggöra en mera verksam och effektiv kontroll öfver användningen af statsanslagen, än hvad nu är fallet.

Inom vårt grannland Norge har ett dylikt förfarande egt rum under flera decennier med de bästa resultat.

Hvad slutligen beträffar det bidrag, som de väghållningsskyldige i sådant fall böra lemna staten för erforderliga vägbyggnadsarbeten, torde först böra erinras, att staten nu bidrager med $\frac{2}{3}$ delar af den beräknade kostnaden, och synes mig, att denna proportion borde bibehållas så till vida, att de väghållningsskyldiges bidrag till vägbyggnadsföretag inom respektive distrikt aldrig må öfverskrida en tredjedel af kostnaden, men väl ankomma på särskild pröfning af Kongl. Maj:t, huruvida lindring i detta bidrag må, om det befinnes för tryckande för vederbörande distrikt, kunna medgifvas.

I fråga om det bidrag, som de väghållningsskyldige sålunda skulle utgöra till staten för erforderliga vägbyggnadsarbeten, synes mig, att vederbörande landsting borde lemna en del af detta bidrag såsom understöd åt respektive väghållningsdistrikt, t. ex. af hälften, och sålunda deltaga med en sjettedel af kostnaden för vägbyggnadsföretagen inom länen; derigenom blefve väghållningsbesväret i någon mån jemnare fördeladt.

Vesternorrlands län lemnar redan, enligt hvad mig meddelats, ett

dylikt understöd. Frågorna om byggnads- och underhållsskyldigheten beträffande allmänna vägarne sammanhänger på det allra närmaste med hvarandra.

Revision af väglagen ligger för närvarande under Kongl. Maj:ts pröfning och torde väl i väsentlig grad komma att afse åstadkommandet af en lättnad i och jemnare fördelning af vägunderhållstungan; hvarje grundlig revision af väglagen i detta afseende och gynsamt resultat deraf hvilat emellertid enligt mitt förmenande hufvudsakligen på ordnandet af frågan om byggandet af de allmänna vägarne inom riket. Derfor är det af synnerlig vikt, att Kongl. Maj:t vid den förestående revisionen af väglagen egnar denna sistnämnda fråga en sorgfällig pröfning.»

I afseende å de tabeller och öfriga bilagor, som motionären åberopat, tillåter sig utskottet att hänvisa till sjelfva motionen.

Utskottet finner det visserligen vara obestriddigt, att kostnaderna för vägbyggnadsarbeten på ett ganska ojemnt sätt drabba de vägbyggnadsskyldige inom skilda delar af vårt land och att de somligstades utgöra en ganska tryckande börda. Dock kan utskottet icke finna den utväg vara lämplig eller tillräddig, som motionären ifrågasatt för vinnande af ändring i det anmärkta förhållandet. Derest staten öfvertog byggandet af de allmänna vägarna inom riket, skulle nemligen enligt utskottets mening, som står i öfverensstämmelse med hvad statsutskottet uti sitt utlåtande n:o 19 vid denna riksdag med anledning af en annan motion uttalat, vägbyggnadsföretagen otvifvelaktigt komma att ställa sig ej oväsentligt dyrare, än om de verkställas af enskilde. Det torde äfven kunna dragas i tvifvelsmål, huruvida sjelfva vägbyggnadsarbetet skulle genom statens försorg blifva bättre och omsorgsfullare utfördt än enligt det nuvarande systemet. Derjemte bör beaktas, att frågan om det lämpligaste ordnandet af vägbyggnadsskyldigheten står i ganska nära samband med och är i viss mån beroende af det sätt, hvarpå vägunderhållsskyldigheten anordnas och regleras. I sistnämnda afseende anhöll Riksdagen år 1900 i skrifvelse till Kongl. Maj:t, att Kongl. Maj:t täcktes föranstalta om revision af lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891, dervid emellertid Riksdagen uttryckligen framhöll, att lagens hufvudgrunder borde i allt väsentligt orubbade bibehållas. Med hänsyn härtill och då frågan om revision af väglagen ännu är beroende på Kongl. Maj:ts pröfning, anser sig utskottet ännu mindre ega skäl

att tillstyrka någon sådan åtgärd, som motionärens ifrågavarande förslag innefattar.

Utskottet får, på grund af hvad sålunda anförts, hemställa,

att herr Kronlunds nu ifrågavarande motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 9 maj 1902.

På det sammansatta utskottets vägnar:

G. RUDEBECK.
