

att understöd må bestämmas till högst $\frac{2}{3}$ af distrikts kostnad för vägunderhåll, beräknad efter medeltalet af nämnda kostnad för det löpande och de sistförflutna fem åren, dock att understöd icke må utgå, i den mån sagda kostnad understiger 25 öre per vägfyrk;

att öfriga i statsverkspropositionen i ämnet föreslagna villkor godkännas; samt

att tiden för insändandet af ansökan för erhållandet af anslag för år 1913 utsättes så sent, att kungörelse om anslagets befintlighet i god tid hinner utfärdas.

Stockholm den 24 januari 1912.

Emil Molin,

Dombäcksmark.

Nr 120.

Af herr **Molin** i Dombäcksmark, *om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående bidrag af statsmedel till kostnaderna för indelning och förbättring af enskilda vägar på landet.*

Såsom ett led i sträfvandet att på själfhjälpens väg skaffa landet farbara vägar utan anlitage af stora summor i form af statsanslag och direkt vägskatt synes mig vara lagen om enskilda vägar på landet den 5 juli 1907. Stora förhoppningar blefvo fästa vid denna lag. Det troddes på sin tid, att denna lag skulle åstadkomma icke blott att de enskilda vägarna inom kort skulle bli farbara, då man hade skälig anledning förutse, att respektive intressenter skulle begagna sig af sin lagliga rätt att fordra vägarnas ställande i farbart skick, utan äfven att många kraf på nya landsvägar med därmed förenade kostnader för undersökning m. m. skulle utebli. Men så har ej blifvit fallet. Lagen om enskilda vägar på landet synes vara och komma att förblifva utan mera vidt-

gående praktiska verkningar, på den grund att dessa enskilda vägar i de flesta fall ej äro lagligen indelade, hvadan lagen på dem (utan föregående delning) ej kan komma till användning. Då indelning af sådana vägar är förenad med jämförelsevis stora kostnader, akta sig vederbörande intressenter i allmänhet visligen att begära den eljest högst nödvändiga delningen. Det bedröfliga tillstånd de enskilda vägarna befinna sig uti (före indelningen faktiskt alldeles utom lagen stående som de äro), möjligheten att genom åtgärder, åsyftande indelningen af dessa vägar, hvarmed skulle följa vägarnas ställande under lagens hägn, undvika nya, oupphörligen framkommande kraf på nya, dyrbara landsvägar samt den uppenbara nödvändigheten af att åtgärder vidtoges för att inom öfverskådlig framtid skaffa landsbygden drägliga kommunikationer, föranledde mig att i motioner vid 1910 och 1911 års landsting i Västernorrlands län yrka, att något borde göras för understödandet af sådana sträfvanden, som åsyftade slika vägars indelning. I enlighet med min motion i ämnet vid sagda läns lagtima landsting 1911 beslöt landstinget att för hvart och ett af åren 1912 och 1913 anslå 2,500 kronor att användas såsom bidrag med en tredjedel af kostnaderna för indelning af sådana vägar, och motiverade landstinget sitt beslut med den förmodan, att flera landsvägar, till hvilkas byggande bidrag af landstinget i regel beviljas, icke skulle komma till utförande, därest anslaget beviljades.

Hvad som härutinnan gällt länet, gäller i vida högre grad staten, som utom dryga kostnader för den mängd undersökningar för plan och kostnadsförslags erhållande, som oupphörligen begäras och beviljas, äfven måste bidraga med $\frac{2}{3}$ af de beräknade kostnaderna för själfva landsvägsbyggnationerna och dessutom bidraga med anslag för lättandet af synnerligen betungade väghållningsdistrikts vägskattebördor.

För Norrland, där vägskatterna tynga som hårdast, oaktadt likväl kommunikationerna, såsom helhet betraktadt, stå under all kritik, och då krafven på nya landsvägar och förbättrade kommunikationer icke utan anlitande af till ruin ledande vägskatter och anslagsäskanden från stat och landsting inom närmaste tiden eller inom öfverskådlig framtid kunna realiseras, vore ett handtag från statens sida rörande först och främst indelning och sedermera jämväl förbättring af de enskilda vägarna synnerligen välkommet, och skulle, enligt mitt förmenande, statsmakterna genom understöd och anslag för ifrågavarande ändamål snarare göra vinst än förlust. Därest intressenter i allmänhet för sådana landsvägsföretag, som ej kunna tillmätas betydelse såsom större trafikleder, i och för förbättring af redan befintliga byvägar erhöles de medel,

som eljest utgå för blotta undersökningen af vägarna (hvarigenom ju dessa icke det ringaste förbättras) skulle säkerligen många kraf på nya landsvägar, som kosta hundratusentals kronor, alldeles utebli.

I detta sammanhang skulle jag som allmänt önskemål vilja framhålla, att staten dels bidroge med $\frac{1}{3}$ af kostnaderna för enskilda vägars indelning, dels ock med anslag en gång för alla bidroge till sådana vägars förbättring med lika belopp, som kommun, väghållningsdistrikt, lands-ting eller enskilda i hvarje fall anslagit eller för ändamålet bidragit med. Offervillighet på dessa områden från menigheters eller enskildas sida synes mig vara garanti nog från statens synpunkt, att statsanslag för sådana ändamål äro nödvändiga. Eljest stå ju också myndigheterna i hvarje landsända till disposition att afgifva utlåtanden om företagens mer eller mindre nödvändighet. Hvad jag däremot skulle anse opraktiskt och olämpligt vore att förbinda ofvan antydda riktlinje för »byvägsfrågans» lösning med villkor sådana, att tjänstemän från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i hvarje fall först skola upprätta plan och kostnadsförslag. Med slika anordningar, som kosta statsverket pengar och som skulle leda till fördröjande af hvarje företags fullbordande, åstadkommes icke förbättrade kommunikationer med ringa utgifter, med andra ord det, hvartill all väg- och kommunikationspolitik borde syfta.

På grund af det anförda hemställes,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag i hvad mån och under hvilka villkor staten bör bidraga i kostnaderna för indelning och förbättring af enskilda vägar på landet enligt lagen den 5 juli 1907.

Stockholm den 24 januari 1912.

Emil Molin,
Dombäcksmark.
