

**Nr 35.**

Av herr **Zelahn**, om ytterligare bidrag av statsmedel till kostnaden för en väganläggning Stöde—Olsbyggebron.

Sedan väghållningsskyldige uti Tuna tingslags väghållningsdistrikt i Västernorrlands län av Kungl. Maj:ts befallningshavande blivit ålagda att bygga och för framtiden underhålla ej mindre en ny väg från allmänna landsvägen Sundsvall—Östersund till Gävleborgs läns gräns, den s. k. Stöde—Olsbyggevägen, än även en ny bro över Ljunga älv vid Stöde kyrka i enlighet med av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkända ritningar och kostnadsförslag, hava väghållningsskyldige i sin ordning slutfört ifrågavarande byggnadsföretag genom för ändamålet tillsatt byggnadsdirektion. Emellertid har det visat sig, att den uppgjorda kostnadsberäkningen för byggnadsföretaget beträffande väganläggningen var för låg men för brobyggnaden däremot för hög, och då dessa byggnadsföretag måste betraktas som tvenne särskilda (ehuru de sammanhånga med varandra) varigenom överskottsmedlen från brobyggnaden icke kunnat få utjämna den brist, som uppstått å vägbyggnaden, ha väghållningsskyldige på ett för dem ganska kännbart sätt måst träda emellan genom anlitage av lånevägen. Orsaken till den uppkomna differensen beträffande vägen har varit, att vederbörande tjänsteman, som uppgjort kostnadsförslaget, kommit att beräkna jordlösen, materialier och arbetspriser för låga och som en följd härav hava väghållningsskyldige enligt de över vägbyggnaden förda räkenskaperna fått vidkännas en ökad kostnad av kronor 23,458: 52, se bilagda tablå.

Då med beviljande av statsanslag till sådana byggnadsföretag måste förutsättas, att Riksdagens mening varit, att väghållningsskyldige skulle härför bekomma två tredjedelar av den verkliga kostnaden, har det syntts väghållningsskyldige, att statsverket med sin mellankomst borde utjämna skillnaden och har för den skull ifrågasatt, att de genom brobyggnaden

uppkomna överskottsmedlen skulle få överföras på vägbyggnaden, vilket dock av formella skäl icke låtit sig göra. Den av vederbörande tjänsteman uppskattade kostnaden för vägbyggnaden utgjorde kronor 106,620: — och för brobyggnaden kronor 178,300: —. Den verkliga kostnaden är för vägen kronor 130,078: 52 och för bron kronor 154,935: 14. Om nu så varit, att dessa byggnadsföretag fått betraktas såsom ett, hade den uppkomna bristen och överskottet i det närmaste utjämnat varandra, men då detta som förut är antytt av formella skäl icke kunnat ske, ha väghållningsskyldige väl fått vidkännas bristen men icke fått räkna med överskottet, vilket förhållande sannolikt också kommer att inverka på landstingets bidrag till ifrågavarande väg- och brobyggnad. Då den sålunda uppkomna bristen kronor 23,458: 52 varav väghållningsskyldige skulle ägt bekomma två tredjedelar i statsbidrag eller omkring 15,600: — kronor icke kan sägas på något sätt vara föranledd av någon försummelse eller annat åtgörande från byggnadsdirektionens sida, i det alla arbeten utlämnats till den minstbjudande efter noggrann prövning av givna anbud, utan helt och fullt grundar sig på den omständigheten, att beräknade kostnader för vägbyggnaden blevo för lågt tilltagna, hoppas de väghållningsskyldige, att Riksdagen genom ett anslag till detta vägföretag befriar dem ifrån att oförskytt drabbas av en stor och oberäknad utgift, isynnerhet som vägtungan förut är ganska kännbar. Med åberopande av vad jag sålunda anfört och med hänvisning till bifogade handlingar får jag härmed vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville bevilja ett anslag av 15,600: — kronor att ställas till Tuna tingslags väghållningsskyldiges i Västernorrlands län förfogande som ytterligare bidrag till kostnaden för väganläggningen Stöde—Olsbyggebron.

Stockholm den 23 januari 1914.

*Joh. Zelahn.*

Bilaga 1.

(Avskrift.)

Till Konungen.

Arbetsdirektionen för en väganläggning inom Tuna tingslag, angående överflyttning på vägföretaget av viss del av beviljat statsbidrag för en brobyggnad.

Genom laga kraftvunnet utslag af den 14 december 1897 hava de väghållningsskyldige i Tuna tingslags väghållningsdistrikt av Konungens befallningshavande i Västernorrlands län förpliktigats, att såsom allmän väg anlägga och för framtiden underhålla väg från allmänna landsvägen mellan Sundsvall och Östersund till Olsbyggebron i Hassela socken, Gävleborgs län, i den mån vägen sträcker sig inom Tuna tingslags väghållningsdistrikt, i enlighet med majoren Nyströms förslag till konnektionspunkten med den av överstelöjtnant Schoug föreslagna väglinje och därifrån i enlighet med överstelöjtnant Schougs förslag, »under förutsättning att vägföretaget varder i vanlig ordning understött av statsbidrag med  $\frac{2}{3}$  och av landstingsmedel med  $\frac{1}{6}$  av beräknade anläggningskostnaden».

Härav framgår oförtydligt, att Konungens befallningshavande vid utslaget fällande betraktat anläggningen såsom ett enda företag, som det icke är möjligt, att annat än i laga ordning uppdelas i mindre delar, vare sig beträffande vägen i och för sig, eller så att den i anläggningen ingående brobyggnaden över Ljunga älv avskiljes från anläggningen i övrigt. Samma uppfattning hava även de väghållningsskyldige haft.

Företaget är nu efter i vederbörlig ordning fastställda arbetsplaner utfört, och avsyningsbevis med tillstyrkande om godkännande utfärdat.

Vid företagens utförande har detsamma vid statsbidrags beviljande uppdelats i följande delar:

	Beräknad kostnad.		Verklig kostnad.	
	Kr.	öre.	Kr.	öre.
I. Delen från Stöde till norra gränsen av Gålviks utgods område.....	49,700:	—	63,503:	06
II. Delen från norra gränsen av Gålviks utgods område till gränsen mellan Stöde och Tuna socknar .....	48,000:	—	50,395:	63
III. Delen från gränsen mellan Stöde och Tuna socknar till gränsen mellan Gävleborgs och Västernorrlands län .....	45,700:	—	53,898:	05
IV. Brobyggnad över Ljunga älv vid Stöde.....	178,300:	—	154,935:	14
Summa kronor	321,700:	—	322,731:	88
V. Härtill kommer utförandet af biväg till Östra Hassels by .....	11,220:	—	12,677:	41
Summa kronor	332,920:	—	335,409:	29

	Beräknad kostnad Kr. öre.	Verklig kostnad Kr. öre
Av nämnda delar är den under nr II nämnda, eller delen från norra gränsen av Gålviksutgods område till gränsen mellan Stöde och Tuna socknar, med en förlust av kronor 2,395: 63 redan godkänd, vadan denna del, som i det ovanstående för fullständighets skull medtagits, kan utgå. — Respektive kostnader för nr I, III och V bliva då .....	106,620: —	130,078: 52
och för nr IV .....	178,300: —	154,935: 14
Summa Kronor	284,920: —	285,013: 66

Härav framgår, att verkliga kostnaden för byggnadet av vägdelarna I, III och V överskridit den beräknade med kronor 23,458: 52, under det att brobyggnaden, IV, visar ett överskott av kronor 23,364: 86, vadan som slutresultat erhålles, att verkliga kostnaden för nu omhandlade delar överskridit den beräknade med kronor 93: 66.

Beviljade statsbidrag för hela anläggningen uppgå till kronor 221,600: —. Beräknas bidraget från landstinget till  $\frac{1}{6}$  av beräknade anläggningskostnaden eller kronor 55,486: 65, utgöra bidragen sammanlagt kronor 277,086: 65. Skulle anläggningen kunnat utföras för den beräknade kostnaden kronor 332,920: — skulle följaktligen den på vägdistriktet belöpande andelen bliva 332,920: — — 277,086: 65 = kronor 55,833: 55, eller något mer än landstingsbidraget, beroende på avrundningar vid statsbidragens beviljande. Nu belöper sig emellertid verkliga kostnaden till kronor 335,409: 29 och vägdistriktets andel är således kronor 335,409: 29 — 277,086: 65 eller kronor 58,322: 64. Vägdistriktets extra utlägg följaktligen kronor 58,322: 64 — 55,833: 35 eller kronor 2,489: 29 utgörande *dels* förlusten av delen II kronor 2,395: 63, *dels* förlusten av nu ifrågakvarande delar kronor 93: 66.

Helt annorlunda ställer sig saken om nu omhandlade delar uppdelas i två kategorier, *dels* vägbyggnaden, *dels* brobyggnaden.

För samtliga vägdelars utförande är beviljat statsbidrag av kronor 102,800: — och landstingsbidraget belöper sig till kronor 25,770: —. Samanlagda bidrag således kronor 128,570: —. Hade vägarne kunnat utföras för den beräknade kostnaden kronor 154,620: — skulle vägdistriktets bidrag varit kronor 26,050: —. Verkliga kostnaden uppgår emellertid till kronor 180,474: 15, och bliver vägdistriktets bidrag 51,904: 15 och vägdistriktets extra utlägg belöper sig således till icke mindre än kronor 25,854: 15. Skulle bron vid utförandet betingat samma pris som den beräknade kostnaden, hade vägdistriktets andel belöpt sig till kronor 29,783: 34 enligt nedanstående: statsbidrag 118,800: —, landstingsbidrag 297,16: 66, resten vägdistriktets andel 29,783: 34.

Nu har emellertid bron kostat endast kronor 154,935: 14. Enligt enahanda beräkning skulle statsbidraget då bliva kronor 103,200: —, landstingsbidraget kronor 25,822: 52 och vägdistriktets andel 25,912: 62. Minskningen för vägdistriktet för dess andel i bron sålunda kronor 3,870: 72.

För ett rättvist bedömande av de extra utgifter, som åsamkas vägdistriktet, bör sistnämnda summa dragas ifrån förlusten å vägarne kronor 25,854: 15, då som resultat erhålles kronor 21,983: 43.

Då emellertid vägdelens nr II med en förlust av kronor 2,395: 63 redan är godkänd och då vid en sammanslagning av alla återstående delar förlusten skulle bli kronor 93: 66 böra dessa summor frändragas kronor 21,983: 43, då en rest av kronor 19,494: 14 återstår, utgörande det extra utlägg eller den extra förlust, som skulle åsamkas vägdistriktet, om de delar, som nu äro föremål för godkännande uppdelas i två delar, dels vägbyggnaden, dels brobyggnaden.

För var och en som sysslat med byggnad av ett eller annat slag är det noggsamt bekant, att en del blir dyrare och en annan del billigare än beräknat. Så har skett i detta fall. Förvånansvärt vore det dock, om avdrag i statsanslag skulle ske för den del, brobyggnaden, som kunnat utföras billigare än beräknat, under det att någon höjning i anslag icke sker för de delar, som blivit dyrare. Anslagen äro visserligen lämnade från två olika fonder, men är detta icke beroende på någon åtgärd från vägdistriktets sida. Då i föreliggande fall brobyggnaden uppenbart ingår i vägföretaget och icke utgör någon självständig byggnad i och för sig, synas fullgiltiga skäl föreligga, för att anslaget bör få utgå oavkortat, och vågar arbetsdirektionen hysa den åsikten, att det vid fastställandet av villkoren för statsanslag ingalunda kan hava varit statsmakternas mening, att i sådana fall, som nu föreliggande, ett vägdistrikt skall åsamkas betydande extra utlägg på grund av de formella skälen, att anslag lämnats från olika fonder. Ett sådant förfaringssätt är ej heller överensstämmande med de strävanden, som allt mer göra sig gällande, att genom statsbidrag utjämna vägtungan. Ej heller torde det bidra till ökad lust att åstadkomma ytterligare vägar, varav dock, särskilt här i Norrland fortfarande finnes ett det allra största behov.

Med stöd av det, som ovan anförts, vågar arbetsdirektionen därför underdånigst anhålla, att anläggningen måtte få anses som ett enda företag, och således anslaget för brobyggnaden må få utgå oavkortat.

Sundsvall den 9 februari 1912.

Underdånigst

*J. F. Rodling.*

*J. A. Flodén.*

*Joh. Zelahn.*

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

*Carl Lindeberg.*

## Bilaga 2.

(Avskrift.)

Till Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen,  
Stockholm.

Härmed får arbetsdirektionen för väganläggningen Stöde—Olsbyggebron till kompletterande av förut inlämnade skrivelser rörande ökat anslag för vissa i detta vägarbete ingående delar värdsammast överlämna bifogade av distriktsingenjören kapten A. Lundström uppgjorda tablå utvisande den beräknade och verkliga anläggningskostnaden för berörda vägdelar ävensom orsakerna till den förhöjda anläggningskostnaden.

Av denna tablå framgår, att väsentligaste kostnadsökningen kommer på delen I a, för vilken del kostnadsförslaget uppgjordes den 23 juni 1896. *Dels* på grund härav och *dels* med anledning av kapten Lundström i övrigt åberopade skäl samt med hänvisning till vad i saken förut anförts får arbetsdirektionen värdsammast vidhålla sin anhållan om ökat anslag för omskrivna vägar.

Stöde den 12 september 1912.

För arbetsdirektionen

*J. F. Rodling.*  
Ordförande.

Tablå utvisande beräknade och verkliga anläggningskostnaden för nedanstående vägdelar.

	Beräknad kostnad		Verklig kostnad		Höjning		Sänkning	
	Kr.	öre	Kr.	öre	Kr.	öre	Kr.	öre
I. Anläggning med undantag av brobyggnaden över Ljunga älv av den mellan Stöde och norra gränsen av Gålviks utgods område, Västernorrlands län, belägna delen av väg från allmänna ländsvägen mellan Sundsvall och Östersund till Olsbyggebron i Hassela socken av Gävleborgs län.								
a) delen från 0/000—4/900.								
Jordlösen .....	2,620	50	6,837	58	4,217	08		
Terassering, utan bergsprängning .....	7,451	60	14,033	13	6,581	53		
Bergsprängning .....	900	—	2,429	—	1,529	—		
Trummor .....	1,464	—	888	09			575	91
Bro över Fanby-ån .....	6,255	—	8,997	25	2,742	25		
Handräcken .....	375	—	1,003	87	628	87		
Grusning .....	2,410	90	3,474	38	1,063	48		
Administration .....	3,223	—	3,098	01			124	99
Summa	24,700	—	40,761	31	16,762	21	700	90
Verklig kostnad per meter väg med bro .....	8	32						
Verklig kostnad per meter väg utan bro .....	6	48						
b) tillfartsvägarne till bron över Ljunga älv.								
Jordlösen .....	720	—	1,596	71				
Terassering .....	19,370	—	16,319	60				
Trumma .....	120	—						
Handräcken .....	540	—	1,079	57				
Grusning .....	600	—	1,810	44				
Administration .....	3,650	—	1,935	43				
Summa	25,000	—	22,741	75			2,258	25

	Beräknad kostnad		Verklig kostnad		Höjning		Sänkning	
	Kr.	öre	Kr.	öre	Kr.	öre	Kr.	öre
II. Anläggning av väg från allmänna vägen mellan Sundsvall och Östersund vid Stöde till Olsbyggebron i Hassela socken, delen från gränsen mellan Stöde och Tuna socknar till Gävleborgs läns gräns av Västernorrlands län.								
Jordlösen.....	3,655	50	4,197	67	542	17		
Terassering .....	22,941	50	27,916	97	4,975	47		
Trummor .....	5,686	—	6,387	40	701	40		
Handräcken .....	432	—	1,805	41	1,373	41		
Grusning.....	6,977	—	7,492	37	515	37		
Administration.....	6,008	—	6,098	23	90	23		
Summa	45,700	—	53,898	05	8,198	05		
Verklig kostnad pr meter väg ...	4	52						
III. Vëganläggning mellan Östra Hassels by och Stöde—Olsbyggevägen inom Tuna tingslags väghållningsdistrikt, Västernorrlands län.								
Jordlösen.....	2,375	—	2,842	74	467	74		
Terassering .....	3,515	—	4,548	23	1,033	23		
Trummor .....	668	—	2,130	47	206	47		
Bro.....	1,256	—						
Handräcken .....	504	—	367	36			136	64
Grusning.....	1,440	—	1,408	55			31	45
Administration.....	1,462	—	1,380	06			81	94
Summa	11,220	—	12,677	41	1,707	44	250	03
Verklig kostnad pr meter väg ...	5	28						

Kostnadsundersökningen för de olika delarna är sålunda:

för delen I a) .....	Kr. 16,061: 31
» » II .....	» 8,198: 05
» » III .....	» 1,457: 41

Summa Kronor 25,716: 77



Kostnadsminskningen:

för delen I b).....	Kronor 2,258: 25
ock således totala kostnadsökningen .....	Kronor 23,458: 52

Orsaken till att delen I a) blivit så mycket dyrare än beräknats, härleder sig *dels* från ökad kostnad för jordlösen *dels* från ökade arbetskvantiteter, särskilt bergsprängning, *dels*, och företrädesvis, från ökade arbetspriser sedan förslagens uppgörande den 23 juni 1896.

Beträffande kostnadsökningen för delen II är denna förutom stegrad kostnad för jordlösen väsentligast beroende därpå att arbetsförtjänsten per dag vid utförandet icke kunnat hållas nere vid 3:— kronor, vilket dagsverkspris var normerande vid den revision, som verkställdes den 18 december 1905, och vilket dagsverkspris i det närmaste kunde hållas vid utförandet av närmast föregående vägdelar.

Vad slutligen vägdel III angår härleder sig ökningen huvudsakligast av sedan förslagens uppgörande den 17 februari 1902 höjda arbetspriser.

Sundsvall den 9 september 1912.

*Algot Lundström.*

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

*Carl Lindeberg.*