

Nr 4.

Ankom till riksdagens kansli den 24 juli 1914 kl. 3 e. m.

Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 4, angående herr Roséns motion, nr 62, om skrivelse till Konungen i fråga om åtgärder för att nedbringa kostnaderna för anläggning av vissa allmänna vägar.

I en till första kammaren avgiven motion, nr 62, har herr Rosén *Motionen.* hemställt, att kammaren måtte för sin del besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes snarast möjligt låta genom erfarna, praktiska män verkställa utredning, huruvida och i vad mån åtgärder kunna vidtagas för att nedbringa kostnaderna för anläggning av vissa allmänna vägar.

Till stöd för denna hemställan har motionären åberopat motiveringen för sin vid 1914 års förra riksdag väckta motion nr 75, till vilken utskottet får hänvisa.

Utskottet inser till fullo betydelsen, särskilt för våra nordligaste län, av att det mest trängande behovet av nya vägar, så fort sig göra låter, bliver tillgodosett. Denna fråga har länge stått på dagordningen, och förslag, åsyftande att i någon mån avhjälpa bristen på vägförbindelser i Norrland genom anläggande av allmänna vägar av någon billigare typ, hava under de senaste åren upprepade gånger framställts och gjorts till föremål för statsmakternas uppmärksamhet samt även föranlett dessas beslut.

Utskottets yttrande.

Behovet av höjning i det allmänna vägbyggnadsanslaget torde härvidlag till en början ensamt trätt i förgrunden, men sedan det visat sig *Bihang till senare riksdagens protokoll 1914. 12 saml. 2 avd. 4 häft. (Nr 4). 1*

dels att man behövde en bestämd typ för de s. k. ödebygdsvägarna i Lappland, till vilka riksdagen under flera år beviljat medel, dels ock att de typer för allmänna vägar, nämligen landsvägar och bygdevägar, som vår väglag känner, ej kunde läggas till grund för utförandet av billigare, efter de nordligaste länens säregna terrängförhållanden avpassade vägar, har kravet på en ny enklare typ av allmänna vägar gjort sig gällande.

På framställning af Kungl. Maj:t, efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, beviljade 1913 års riksdag på extra stat för år 1914 ett anslag av 500,000 kronor för anläggande av enklare vägar i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län. Samma anslag har sedermera beviljats även för år 1915. I den kungl. propositionen till 1913 års riksdag rörande detta anslag, till vilken proposition utskottet anser sig böra i detta sammanhang hänvisa, yttrade dåvarande chefen för civildepartementet, bland annat: »Den tvekan om lämpligaste typen för vägar av enklare beskaffenhet i de norra delarna av landet, som sålunda yppats, synes mig av vad som numera framkommit haft visst fog. Då jag således nu livligt förordar anslag i det syfte, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, anser jag därför, att i allmänhet en något kraftigare typ bör antagas än den, till vilken de av riksdagen under de närmast föregående åren meddelade anslagen till ödebygdsvägar i Lappmarken hänföra sig, men att hinder därvid ej bör möta mot att för fullbordande av påbörjade ödebygdsvägar eller för en eller annan ny sådan anvisa medel från nu ifrågasatta anslag.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har nu utarbetat och fastställt allmänna bestämmelser, i huvudsaklig överensstämmelse med av styrelsen och Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län angivna grunder, att tillämpas vid de vägföretag, som utföras med stöd av berörda anslag till enklare vägar, och planer över de vägföretag enligt denna typ, som anses böra tillgodoses genom bidrag från samma anslag, äro i enlighet med riksdagens uttalade önskan för närvarande under utarbetande.

Utskottet har tagit del av de fastställda bestämmelserna för ifrågasatt vägar av enklare slag och ej kunnat finna annat än att dessa, i avseende på såväl billighet och framkomlighet som betryggande motståndskraft mot väderleksinflytanden förefalla att väl tillgodose de krav på ifrågasatt vägtyp, som under behandlingen av dessa frågor och med stöd av de senaste årens erfarenheter kommit att utbildas. Utskottet

har därför den uppfattningen, att, även om det skulle anses lämpligt att verkställa ny utredning rörande vägtyp, man i varje fall först bör avvakta, huru den nu fastställda typen uppfyller fordringarna på det slags vägar, motionären synes avse.

Ifrågasätts kan väl även, huruvida ej det slags vägar av enklaste beskaffenhet som motionären önskar få till stånd, då de utan att uppfylla vissa av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställda minimifordringar i avseende på hållbarhet och bredd, svårligen kunna upptagas såsom allmänna, lämpligast borde anläggas på enskilt initiativ med understöd från i första hand landstingen. Den av motionären ifrågasatta undersökningen synes därför också utskottet, där den finnes lämplig och erforderlig, böra omhändertagas av de lokala myndigheterna.

På grund härav får utskottet hemställa,

att herr Roséns förevarande motion icke må av första kammaren bifallas.

Stockholm den 24 juli 1914.

På utskottets vägnar:

FABIAN DE GEER.

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet hava närvarit: herrar friherre *Fabian De Geer*, *Danström*, *Rosén*, *Steffen*, *Forssman*, *Klefbeck* och *Tisell*.

Reservation

av hrr *Rosén*, *Steffen* och *Klefbeck*, vilka ansett att utskottets yttrande bort hava följande lydelse:

»I likhet med motionären är utskottet övertygat om nödvändigheten av att kraftiga åtgärder vidtagas, så att det mest trängande behovet av vägar i våra nordligaste län snarast möjligt bliver tillgodosett.

Under år 1912 anlades inom Norrbottens län 39,3 kilometer landsväg för en beräknad kostnad av 264,800 kronor, varav staten bidrog med 176,184 kronor 73 öre. Samma år beräknade Konungens befallningshavande i Norrbottens län behovet av vägar inom länet till över 2,500 kilometer. Det skulle alltså kräva en tid av 60 år, innan det nuvarande vägbehovet vore fyllt, om vägbyggnaderna framdeles skola bedrivas på samma sätt och i samma omfattning som hittills. Huru förhållandena gestalta sig inom Västerbottens och Jämtlands län är icke känt, men det kan antagas att de vad Västerbotten beträffar icke äro gynnsammare än för Norrbotten. Västernorrlands läns landsting har verkställt en utredning, varav framgår att för detta län ett belopp av nära 12 miljoner kronor kräves för det nuvarande vägbehovets tillgodoseende.

Genom 1913 och 1914 års riksdagars beslut att anslå 500,000 kronor till anläggning av enklare vägar inom Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län har ställningen i någon mån förbättrats, men då den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställda enklare vägtypen sannolikt kommer att kosta 2,500 à 3,000 kronor per kilometer, erhålles genom detta anslag allenast omkring 200 kilometer väg årligen.

Förteckningen över vilande planer till vägföretag, för vilka anslag begärts ur vägbyggnadsfonden, upptog den 1 januari 1914 ett erforderligt belopp av 11,463,800 kronor för sammanlagt 270 sådana företag inom hela landet. Med hänsyn till denna stora brist har årets riksdag ökat allmänna vägbyggnadsanslaget till 2,500,000 kronor, men det oaktat kvarstår en brist av ej mindre än 8,963,800 kronor. Ehuru anslaget under de senaste 10 åren ökats från 1,000,000 kronor till 2,500,000 kronor, har bristen vuxit med i runt tal 5,500,000 kronor under samma tid.

Då det är sannolikt, att kravet på nya vägar snarare kommer att ökas än minskas, varav följer, att allmänna vägbyggnadsanslaget måste ytterligare höjas, synes det utskottet nödvändigt att åtgärder vidtagas i syfte att väsentligt minska fordringarna på de vägar, som icke äro avsedda att förmedla någon större trafik mellan folkrika orter. Allmänna vägar, som nyanläggas, kosta i regel 60,000 kronor per mil, ofta 80,000 kronor och däröver. Utan tvivel skulle enklare och väsentligt billigare vägar på många håll, ej blott i Norrland utan även i andra delar av landet, vara fullt tillräckliga för trafikbehovets tillgodoseende. Att nu-

varande vägtyper draga kostnader, som äro alltför betungande, framgår av statsverkspropositionen till 1913 års riksdag, vari statsrådet och chefen för civildepartementet anför, bl. a., att »väghållningsdistrikt emellanåt avstått från statsbidrag för att komma ifrån de fordringar på vägens beskaffenhet, som uppställts, men som för ortens behov känts alltför tyngande». Det är tydligt att man i sådana fall anlagt vägar, som i anläggning kostat mindre än tredjedelen av den för allmän väg beräknade kostnaden, vilken del tillskjutes av vägdistriktet, och att man ansett en så beskaffad väg tillfyllest för ortens behov.

Vad särskilt övre Norrland beträffar finnes ett mycket stort antal byar, ofta med ganska talrik befolkning, som sakna utfartsvägar. Det kan invändas, att sådana borde anläggas såsom enskilda vägar. Men befolkningen är nästan undantagslöst så fattig och så tyngd av skatter och underhåll av de allmänna vägarna, att densamma icke mäktar på egen bekostnad anlägga ens den enklaste väg, vartill kommer att byarna icke disponera den mark, som erfordras för vägens framdragande över de milsvida sträckorna till närmaste landsväg. Då vägdistriktet äro synnerligen hårt betungade och landstingen sakna förmåga att lämna mera betydande anslag för vägbyggnader, synes det vara en statens skyldighet att träda hjälpande emellan. Staten har så mycket större anledning härtill som skogsvården å kronoparkerna uppenbarligen skulle främjas genom väganläggningar. Sådana utfartsvägar, som mera sällan komma till större användning, men i allt fall äro nödvändiga, kunna byggas ganska primitivt. För en kostnad av 500 à 1,000 kronor per kilometer torde vägar kunna anläggas, med vilka befolkningen i otaliga byar förvisso skulle vara tillfredsställd för lång tid framåt.

Då det synes vara ett oavvisligt krav, att riksdagen ägnar de norrländska länens behov av vägförbindelser långt större uppmärksamhet och stöd än hittills, är det emellertid av vikt, att en utredning om det verkliga behovet av vägar snarast möjligt kommer till stånd, så att riksdagen kan bedriva en planmässig och praktisk vägpolitik i dessa på kommunikationer vanlottade bygder. En sådan utredning, som lämpligen torde kunna utföras av Konungens befallningshavande, landsting och vägstyrelser efter vägstämmornas hörande, bör även omfatta de olika vägtyper, nu brukliga eller nya sådana, som kunna anses för de olika sträckningarna nödvändiga för fyllande av de krav, som den närmaste tidens trafikbehov kan ställa på desamma.

På grund av det anförda hemställer utskottet,

att första kammaren i anledning av förevarande motion måtte för sin del besluta, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning angående omfattningen av det nuvarande behovet av vägar inom övre Norrland och de olika vägtyper, som kunna komma till användning för ett snart tillgodo-seende av det mest trängande behovet av vägar.»
