

Nr 88.

Av herr **Molin** i Dombäcksmark, *om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning och förslag i fråga om bidrag av statsmedel till kostnaderna för enskilda vägar på landet.*

Vid 1912 och 1913 års riksdagar motionerade undertecknad om skrivelse till Kungl. Maj:t, att det måtte utredas i vad mån och under vilka villkor staten borde bidra i kostnaderna för indelning och förbättring av enskilda vägar på landet enligt lagen den 5 juli 1907. Motionerna i detta ämne möttes dock av kompakt motstånd från jordbruksutskottets sida och motionerna avslogos av Riksdagen utan vidare. Ehuru denna utgång av saken bort avskräcka mig från vidare försök att övertyga jordbruksutskottet och Riksdagen om att jag trots alla motargument dock har rätt, har jag i förvissning om att sanningen ändock till sist skall segra ej kunnat underlåta att våga tredje försöket, så mycket mer som jag ännu ej förlorat tron på att Riksdagens jordbruksutskott äger förmåga att av fakta dra riktiga slutsatser, då ärendet toges under verklig, opartisk och omsorgsfull omprövning. Denna omprövning torde numera vara så mycket mera av behovet påkallad, som jag lyckligtvis vid detta tillfälle är i stånd att till utskottets begrundande överlämna en på mitt initiativ företagen utredning om behovet av vägar inom Västernorrlands län och kan åberopa de åtgärder, som från detta läns landstings sida vidtagits för vägbehovets fyllande.

»Dagens Nyheter» skriver härom den 16 december förlidet år följande ledande artikel, som torde kunna tjäna som en sammanfattning av motiven för de yrkanden jag i denna och i ett par andra motioner vid årets riksdag i anslutning till motionen kommer att framställa:

*Norrlandsvägarna.**Ett villkor för Norrlands kolonisation.*

Småbruksdiskussionen har dragit upp även frågan om Norrlands kolonisation, och den senaste småbrukarkonferensen ägnade en förmiddag åt överläggningar i ensamt detta ämne. Den pessimistiska uppfattning om Norrlands kolonisationsmöjligheter som vid detta tillfälle uttalades av professor Högbom har i allmänhet blivit energiskt motsagd. Att norrlänningarne själva äro de ivrigaste att protestera mot den framstående geologens värdesättning av deras bygd får naturligtvis tillmätas ett alldeles särskilt avseende. De känna av erfarenhet bäst vad den bjuder både av svårigheter att övervinna och av livsmöjligheter att tillvarataga. Utvecklingen tyder inte på att norrlandsbefolkningen är sinnad att ge upp kampen. Västernorrlands län, som visserligen inte hör till de allra nordligaste, hade 1863 en befolkning av 122,897 personer, men vid slutet av förra året var invånarantalet 255,704. Det har mera än fördubblats på 50 år.

Det skall genast erkännas att trävaruindustrien säkert har huvudförtjänsten av denna utveckling. Och sågverksbolagens segertåg genom norrlandsskogarna har inte varit uteslutande till glädje för jordbruket. Den norrländska förbuds- och vanhävdslagstiftningen talar högt om motsatsen. Men om jordbruksbefolkningen mångenstädes har svårt att dra sig fram beror det inte bara därpå att den blivit av med värdefulla skogstillgångar och kanske förvandlats till en osjälvständig arrendatorsklass. Bristen på kommunikationer är en annan deprimerande faktor, som inskränkt jordbrukets avsättningsmöjligheter och lamslagit befolkningen. Kan inte den bristen avhjälpas, är det nog bäst att först som sist avskrivna alla planer på en norrländsk kolonisation i stort.

Den eviga vägfrågan är intet tacksamt ämne. Lekmannen har av den väl närmast ett sömngivande intryck av tråkiga riksdagsmotioner i högar och ännu tråkigare, ändlösa riksdagsdebatter. Inte dess mindre kan den utan överdrift betecknas som en livsfråga för hela den svenska landsbygden. På Teknologföreningens förslag har kapten Ingemar Pettersson samlat ett antal dokument belysande den svenska vägfrågans historia. Samlingen är utmärkt ägnad att övertyga om vikten av de problem det här gäller att lösa och om den respektabla summa av intellektuellt intresse och ekonomiska ansträngningar som redan förbrukats på arbetet att finna en lösning. Det ofrånkomliga vägmotionerandet i Riksdagen är redan det ett slags mätare på sakens vikt för alla Sveriges landsändar. Trots den ökade uppmärksamhet staten ägnat landsvägskommunikationerna ha de inte på långt när kunnat hålla jämna steg med bygdernas behov. Motionsfloden stiger högre och högre för varje ny period. Åren 1895—1904 väcktes 52 vägmotioner, eller något mera än fem om året, under 1905—1912 ha de varit 62, eller nära åtta om året.

För ingen landsdel är dock vägbehovet större än för Norrland, framför allt övre Norrland. Framställningarna därifrån ha verkligen något av det nödrop från obygderna, som en motionär till ett norrländskt landsting talat om. Ett exempel målar

ställningen bättre än långa utläggningar. Johannisbergs och Önskans byar i Skorped i Ångermanland sakna landsväg. Deras förbindelse med världen består i en enskild utfartsväg av så underhållig beskaffenhet att den långa sträckor måste anses nästan livsfarlig för en trafikant. De vägskiften som dessa byamän äro lagenligt förpliktade att underhålla befinna sig mildtals därifrån i Solberg i Anundsjö. För att komma till vägskiftena med häst och kärra måste de ta en omväg på nio mil. Man förstår att en befolkning som lever under sådana förhållanden inte kan upphöra att genom sina representanter motionera om ett bättre ordnande av vägväsendet.

På initiativ av andra-kammarledamoten Emil Molin i Dombäcksmark har Väster-norrlands läns landsting låtit företa en mycket grundlig utredning av vägbehovet inom länet och utsikterna för dess tillgodoseende. Utredningsresultatet ger en god föreställning om hur det är ställt litet varstans i Norrlandslänen. En återblick på vad som uträttats under ett halvsekel ger vid handen att i Väster-norrlands län utförts och avsynats vägar till en sammanlagd längd av över 1,000 kilometer; samtidigt har en väglängd av mellan 400 och 500 kilometer omlagts eller betydligt förbättrats. Kostnaderna för dessa arbeten ha varit 4,342,223 kronor, av vilka staten bidragit med kronor 2,108,873. Vad som gjorts är ändå bara en försvinnande obetydlighet mot vad som återstår att göra. Vägstyrelserna inom länet ha begärt nya vägar till en längd av 1,632 kilometer och för en kostnad av nära 12 millioner kronor. Bortemot 500 kilometer äro avsedda att byggas omedelbart; de dra en kostnad av 4,267,840 kronor. En något större väglängd har förts till den klass av vägar som böra fullföras inom de närmaste 10 åren. Men hur länge skola bygderna få vänta, om vägbygget går i samma takt som hittills?

Utredningen har gett Väster-norrlands landsting anledning att utfästa ett vägan-slag av 100,000 kronor om året under fem år under förutsättning att vägkassorna lämna lika mycket och staten fyra gånger så mycket. Bifalla statsmakterna förslaget, skulle det inom länet kunnat byggas vägar för 600,000 kronor om året och för tre millioner under hela femårsperioden. Det räcker inte ens för de vägar som det är nödvändigt att få utförda utan dröjsmål. Även om landsting och statsmakter skulle se sig i stånd att fortsätta med anslag i samma skala, skulle det dröja 20 år innan länets nuvarande behov av vägar vore fyllt. Och under tiden skulle nya behov göra sig kännbara, men ingen utsikt skulle finnas att inom en överskådlig framtid tillgodose dem.

Med all rätt uppställer herr Molin efter detta resultat av utredningen frågan: hur bereda länets befolkning farbara vägar inom rimlig tid? Han står inte alldeles svarslös. Han kan peka på det förhållandet att i de tre nordligaste Norrlandslänen lämnas statsunderstöd åt vägar av en enklare och följaktligen billigare typ än de vanliga landsvägarna. Varför inte ge Väster-norrlands län samma rätt? Vidare finnas redan nu utfartsvägar från byarna — det gäller att försätta dem i trafikabelt skick. Därför böra de indelas, men det är en dyr historia. En sakkunnig indelning av tre mils vägar intill motionärens hemby kostar 900 kronor, och även om landstinget erbjuder sig att betala tredjedelen, äro dock 600 kronor en dryg summa att komma ut med för byamännen-intressenterna. Staten bör därför bidraga både till indelningen och till förbättringen av dessa byavägar. För en bråkdel av de summor som nya landsvägar kosta skulle man på det viset få ett användbart vägnät genom bygderna.

Tanken har framförts av herr Molin även i Riksdagen, men utan att vinna gehör. Landstinget har också känt sig tveksamt, men har dock beslutat att genom länsstyrelsen ingå till regeringen med begäran om tillsvidare 100,000 kronor extra anslag till anläggning av sådana enklare vägar som fått understöd i Jämtlands, Västerbottens och Norrhottens län. Antagligen kan detta anslag, om det beviljas, användas även till förbättring av de nuvarande dåliga utfartsvägarna.

Så ter sig vägfrågan i ett enda av Norrlandslänen. Räknar man med dem alla, blir det många tiotal millioner kronor i högst nödvändiga statsutgifter som ställas i utsikt för en rad av år framåt. Och statens hjälp behövs även för annat. Frågan om Norrlands kolonisation är huvudsakligen en torrlägningsfråga, sade doktor Frans Kempe under en debatt i landstinget. Ansökningar om statsbidrag från det norrländska avdikningsanslaget ligga i närvarande stund inne till ett belopp av 10 millioner. Skola inte odlarne vänta till dess lusten försvunnit, måste staten öka anslaget. Nya anspråk skymta. Västernorrlands läns landsting har på förslag av herr Molin gått i författning om undersökning av länets behov av mejerier. Meningen är att möjligen hos staten föreslå upprättandet av en mejerilånefond.

Mycket finns utan tvivel att göra av Norrland. Men först måste mera göras för Norrland än som skett, och framför allt måste kommunikationsproblemet angripas efter en genomtänkt plan. Utredningen i Västernorrlands län har förtjänsten att ha klargjort omfattningen av en uppgift, som svenska staten omöjligt kan komma förbi.

De aktstycken, varpå denna redogörelse syftar, äro bilagorna A, B, C och D.

Västernorrlands läns landstings genom Konungens befallningshavande till civildepartementet ingivna hemställan om 400,000 kronors bidrag under fem års tid till landsvägsbyggnader och 100,000 kronor till enklare vägar inkom så sent, att framställningen ej förr än den 6 november förlidet år kunde remitteras till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som ännu ej avgivit sitt utlåtande.

På tillfrågan har statsrådet och chefen för civildepartementet förklarat, att någon särskild proposition rörande Västernorrlands läns landstings framställning ej skulle komma att avgivas till innevarande års riksdag och har statsrådet förklarat som sin mening, att saken bäst skulle befrämjas genom särskilda motioner avseende dels ökning av det allmänna väganslaget, dels ökning av anslaget till enklare vägar, så att jämväl Västernorrlands län skulle kunna komma i åtnjutande av detsamma.

Ändamålet med min motion kan uppdelas i tre särskilda punkter.

1:o) att Riksdagen måtte öka anslaget för anläggandet av nya eller för omläggning av backiga eller eljest för rörelsen obekväma vägar, så att den årligen allt mera stegrade balansen av ineliggande oavgjorda anslagskrav måtte med snaraste utjämnas,

2:o) att Riksdagen måtte bevilja 100,000 kronor till enklare vägar i Västernorrlands län i likhet med vad som ägt rum i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län och att de allmänna villkoren för anslaget utgående måtte revideras, så att anslaget kommer till verkligt gagn för de landsdelar, saker rörer och

3:o) att Riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag, i vad mån och under vilka villkor staten bör bidraga i kostnaderna för enskilda utfartsvägars indelning, förbättring och underhåll.

Frågan, varifrån medlen skola tagas för tillgodoseendet av alla dessa krav, torde hava besvarats i den motion jag och herr Sundström väckt vid innevarande års riksdag rörande tillvaratagandet av »de ruttnande millionerna» i norrlandsskogarna, till vilken motion hänvisas.

Beträffande *första* punkten om ökning av anslaget under sjätte huvudtiteln för landsvägsnybyggnader kommer därom särskild motion att väckas vid innevarande års riksdag. I tillämpliga delar torde förevarande motion och den åberopade utredningen från Västernorrlands län kunna tjäna såsom motiv för ökningen. Utredningen från Västernorrlands län visar med önskvärd tydlighet, att nu utgående statsbidrag äro alldeles för ringa. Då förutsättningen för Kungl. Maj:ts bifall till Västernorrlands läns landstings anhållan om större bidrag från allmänna väganslaget givetvis är, att anslaget i fråga ökas för hela riket, har utredningsmaterialet från länet bilagts för att motivera den begärda ökningen.

Rörande *andra* punkten om 100,000 kronor till enklare vägar i Västernorrlands län, torde rättvisa och billighet kräva, att beloppet i fråga av Riksdagen bifalles. Att behov föreligger torde vara fullt bevisat genom de motionerna åtföljande bilagorna. Vidkommande grunderna för anslaget utgående råder tyvärr ganska stor oklarhet. Frågan om vilken ställning de enklare vägarna skola intaga till väghållningsdistrikten står, synes mig, öppen ävensom frågan om anslaget kan användas till iståndsättandet av redan befintliga usla by- och utfartsvägar. Enligt min mening borde anslag för enklare vägar kunna beviljas vare sig vägarna äro allmänna d. v. s. ingå som led i väghållningsdistriktens vägnät eller om de äro s. k. enskilda vägar, och synes mig vägdelningsinstrument enligt lagen om enskilda vägar på landet kunna tjänstgöra som garanti eller förbindelse för vägarnas framtida underhåll. Jämväl borde, enligt min mening, förrättningar avseende nybyggnad, omläggning eller iståndsättande av enskilda vägar enligt lagen den 5 juli 1907 kunna tjäna såsom fullgod undersökning i lika grad som en ingenjörs eller schaktmästares undersökning.

Formerna härutinnan måste vara så pass fria, att vägväsendets utveckling ej hämmas genom stadganden, som sakna kontakt med alla de skiftande förhållanden, som råda ute i bygderna. Som synes av framställningen från Västernorrlands län har landstinget letts av denna tankegång.

Av allra största intresse äro följande uppgifter om längden och kostnaden för av Mo & Domsjö aktiebolag under senare tid anlagda vägar. En av bolagets tjänstemän skriver härom bland annat.

»Följande kostnader för av bolaget brutna vägar äro exakta: De ligga inom Anundsjö socken, Västernorrlands län.

Högtjäl—Tellvattnet	4,100 m.	kr.	2,826	eller 0,69 kr. pr mtr.
Järvberget—landsvägen ..	5,000 »	»	3,560	» 0,71 » » »
Holmsjö—Östby	3,800 »	»	3,016	» 0,79 » » »
Rödvattnet—landsvägen ...	20,500 »	»	10,000	» 0,49 » » »

Dessutom

N. landsvägen—Brattsjö— Klocken—Remmar- bäcken till S. lands- vägen	c:a 17,000 »
Remmarbäck—Vårtsjö »	5,000 »
S. landsvägen—Häll- sund	» 3,000 »
S. landsvägen från Myc- kelgensjö—Väs- tan- och Östan- bäck—Holmsjö ...	» 17,000 »
Bureåborg—Önskan ...	» 5,000 »

Tillhopa 80,400 m.

För de senare vägarna har jag ej lyckats att samla alla uppgifter, då de ej äro brutna färdiga på en gång utan i flera repriser. Dock torde jag med visshet våga påstå, att ingen av dessa vägar har dragit en brytningskostnad över 1 krona per meter, utan torde de hålla sig omkring 0,60 kronor per meter. Bredden är 3,6 meter, å myrarna bredare, och äro, där så behöves, å såväl myr- som fast mark tvenne diken upptagna. De äro avsedda för vanlig körtrafik, och hava vi befarit de flesta med bil redan efter tvenne år. Med bil går det de första två åren ej så bra, innan vägen hunnit sätta sig, då den tunga bilen vill gräva något i synnerhet på de grusade myrarna. Sedan går det bra. Att märka är att nästan alla

vägarna äro tvärvägar — skära sålunda åar och myrar tvärs över land, vilket alltid medför dyrare brytning än längsgående vägar — — — —»

Dessa uppgifter belysa, hur det kan gå för sig att skaffa de stora norrländska vidderna farbara vägar utan anlåtande av en så tungrodd apparat som lagen om väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Varför ej möjliggöra för gemene man att bygga enklare vägar, där ådana kunna tjäna sitt ändamål?

Med åberopande av det i denna punkt anförda, kommer jag att väcka motion om sådan ändring uti 22 punkten under sjätte huvudtiteln, att den måtte komma att lyda, att Riksdagen på extra stat för år 1915 anvisar ett anslag av 600,000 kronor att användas till anläggande av enklare vägar i Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län.

Vidkommande *tredje* punkten:

Vad som här ovan anförts gäller företrädesvis Norrland. Men behovet av enklare vägar förefinnes över hela landet. Påståendet kan ock formos så: staten har inte råd att fortsätta som hittills med anslag till de stora vägarna. Detta är icke oginhet gent emot intressenterna, såsom påståtts i debatten angående min motion i Andra kammaren år 1912, utan en tvingande nödvändighet.

Jag har ansett mig böra ånyo framdraga denna fråga till Riksdagens prövning, på det att möjlighet skall beredas Riksdagen att avlägsna de farhågor vederbörande på sina håll funnit förenliga med att (med hänsyn till Riksdagens förut fattade beslut i frågan) befatta sig med spörsmålet om de s. k. byvägarna (enskilda vägar på landet). Västernorrlands läns lands-ting kunde av denna anledning ej låta sin mening om det berättigade i min motion komma till sin fulla rätt. Samma farhåga torde jämväl vara att vänta från de sakkunniga, som fått till uppgift att revidera väglagarna, därest ej Riksdagen först något reviderar sina beslut i frågan av åren 1912 och 1913.

Beträffande slutligen frågan om ifrågavarande vägars framtida underhåll ansluter jag mig i huvudsak till de synpunkter herr Olsson i Berg m. fl. framhöllo i motionen nr 149 vid 1913 års riksdag. Det är ju gott och väl, att *lagliga* möjligheter stå till buds att få enskilda vägar, som äro av betydelse för den allmänna samfärdseln, in i allmän vägledning, men jämföras dessa lagliga möjligheter med de *praktiska* möjligheterna att inom *rimlig* tid få önskemålen realiserade, kommer saken i ett helt annat läge. Det må bestämt sägas ifrån, att landsbygdens befolkning varken har tid, råd eller lust att vänta med sina vägfrågors lösning till den avlägsna

tidpunkt, då statsmakterna anse sig hava resurser att realisera ett så vittomfattande och till sina ekonomiska konsekvenser så djupt ingripande program som detta att låta alla enskilda vägar av större eller mindre allmän betydelse ingå i allmän vägdelning. Det går ej längre an att med korslagda armar betrakta kommunikationsnöden ute i landet. Hänvisningar till nu gällande »lagliga» möjligheter är att giva stenar i stället för bröd.

Med åberopande av allt vad jag yttrat och anfört motionsvis såväl i Riksdagen som i Västernorrlands läns landsting och i debatterna vid 1912 och 1913 års riksdagar, samt med hänvisning till bilagorna *A*, *B*, *C* och *D*, som bäst torde motivera mina yrkanden, hemställes,

att Riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag, i vad mån och under vilka villkor staten bör bidra i kostnaderna för indelning, förbättring och underhåll av enskilda vägar på landet enligt lagen den 5 juli 1907.

Stockholm den 24 januari 1914.

Emil Molin,
Dombäcksmark.

Bilaga A, 1.)

Till Västernorrlands läns landsting.

I en vid 1912 års landsting väckt motion angående åtgärder till befrämjande av landsvägskommunikationernas utveckling inom länet yrkade riksdagsmannen Emil Molin i Dombäcksmark, att landstinget måtte tillsätta en kommitté med uppdrag att företaga utredning i motionens syfte samt till landstinget inkomma med de förslag, som av utredningen kunde föranledas.

Uti motionen framhölls i huvudsak den rådande långsamheten vid dylika frågors lösning, beroende på dels olämpliga lagbestämmelser och senfärdighet i ämbetsverken, dels bristande statsanslag, vilka olägenheter avhjälpande snarast möjligt borde med alla till buds stående medel påskyndas men likväl ej kunde försiggå på enskildas initiativ utan genom kraftiga åtgärder av landstinget.

Vidare erinrade motionären om okunnigheten i sydligare delar av landet rörande våra norrländska förhållanden, våra svårigheter och behov, vilken okunnighet borde på lämpligt sätt skingras. För att tydligt bevisa det oerhörda behovet av nya vägar och vägförbättringar erfordrades materiel, som den enskilde ej kunde åstadkomma utan det allmännas bistånd. Det fordrades en grundlig utredning om nödvändigheten av nya vägar och vägförbättringar samt broar och färjor, varje väghållningsdistrikt för sig, approximativ beräkning av kostnaderna för dessa vägars och broars byggande, vägars och broars utprickande på en karta jämte dithörande detaljbeskrivning, anskaffande av fotografier, som belyste obygdernas vedermödor i kommunikationshänseenden m. m. Ett bidrag till frågans utredning, vilket ej saknade sitt stora värde, vore det av förste lantmätaren K. V. Ahlberg utarbetade sammandrag, under N:o 83 i landstingets förhandlingslista 1911, av inkomna uppgifter å sådana enskilda vägar inom länet, som kunna antagas skola ifrågakomma att indelas till underhåll i överensstämmelse med lagen om enskilda vägar på landet den 5 juli 1907.

I motionen framhölls även, att inom Västerbottens och Norrbottens län med bistånd av statsmedel för närvarande byggas vägar av enklare beskaffenhet, vilket borde komma till beaktande jämväl i Västernorrlands län. Den ifrågasatta kommittén borde i övrigt uppmärksamma andra förhållanden, som kunde lända till en bättre sakens ordning, och sålunda hava frihet att föreslå landstinget lämpliga åtgärder i allmänhet.

Sedan landstingets kommunikationsutskott, som förehaft ärendet till förberedande handläggning, hemställt, att landstinget, med beaktande av motionens syftemål, måtte uppdraga åt sin vägkommitté att efter respektive vägstyrelsers hörande till landstinget inkomma med det förslag, som därav kunde föranledas, och under den i landstinget vid ärendets behandling uppkomna diskussionen yrkats, dels att, därest ärendet remitterades till vägkommittén, motionären skulle medverka till åstadkommande av nödig utredning, dels bifall till utskottets hemställan och bemyndigande tillika för vägkommittén, att, där så erfordrades, med sig adjungera lämpliga personer, blev det sistnämnda yrkandet av landstinget bifallet.

En av riksdagsmannen Molin vid samma landsting väckt motion, däruti han, med hänvisning till den sålunda påkallade utredning om behovet av nya vägar, hemställde, att, som den senaste, av C. E. Dahlman utarbetade kartan över länet ej längre kunde anses fylla tidens krav, landstinget måtte uppdraga åt lämplig person att revidera och komplettera berörda karta samt därtill anvisa nödiga medel, blev däremot av landstinget avslagen.

Det åt vägkommittén lämnade uppdraget avser således *dels* att åstadkomma en så omfattande utredning, att bästa möjliga översikt av det vidlyftiga ämnet må kunna erhållas, *dels* att avgiva det förslag till vägväsendets förbättring, vartill utredningen må kunna föranleda. Några huvuddrag av det sätt, varpå vägkommunikationerna utvecklats inom länet, torde för ärendets bedömande vara av intresse, och må till en början lämnas en kortfattad återblick därpå enligt länsstyrelsens femårsberättelser, landstingets protokoll och den officiella statistiken, varvid det likväl synes ändamålslost att gå längre tillbaka än över det senaste halvsekle.

Ett utmärkande drag är den klagan över brist på tillräckliga kommunikationer och erforderliga medel för olägenheternas avhjälpande, som ännu gör sig mer eller mindre gällande i olika delar av länet. Så finner man redan i femårsberättelsen för 1856—1860 såsom länsstyrelsens åsikt uttalat, att kommunikationsanstalterna fordrade största uppmärksamhet. Allmänt bekant vore, att på den tiden inga järnvägar funnos i Norrland, men mindre känt, att många socknar saknade egentliga landsvägar, att på många ställen funnos för trafiken högst menliga backar samt att flerstädes saknades lämpliga kommunikationer över älvarna. Av allt detta framginge, att Västernorrlands län vore i stort behov av betydligt ökade anslag för vägars och broars tillvägbringande och förbättrande m. m. Anslag till vägförbättringar hade väl av riksdagen beviljats, men tillgångarna hade icke medgivit länet att erhålla, vad som äskats, och man hade i övrigt sökt göra troligt, att trafiken i dessa mindre befolkade trakter vore så obetydlig, att medel för vägförbättringar där icke kunde finna ändamålsenlig användning. Man hade ej velat lyssna till den av erfarenheten bekräftade sanning, att utvidgade kommunikationer bidroge till ökad folkmängd, ökad industri och ökad välmåga.

Vidare framhålles i 1866—1870 årens femårsberättelse, att länet i fråga om lantkommunikationerna vore ett av de mest vanlottade i riket med hänsyn till de många färjsunden samt mängden av brådstupiga, krokiga och livsfarliga backar, vilkas omläggningar fordrade kostnader, varför både kommuner och staten ryggade tillbaka. Flera varandra angränsande trakter funnos, vilkas innevånare, i brist på farbara vägar, icke utan många mils omväg kunde sammanträffa. Till och med den allmänna, livligt trafikerade landsvägen mellan länets städer, Härnösand och Sundsvall, vore behäftad med ett färjsund vid Fjäl samt åtskilliga branta och särdeles svåra backar, vilkens omläggning, ehuru ifrågakämd och föreslagen redan år 1839, i saknad av medel ännu icke efter 20 års tid kunnat verkställas. Visserligen hade även under denna period förunnats länet bidrag av statsmedel för nya och förbättrade vägar men fortfarande allt för ringa i förhållande till verkliga behovet.

I övertygelse om, att förbättrandet av de bristfälliga lantkommunikationerna utgjorde en bland de viktigaste angelägenheterna för hans omtanke och för att erhålla en översikt av ärendet uppdrog landshövding Curry Treffenberg på sin tid åt dåvarande kaptenen vid kungl. väg- och vattenbyggnadskåren, sedermera landshövdingen Lars Berg, att upprätta en promemoria angående dels nya väganläggningar inom länet, som vore av behovet påkallade, dels de landsvägar, som behövde omläggas och förbättras, dels de färjställen, vilka funnos inom länet, jämte förslag till bro- och vägbyggnader för avskaffandet av färjrodd, där sådant vore möjligt. Denna undersökning visade, att sammanräknade längden av behövligen nya väganläggningar uppginge till nära 60 mil, att omläggning och förbättring av redan befintliga vägar omfattade vid pass 40 mil samt att omkring 20 färjställen borde ersättas med broar. Det vore tydligt, att kostnaderna för så stora förbättringar för att kunna verkställas måste fördelas på staten, länet samt häradet eller kommunen och att arbetet ej kunde på en gång eller ens inom kortare tid utan successivt utföras. Men å andra sidan framhölls, att utan ett kraftigt initiativ och understöd från landstingets sida skulle länets innevånare allt för länge komma att lida av samfärdsmedlens bristfällighet.

Med uttalande av denna uppfattning väckte länsstyrelsen vid 1874 års landsting förslag, att landstinget måtte uppdraga åt en kommitté av sakkunniga och med länets kommunikativa behov förtrogna personer att utarbeta en systematisk plan för kommunikationsförbättringarnas utförande, grundad på en i möjligaste måtto tillförlitlig utredning rörande kostnaderna därför. Förslaget vann landstingets bifall och kommittén, i vilken kapten Berg medverkade, avgav till 1875 års landsting sitt betänkande, som till väsentliga delar av landstinget godkändes. De behövligen nya vägarna finnas i betänkandet upptagna till ett antal av 20 med sammanlagd längd av 54 mil 2,220 fot samt beräknad och approximativ kostnad av 1,210,200 kronor, — de i behov av omläggning och förbättring varande vägarna äro till antalet 34 med längd av 39 mil 12,410 fot samt beräknad och approximativ kostnad av 1,373,100 kronor eller tillhoppa nya vägar och vägförbättringar 54 stycken med längd av 93 mil 14,630 fot och kostnad 2,583,510 kronor. Såväl de nya som de till omläggning eller förbättring avsedda vägarna voro var för sig indelade i 6 klasser i förhållande till deras allmänna nytta till ledning vid blivande anslagsfördelning. Beträffande färjställen och nya broar omnämnas i betänkandet endast de nödvändigaste, däribland vid Berge och Sollefteåforsen med beräknad kostnad av respektive 201,300 kronor och 144,580 kronor, varemot i saknad av närmare undersökning och därmed förenade kostnadsberäkningar någon klassificering av broarna ej kunnat försiggå.

Det av 1875 års landsting på grund av förenämnda betänkande och i huvudsaklig anslutning till kommitterades förslag fattade beslut innehöll, dels att anslå 15,000 kronor årligen under tre år för att från och med 1878 användas till vägförbättringar på det sätt, att de kommuner, som själva ville bidraga med $\frac{1}{6}$ av kostnaden, av landstinget erhöle lika belopp, under förutsättning att återstående $\frac{2}{6}$ anvisades av statsmedel, dels att för beredande av dessa anslag skulle under vartdera av åren 1878 till och med 1880 uttaxeras en landstingsskatt med 25 öre för varje bevillningsriksdaler efter 2:dra artikeln för jordbruksfastighet å landet och med 10 öre för varje bevillningsriksdaler efter 2:dra artikeln för alla övriga beskattningsföremål, dels att de kommuner, som först anmälde sig och fullgjorde de bestämmelser,

vilka voro stadgade för bidrag såväl från landstinget som av statsmedel, skulle framför andra vara berättigade till understöd, och att ej andra vägar än de i kommitté-rades betänkande omnämnda, likväl med ett par undantag, finge tilldelas understöd av samma anslag. Landstinget uppdrog därjämte åt en ny kommitté av fem å skilda orter inom länet boende personer jämte landshövdingen såsom ordförande, vilken kommitté valdes första gången för fem år eller intill 1880 års ordinarie landsting men därefter skulle utses för tre år i sänder, att hava inseende över de vägförbättringsföretag, som med bidrag från landstinget komme till utförande, samt disponera och fördela de av landstinget till ändamålet anslagna medel, därvid förenämnda betänkande med tillhörande tabeller i huvudsak skulle lända till efterrettelse.

De sålunda av landstingen åren 1874 och 1875 vidtagna åtgärder erhålla av Konungens befallningshavande i femårsberättelsen för denna period ett synnerligen varmt erkännande. Där uttalas övertygelsen om, att den vunna utredningen och landstingets därpå grundade beslut vid många tillfällen skulle komma att åberopas såsom stöd för framställningar till Kungl. Maj:t om bidrag av allmänna medel för vägförbättringars utförande. Utgången av den till landstingets behjärtande överlämnade, på länets framtida utveckling djupt ingripande frågan måste hälsas med synnerlig tillfredsställelse, på samma gång den vittnade om en klarseende blick och offervillighet för länets behov, och man kunde förvänta, att, då landstingsmedel år 1878 för ändamålet bleve tillgängliga, vägförbättringarna skulle taga fart och icke avstanna, förr än de huvudsakligaste bristerna blivit avhjälpta, enär man tillika vore förvissad om, att även kommande landsting skulle genom fortsatta anslag befordra fullbordandet av det storartade och storsinnade verk, som 1875 års landsting grundlagt.

Men om sålunda under 1870-talet förspordes mycken klagan i länet över kommunikationernas fördröjda utveckling, på samma gång erkännansvärt mycket gjordes för deras förbättrande, så klagades alltjämt ej mindre över de redan befintliga vägar- nas dåliga beskaffenhet, vilket missförhållande ej avhjälptes genom de tid efter annan utfärdade påbud med erinringar till såväl de väghållningsskyldige som kronobetjä- ningen angående deras åligganden i förevarande hänseende. Väghållningen i länet försvarades visserligen av den tämligen allmänt utbredda jäsleran, av stor brist på fullt tjänliga väglagningsämnen och av vägar- nas på vissa trakter stränga anlitande för den tunga trafik, som trävarurörelsen framkallade. Men bristande kännedom hos de väghållningsskyldige om de allmänna grunderna för en god vägbyggnad och om de väglagningsmetoder, som med länets egendomliga förhållanden borde användas, vore medverkande orsaker till dessa olägenheter. Även här anlidade länsstyrelsen kap- tenen Lars Bergs biträde för utarbetande av en uppsats om de allmännaste och vik- tigaste anvisningarna för åstadkommande av en ändamålsenlig väghållning och lät dels i slutet av 1873 i sina allmänna kungörelser intaga dels till spridning i sock- narna utdela särskilt tryckta exemplar av denna uppsats. Uti kungörelsen fästes de väghållningsskyldiges synnerliga uppmärksamhet på angelägenheten av, att gruset un- der vintern bleve framfört, på det att grusningen skulle kunna ske strax efter källoss- ningen, innan vägbanan hunnit uttorka, varjämte till kronobetjäningen ställdes en all- varlig maning att ovillkorligen efterkomma i lag och särskild instruktion meddelade föreskrifter rörande tillsyn över väghållningen. Kronofogdarne anbefalldes att över- vaka länsmännens förhållande i denna tjänsteutövning och den trafikerande allmän-

heten uppmanades att i behörig ordning anmäla befogade anmärkningar. Ett par år efter denna kungörelse vitsordas ock, att de vidtagna åtgärderna gjort god verkan samt att ej mindre kronobetjäningen än även de väghållningsskyldige på ett berömvärdt sätt fullgjort givna föreskrifter. Bristen på tillräcklig dikning och en flerstädes inrotad vana att använda uppgrävd dikesjord till fyllnad på vägarna anmärkes likväl fortfarande såsom motverkande ett gott väghåll. Att vägarna voro livligt trafikerade framgår därav, att under de fem åren 1871—1875 från länets gästgiverier och skjutsombutsställen utgingo något över 300,000 hästar emot 225,675 under senast avslutade femårsperioden 1906—1910.

Enligt vad ovan är anfört skulle de av 1875 års landsting beviljade medelsbidrag till anläggning och förbättring av vägar ej få användas till andra än de i den då framlagda utredning omförmälda jämte ytterligare ett par vägföretag. 1881 års landsting gick något längre, så att av tinget förut beviljade anslaget, som vid sistnämnda års slut utgjorde kr. 41,590:26, därefter skulle få användas till alla vägföretag inom länet, vilka understöddes av statsmedel, och utgå med $\frac{1}{6}$ av beräknade kostnaden, dock att landstingets vägkommitté skulle äga att, då statsverket icke lämnade bidrag till fulla $\frac{2}{3}$ av kostnaden och omständigheterna därtill föranledde, nedsätta landstingsanslaget till $\frac{1}{4}$ av statsbidraget. Femårsperioden 1881—1885 utmärkes för övrigt av ett med stor tillfredsställelse emottaget förökat statsbidrag 152,490 kronor emot 99,326 kronor under åren 1876—1880. I slutet av år 1885 meddelades bestämmelser angående färjrodden vid 18 särskilda färjställen medelst nya taxor samt dittills saknade föreskrifter om farkosternas antal, storlek och beskaffenhet.

Det åt vägkommittén av landstinget lämnade uppdrag utsträcktes ytterligare år 1889, i det att landstinget då, på Konungens befallningshavandes framställning, bemyndigade kommittén att låta, där så erfordrades, förskottsvis utanordna medel till vägföretag enligt förut bestämda grunder samt att vid varje därefter sammanträdande landsting anmäla till ersättning och utdebitering, på sätt förut ägt rum, de sålunda utanordnade medlen. Därigenom skulle likväl icke någon ändring ske i landstingets den 22 december 1885 fattade beslut, att vägkommitténs ordförande skulle äga att å dess vägnar låta till vederbörande utanordna sådana medel, som uppenbarligen borde utbetalas, och om dylik åtgärd göra anmälan direkt till landstinget för att av det samma prövas. Bland de även under tiden 1886—1890 alltjämt fortgående vägbyggnadsarbetena antecknas, att år 1890 för allmän trafik öppnades två större broar över Indalsälven, nämligen vid Kävsta i Indals socken och Bergforsen i Timrå socken, vilka jämte tillfartsvägar dragit en kostnad, den förra av 67,125 kronor, därav statsmedel 53,700 kronor, och den senare 157,009 kronor 5 öre, av vilket sistnämnda belopp Indalsälvens flottningskompani bidragit med 65,646 kronor 63 öre och återstoden anvisats av statsmedel.

Det ingår ej i uppgiften för denna återblick på förgången tid att specifikt angiva ens flertalet av de vägföretag och därmed förenade kostnader, som under olika tidsperioder blivit utförda, utan endast att angiva de åtgärder, som kunnat vara av någon allmänna betydelse för vägkommunikationerna, samt erinra om ett eller annat mer omfattande arbete eller säreget förhållande. Bland de under förra delen av 1890-talet avsynade vägar nämnas såsom särskilt betydelsefulla vägen Sollefteå—Junsele, vilket arbete omtalas såsom egentligen en omläggning och förbättring av en synner-

ligen besvärlig, delvis livsfarlig gammal väg på östra sidan om Ångermanälven, vilken väg under flera tiotal år utgjort ett av ortens högsta önskemål. Vidare vägen Anundsjö—Åsele, en av behovet högeligen påkallad utfartsväg för vidsträckta trakter å ömse sidor om gränsen mot Västerbotten, varigenom i övrigt de båda länens system av allmänna vägar kommit i närmare förbindelse med varandra samt tillfälle till odling och bygd i väsentlig grad underlättats inom ansenliga, ännu obrutna vidder i de båda länen.

Lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891, som med 1895 års ingång skulle i alla delar träda i kraft, tog längre förberedelsestid, än att detta kunde medhinnas. Sedan de väghållningsskyldige blivit hörda och Konungens befallningshavande i april 1892 meddelat särskilda utslag angående väghållningsdistrikten, vidtog kungl. kammarkollegium på anförda besvär genom utslag den 10 november 1892 och den 9 februari 1893 de ändringar däri, att dels Nätra, Själevads och Arnäs tingslag, dels samtliga tingslag inom Södra Ångermanlands nedre och övre fögderier, dels ock samtliga tingslag inom Medelpad skulle vart för sig utgöra ett väghållningsdistrikt, och blev denna indelning på fullföljda besvär av Kungl. Maj:t fastställd. Endast från elva väghållningsdistrikt hade inom 1895 års utgång till länsstyrelsen inkommit vägnämndernas uppskattningsinstrument men saknades från övriga sju distrikt. Till följd härav och för andra förberedande åtgärders vidtagande utverkades förlängd tid till 1897 års utgång, inom vilken väglagen skulle vinna full tillämpning. Under loppet av 1896 inkommo till Konungens befallningshavande vägnämndernas uppskattningsinstrument från återstående distrikt, under åren 1895 och 1896 meddelade länsstyrelsen bestämmelser om vinterväghållningens ordnande i samtliga aderton distrikten och före utgången av 1897 hade fastställts förslag till instruktioner för vägstyrelserna inom alla distrikt. Inom sistnämnda tid hade äfven påkallats ny vägdelning i den ordning, som i väglagen stadgas, från fjorton distrikt, och ehuru tillräcklig erfarenhet ej ännu vunnits eller lagen icke kunde anses fullt genomförd, förr än vägdelning övergått länets samtliga vägdistrikt, vilket vid slutet av femårsperioden 1896—1900 ännu icke var händelsen, gör länsstyrelsen i sin berättelse den 31 december 1901 likväl några uttalanden över frågan, i vad mån samma lag i stort sett redan kunde antagas komma att motsvara de förhoppningar om ett jämnare fördelat vägunderhåll, som vid lagens antagande ställts i utsikt. Med fog erkännes, att genom denna lag mera ordnade förhållanden inträtt beträffande vägars byggande och underhåll. Det hade likväl ej kunnat undvikas, att vägstyrelsernas förvaltningskostnader redan från början stigit till vida större belopp, än man haft anledning förmoda. Med avseende på frågan, huruvida vägbesväret genom den nya lagen blivit jämnare fördelat, vilket väntades bli en följd av, att även industrien komme att i vägbyggnad och vägunderhåll taga del, hade under detta första tidsskede visat sig, att allenast i tre vägdistrikt, nämligen Gudmundrå, Sköns och Njurunda, vägskatt icke påförts jordbruksfastighet med vägunderhåll in natura, varemot inom övriga femton distrikt till vägunderhåll in natura förpliktade jordbruksfastigheter haft sig ålagt att utgöra vägskatt per fyrk från lägst 3 öre inom Boteå vägdistrikt till högst 58 öre inom Ramsele distrikt. Det var således endast inom trävaru- och sågverksrörelsens livligaste industricentra den till vägunderhåll in natura förpliktade jorden under den första tiden av väglagens tillämpning undgått att med

penningar bidra till vägunderhållet. Huru förhållandena sedermera utvecklats sig i detta hänseende framgår av den efterföljande utredningen.

Tiden efter det nya seklets ingång har utmärkts av fortsatt genomförande och tillämpning av väglagen den 23 oktober 1891, i det att före utgången av 1905 hade inkommit ansökningar om ny vägdelning från samtliga vägdistrikt. Ännu äro de likväl icke slutförda för fem distrikt. De förut gällande instruktionerna för de olika vägstyrelserna hava upphävts genom en ny för samtliga vägstyrelser gällande gemensam instruktion enligt länsstyrelsens allmänna kungörelse den 3 februari 1910. Och genom en dylik kungörelse den 31 december samma år hava meddelats bestämmelser om vägsynernas hållande på hösten, i stället för vartiden, och därmed förenade omständigheter, varjämte i sistnämnda allmänna kungörelse meddelats bestämmelser om de allmänna vägarnas beskaffenhet och sättet för deras hållande i behörigt skick.

Bland större väganläggningar under 1900-talet må erinras om vägen mellan Ramsele kyrka och Forsnäset, varigenom erhållits en välbehörlig förbindelseled emellan Faxälvens och Fjällsjöälvens floddalar. Vidare mellan Haverö kyrka och Rätans kyrka i Jämtland samt omläggning av betydliga sträckor av stora kustlandsvägen genom Medelpad söder om Indalsälven. För varje av de senaste tio åren har man att anteckna pågående och fullbordade, mer eller mindre omfattande vägbyggnader, som med växande statsbidrag blivit till antalet större men likväl icke på långt när motsvarat allmänhetens önskemål och anspråk. Bland de under senare åren fullbordade eller under byggnad varande broar anteckna vi bro över Gide älv vid Gideåbacka inom Grundsunda socken, över Sillre å inom Indals-Lidens socken, över Fjällsjön i Fjällsjö socken, över Gide älv i Gideå socken å vägen mellan Gideå ångbåtsbrygga och Gideå kyrka, över Ljunga älv vid Erikslunds järnvägsstation, över samma älv vid Stöde kyrka, över Indalsälven vid Indals-Lidens kyrka, över Faxälven vid Wiken i Ramsele socken med flera.

En översikt av kostnaderna för nya eller betydligt förbättrade vägar under åren 1861—1910 lämnas i närslutna tabell *Bil. A. 2)*, utgörande sammandrag av motsvarande tabeller i länsstyrelsernas femårsberättelser. Därav framgår, att under denna tidsperiod av ett halft århundrade fulländats och avsynats nya vägar till en sammanlagd längd av 1,019.361 kilometer samt omlagts eller betydligt förbättrats vägar till en längd av 435.484 kilometer. Dessa väglängder synas likväl ej fullt tillförlitliga, enär några uppgifter variera och skiljaktigheter förefinnas i beräkningssätten. Så är även förhållandet med de allmänna vägarnas längd i allmänhet, vilka ej torde kunna exakt angivas förr än efter fullständigt avslutade nya vägdelningar inom samtliga vägdistrikt. Kostnaden för de i tabellen närmare specificerade vägarbeten utgör sammanlagt 4,342,223 kronor 76 öre, varav staten bidragit med 2,108,873 kronor 42 öre, vägkassorna med 1,411,493 kronor 49 öre samt landstinget eller kommuner med 821,856 kronor 85 öre. Anslagen såväl från staten som från landstinget och kommuner ävensom från vägkassorna, sedan de med nya väglagen bildades, hava för övrigt periodvis varit i tämligen jämn och stadig tillväxt. Slutsummorna av kostnaderna för fullbordade nya vägar hava vuxit från 12,724 kronor under åren 1861—1865 till 860,263 kronor 76 öre under åren 1906—1910 och för de omlagda eller betydligt förbättrade vägarna från 80,150 kronor 7 öre till 445,650 kronor 54 öre, medförande en höjning i totalsumman för dessa slags vägar från 92,874 kronor 7 öre under

perioden 1861—1865 till 1,305,914 kronor 30 öre under åren 1906—1910. Statsanslagen för såväl nya som omlagda eller betydligt förbättrade vägar hava under åren 1901 till och med 1910 enligt åberopade tabellen i medeltal per år utgjort kronor 80,415: 61 och hava för de senaste åren uppgått till följande belopp:

År 1910.....	kr. 153,200: —
• 1911.....	» 90,600: —
• 1912.....	» 151,200: —
• 1913.....	» 170,700: —

Det har sitt intresse att erfaras, till huru stora belopp rikets övriga län under tiden 1861—1910 erhållit statsbidrag för nya vägar samt omläggning och förbättring av redan befintliga sådana. Någon statistisk redogörelse särskilt för denna period föreligger ej, men av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens underdåniga berättelse för år 1910 framgår, att under tiden från och med 1841 till och med 1910 för ändamålet utgått statsunderstöd ur allmänna och särskilda fonden med tillhopa kronor 31,479,211: 59, varemot de beräknade kostnaderna utgjort kronor 47,914,969: 16. I medeltal belöper härav på vart och ett av de 24 länen kronor 1,311,633: 82 av sammanlagda anslagsbeloppet och kronor 1,996,457: 04 av den beräknade kostnaden. Största anslagen hava tillkommit

Norrbottnens län: beräknad kostnad	6,255,990: 11,	statsanslag	4,069,851: 91
Västerbottnens » » »	5,876,814: 89,	»	4,021,770: 37
Västernorrlands » » »	3,532,659: 82,	»	2,284,264: 47
	<hr/>		
	Kr. 15,665,464: 82		Kr. 10,375,886: 75

därnäst komma

Älvsborgs län: beräknad kostnad	3,395,477: 08,	statsanslag	2,194,348: 33
Jämtlands » » »	3,077,307: 32,	»	1,994,084: 35
Värmlands » » »	2,888,197: 76,	»	1,903,504: 35

Minsta anslag hava utgått till

Gottlands län: beräknad kostnad	34,100: —,	statsanslag	22,700: —
Uppsala » » »	396,562: 97,	»	292,910: 55

Västernorrlands län har således varit det 3:je i ordningen, som erhållit statsbidrag under tiden 1841—1910 för omlagda, förbättrade eller nyanlagda vägar, och hava dessa bidrag, på sätt av förestående siffror framgår, mellan länen fördelats i förhållande till de beräknade kostnaderna. Av statsanslagen i sin helhet har nära en tredjedel kommit Norrbottens, Västerbottnens och Västernorrlands län gemensamt till godo.

Under tiden 1861—1910 hava av de årliga anslagen till hamn- och brobyggnader samt vattenkommunikationer utgått bidrag enbart till brobyggnader i rikets samtliga län med 3,842,004 kronor 74 öre eller i medeltal för varje län 160,083 kronor 53 öre. Av detta anslag har Västernorrlands län erhållit tillhopa 497,300 kronor.

De av landstinget under tiden 1878 till och med 1912 för väg- och brobyggnader utanordnade medel ävensom den grund, varefter medlen uttaxerats, framgår av *Bil. A. 3*).

Den fråga, som lämnats till vägkommitténs utredning, avser att på ett verkställbart och mer omfattande sätt söka tillgodose länets behov av vägar, vilket med nu gällande bestämmelser i ärendet ej lär kunna ske utan kraftigt understöd av statsmedel, stegrade utgifter för landstinget och de väghållningsskyldige. Beträffande erhållna statsbidrag och landstingets utgifter för ändamålet under förgångna tider äro några uppgifter här ofvan lämnade. Vad åter angår de väghållningsskyldiges och vägkassornas utgifter, varav man må kunna sluta sig till deras förmåga att för ändamålet vidkännas vidare bördor, hänvisas till kungl. jordbruksdepartementets statistiska tabeller över allmänna väghållningsbesväret på landet. De utgöra sammandrag av vägstyrelsernas årsuppgifter, och bifogas här utdrag, så vitt angår Västernorrlands län, av den senast tillgängliga eller 1911 års tabell, *Bil. D*.

Av denna tabell framgår bland annat, att hela det såsom vägskatt för året uttaxerade belopp (kolumnen 7) för länet i sin helhet utgjort 427,746 kronor samt att med fördelning efter fyrk (kolumnerna 8 och 9) största beloppen debiterats i Arnäs tingslag med 43 öre å jordbruksfastighet med vägunderhåll in natura och 50 öre å övriga beskattningsföremål. Däremot har i Gudmundrå tingslag ej någon vägskatt debiterats å jordbruksfastighet med vägunderhåll in natura, och lägsta vägskatt per fyrk å övriga beskattningsföremål förekommit med 15 öre i Nätra distrikt. Efter avdrag för statsbidrag och övriga inkomster hava kostnaderna för vägväsendet under det angivna året utgjort för

indelade vägar (kol. 12).....	255,529: —	
annat underhåll (kol. 18).....	229,770: —	485,299: —
varifrån avgår bidrag från anslaget till synnerligen betungade väghållningsdistrikt (kol. 20).....		5,000: —
	Kronor	480,299: —
Om härtill läggas övriga utgifter för vägväsendet, efter avdrag av statsbidrag kronor 143,105: — för vägbyggnader med flera inkomster (kol. 29).....		186,737: —
så utgör den verkliga kostnaden för vägväsendet i dess helhet (kol. 31)	Kronor	667,036: —

Härav belöper största beloppet kronor 118,217: — på Ramsele tingslag och minsta kronor 12,234: — på Selångers tingslag. Medeltalet per vägfyrk av totalkostnaden utgör 30.4 (kol. 32), därav högst 70.5 öre i Ljustorps tingslag och lägst 12.8 i Nätra tingslag.

Närmare förklaring över denna tabell, som i övrigt innehåller uppgifter om vägarnes längd, antal vägfyrkar, vägbyggnadskostnader med mera samt vidare specificerar de olika sifferuppgifterna för de särskilda väghållningsdistrikten och angiver

(kol. 33—35) väggkassornas ställning vid året slut, torde ej vara behöflig. Ett ifrågasatt sammandrag för några år, till exempel de senaste fem åren, enligt bil. D kunde väl tjäna till en jämförande belysning, men dels möta svårigheter därför, enär vägstyrelsernas uppgifter lämnats efter något olika blanketter, dels skulle en dylik sammanställning bliva vidlyftigare, än som därmed vore vunnet.

Jämföras kostnaderna för vägväsendet i de olika länen och man, utan att ingå i vidare detaljer, fäster sig endast vid de slutsummor, som motsvara kolumnerna 31 och 32 av bilagan D, så finner man, att sammanlagda verkliga kostnaden för vägväsendet under år 1911 för riket i dess helhet utgjort kronor 10,836,287 med ett medeltal per fyrk av 23,63 öre. Högsta beloppen efter fyrk visa Jämtlands län 47.9 öre, Norrbottens län 43.5 öre, Västerbottens län 31.6 öre och Hallands län 30.5 öre varefter kommer Västernorrlands län med 30.4 öre. *Bilaga A. 4)* angifver närmare förhållandet i berörda hänseende mellan länen och upptager därjämte den uttaxerade vägskatten och medeltalet därav per vägfyrk för såväl naturavväghållare som för övriga.

En annan jämförande tabell angivande de allmänna vägarnas längd i förhållande till länets storlek och innevånareantal närslutes som *Bilaga A. 5)*.

Vad därefter angår behovet av nya eller förbättrade vägar, har kommittén haft att räkna med två hufvudgrupper nämligen dels sådana, varom ansökningar redan inkommit till länsstyrelsen enligt § 4 i väglagen den 23 oktober 1891, dels sådana, som vägstyrelserna uti sina avgivna yttranden därjämte ansett nödvändiga. Den förra gruppen omfattar följande avdelningar:

- a) vägföretag under byggnad och deras återstående delar,
- b) vägföretag, som de väghållningsskyldige dömts att utföra och för vilka statsanslag begärts,
- c) vägföretag, som de väghållningsskyldige dömts att utföra men för vilkas utförande statsanslag ej ännu begärts;
- d) vägföretag, för vilka undersökning verkstälts men som de väghållningsskyldige ej ännu dömts att utföra och
- e) sådana vägföretag, för vilka undersökning begärts men ännu icke slutförts.

De av vägstyrelserna föreslagna vägarna hänföra sig under två avdelningar nämligen:

- 1:o) sådana vägar, som anses böra utföras enligt hittills gängse typ för med statsbidrag understödda vägar eller med en bredd från 3.6 till 6.0 meter, brantaste lutning 1:20 samt broar och trummor av permanent beskaffenhet och
- 2:o) vägföretag av förenklad typ med en vägbredd av 3.0 meter, brantaste lutning 1:10 samt broar och trummor av enklare beskaffenhet.

Med avseende på nödvändigheten av arbetenas mer eller mindre skyndsamma utförande hava de, på förslag av vägstyrelserna, uppdelats i fyra klasser, varjämte vägstyrelserna anmodats att söka angiva ordningsföljden för utförandet inom distriktet av de till samma klass hörande vägarna. Vägstyrelserna hava ock lämnats tillfälle att anföra, vad de i övrigt kunna finna lämpligt, samt anmanats att förtydliga de ifrågasatta anläggningarna, där så lämpligen kunnat ske, genom deras utmärkande på de för varje vägdistrikt gjorda, remissakterna bifogade urklipp från C. E. Dahlmans karta över länet.

Angående dessa förhållanden jämte de ifrågasatta vägarnas längd samt beräknade kostnaderna för dem och föreslagna brobyggnader hava upprättats fullständiga översikter, av vilka de viktigaste (sammandragen) meddelas i *Bil. A. 7*.

Härav framgår, att de nu ifrågasatta byggnadsföretagen äro till antalet 191 med en sammanlagd längd av 1,623,041 meter och beräknad kostnad 11,822,830 kronor. Därav belöper på de ovan angivna avdelningarna följande siffror:

avdelningen a)	6 st.	38,532 meter	331,800 kronor
»	b) 31 »	227,746 »	2,147,140 »
»	c) 11 »	96,321 »	961,100 »
»	d) 39 »	464,587 »	4,208,950 »
»	e) 15 »	143,675 »	1,139,500 »
»	1) 31 »	257,580 »	1,839,440 »
»	2) 58 »	394,600 »	1,194,900 »
<hr/>			
Summa	191 st.	1,623,041 meter,	11,822,830 kronor.

Arnäs tingslags väghållningsdistrikt uppvisar de högsta talen nämligen 40 st. 313,071 meter och 1,594,120 kronor och Nordingrå det minsta, 5 st. 21,500 meter och 11,200 kronor. Fördelning efter klasser ställer sig sålunda:

klass I:	412,631 meter	4,267,840 kronor
» II:	651,590 »	4,321,590 »
» III:	408,788 »	1,947,200 »
» IV:	150,032 »	1,286,200 »
<hr/>		
Summa	1,623,041 meter	11,822,830 kronor.

De angivna kostnadsbeloppen för de särskilda väg- och brobyggnadsföretagen äro hämtade från tillgängliga undersöknings- och värderingsinstrument, där sådana funnits upprättade, men äro eljest approximativa beräkningar med biträde av sakkunnig person, som även kontrollerat och beriktigt en del av vägstyrelsernas rörande väglängderna lämnade uppgifter. [Anmärkas bör därjämte, att för de i kolumnerna 6 och 7 av den till utskottet överlämnade bil. F. angivna kostnadsbelopp för byggnadsföretag, för vilka statsanslag begärts, anslagen för år 1913 äro frånräknade och att de upptagna siffrorna således hänföra sig till förhållandena 1914.]

Av intresse kunde ju vara att erfara, huru kostnaderna för de nu angivna byggnadsföretagen skulle ställa sig fördelade på de olika distriktens vägfyrcar. Då summorna därav vanligen förändras årligen, kan någon fullt tillförlitlig uppgift där om ej lämnas, men till någon ledning för bedömning av kostnaderna för de närmast liggande eller till klasserna I och II hänfödda byggnaderna, beräknat efter fyrktalen för 1911 och därpå grundade utdebiteringar, hänvisas till närslutna *Bil. A. 6*).

Den åt vägkommittén uppdragna utredningen torde få anses härmed vara avslutad. Vål har den kunnat förväntas bliva mer djupgående, men i saknad av medelsanslag för ändamålet har kommittén varken haft tillfälle att anlita sakkunnigt biträde i den omfattning, som erfordrats, ej heller genom besök i de trakter, där sådant kunnat vara önskvärt, förskaffa sig lokalkännedom i förekommande speciella

fall. Så mycket mer anser sig kommittéen böra erkänna den medverkan, som lämnats av distriktsingenjören i nedre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, kaptenen m. m. F. A. Lundström. Från landskansliet hava erhållits värdefulla upplysningar, varmed landssekreteraren beredvilligt stått till tjänst, varjämte kommittén fått begagna sig av de förberedelser till en liknande utredning, som hos länsstyrelsen redan varit utförda. Motionären har därjämte lämnats tillfälle att framställa sina erinringar och förslag.

I motionen har även uttalats önskvärdheten av vägars och broars utprickande på en karta med tillhörande detaljbeskrivning, men har detta arbete i saknad av medel för därmed förenade kostnaders bestridande måst anstå. Endast med några få undantag hava och vägstyrelserna gjort ifyllningar i utdragen av Dahlmans karta. Däremot har kommittén haft tillgång till den hos länsstyrelsen befintliga samling av generalstabens kartblad, varpå vägar och förslag därtill jämte ifrågakomna brobyggnader finnas insatta.

Vid en återblick på vägväsendets utveckling och ordnande i länet måste man skänka sin erkänsla åt det arbete, som därpå nedlagts, de onera och utlagor, som de väghållningsskyldige och skattedragande för ändamålet vidkänts samt den beredvilighet, varmed landstinget och staten därtill medverkat. Av den lämnade utredningen framgår, att statsbidragen varit i jämn tillväxt, att landstingets anslag utgått i förhållande därtill och att särskilt under de senaste tjugo åren en högst avsevärd längd nya vägar tillkommit, äldre omlagts eller betydligt förbättrats, utgörande under tiden 1891 till och med 1910 tillhoppa 712.727 kilometer för kostnad av kr. 3,060,100: 91, samt dyrbara brobyggnader utförts. Vid jämförelse med övriga län hava och Norrbottens, Västerbottens och Västernorrlands län bekommit de största statsanslagen ur allmänna och särskilda fonden för anläggning och förbättring av vägar, varjämte av de årliga anslagen till hamn- och brobyggnader Västernorrlands län erhållit för brobyggnadsarbeten drygt tre gånger så mycket som medeltalet av anslagen till samtliga län. Förnekas kan ej heller, att med hänsyn till ytvidden vårt län har fördelen av någon större längd allmänna vägar i nymil på 1 kvadrattymil fastland än såväl Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands som även Kopparbergs län.

Men oaktat de många allmänna vägar, som förunnats länet, framstå nya eller förbättrade väg- och broanläggningar allt fortfarande såsom ett ortens oavvisliga behov. Den snabba utveckling, som länet undergått det senaste halvsekle, trävaruörelsen med sin storindustri och genomgripande inverkan på alla områden, jordbrukets och övriga näringars förkovran, järnvägarna med sina ingripande verkningar, den alltjämt växande och delvis rörliga befolkningen, som vid slutet av 1863 utgjorde 122,897 personer men vid utgången av 1912 uppgick till 255,704 invånare och således på 50 år mer än fördubblats, — allt detta och övriga medverkande omständigheter hava nödvändiggjort de under årens lopp utförda och kräva nya vägbyggnadsföretag. Landsvägskommunikationerna hava icke, oaktat allt understöd, kunnat hålla jämna steg med det allmänna framåtskridandet. Redan vunnen erfarenhet om den stora betydelsen av tidsenliga samfärdsmedel, behövligheten av nya eller förbättrade väg- och brobyggnader i olika delar av länet samt det vaknade livliga intresset för tillgodose-

ende av ortens utvecklingsmöjligheter hava hopat det stora antal ärenden av alla slag, som enligt bifogade tabeller dels äro anhängiggjorda hos vederbörande myndigheter och hunnit mer eller mindre utredas, dels av vägstyrelserna föreslagits i de av kommittén, enligt landstingets beslut, från dem infordrade yttranden.

Enligt vad ovan anförts hava i sammanhang med den verkställda utredningen ej mindre än 191 väg- och brobyggnadsföretag med en längd av 1,623,041 meter och sammanlagd beräknad kostnad 11,822,830 kronor framhållits såsom inom länet önskvärda. Därav hava 48 stycken av Konungens befallningshavande avgjorts genom beslut enligt § 4 i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891 och av dem bero 37 på att statsbidrag ej ännu erhållits, samt 11 på att vägstyrelserna eller intressenterna ej fullföljt ärendena genom ingivande av ansökningar om erhållande av sådant bidrag. De byggnadsföretag, vilka sålunda avgjorts och därvid prövats vara för allmänna samfärdseln nyttiga och nödiga, omfatta följande grupper i den åberopade tabellen, nämligen:

redan under byggnad varande, återstående delar	331,800: —
vägföretag, som de väghållningsskyldige dömts att utföra och för vilka statsanslag begärts	2,147,140: —
sådana vägföretag, som de väghållningsskyldige dömts att utföra, men för vilka de ännu icke inkommit med ansökningar om statsbidrag	961,100: —
	<hr/>
	Kr. 3,440,040: —

Därav för större brobyggnader 978,000 kronor och egentliga vägföretag 2,462,040 kronor med beräknad längd 362,599 meter. Under föreställning att den sist angivna gruppens vägbyggnadsskyldige fullfölja ärendena genom ansökningar om statsbidrag och att dessa beviljas, framställer sig frågan, inom vilken tid man skulle kunna tänka sig dessa längst framskridna ärenden vara slutförda och byggnadsföretagen verkställda.

Under femårsperioden 1906—1910 fullbordades nya och omlades eller betydligt förbättrades vägar till en längd av 204,018 km. och kostnad 1,305,914 kronor 30 öre. I förhållande därtill skulle nu angivna vägföretag om 362,599 km. och kostnad 2,462,040 kronor taga en tid av drygt 9 år från nästkommande år räknat. Statsbidragen hava likväl varit i tillväxt, och utgör det länet för vägföretag innevarande år beviljade statsanslag 170,700 kronor, motsvarande $\frac{2}{3}$ av kostnaden, vadan landstingets och de vägbyggnadsskyldiges bidrag utgör tillhopa 85,350 kronor och man således för år 1913 har att för ändamålet räkna med 256,050 kronor. Under förväntan att detta skall ökas, borde man kunna tänka sig byggnaderna för dessa längst fortskridna ärenden skola vara utförda på 7 å 8 år. Vanskligare är det att räkna med tiden för utförandet av de till 978,000 kronor beräknade broarna, enär statsbidragen för dylika byggnader utfalla ojämt. På sätt ovan är angivet erhöill länet under 50-årsperioden 1861—1910 från hamn- och brobyggnadsfonden 497,300 kronor, varjämte landstinget vid olika tillfällen för ändamålet anslagit medel utöver den för vägbyggnader utgående sjättedelen. För de senaste tre åren har länet i statsanslag till större brobyggnader bekommit respektive 15,600, 105,600 och 22,200 kronor.

Att ett kraftigt och verksamt bistånd från statens sida även i detta hänseende är nödvändigt, torde likväl vara obestriddligt.

Ser man på kostnaderna för de av vägstyrelserna till fyra klasser hänfödda ärendena och specificerar beloppen med hänsyn till större broar, så ställa sig de beräknade kostnaderna för de olika klasserna sålunda:

1:sta klassen, egentliga vägbyggnader	3,341,090: —	
större broar	926,750: —	4,267,840: —
2:dra klassen, egentliga vägbyggnader.....	3,987,090: —	
större broar	334,500: —	4,321,590: —
3:dje klassen, endast egentliga vägbyggnader		1,947,200: —
4:de klassen, » » »		1,286,200: —
		<hr/> Kronor 11,822,830: —

Med enahanda beräkning som här ovan i förhållande till de för innevarande år disponibla medelsanslagen och däri emotsedd förhöjning skulle det dröja vid pass tio år, innan de till 1:sta klassen hörande vägbyggnaderna, som vägstyrelserna föreslagit skola ofördröjligen utföras, kunde tänkas bli färdiga, ytterligare 8 å 10 år innan 2:draklassens vägbyggnader kunde utföras o. s. v. Anmärkas bör likväl, att i de två första klasserna även ingå en del företag, som föreslagits av vägstyrelserna och ännu sakna all utredning.

Vid klassificeringen hava vägstyrelserna givetvis fäst sig vid förhållandena envar inom sitt distrikt utan att egentligen tänka på andra. En sammanställning och jämförande översikt för länet i dess helhet, angivande även från denna synpunkt förslag till ordningsföljd för arbetenas utförande, borde nu hava förelegat. Kommittén har likväl av förr angivna skäl ej kunnat tränga så långt in i enskildheter och äger därför ej heller den allsidiga kännedom om samtliga de ifrågasatta byggnadsföretagens inbördes betydelse, att den kan tillförlitligt bedöma vägstyrelsernas klassindelning. Det synes likväl obestriddligt att de till 1:sta klassen hänfödda brobyggnaderna äro synnerligen angelägna och att dessa samt största delen av de till samma klass hänfödda vägbyggnaderna likaledes böra i första hand komma till utförande. Då landstinget väl ej heller torde vilja inlåta sig på att närmare angiva ordningsföljden, där olika intressen alltid skola mötas, och statsbidragen för övrigt ej på en gång utan årsvis kunna erhållas samt arbetena successivt komma till utförande, torde det väl hädanefter såsom hittills bliva beroende på vederbörande myndigheter att reglera detta förhållande, varvid nu gjorda uttalanden kunna tjäna till ledning.

I den motion, som orsakat detta kommittéarbete, anmärkes långsamheten vid vägbyggnadsföretagens utförande vara beroende på dels olämpliga lagbestämmelser och senfärdighet i ämbetsverken, dels bristande statsanslag. Kommittén har ej tänkt sig, att det åt densamma anförtrödda uppdraget även skulle innebära avgivande av förslag till nya författningar i ämnet. Beträffande åter senfärdighet i ämbetsverken anser sig kommittén böra ytterligare framhålla, att de nu ifrågasatta väg- och brobyggnaderna äro till antalet ej mindre än 191, därav 102 hava anhängiggjorts hos länsstyrelse och 89 föreslagits av vägstyrelserna, utan att ansökningar om de sistnämnda ingått till någon offentlig myndighet. Av de hos Konungens befallningshavande an-

hängiggjorda hava 48 för det närvarande slutbehandlats av länsstyrelsen, därav 37 ej ännu erhållit statsbidrag, under det att för 11 de vägbyggnadsskyldige icke gjort ansökan om sådant bidrag. Av de återstående 54 ärendena, varom ansökningar ingått till länsstyrelsen, hava vi inhämtat, att 3 bero på omedelbar åtgärd av Konungens befallningshavande, 29 på andra myndigheter eller vederbörande förrättningsmän samt 22 på vägstyrelserna, de väghållningsskyldige eller andra av ämbetsmyndigheter oberoende orsaker. Att en del vägärenden, i vilka ofta förekomma i ett och samma mål upprepade remisser för vägstyrelsernas eller vägstämornas hörande, undersökningar och utredningar, besvär och återförvisningar, måste taga sin tid, synes oss förklarligt, likaväl som att de stridiga intressen och delade meningar, vilka ofta förekomma i kommunikationsfrågor, och de avsevärda ekonomiska uppoffringar, som vanligen måste tagas med i räkningen, göra dylika ärenden tidsödande och svårlösta. De nu på länsstyrelsens åtgärd beroende väg- och brobyggnadsärenden, för vilka antingen undersökning slutförts, men de vägbyggnadsskyldige ej ännu dömts att verkställa, eller undersökning ej avslutats, till sammanlagd beräknad kostnad 5,348,450 kronor, antaga vi komma, att efter hand, i den mån utredning hinner försiggå, snarast möjligt avgöras. Sannolikt hava sistnämnda byggnadsfrågor, därest ej nya genomgripande bestämmelser meddelats eller kraftigare bistånd lämnats, vid den tid, då de nu på statsunderstöd bidande väg- och brobyggnadsföretagen nalkas sin fullbordan, länge varit avgjorda och i sin ordning likaledes fått vänta på statsbidrag. Vid nu angivna förhållanden och enär dylika byggnadsföretag till beräknad kostnad 3,440,040 kronor kunna igångsättas, så snart statsanslag erhållits, torde vara uppenbart, att det är brist på medel, som är orsaken till den klandrade senfärdigheten vid vägfrågornas lösning. Det gäller således att se till, vad som må kunna göras för avhjälpan av denna olägenhet.

Bland de förslag, som till sakens befrämjande hos kommittén framhållits, går ett ut på att nedbringa kostnaderna för vägbyggnader genom uppgörelse på billigaste sätt med intressenterna, innan ett vägföretag beslutas, angående jordlösen, grustag och vägbyggnadsmateriel m. fl. förmåner. Erfarenheten har visat, säges det, att vägdistrikt därigenom erhållit värdefulla tillskott, stundom uppgående till mer än hälften av distriktets andel i kostnaderna. Med exemplet därav borde den ordning komma att tillämpas för länet i dess helhet, att de, som främst hade fördel av en väg, skulle på nämnda sätt därtill medverka. Landstinget skulle för sitt bidrag med $\frac{1}{6}$ fästa det uttryckliga villkor, att vederbörande intressenter till företaget skänkte åtminstone all erforderlig mark, varigenom landstinget visserligen ej skulle erhålla någon lindring i sitt anslag men en betydlig lättnad beredas betungade vägdistrikt. Staten borde ej heller betaga distriktet förmånen av anslag även för den del av kostnadsförslaget, som avsåge sålunda upplåten jord. Allt vägbyggande skulle med ett ord vila på förutsättningen, att vägdistriktet erhöle erforderlig mark, grus- och ristag, torv och sten kostnadsfritt av vederbörande intressenter och därjämte finge tillgodogöra sig därför belöpande statsbidrag.

Det ligger ju intet tvivel, att en sådan anordning med fri markupplåtelse m. fl. förmåner i olika fall och inom särskilda distrikt kunde bereda avsevärda lättnader i vägbyggandet, men däremot må det betvivlas, att någon likformighet därvid kan genomföras för länet i dess helhet. Visserligen är intresset för vägförbättringar erkän-

nansvärt stort men meningarna därjämte i sådana frågor ofta delade. För övrigt innehåller kungl. kungörelsen angående villkoren för erhållande av understöd från de av Riksdagen anvisade anslag till väganläggningar och vägförbättringar n. m. den 28 juni 1907 motsvarande stadgande, enär myndighet, bolag eller andra vederbörande, som kunna antagas komma att av ett genom statsbidrag understött företag hava nytta, äro skyldiga att genom kontant tillskott, materialier, arbete eller andra bidrag bestrida den icke av statsmedel anvisade delen av kostnaderna för ett företags fullbordande. Där stadgas även, att statsbidraget skall utgå i förhållande till den verkliga kostnaden för arbetets utförande och att, om arbetet kan utföras till kostnad, understigande den beräknade, av vederbörande myndighet granskade och godkända kostnaden, statsbidraget skall minskas med belöpande del av besparingen. Under vissa förutsättningar äro intressenterna även pliktige att över vägarbetet föra räkenskaper så ordnade, att den verkliga kostnaden må kunna säkert uppskattas. Det vill även synas, som om ett förbehåll av ovan angivna beskaffenhet, nämligen ovillkorligen fri markupplåtelse och andra naturaförmåner för tillgodonjutande av landstingsbidraget vore föga lyckligt. Veterligen har det ej förut varit ifrågasatt och kunde befaras i många fall hindra vägbyggnadsföretag, där en överenskommelse eller dylik upplåtelse ej kunde utverkas. Det föreslagna tillvägagångendet lär väl därför ej kunna tillmätas någon vidsträcktare betydelse.

Man har även tänkt sig, att åtskilliga av nu föreslagna eller beslutade väganläggningar av hittills gängse typ för med statsbidrag understödda vägar, med vägbredd från 3,6 till 6,0 meter och brantaste lutning 1:20 samt broar och trummor av permanent beskaffenhet, kunde för kostnadernas nedbringande utföras efter enklare typ med bredd av 3,0 meter, brantaste lutning 1:10 samt broar och trummor av enklare slag. I några fall hava vägstyrelserna även förordat en sådan ändring för redan undersökta vägföretag samt föreslagit, att ett flertal vägar, varom fråga först nu väckts, skulle byggas enligt sådan enklare typ. Däremot har endast en vägstyrelse direkt förordat vägar speciellt av den enklare typ, vartill innevarande års Riksdag beviljade medel för en del vägföretag inom Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, och en annan vägstyrelse har väl ansett många fjällbyar inom distriktet behöva utfartsvägar men funnit kostnaden för betungande, »åtminstone så länge stats och landstingsbidrag icke kunna erhållas till billigare vägtyper». Någon livligare tillslutning till förslaget om enklare vägtyper har således ej förspotts, varemot å andra sidan uttalats den mening, att det vore i hög grad oekonomiskt att här bygga enklare vägar, då länet är i fortgående utveckling och med tanke även på automobiltrafiken, som är i beständig tillväxt och har framtiden för sig. Kommittén håller ock före att valet bör ske med välgrundad urskiljning. Anläggning av en hel del nya vägar efter enklare typ kan ju i övrigt ej lända till fullbordande av de sedan längre tid tillbaka anhängiggjorda, redan dömda eller inom närmaste tiden på dom bidande väg- och brobyggnaderna, som väl nu i första hand borde tillgodoses. Huruvida redan undersökta eller föreslagna vägar böra byggas efter den ena eller andra typen, lär väl i alla händelser bliva beroende på prövning i varje särskilt fall enligt därom meddelade bestämmelser.

Motionären har erinrat om det av förste lantmätaren K. V. Ahlberg upprättade sammandrag av uppgifter å sådana enskilda vägar, som kunde antagas skola ifråga-

komma att indelas till underhåll i överensstämmelse med lagen den 5 juli 1907. Såväl 1911 som 1912 års landsting hava anslagit medel till belopp av 2,500 kronor för vart och ett av åren 1912 och 1913 till bidrag med $\frac{1}{3}$ av kostnaderna för indelning av dylika vägar. Enligt vad kommittén har sig bekant inkom likväl under 1912 ingen ansökan om sådant bidrag, och under 1913 hava ingivits två ansökningar, som beviljats med sammanlagt 403 kronor 8 öre. Det vill härav framgå, att något livligare intresse för nämnda vägindelningar, beträffande vilka endast vägstyrelsen i motionärens hemort uttalat några önskemål, ännu saknas i våra bygder. Vägstyrelsen i Arnäs distrikt har nämligen, på sätt ovan är angivet, ansett nödvändigt, att statsmakterna ofördröjligen måtte förhjälpa byvägsintressenterna till anslag för indelning av enskilda vägar »med minst $\frac{2}{3}$ av kostnaden». Enahanda fråga om statsbidrag för indelning av enskilda vägar på landet var föremål för behandling vid såväl 1912 som innevarande års Riksdag men vann ej bifall. Vid nu angivna förhållanden anser sig kommittén ej böra framlägga något förslag i detta hänseende.

Vid överbäggande av omförmälda och andra till kommittén framställda förslag om sättet för skyddsammare befordran av väggkommunikationernas utveckling inom länet, har kommittén väl funnit önskvärt, att vederbörande intressenter, till lindring i omkostnaderna, i största möjliga utsträckning kunde förmås att kostnadsfritt upplåta mark och tillhandahålla erforderliga vägbyggnadsämnen samt i övrigt främja för dem i dessa hänseenden nyttiga företag. Men då man därvid skulle hava att räkna endast med god vilja, om den ock möjligen småningom kunde utveckla sig till sedvänja, torde landstingets bemödande för närvarande knappast kunna gå i annan riktning än att söka utverka större statsbidrag till vägar och kraftigare bistånd från statens sida vid utförandet av de många brobyggnaderna. Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län fingo vid årets Riksdag anslag till de omförmälda enklare vägarna, som ej synas vara lika passande för Västernorrland. Men vårt län har ock sitt stora antal väg- och brofrågor, som för dess utveckling och förkovran äro av väsentlig betydelse. Det torde få anses förenat med billighetens fordringar, att även Västernorrlands län kommer i åtnjutande av något större anslag. Även här likaväl som i det övriga Norrland är allt i framåtskridande och befolkningens strävan att tillgodogöra sig en högre kultur samt taga vara på sina utvecklingsmöjligheter, vartill bättre landsväggkommunikationer så väsentligt bidraga, är värd uppmuntran.

Det kunde väl då tyckas vara tillräckligt, att landstinget med åberopande härav hos Kungl. Maj:t hemställde om större årliga statsanslag, med vilka skulle följa en proportionerlig tillväxt i den av landstinget bestridda sjättedelen i väg- och brobyggnadskostnaden. Vi tänka oss likväl, att en sådan framställning skulle vinna i styrka, om till grund för densamma låge ej allenast en uttalad önskan om kraftigare medverkan från statens sida utan även ett landstingets beslut, varigenom tinget utfäste sig att vidkännas sin sjättedel intill ett visst högre belopp, än som hittills utgått. En sådan offervillighet skulle bekräfta länsboarnas varma intresse för dessa frågor, på samma gång därmed även kunde fixeras och motiveras det belopp, som hos Kungl. Maj:t ifrågasattes. Det högsta bidrag, som för ändamålet något år utgått från landstingets kassa, är 53,000 kronor 66 öre, som anordnats 1912, och det största statsbidraget är 1913 års anslag 170,700 kronor. Vi hava tänkt oss, att landstinget skulle befinnas villigt förbinda sig att för sin sjättedel av egentliga vägbyggnader vid-

kännas högst 100,000 kronor årligen under en lämplig tidsperiod, då statsanslaget skulle kunna uppgå till 400,000 kronor och länet, med återstående sjättedelen från vederbörande vägdistrikt, således under gynnsammaste omständigheter hava att för sådant ändamål räkna med 600,000 kronor. Därest ej så högt statsanslag kunde utverkas, komme icke heller landstingets offervillighet att till fullo tagas i anspråk, utan dess årsbidrag att utgå endast i förhållande till det verkligen beviljade statsanslaget. Som väglagen med tillhörande författningar är under revision och förändringar däri kunde komma att inverka även på statsanslagen, synes lämpligt, att denna period ej föreslås för lång utan skäligen begränsas till fem år. I lyckligaste fall skulle då för dessa år finnas till förfogande 3,000,000 kronor, varmed de angelägnaste vägbyggnaderna kunde utföras. Man kunde invända, att detta belopp vore alltför högt tilltaget samt utsikterna föga lovande att kunna erhålla så stort statsbidrag. I det förra hänseendet må ytterligare betonas, att kostnaderna för de redan dömda egentliga vägföretagen utgöra

		2,462,040: —
samt att vägstyrelserna därutöver i klass I upptagit några redan under-		
sökta vägar till följande belopp:		
Selångers tingslag N:o 29	.....	34,600: —
Indals » » 37	.....	508,600: —
Ljustorps » » 57	.....	10,300: —
Resele » » 99	.....	98,100: —
Nätra » » 119	.....	58,800: —
Själlevads » » 133	.....	134,300: —
		844,700: —

Kronor 3,306,740: —

Ytterligare några ännu ej undersökta vägar äro av vägstyrelserna hänfödda till första klassen. Beträffande utsikterna att kunna erhålla så stort statsbidrag våga kommitterade ej yttra sig, men hava med detta förslag velat angiva det minsta belopp, som syns erforderligt för de angelägnaste vägbyggnadernas utförande inom ej alltför avlägsen tid, och överlämna åt landstinget att i ärendet besluta.

Enligt vad ovan anförts, hava större broar till sammanräknad kostnad av 978,000 kronor redan i behörig ordning utrönt vara i behov att om- eller nybyggas. Flere äldre av dessa lära vara synnerligen bristfälliga och fordra skyndsamt iståndsättande. Landstingets på sin tid fattade beslut att bidraga med en $\frac{1}{6}$ av kostnaderna hava avsett såväl väg- som brobyggnader, och 1907 års ovan åberopade nådiga kungörelse om statsunderstöd uppställer såsom villkor för dylikt bidrag jämväl för broar, att minst $\frac{1}{3}$ av kostnaden skall bestridas av menigheter eller andra vederbörande. Det torde därför vara angeläget att landstinget, om det ikläder sig det ifrågasatta anslaget av högst 100,000 kronor årligen under 5 års tid enbart till vägbyggnader, därjämte förnyar sitt beslut att fortfarande deltaga med $\frac{1}{6}$ i brobyggnadskostnader. Kunde man tänka sig, att statsbidrag även för de omförmälda angelägnaste broarna erhöles under en begränsad tid av fem år, skulle landstinget för detta ändamål få vidkännas en utgift årligen under denna tid av 32,600 kronor. Det torde likväl vara föga sannolikt, att ett så stort statsunderstöd beviljas länet under så kort tid. Vi föreslå därför, att landstinget, jämte förnyande av sitt beslut att med $\frac{1}{6}$ deltaga i kostnaderna för större brobyggnader, ville göra ett kraftigt uttalande om önskvärdheten av statsbidrag

även för ovan angivna broar att utföras i den ordning, som med hänsyn till deras beskaffenhet må av vederbörande myndighet bestämmas.

På grund av det sålunda anförda får vägkommittén hemställa:

att landstinget måtte, till vägkommunikationernas utveckling och befordrande för vart och ett av åren 1914 till och med 1918 bevilja ett förslagsanslag av högst 100,000 kronor att utgå såsom bidrag till utförande av vägbyggnader inom länet med en fjärdedel av de belopp, som kunna varda av statsmedel för ändamålet anvisade, eller motsvarande en sjättedel av den sammanlagda kostnaden;

att landstinget, under förutsättning att denna hemställan vinner landstingets bifall, jämte anmälan om och under åberopande av sitt sålunda fattade beslut samt med uttalande av sin mening om det för länets utveckling oavvisliga behovet av det allmänna vägväsendets snara utveckling, måtte med överlämnande av kommitterades förevarande utredning, hos Konungens befallningshavande anhålla, att Konungens befallningshavande måtte vidtaga lämpliga åtgärder i ändamål, att statsbidrag för anläggande av nya eller för omläggning av backiga eller eljest för rörelsen obekväma vägar må årligen under nämnda fem år erhållas till så stort belopp, att berörda, av landstinget beviljade anslag må under de av landstinget angivna villkor kunna tagas i anspråk eller sålunda med 400,000 kronor; samt

att landstinget, med förnyande av sitt tillförene fattade beslut att jämväl bidraga med $\frac{1}{6}$ av kostnaderna för större brobyggnader, därjämte ville hos Konungens befallningshavande hemställa om kraftig medverkan till erhållande snarast möjligt av erforderliga statsbidrag för de till beräknad kostnad av 978,000 kronor upptagna större brobyggnaderna enligt den ordningsföljd dem emellan, som med hänsyn till ärendenas angelägna beskaffenhet må anses lämplig.

Härnösand den 28 juli 1913.

Vägkommittén:

C. M. Ström.

E. O. E. Högström.

J. A. Arnell.

Kostnaderna för nya eller betydligt förbättrade vägar i Västernorrlands län
åren 1861—1910.

Å r	Längd av		K o s t n a d e n f ö r													
	Full- ändade och av- synade vägar	Omlagda eller betydligt förbät- trade vägar	Fullbordade nya vägar				Omlagda eller betydligt förbättrade vägar									
			Av stats- medel	Av väg- kassornas medel	Av lands- tingets eller kom- munernas medel	Summa	Av stats medel	Av väg- kassornas medel	Av lands- tingets eller kom- munernas medel	Summa						
	Kilomet.	Kilomet.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.						
1861—1865	4.008	57.898	3,397	—	9,327	—	12,724	—	65,050	23	—	15,099	84	80,150	07	
1866—1870	269.896	94.481	240,123	—	66,420	64	306,543	64	41,227	—	—	24,973	08	66,200	08	
1871—1875	44.892	13.894	42,000	—	88,513	—	130,513	—	—	—	—	23,899	39	23,899	39	
1876—1880	45.106	18.384	95,700	—	58,018	23	153,718	23	12,800	—	—	41,705	—	54,505	—	
1881—1885	71.615	5.344	83,290	—	45,089	86	128,379	86	—	—	—	7,656	—	7,656	—	
1886—1890	44.300	72.300	135,510	—	71,032	58	206,542	58	87,680	—	—	23,611	—	111,291	—	
1891—1895	185.000	79.500	205,160	108,066	29,970	—	343,196	—	77,130	—	12,796	—	—	48,217	49	
1896—1900	124.790	5.200	194,850	32,996	30,257	65	258,103	65	20,800	—	12,843	22	4,700	38,343	22	
1901—1905	91.000	23.219	334,343	63	272,895	49	83,658	48	64,900	—	179,449	32	41,153	285,502	65	
1906—1910	138.754	65.264	318,708	85	492,094	07	49,460	84	86,203	71	300,352	74	59,094	445,650	54	
Summa	1,019.361	435.484	1,653,082	48	906,052	21	531,747	63	3,090,882	32	455,790	94	505,441	28	290,109	22

Sammandrag:

<i>Statsmedel:</i> fullbordade nya vägar	1,653,082: 48	
omlagda eller betydligt förbättrade	455,790: 94	2,108,873: 42
<i>Vägkassornas medel:</i> fullbordade nya vägar	906,052: 21	
omlagda eller betydligt förbättrade.....	505,441: 28	1,411,493: 49
<i>Landstingets eller kommunernas medel:</i> fullbordade nya vägar...	531,747: 63	
omlagda eller betydligt förbättrade	290,109: 22	821,856: 85
		<hr/>
	Kronor	4,342,223: 76

Bilaga A. 3)

Uppgift å av Västernorrlands läns landsting under nedan angivna år för väg- och brobyggnader utanordnade medel ävensom å grunden för medlens uttaxering.

År	Utanordnat belopp	Uttaxerat belopp för varje bevilnings- krona av:	
		jordbruks- fastighet	övriga beskatt- ningsföremål
1878	— — —	25 öre	10 öre
1879	4,078: 75	25 »	10 »
1880	7,169: 74	25 »	10 »
1881	2,161: 25	18 »	7 »
1882	6,111: 25	15 »	6 »
1883	3,133: 33	15 »	6 »
1884	6,325: —		
1885	3,737: 50		
1886	11,731: 25		
1887	7,507: 50		
1888	19,327: 50		
1889	9,912: 50		
1890	— — —		
1891	16,815: —	10 »	4 »
1892	10,487: 50	20 »	8 »
1893	14,203: 86	15 »	6 »
1894	11,000: —	12 ¹ / ₂ »	5 »
1895	20,962: 50	7 ¹ / ₂ »	6 »
1896	19,387: 50	10 »	8 »
1897	16,437: 50	10 »	8 »
1898	6,500: —	8 »	5 »
1899	4,287: 50	6 »	4 »
1900	9,900: —	5 »	3 »
1901	6,100: —	4 »	2 ¹ / ₂ »
1902	24,918: 33	5 »	3 »
1903	29,038: 83	12 »	8 »
1904	33,895: 16	8 »	5 »
1905	21,856: 80	18 »	11 »
1906	16,220: 67	18 »	12 »
1907	14,817: 50	5 »	3 »
1908	31,022: 83	6 »	3 »
1909	18,002: 08	16 »	9 »
1910	21,568: 33	14 »	7 »
1911	22,707: 50	3 »	1 »
1912	53,000: 66	10 »	5 »
Kronor 504,325: 62			

Bilaga A. 4)

Sammandrag över vägs-katten samt kostnaderna för vägväsendet
år 1911.

L ä n	Uttaxering av vägs-katt					Länets samman- lagda verk- liga kost- nad för väg- väsendet i dess helhet	Vid- stående kostnad fördelad per väg- fyrk
	Uttaxerade belopp			I medeltal per vägfyrk			
	från na- turaväg- hållare	från övriga	Summa	för natu- raväg- hållare	för övriga		
	Kr.	Kr.	Kr.	öre	öre			Kr.	öre
Stockholms	35.527	350.498	386.025	2.62	14.10	561.020	14.6
Uppsala	35.670	59.510	95.180	4.63	21.71	255.936	24.5
Södermanlands	18.670	68.076	86.746	1.71	14.48	232.743	14.9
Östergötlands	34.897	127.895	162.792	1.93	19.89	528.140	21.5
Jönköpings	3.065	110.970	114.035	0.26	22.30	343.095	20.9
Kronobergs	26.681	71.709	98.390	2.95	19.49	298.753	23.2
Kalmar	15.469	59.702	75.171	1.09	17.17	343.881	19.5
Gottlands	8.223	17.270	25.493	2.29	21.48	112.354	25.4
Blekinge	4.849	46.925	51.774	0.87	24.22	176.592	23.6
Kristianstads	16.557	157.465	174.022	0.92	26.33	630.086	26.4
Malmöhus	10.700	426.173	436.873	0.30	29.18	1.204.991	24.4
Hallands	18.599	59.048	77.647	1.99	25.93	354.016	30.5
Göteborgs och Bohus ...	49.543	248.745	298.288	5.49	32.14	448.024	26.7
Älvsborgs.....	64.543	141.616	206.159	5.14	21.57	503.639	26.4
Skaraborgs	51.689	85.735	137.424	3.21	23.28	492.651	24.9
Värmlands	125.507	152.507	278.014	6.86	23.47	588.653	23.8
Örebro	28.909	87.705	116.614	2.23	13.42	277.963	14.2
Västmanlands	53.725	82.318	136.043	5.72	19.37	300.210	22.0
Kopparbergs	158.855	175.549	334.404	10.14	15.10	482.871	17.6
Gävleborgs	63.401	167.634	231.035	4.79	15.17	415.875	17.4
Västernorrlands	164.631	263.115	427.746	13.43	27.26	667.036	30.4
Jämtlands	104.473	73.270	177.743	12.57	35.42	497.135	47.9
Västerbottens	204.730	196.951	401.681	23.57	40.50	428.739	31.6
Norrbottns	71.021	384.908	455.929	12.42	37.88	691.884	43.5
Summa	1.369.934	3.615.294	4.985.228	medeltal 4.59	medeltal 22.52	10.836.287	medeltal 23.63

Bilaga A. 5)

Allmänna vägar i förhållande till areal och folkmängd
år 1911, länsvis.

L ä n	Längd i nymil av allmän väg		
	å 1 kvadrat- nymil fast- land	å 1,000 invånare	
		Länet	Landsbygd	Länet
Stockholms	3.08	1.06	0.97
Uppsala	3.43	1.80	1.36
Södermanlands	3.69	1.72	1.28
Östergötlands	3.84	1.76	1.30
Jönköpings	3.56	2.15	1.75
Kronobergs	3.32	1.98	1.88
Kalmar	3.01	1.73	1.45
Gottlands	4.31	2.97	2.43
Blekinge	3.77	1.01	0.73
Kristianstads	4.36	1.27	1.18
Malmöhus	6.61	1.15	0.68
Hallands	3.44	1.44	1.11
Göteborgs och Bohus	3.10	0.79	0.39
Älvsborgs	3.58	1.69	1.45
Skaraborgs	4.26	1.67	1.42
Värmlands	1.95	1.52	1.31
Örebro	2.67	1.30	1.06
Västmanlands	3.10	1.67	1.27
Kopparbergs	0.97	1.24	1.15
Gävleborgs	1.20	1.10	0.86
Västernorrlands	1.07	1.16	1.02
Jämtlands	0.45	1.94	1.80
Västerbottens	0.50	1.79	1.71
Norrbottens	0.27	1.77	1.63
Hela riket	1.51	1.49	1.19

Bilaga A. 6)

Beräkning av kostnaden pr vägfyrc för fullbordande av de till klasserna I och II hänfönda byggnadsföretag.

Väghållningsdistrikt	Vägar av klass I och II, som böra fullbordas under närmaste 10 åren	Vägdistriktets andel eller $\frac{1}{6}$ av vidstå- ende kostnads- belopp		Kostnaden fördelad på 10 år eller årligen		Antal vägfyrcar inom distriktet år 1911	Kostnaden pr vägfyrc årligen för nybyggnader:	1911 års vägskatt pr vägfyrc		Beräknat skatte tryck pr vägfyrc under byggnadsperioden		Verkliga kostnaden för vägnunderhållet i dess helhet pr vägfyrc 1911	Beräknade verkliga kostnaden under byggnadsperioden för underhåll och nybyggnad
		Kr.	ö.	Kr.	ö.			st.	öre	öre	öre		
Njurunda tingslags.....	437,320	72,886	67	7,288	67	93,821	7.8	—	33	8	41	24.6	32.4
Tuna »	700,300	116,716	66	11,671	67	123,736	9.4	20	36	30	46	20.1	29.5
Torps »	701,400	116,900	—	11,690	—	202,925	5.7	20	24	26	30	12.0	17.7
Selångers »	150,940	25,156	67	2,515	67	40,316	6.2	13	32	20	39	29.0	35.2
Indals »	729,100	121,516	67	12,151	67	61,274	19.8	18	48	38	68	33.6	53.4
Sköns »	325,550	54,258	33	5,425	83	204,172	2.6	11	32	14	35	14.4	17.0
Ljustorps »	460,750	76,791	67	7,679	16	65,574	11.7	22	38	34	50	67.0	78.7
Säbrå »	151,600	25,266	67	2,526	67	73,166	3.4	19	41	23	45	34.2	37.6
Gudmundrå »	104,300	17,383	33	1,738	33	175,327	0.9	—	19	1	20	10.2	11.1
Boteå »	473,340	78,890	—	7,889	—	103,110	7.7	12	25	20	33	13.1	20.8
Nora »	315,700	52,616	67	5,261	67	73,640	7.1	10	37	18	45	30.6	37.7
Sollefteå »	231,160	38,526	67	3,852	67	198,102	1.9	4	16	6	18	12.6	14.6
Resele »	1,102,100	183,683	33	18,368	33	123,819	14.8	10	33	25	48	25.6	40.3
Ramsele »	679,800	113,300	—	11,330	—	203,209	5.6	7	43	13	49	34.3	39.9
Nordingrå »	11,200	1,866	67	186	67	48,927	0.4	20	31	21	32	58.3	58.7
Nätra »	706,550	117,758	33	11,775	83	206,978	5.7	8	15	14	21	11.7	17.4
Själévads »	453,800	75,633	33	7,563	33	105,087	7.2	15	29	23	37	15.0	22.2
Arnäs »	854,520	142,420	—	14,242	—	86,979	16.4	43	50	60	67	31.7	48.1
Summa	8,589,430	1,431,571	67	143,157	17	2,190,162	medeltal 6.5	—	—	—	—	medeltal 21.9	medeltal 28.4

Anmärkning: I den beräknade verkliga kostnaden pr fyrc ingår ej förvaltningskostnader och övriga utgifter enligt kolumnerna 24 och 26 i bil. C.

Bilaga A. 7).

Förteckning

öfver de hos länsstyrelsen anhängiggjorda eller av vägstyrelserna föreslagna brobyggnader inom Västernorrlands län.

(Med hänsyn till bilagans omfattning och då den endast har orsintresse har densamma med undantag av nedanstående sammandrag uteslutits ur riksdagstrycket. I stället kommer förteckningen att inlämnas till vederbörande utskott.) Till förteckningen är fogat ett uttalande av Arnäs tingslags vägstyrelse, så lydande:

3:o) *Arnäs.*

Vägstyrelsen anser det högst nödvändigt, att statsmakterna ofördröjligen måtte förhjälpa byvägsintressenterna till anslag för indelning av de enskilda vägarna enligt lagen om enskilda vägar på landet den 5 juli 1907 med minst $\frac{2}{3}$ av kostnaderna (landstinget $\frac{1}{3}$ och staten $\frac{1}{3}$). Genom ett sådant anslag, som icke skulle kunna stiga till några enorma belopp, vunnas, att lagen om enskilda vägar på landet verkligen kunde börja tillämpas och ej såsom nu blott och bart vara en i det stora hela taget död lag. Dessutom borde enligt vägstyrelsens mening en särskild fond finnas, varav anslag till minst $\frac{1}{2}$ av anläggningskostnaderna efter tillstyrkande av vägstyrelse, länsman och kronofogde genom Konungens befallningshavande beredas för viktigare bro- och trumbyggnader samt större utschaktningar av backar å de enskilda vägar, som hava betydelse för den allmänna och lokala trafiken,

Dessutom borde Västernorrlands län i likhet med Västerbottens, Norrbottens och Jämtlands län erhålla ett särskilt anslag för byggandet av nya enklare vägar.

Örnsköldsvik den 21 juni 1913.

Å Arnäs tingslags vägstyrelses vägnar:

Erik Godin,
ordförande.

Sammandrag av de till

Väghållningsdistrikt	Ärendenas nummer	Hos länsstyrelsen anhängig-					
		Under byggnad varande, återstående kostnad		Väghållnings-skyldige dömda utförandet och statsanslag begärt		Väghållnings-skyldige dömda utförandet, men statsbidrag ej ännu begärt	
		meter	kr.	meter	kr.	meter	kr.
Njurunda tingslags	1—6			18,840	245,320		
Tuna »	7—18			6,555	33,700		
Torps »	19—27	2,655	20,300	62,075	613,500	760	67,600
Selångers »	28—32						
Indals »	33—40	15,200	88,100				
Sköns »	41—55	3,780	36,300	22,140	197,950		
Ljustorps »	56—64					16,000	179,700
Säbrå »	65—75	14,385	79,600				
Gudmundrå »	76—79						
Boteå »	80—87			12,120	42,940		
Nora »	88, 89			14,684	207,200		
Sollefteå »	90—96			20,089	106,160	4,360	52,700
Resele »	97—106					1,010	155,000
Ramsele »	107—111			31,435	275,000	36,410	263,400
Nordingrå »	112—116						
Nätra »	117—133			3,145	58,450		
Själévads »	134—151			770	81,000	19,635	156,800
Arnäs »	152—191	2,512	107,500	35,893	285,920	18,146	85,900
Summa	st. 191	38,532	331,800	227,746	2,147,140	96,321	961,100

De i ovanstående sammandrag upptagna

Väghållningsdistrikt	I:sta klass		II:dra klass		III:dje klass		IV:de klass	
	längd	kostnad	längd	kostnad	längd	kostnad	längd	kostnad
Njurunda tingslags	18,840	245,320	23,500	192,000				
Tuna »	575	126,400	73,511	573,900				
Torps »	11,465	229,100	54,025	472,300	29,086	274,400		
Selångers »	875	34,600	17,290	116,340	31,500	94,500		
Indals »	64,560	558,200	23,362	170,900	25,440	154,400	9,685	213,900
Sköns »	30,750	291,450	6,440	34,100				
Ljustorps »	52,655	460,750						
Säbrå »	16,385	87,600	18,000	64,000	12,000	62,000	24,890	159,700
Gudmundrå »	14,900	104,300			13,000	91,000	28,000	180,250
Boteå »	32,120	242,940	38,400	230,400			10,000	70,000
Nora »	14,684	207,200	15,500	108,500				

Bil. A. 7) hörande tabellerna.

gjorda vägföretag				Av vägstyrelserna föreslagna vägföretag				Summa längd och kostnad	
Undersökning verkställd, men de väghållnings-skyldige ej ännu dömda utförandet		Undersökning ej ännu slutförd		Att utföras enligt hittills gängse typ för med statsbidrag understödda vägföretag		Att utföras enligt enklare typ			
meter	kr.	meter	kr.	meter	kr.	meter	kr.	meter	kr.
				23,500	192,000			42,340	437,320
22,031	530,100					45,500	136,500	74,086	700,300
29,086	274,400							94,576	975,800
9,945	93,400			8,220	57,540	31,500	94,500	49,665	246,440
88,147	893,400			19,700	115,900			123,047	1,097,400
220	1,300	50	30,000	9,000	54,000	2,000	6,000	37,190	325,550
1,255	10,300	11,800	112,250	23,600	158,500			52,655	460,750
16,140	98,450	8,750	61,250	14,000	86,000	18,000	48,000	71,275	373,300
17,500	106,750	38,400	268,800					55,900	375,550
10,000	70,000	20,000	200,000	38,400	230,400			80,520	543,340
				15,500	108,500			30,184	315,700
1,220	72,300					27,500	135,000	53,169	366,160
19,393	138,400	25,600	179,200	66,500	539,500	30,000	90,000	142,503	1,102,100
16,745	141,400							84,590	679,800
						21,500	11,200	21,500	11,200
106,857	770,800	31,575	235,500			31,000	93,000	172,577	1,157,750
26,928	400,050	7,500	52,500	33,560	263,500	35,800	107,400	124,193	1,061,250
99,120	607,900			5,600	33,600	151,800	473,300	313,071	1,594,120
464,587	4,208,950	143,675	1,139,500	257,580	1,839,440	394,600	1,194,900	1,623,041	11,822,830

vägarna, fördelade efter klasser.

Väghållningsdistrikt	I:sta klass		II:dra klass		III:dje klass		IV:de klass		
	längd	kostnad	längd	kostnad	längd	kostnad	längd	kostnad	
Sollefteå tingslags.....	25,669	231,160			27,500	135,000			
Resele »	20,403	293,400	122,100	808,700					
Ramsele »	8,785	155,400	75,805	524,400					
Nordingrå »			21,500	11,200					
Nätra »	46,980	297,050	56,130	409,500	12,510	52,700	56,957	398,500	
Själdevads »	14,580	309,550	30,608	144,250	58,505	343,600	20,500	263,850	
Årnäs »	38,405	393,420	75,419	461,100	199,247	739,600			
Summa	412,631	4,267,840	651,590	4,321,590	408,788	1,947,200	150,032	1,286,200	
Summa längd	1,623,041 m.								
» kostnad	11,822,830 kr.								

Bilaga B.

Till Västernorrlands läns landsting.

Sedan undertecknad genom välvilligt tillmötesgående från landstingets vägkommittés sida beretts tillfälle taga del av kommitténs förslag till landstinget rörande vägväsendet i länet, får jag härmed, på det att landstinget måtte bli i tillfälle särskåda frågan från olika synpunkter, anföra följande:

Mot vägkommitténs förslag till landstinget att utfästa ett anslag av 100,000 kr. i fem års tid till nya vägbyggnader m. m. har jag givetvis intet att erinra. Om motsvarande statsanslag kan erhållas, kan det byggas för 600,000 kr. vägar om året eller under femårsperioden för 3 millioner. Då emellertid vägstyrelsernas önskelista upptager:

1:sta klassens vägar och broar att omedelbart byggas för	4,267,840:—
2:dra klassens vägar och broar att byggas inom 10 år.....	4,321,590:—
3:dje klassens vägar att byggas efter 10 år.....	1,947,200:—
och 4:de klassens vägar att byggas enligt förenklad typ	1,286,200:—
	eller vägar för kr. 11,822,830:—

räcka ju ej de 3,000,000 ens till att inom de 5 närmaste åren realisera första klassens vägföretag. Huru landstingets vägkommitté tänkt sig att få de övriga vägföretagen förverkligade, lämnar utredningen ingen upplysning. Även om landstinget skulle bifalla kommitterades förslag och åtgärden göra önskad effekt hos statsmakterna, så att länet finge sina 400,000 kr. i statsanslag under fem års tid, ser det ändock tämligen tröstlöst ut för den del av första klassens vägar, som ej erhålla del av de 3 millionerna, och för andra klassens vägar, som ju borde vara påbörjade inom de närmaste 10 åren, och ännu mera tröstlöst måste det te sig för 3:dje och 4:de klassens vägar. Det är ju möjligt, att kommitterade tänkt sig liknande uppoftningar från landstingets sida även efter den föreslagna femårsperiodens utgång. Det skulle då dröja ytterligare 11 år, innan vägbyggnaderna av 2:dra klassen bleve byggda och efter utgången av dessa 11 år ytterligare närmare 4 år innan 3:dje och 4:de klassens vägar kunde komma till utförande. Under angivna förutsättning skulle det då dröja 20 år, innan länets nuvarande behov av vägar bleve fyllt. För min del har jag dook föga eller intet hopp om att statsmakterna skola befinnas villiga släppa till 400,000 kr. om året i fem års tid och ännu mindre att fortsätta därmed ytterligare 15 år, även om Kungl. Maj:t skulle kunna förmås proponera därom hos riksdagen. Hur länets behov av vägar skall kunna inom rimlig tid fyllas, därest med all sannolikhet staten ej skulle förmås lämna de 400,000 årligen under en 20-årsperiod, därom har kommitterade icke yttrat sig. Eller om tilläventyrs landstinget ej skulle anse sig mäktiga påtaga sig en 20-årig börda av 100,000 kr. för ändamålet? Det förefintliga utredningsmaterialet inbjuder osökt till dessa reflexioner, och jag har för min del ej kunnat underlåta fästa landstingets uppmärksamhet därpå.

Frågans kärnpunkt är nu lyckligtvis ej den: hur skaffa medel för åstadkommande av alla de i utredningen omnämnda vägarna enligt kostnadsförslagen, utan: hur bereda länets befolkning farbara vägar inom rimlig tid. Med utgångspunkt från detta ställer sig saken högst väsentligt annorlunda och enligt min mening — även om jag nu vore alldeles ensam om den — skulle vägfrågorna i länet kunna ordnas till samtliga intressenters belåtenhet utan att anstränga vare sig staten eller landstinget till så stora belopp som av kommitterade satts i utsikt, vilka ansträngningar även om de bleve verklighet — vilket jag betvivlar — dock ej skulle fylla behoven på långt när inom rimlig tid än mindre kunna giva någon råd med i framtiden uppkomna trängande behov av nya vägar. Vem vet, om ej om 20 år behovet av nya vägar är lika stort som nu eller ännu större. Vägar, som nu inte alls äro upptagna i utredningen kunna då vara hänförliga till första klassens vägar. Den nuvarande bedrövliga vägpolitiken leder alltså å ena sidan till odrägliga ekonomiska bördor för såväl stat, landsting som väghållningsdistrikten och å andra sidan, därför att utvecklingen av vägväsendet trots alla bördor ej på långt när kan hålla jämna steg med de alltjämt påträngande behoven av bättre vägar, till vägväsendets i dess helhet nedsättande under all kritik. Vad man än må säga om den nuvarande vägpolitiken, så ingalunda kan den sägas vara nationalekonomisk, beroende nu på svenskarnes ofta bevisade brist på praktisk och ekonomisk syn på förhållandena.

De rent förskräckligt imponerande siffrorna i kommitterades utredningsmaterial hava bättre än jag någonsin kunnat vänta motiverat mina förut till såväl landstinget som Riksdagen gjorda framställningar angående *indelning och förbättring* av enskilda vägar på landet varigenom många av de vägar, som nu stå upptagna i första och andra klassen för en spottstyver i förhållande till de summor, som de nu kräva för ny- eller ombyggnad, skulle gjorts farbara och kunnat en lång tid framåt tjäna som fullt tillräckliga kommunikationsleder. Genom att bereda byvägsintressenterna bidrag till indelning och förbättring av deras vägar skulle också många krav på nya hundratusen kronors vägar alldeles ha uteblivit utan att vägväsendets utveckling därigenom i någon mån skulle hämmats. Det batar givetvis föga att söka bibringa vederbörande denna tankegång, då man bitit sig fast vid den nuvarande dyrbara metoden att bygga vägar och ej vill ens skänka en tanke åt de tusenden sinom tusenden, som i väntan på breda, jämna och fina landsvägar måste trafikera usla byvägar, till den grad usla till och med att det ofta kan vara förenat med fara för liv och lem att färdas på dem. Det är synnerligen ringa tröst för dessa att få veta, att de komma att få en mycket fin landsväg i allra lyckligaste fall om 20 å 25 år *men intill dess totalt lämnas åt sitt öde*. Och detta med utsikt därjämte att få se taxeringsvärdena och vägfyrekarna ideligen ökade och ej nog därmed även vägskatten pr vägfyrek ökad samt desslikes ökad skyldighet att deltaga i vägunderhållet in natura å sträckor ofta miltals från hemmen å vägar, som de ej trafikera annars än då de få den äran att hörsamma länsmannens påbud att reparera vägskiiftena. Ett exempel ur högen torde vara tillfyllest för att visa vilka avvita förhållanden, som råda. Johannisbergs och Önskans byar i Skorped, som själva sakna landsväg, i stället har en utfartsväg, som på en lång sträcka måste anses rent av livsfarlig att trafikera, ha sina vägskiiften uppe i Solberg i Anundsjö. För att komma till vägskiiftena med häst och åkdon måste de taga vägen åt Sidensjö till för att komma å vägen till Anundsjö och Bredbyn o. s. v.

inalles en sträcka av 9, säger och skriver nio mil! Andra jag vågar kalla härresande exempel att förtiga. Naturligtvis är det inte meningen att göra något alls för beredandet av åtminstone farbar väg åt de såsom exempel tagna byamännen. De ha naturligtvis endast att vara lugna och belättna, till dess de om 20 å 30 år hädanefter i lyckligaste fall få en stilig landsväg genom byarna. Jag tillåter mig med anledning därav till en var framställa samvetsfrågan: »är detta verkligen bra som det är», är det inte fastmer en oavvislig plikt för de bestämmande i landsting och Riksdag att se till att åtminstone något litet grand göres för dem, som bo i ödebygden? Då det nu en gång genom kommitterades utredningsmaterial bevisats omöjligheten av att fylla länets behov av landsvägar inom de närmaste 30 åren, synes det mig som frågan rörande de redan befintliga byvägarnas försättande i någorlunda farbart skick, så att den nuvarande generationen skulle få njuta någon nytta av dem, ligga synnerligen nära till hands. Jag kan ej tänka mig annat än att landstinget skall höra det *nötlöp från obygderna*, som jag genom denna min motion velat överföra till landstinget. Lagen om enskilda vägar på landet det 5 juli 1907 erbjuder möjligheter att provisoriskt ordna vägfrågan i länet, intill dess de många föreslagna vägarna hinna byggas. Men utan att vägarna äro indelade kan det ju inte bli tal om något ordentligt underhåll. Så länge vägarna alltså ej äro indelade, är lagen i fråga en lag endast på papperet. Inseende detta förhållande och då kostnaderna för indelningen ställa sig synnerligen stora och betungande, beslöt 1911 års landsting att för vartdera av åren 1912 och 1913 anslå 2,500 kronor såsom bidrag med $\frac{1}{3}$ i kostnaderna för indelning av sådana vägar. Landstingets vägkommitté, som fick i uppdrag att utanordna anslaget, i den mån ansökningarna inkommo, meddelar nu, att ingen ansökning om bidrag inkom år 1912 och att i år hittills utanordnats endast 403 kronor 8 öre, utgörande bidrag till två förrättningar. Kommitterade dra därav slutsatsen att något livligare intresse för nämnda vägindelningar ännu saknas i våra bygder. Med hänvisning därjämte till att Riksdagen ej velat reflektera på anslag till samma ändamål, anser sig kommittén ej böra framlägga något förslag i ämnet. Kommitterades slutledningar äro emellertid alldeles oriktiga. Intresset för vägindelningar saknas visst icke, men orsaken till att anslaget kommit till så ringa användning beror därpå, att vägindelningarna ställa sig så avskräckande dyrbara att vederbörande intressenter draga sig för att begära delningar. Det torde väl icke kunna påstås, att intresse för vägindelningar saknas åtminstone i min hemby, *Dombäcksmark*, eftersom hela frågan om det allmännas deltagande i kostnaderna för indelning av enskilda vägar emanerat just från denna by. Ehuru delning av vägarna inom Dombäcksmark och närgränsande byar är oerhört nödvändig, har jag av kostnadsskäl ej torts begära vägdelningen, som för de nära tre mil långa vägarna skulle draga en kostnad av närmare 900 kronor eller, med frånräknandet av landstingsbidraget, 600 kronor att utbetalas av intressenterna. En mångfald andra vägindelningsfrågor inom orten hava stupat på denna omständighet. Lyckligtvis är det nu så, att även andra personer än lantmätare kunna förordnas till förrättningsmän, och har jag mig bekant, att uppgörelser mellan intressenter och enskilda, som förklarar sig villiga att mottaga förordnande som förrättningsmän, skett om väsentlig reduktion av det i lantmäteritaxan bestämda arvodet för slika förrättningar för intressenternas vidkommande. Då därtill kommer, att godemän kunna helt och hållet undvaras vid förrättningarna, såvida ej någon intressent

det begär, synes möjlighet erbjuda sig att få vissa vägar delade på för intressenterna rimliga villkor. Dessutom är det mig bekant, att flera förrättningar pågå, som sökts och erhållits med tanke på att $\frac{1}{3}$ av kostnaderna skulle bestridas av landstingsmedel. Det vore därför ett streck i beräkningarna både för dem, som efter otroliga mödor lyckats åstadkomma överenskommelser med förrättningsmän om väsentligen reducerat pris under förutsättning att tredjedelen av totalkostnaden kan erhållas av landstingsmedel, och för dem, för vilka förrättningarna pågå, att landstingsanslaget nu skulle indragas. Enligt min mening äro de anslagna medlen 5,000 kronor, varav, som sagts, 403 kronor 8 öre förbrukats, av den natur, att landstinget ej gärna kan förklara, att, eftersom pengarna ej förbrukats under 1912 och 1913, de skola återfalla till landstingskassan. Tvärtom synes mig landstingsbeslutet av år 1911 kunna tolkas så, att medlen anslagits till visst ändamål att utgå i den mån ansökningar om erhållande av bidrag inkomma, oavsett om dessa ansökningar inkomma 1912, 1913 eller senare, men att anslaget skulle upptagas med 2,500 kronor i 1912 års stat och med 2,500 kronor i 1913 års stat. Min mening är nu ej att söka förmå landstinget att anslå mera medel för ändamålet, ehuru fog förefinnes att med hänsyn till den bestämda tredjedelens otillräcklighet föreslå, att landstinget borde bistå med hälften i kostnaderna för indelning av de enskilda vägarna, utan att i stället erhålla landstingets medgivande, att de redan anslagna medlen få, i den mån ansökningar inkomma, förbrukas, även om detta sker *efter* år 1913.

Då emellertid ostridigt är, att den av landstinget anslagna tredjedelen är för ringa för befrämjandet av indelningar, borde landstinget hos Kungl. Maj:t anhålla att Kungl. Maj:t måtte hos Riksdagen anhålla om anslag för bestridandet av ytterligare en tredjedel av kostnaderna, så att landstinget komme att bidraga med $\frac{1}{3}$ och staten $\frac{1}{3}$ samt intressenterna resten.

Men vägbehovet kan ej blott med indelningen anses *provisoriskt* ordnat. Anslag måste också beredas för iordningsställandet av svårare broar och trummor och till grundförbättringar, där vägarna gå över större träskmarker eller svårare backar. Anslag för detta ändamål torde kunna inskränkas att lämnas endast en gång för alla och bestridas med $\frac{2}{3}$ av staten och $\frac{1}{6}$ av landstinget på förslag av vid väg- och vattenbyggnadskåren anställd sakkunnig, vars biträde i vanlig ordning begäres hos Konungens befallningshavande och förordnas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vars biträde bekostas av statsmedel. Såsom villkor för erhållande av bidrag från stat och landsting torde lämpligen kunna stipuleras, att intressenterna eller vederbörande menigheter förbundet sig bestrida de ytterligare medel, som för företagets förverkligande tarvas, och att företaget efter vederbörande länsmans och kronofogdes yttrande av Konungens befallningshavande tillstyrkts till utförande.

Tanken att söka åstadkomma med statsanslag helt eller delvis understödda vägar av enklare typ i likhet med vad fallet är i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län torde böra förfalla med hänsyn till den kraftiga utveckling, som på alla håll gör sig gällande inom länet, och då ödebygdsvägar i egentlig mening ej behöva nybyggas. Förhållandena i detta län kunna i detta hänseende ej lämpligen jämföras och jämföras med förhållandena i de tre nämnda länen. *Här gäller det att få de redan befintliga vägarna i någorlunda trafikabelt skick.* Med samma fog som framställningar på sin tid gjordes till Kungl. Maj:t från de tre nämnda länen, grun-

dande sig på dåvarande speciella förhållanden, kan framställning göras från detta län till Kungl. Maj:t på grund av länets särskilda förhållanden. I detta sammanhang må kraftigt betonas, att, ehuru länet efter beräkning per kvadratkilometer och per 1,000 av folkmängden till synes ej är så vanlottat på vägar, länet dock har en annan olägenhet, som i jämförelsevis ringa mån finnes i andra län och som alldeles undanskymmer jämförelsen mellan å ena sidan väglängderna och å andra sidan ytvidden och folkmängden, den olägenheten nämligen: *terrängens svåra beskaffenhet*. Den ångermanländska terrängen torde vara känd långt utom länets hank och stör, och torde en närmare beskrivning därom vara alldeles överflödig.

Det förhållandet, att Riksdagen såväl år 1912 som år 1913 avslagit mina motioner rörande indelning och förbättring av enskilda vägar på landet torde icke böra avskräcka landstinget att, sedan nödvändigheten av statsbidrag för ändamålet genom vägkommitterades utredningsmaterial blivit till fullo bevisat, göra framställning i ämnet till Kungl. Maj:t. För övrigt blevo dessa riksdagsmotioner ej ens sakligt behandlade, vilket granneligen framgår av bifogat riksdagstryck. Konstitutionella petitioner stå i vårt land i högre kurs än kommunikations- och praktiska frågor för att nu ej tala om nationalekonomiska frågor. Jag har ej kunnat underlåta att befordra Riksdagens behandling av dessa motioner (bil. 1—5) till landstingstrycket, på det att jordbruksutskottets *saklighet* vid frågans behandling må bli känd i vidare kretsar.*)

På grund av det anförda hemställes, att landstinget med bifall till vägkommitterades förslag måtte desslikes besluta:

a) *att* medgiva, att överskottet av landstingets anslag till bidrag med $\frac{1}{3}$ i kostnaderna för indelning av enskilda vägar på landet må i mån av inkommande ansökningar förbrukas även efter 1913 års utgång,

b) *att* hos Konungens befallningshavande anhålla, att Konungens befallningshavande måtte vidtaga lämpliga åtgärder i ändamål att erhålla statsbidrag med $\frac{1}{3}$ i kostnaderna för *indelning* av enskilda vägar inom länet och med $\frac{2}{3}$ i kostnaderna för sagda enskilda vägars *förbättring* enligt ovan angivna grunder och förutsättningar, förslagsvis för vardera av åren 1914 till och med 1918 1,500 kronor för *indelningar* och 20,000 kronor för *förbättringar*, och

c) *att* landstinget, under förutsättning att denna hemställan vinner statsmakternas bifall, på ovan angivna grunder förklarar sig ämna bistå med motsvarande penningmedel eller tillhoppa för femårsperioden 7,500 kronor för indelningar och 25,000 kronor för förbättringar.

Dombäcksmark den 10 augusti 1913.

Emil Molin.

*) Dessa bilagor voro:

1. Jordbruksutskottets utlåtande nr 17 å 1912.
2. Utdrag ur Andra kammarens protokoll nr 14 den $\frac{6}{3}$ 1912 § 12.
3. Jordbruksutskottets utlåtande nr 25 år 1913.
4. Jordbruksutskottets utlåtande nr 26 år 1913.
5. Utdrag ur Andra kammarens protokoll nr 22 den $\frac{23}{2}$ 1913 §§ 4 och 5, vilka handlingar ej här avtryckts, enär de lätt återfinnas i riksdagstrycket.

Bilaga C.

Utdrag av protokoll hållet vid Västernorrlands läns landstings lagtima sammanträde år 1913, den 12 september.

§ 137.

Vidkommande vägkommitténs till landstinget ingivna utlåtande och förslag rörande vägväsendet i länet samt herr E. Molins med anslutning till detta förslag vid tinget väckta motion hade kommunikationsutskottet, som haft ärendet till beredning, avgivit ett så lydande betänkande:

• Till Västernorrlands läns landsting.

Uti ett på uppdrag av 1912 års landsting avgivet utlåtande och förslag rörande ordnandet av vägväsendet inom länet har landstingets vägkommitté hemställt,

att landstinget måtte, till vägkommunikationernas utveckling och befordrande, för vart och ett av åren 1914 till och med 1918 bevilja ett förslagsanslag av högst 100,000 kronor att utgå såsom bidrag till utförande av vägbyggnader inom länet med en fjärdedel av de belopp, som kunna varda av statsmedel för ändamålet anvisade, eller motsvarande en sjättedel av den sammanlagda kostnaden;

att landstinget, under förutsättning att denna hemställan vinner landstingets bifall, jämte anmälan om och under åberopande av sitt sålunda fattade beslut samt med uttalande av sin mening om det för länets utveckling oavvisliga behovet av det allmänna vägväsendets snara utveckling, måtte med överlämnande av kommitterades förevarande utredning hos Konungens befallningshavande anhålla, att Konungens befallningshavande måtte vidtaga lämpliga åtgärder i ändamål, att statsbidrag för anläggande av nya eller för omläggning av backiga eller eljest för rörelsen obehärliga vägar må årligen under nämnda fem år erhållas till så stort belopp att berörda, av landstinget beviljade anslag må under de av landstinget angivna villkor kunna tagas i anspråk eller sålunda med 400,000 kronor; samt

att landstinget, med förnyande av sitt tillföre fattade beslut att jämväl bidraga med $\frac{1}{6}$ av kostnaderna för större brobyggnader, därjämte ville hos Konungens befallningshavande hemställa om kraftig medverkan till erhållande snarast möjligt av erforderliga statsbidrag för de till en beräknad kostnad av 978,000 kronor upptagna större brobyggnaderna enligt den ordningsföljd dem emellan, som med hänsyn till ärendenas angelägna beskaffenhet må anses lämplig.

Herr Emil Molin har därefter uti en i landstinget väckt motion, nr 102, hemställt, att landstinget, med bifall till vägkommitterades förslag, måtte desslikes besluta:

a) att medgiva, att överskottet av landstingets anslag till bidrag med $\frac{1}{3}$ i kostnaderna för indelning av enskilda vägar på landet må i mån av inkommande ansökningar förbrukas även efter 1913 års utgång;

b) att hos Konungens befallningshavande anhålla, att Konungens befallningshavande måtte vidtaga lämpliga åtgärder i ändamål att erhålla statsbidrag med $\frac{1}{3}$ i kostnaderna för indelning av enskilda vägar på landet och med $\frac{2}{3}$ i kostnaderna för sagda enskilda vägars förbättring enligt angivna grunder och förutsättningar förslagsvis

för vardera av åren 1914 till och med 1918 1,500 kronor för indelningar och 20,000 kronor för förbättringar; och

c) att landstinget, under förutsättning att denna hemställan vinner statsmakternas bifall, förklarar sig ämna bistå med motsvarande penningemedel eller tillhoppa för femårsperioden 7,500 kronor för indelningar och 25,000 kronor för förbättringar.

Kommunikationsutskottet, till vars förberedande behandling ifrågavarande två ärenden remitterats, har ansett herr Molins motion stå i sådant samband med väggkommitténs betänkande, att ärendena böra i ett sammanhang behandlas.

Under hemställan, att landstinget ville betyga väggkommittén sitt värdsamma tack och erkännande för den förtjänstfulla utredning kommittén åstadkommit, och vilken utredning innehåller såväl en historik över vägväsendets utveckling inom länet under senaste halvsekle som en synnerligen värdefull uppgift å de krav, som under den närmaste tiden föreligga, får utskottet, då ett realiserande av kommitténs förslag skulle kraftigt befördra väggkommunikationernas utveckling, i huvudsaklig överensstämmelse med vad kommitterade föreslagit, hemställa,

att landstinget måtte, med uttalande av sin mening att det för länets utveckling förefinnes ett oavvisligt behov av det allmänna vägväsendets snara utveckling, förklara sig villigt att för vart och ett av åren 1914 till och med 1918 för ändamålet bidra med ända till 100,000 kronor och i sådant syfte för nämnda år anvisa förslagsanslag å detta belopp att utgå såsom bidrag till utförande av vägbyggnader inom länet med en fjärdedel av de belopp, som kunna varda av statsmedel för ändamålet anvisade, eller motsvarande en sjättedel av den sammanlagda kostnaden, att utdebiteras efter förut gällande grunder;

att landstinget, under förutsättning att denna hemställan vinner landstingets bifall, jämte anmälan om och under åberopande av sitt sålunda fattade beslut, måtte, med överlämnande av kommitterades förevarande utredning, hos Konungens befallningshavande anhölla, att Konungens befallningshavande måtte vidtaga lämpliga åtgärder i ändamål, att statsbidrag för anläggande av nya eller för omläggning av backiga eller eljest för rörelsen obekväma vägar må årligen under nämnda fem år erhållas till så stort belopp, att berörda, av landstinget beviljade anslag må under de av landstinget angivna villkor kunna tagas i anspråk eller sålunda med 400,000 kronor; samt

att landstinget, med förnyande av sitt tillföre fattade beslut att jämväl bidra med $\frac{1}{6}$ av kostnaderna för större brobyggnader, därjämte ville hos Konungens befallningshavande hemställa om kraftig medverkan till erhållande snarast möjligt av erforderliga statsbidrag för de till beräknad kostnad av 978,000 kronor upptagna större brobyggnaderna enligt den ordningsföljd dem emellan, som med hänsyn till ärendenas angelägna beskaffenhet må anses lämplig.

Landstingets bidrag till brobyggnader skulle, vid bifall till vad i sista punkten härovan hemställts, bliva 163,000 kronor. I fråga om herr Molins motion får utskottet anföra följande:

1911 års landsting beslöt att för vart och ett av åren 1912 och 1913 anslå 2,500 kronor att användas såsom bidrag med en tredjedel av kostnaderna för indelning av enskilda vägar enligt lagen den 5 juli 1907.

Landstingets väggkommitté, som fick i uppdrag att närmare bestämma sättet

för bidragens utbekommande, har i sin härovan avgivna utredning meddelat, att ingen ansökan om bidrag inkommit år 1912 samt att innevarande år utanordnats endast 403 kronor 8 öre, utgörande bidrag till två förrättningar. Kommitterade hava därav dragit den slutsatsen, att något livligare intresse för nämnda vägindelningar ännu saknades i våra bygder, under det herr Molin anför, att intresse för vägindelningar visst icke saknas, men att orsaken till att anslaget kommit till så ringa användning beror därpå i att vägdelningarna ställa sig så avskräckande dyrbara, att vederbörande draga sig för att begära delningar.

Anledningen må nu hava varit vilken som helst, så och då landstinget en gång anslagit belopp för ifrågavarande ändamål, anser sig utskottet böra biträda motionärens framställning i moment a) i motionen, och får utskottet fördenskull hemställa,

att landstinget måtte medgiva, att överskottet av landstingets anslag till bidrag med $\frac{1}{3}$ i kostnaderna för indelning av enskilda vägar på landet må i mån av inkommande ansökningar utbetalas även efter 1913 års utgång.

Vidkommande åter de av herr Molin under mom. b) och c) i hans motion gjorda framställningarna får utskottet under hänvisning till de motionen bifogade utdrag ur Riksdagens protokoll avstyrka desamma.

Då emellertid i hans motion framhålles en del beaktansvärda synpunkter, vilka vinna stöd i den av vägkommittén framlagd utredningen, av vilken bland annat framgår, att ett avsevärt trafikbehov skulle fyllas genom väganläggningar av en för- enklad typ i överensstämmelse med vad som ifrågasatts inom Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, i det att uti den vid berörda utredning fogade bilaga F* i kolumn 12 upptagits begärda vägar av denna typ för ej mindre än 1,194,900 kronor och då förhållandena inom stora delar av Västernorrlands län måste anses fullt jämförliga med den i de förstnämnda länen och Västernorrlands län sålunda har befogad anledning påräkna samma tillmötesgående från statsmakternas sida och då slutligen, efter vad ovan framhållits, det för länets utveckling och förkovran är ett oavvisligt behov att snarast få de största olägenheterna i detta avseende avhjälpta, så får utskottet hemställa,

att landstinget, med åberopande jämväl här av den föreliggande utredningen, oavsett vad här ovan föreslagits, ville genom Konungens befallningshavande ingå till Kungl. Maj:t med underdånig framställning, att, i likhet med vad som redan ägt rum i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, även för Västernorrlands län måtte beviljas ett extra anslag av 100,000 kronor att användas för anläggning av vägar av en enklare typ och beskaffenhet under de villkor Kungl. Maj:t kan finna lämpligt föreskriva.

Härnösand den 11 september 1913.

På kommunikationsutskottets vägnar

Gustaf Knaust.»

Landstinget godkände till alla delar, vad utskottet föreslagit. — — — — —

In fidem
Helge Schildt.

* Inlämnad till jordbruksutskottet. De tillhörande sammandragen återgivas dock i Bil. A. 7).

utgöres av en särskilt vidhäftad tabell.

Bilaga D

CENTRALTRYCKERIET, STOCKHOLM 1914.

