

Nr 418.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående statsbidrag till väganläggningar m. m.; given Stockholms slott den 7 maj 1918.

Under återopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen

1:o) att till bidrag för anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar på extra stat för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 4,500,000 kronor;

2:o) att på extra stat för år 1919 ställa till Kungl. Maj:ts förfogande till understödjande av brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader samt upprensning av åar och farleder ett reservationsanslag av 900,000 kronor;

3:o) att besluta, att i avseende å de statsbidrag, som för år 1919 kunna av riksdagen beviljas till väganläggningar och vägförbättringar samt till bro- och hamnbyggnader ävensom upprensning av åar och farleder, skola gälla de allmänna villkor och bestämmelser, vilka finnas intagna i riksdagens skrivelser den 31 maj 1907, den 27 februari 1914 och den 28 maj 1915;

4:o) att på extra stat för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 750,000 kronor att i enlighet med i statsrådsprotokollet angivna grunder användas till anläggande av enklare vägar i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län;

5:o) att på extra stat för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor att under i statsrådsprotokollet angivna villkor utgå som bidrag till anläggning av s. k. ödebygdsvägar inom nämnda län;

6:o) att på extra stat för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor att under i statsrådsprotokollet angivna villkor utgå som bidrag för anläggning av utfartsvägar inom samma län; samt

7:o) att för beredande av tilläggsbidrag enligt i statsrådsprotokollet angivna grunder till vissa företag, för vilka medel anvisats från anslagen till bidrag för anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar, till understödjande av brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader samt upprensning av åar och farleder ävensom till anläggande av enklare vägar i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, bevilja ett belopp av 5,000,000 kronor samt därav som reservationsanslag anvisa dels på extra stat för år 1919 1,500,000 kronor, dels ock å tilläggsstat för år 1918 1,500,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Axel Schotte.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 7 maj 1918.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,
Statsråden PETERSSON,
SCHOTTE,
PETRÉN,
NILSON,
LÖFGREN,
friherre PALMSTIERNA,
RYDÉN,
UNDÉN,
THORSSON.

Efter gemensam beredning med chefen för jordbruksdepartementet anförde chefen för civildepartement, statsrådet Schotte följande:

I skrivelse den 1 september 1917 avgav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förslag beträffande anslag att äskas av innevarande års riksdag för väg- och vattenbyggnadsväsendet.

Sedan därefter utredning av vissa spörsmål rörande väganlagen för år 1919 påbörjats, föreslog Kungl. Maj:t i innevarande års statsverksproposition riksdagen att i avvaktan på den proposition angående anslag dels till understödjande av brobyggnader m. m., dels ock till anläggning och förbättring av vägar av olika typer m. m., som kunde komma att till riksdagen avlåtas, tillsvidare å extra stat för år 1919 beräkna följande reservationsanslag:

1) till understödjande av brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader m. m. 900,000 kronor;

2) till anläggande eller förbättring av vägar m. m. 4,500,000 kronor;

3) till anläggande av enklare vägar i vissa delar av Norrland 750,000 kronor; samt

4) till anläggande av ödebygds- och utfartsvägar inom Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands läns lappmarker 250,000 kronor.

På min anmodan hade överdirektören och chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, översten Fr. Wijnbladh den 1 december 1917 avgivit yttrande och förslag till åtgärder för tillgodoseende av det alltmera trängande och oavvisliga behovet av å barmark framkomliga enkla vägförbindelser för befolkningen inom lappmarkens fjälltrakter och de vidsträckta skogsområdena inom Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län.

Över detta förslag hava infordrade utlåtanden avgivits av Kungl. Maj:ts befallningshavande i nämnda län samt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 18 januari 1918, därvid styrelsen tillika överlämnat yttranden från distriktscheferna i övre och nedre norra väg- och vattenbyggnadsdistrikten.

Jämlikt av Kungl. Maj:t erhållet bemyndigande uppdrog jag den 14 januari 1918 åt tillförordnade byråchefen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kaptenen C. J. Insulander, ledamoten av riksdagens andra kammare, hemmansägaren I. Bergman i Tännäs, landstingsmannen F. E. Holmner i Gunnarn, ledamoten av riksdagens andra kammare, hemmansägaren P. E. Molin i Dombäcksmark, ledamoten av riksdagens första kammare, redaktören E. J. G. Rosén och schaktmästaren O. Sander i Luleå att inom civildepartementet i egenskap av sakkunniga verkställa utredning och avgiva förslag i fråga om vissa spörsmål rörande väganslagen för år 1919.

Med skrivelse den 30 april 1918 hava de sakkunniga därefter till mig överlämnat betänkande med förslag angående ödebygds- och utfartsvägar m. m.

Huvuddragen
av sakkunnigas
betänkande.

Sakkunniga hava funnit, att snara åtgärder för avhjälpande av den i övre Norrland och särskilt i lappmarkerna föreliggande bristen på framkomliga vägar äro oundgängligen av behovet påkallade. För tillgodoseende av vägbehovet i dessa trakter vore de nu befintliga anslagen till anläggande av vanliga eller enklare vägar, trots på senare tid företagna ökningar av anslagen, icke på långt när tillräckliga, därest behovet i förevarande avseende skulle kunna tillgodoses inom överskådlig framtid.

Sakkunniga hava därför funnit nödvändigt föreslå införandet av en ny väg-typ, ännu enklare och billigare än de nuvarande s. k. enklare vägarna, men dock sådan, att vägar, utförda efter densamma, kunde året om trafikeras med hjul- eller släddon. Sakkunniga hava vidare funnit, att, därest de olikartade förhållanden, som rådde i de olika länen, skulle på ett rättvist sätt kunna tillgodoses, det vore nödvändigt att uppdelade de såsom nödiga befunna vägarna i två grupper, dels ödebygdsvägar i egentlig mening och dels statsunderstödda utfartsvägar, vilka i tekniskt avseende visserligen skulle vara tämligen likartade, men däremot i övrigt komme att förete väsentliga olikheter i fråga om undersökning, upprättande av arbetsplaner, arbetets utförande, vägarnas tilldelande av anslag m. m. Ödebygdsvägarna skulle enligt sakkunnigas förslag byggas och till en början underhållas huvudsakligen med statsmedel samt få karaktären av allmänna vägar, under det de statsunderstödda utfartsvägarna vore avsedda att byggas och underhållas av intressenterna själva med bidrag av allmänna medel. Sistnämnda slag av vägar borde anses såsom enskilda. Sakkunniga, som anse, att samtliga de fyra norra länen äro i behov av sådana ödebygds- och utfartsvägar, hemställa om uppförande å 1919 års stat av särskilda anslag för ändamålet.

Vidare hemställa sakkunniga om höjning av övriga i statsverkspropositionen beräknade väganslag samt anvisande av ett särskilt anslag, varifrån skulle utgå tilläggsbidrag till sådana statsunderstödda företag, för vilka kostnaderna på grund av kristiden i väsentlig grad kommit att överstiga de ursprungligen beräknade.

Sakkunniga hava slutligen hemställt om vissa av de framlagda förslagen föranledda författningsändringar.

I. Ödebygds- och utfartsvägar.

Statsmakterna hava redan tidigare vidtagit åtgärder i syfte att bereda den isolerade och i ekonomiskt hänseende svagt utrustade befolkningen i övre Norrlands fjälltrakter och vidsträckta skogsområden nödtorftiga vägförbindelser genom anläggandet av s. k. ödebygds- och utfartsvägar av ännu enklare och billigare slag än de nuvarande s. k. enklare vägarne. Beträffande uppkomsten och utvecklingen i övrigt av ifrågavarande slag av vägar torde få hänvisas till sakkunnigas betänkande. Här må allenast erinras, att 1909 års riksdag i anledning av en utav Kungl. Maj:t i ämnet gjord framställning på extra stat för år 1910 anvisade ett belopp av 30,000 kronor att enligt vissa angivna grunder användas till anläggande

av enklare vägar i Västerbottens läns övre lappmark. Riksdagen uttalade därvid den mening, att, då företaget vore av »utpräglad försöksnatur», det ville synas, som om det vore lämpligt, att till Kungl. Maj:ts befallningshavande i varje särskilt fall överlämnades att avgöra, vilken vägtyp, som borde komma till utförande. Enahanda belopp ställdes sedermera på Kungl. Maj:ts förslag av riksdagen för samma ändamål till förfogande för vardera av åren 1911 och 1912. I anledning av inom riksdagen väckta motioner anvisades även för år 1913 anslag för ändamålet.

Av dessa anslag hava sammanlagt 90,000 kronor av Kungl. Maj:ts befallningshavande använts till åstadkommande av enklare väg från sjön Storuman i Stensele socken till Tärna kyrkoplats, och har av detta belopp Tärna socken tilldelats 31,000 och Stensele socken 59,000 kronor. Enligt det av Kungl. Maj:ts befallningshavande med Tärna och Stensele socknar under år 1911 avslutade kontraktet avsåg företaget att åstadkomma en väg, som vore trafikabel med enspända hjuldon utan fjädrar och som efter verkställd grusning även vore användbar med åkdon, försedda med fjädrar.

Överdirektör
Wijnbladhs
förslag.

I sin skrivelse den 1 december 1917 har överdirektören Wijnbladhs framlagt förslag i fråga om statsbidrag till anläggande och underhåll av ödebygdsvägar i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län.

I nämnda skrivelse anfördes bland annat följande:

Genom tillkomsten av ödebygdsvägen Stensele—Tärna genom Ume älvs övre ådal komme den fattiga Tärnabefolkningens och en stor del av Stenselebefolkningens levnadsförhållanden att i hög grad förbättras, och detta än mera sedan inlandsbanan blivit färdigbyggd till Stensele. En dylik förbättring påkallades emellertid beträffande de flesta bebyggda ådalar efter de större och mindre vattendrag, som på ett eller annat sätt berördes av inlandsbanan vid dess framdragande genom de norra länen, och vilka endast i undantagsfall redan erhållit farbar väg. Förutsättningen för den kraftiga ekonomiska utveckling inom de norra länen, som förväntades bli en följd av inlandsbanans tillkomst, vore nämligen, att ådalarna och de efter dem befintliga samt de från järnvägen mera avlägset belägna orterna genom förbättrade vägkommunikationer sattes i förbindelse med de mera centrala orterna vid inlandsbanan. Lika viktigt vore det å andra sidan för järnvägen, att banans trafikmöjligheter i görligaste mån utnyttjades genom att nödiga vägförbindelser funnes från stationer och hållplatser till de orter, för vilka desamma vore naturliga centralpunkter. Endast i ådalarna efter de allra största vattendragen i Norrbottens och Västerbottens län funnes för närvarande allmän väg till eller i närheten av de trakter i ådalarna, som direkt berördes av inlandsbanan, och kommunikationslederna i övriga ådalar inom dessa vidsträckta områden vore därför under sommaren inskränkta till stigar och roddleder.

Sådana vägar, som vore avsedda att utgå från blivande stationer vid inlandsbanan till mera betydande orter, och på vilka till följd härav livligare trafik vore

att emotse, kunde påräkna att bliva utförda med statsunderstöd från allmänna vägsanslaget eller anslaget för enklare vägar, men för mera avlägset belägna, glest befolkade trakter, där befolkningen genom vidsträckta skogs- och fjällmarker hade att söka sig ut till allmän väg, måste genom statsverkets försorg åtgärder vidtagas för tillkomsten av billiga, även sommartid med ofjädrade fordon framkomliga vägar. Stora utrymmes- och utkomstmöjligheter funnes för en avsevärt ökad befolkning i dessa trakter, men därest icke någon lättnad åstadkommes i de ölidliga trafikförhållandena, vore ingen utveckling att emotse utan tvärtom stillastående eller tillbakagång genom utflyttning av de yngre elementen inom befolkningen.

Beträffande de fordringar, som borde uppställas på ödebygdsvägarna, framhålls, att dessa vägar måste vara framkomliga sommartid för varuforsling med ofjädrade kärrfordon och vara så utförda, att de erhöles betryggande fasthet och bärighet för den avsedda belastningen av hästar och fordon samt dessutom på samma gång för sitt bestånd krävde minsta underhållsarbete. Beträffande framkomligheten gällde det, att en dåligt röjd och bruten väg väl kunde vara framkomlig, då den endast å en kortare del av sin längd behöfde tagas i anspråk som utfartsväg till allmän väg, men för en större väglängd vore en dylik väg oframkomlig. Då det här i regel vore fråga om mycket stora väglängder — resorna ut till handelsplatserna vid allmän väg plögade i dessa trakter ofta taga flera resdagar i anspråk — vore vägarbetets utförande av avgörande betydelse för vägens framkomlighet och därigenom indirekt för dess nytta såsom trafikled.

De ödebygdsvägar, som hittills utförts med statsmedel, hade icke motsvarat de anspråk och ändamål, som avsetts vid deras tillkomst. Anledningarna härtill vore bland annat, dels att intresset för och det tvingande behovet av förbättrade vägkommunikationer merendels föranledde den fattiga befolkningen, som ställdes inför utsikten att erhålla sådana, att underskatta de svårigheter, som utförandet av en åtrådd väganläggning medförde, dels att arbetsledningen och befolkningen vore ovana vid vägarbeten och oförmögna att av egna tillgångar utfylla opåräknade kostnader för vägarbetets nöjaktiga utförande. God vilja och stora uppoffringar av arbete hade icke kunnat hindra, att arbetet ej utförts på nöjaktigt sätt, och härigenom hade vägarnas framkomlighet på barmark blivit lidande, särskilt där vägen måst framdragas över myrmarker och jäslera, där arbetet i allmänhet vore dyrast, och där det för erhållande av fast och bärig körbana vore av särskild vikt, att det utfördes på sakkunnigt sätt. Även framförandet av helt små lass vore förenat med avsevärt djurplågeri, helst sedan de olämpliga materialier, som ofta använts till fyllning vid vägarbetet, såsom skogstörv, mossa, rötter o. d., kort tid efter arbetets fullbordande hunnit förmultna. I förening med befolkningens oförmåga att verkställa erforderliga underhållsarbeten måste ett dylikt byggnadssätt leda till att vägen småningom bleve oframkomlig för trafik på barmark med lass å längre sträckor och till slut finge karaktär av allenast vinterväg.

För att så vitt möjligt säkerställa, att ifrågavarande vägar bleve utförda på sådant sätt, att de icke efter någon tid bleve sämre och slutligen ofarbara, vore det nödvändigt, att de utfördes genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens direkta försorg i såväl tekniskt som ekonomiskt avseende såsom redan nu vore fallet vid utförandet av sådana i ödebygdsvägar ingående, större brobyggnader med tillhörande vägbankar, vilkas utförande bestredes med anslag från fonden för enklare vägar. Den omständigheten, att vederbörande kommuner skulle kunna förpliktas

att till någon ringa del bidraga till kostnaderna för ödebygdsvägens utförande, finge ej medföra sådan ändring i arbetets utförande, att detta överlämnades åt fattiga kommuner, vilka saknade så väl ekonomiska som andra förutsättningar att nöjaktigt fullborda företaget.

Efter att närmare hava redogjort för det byggnadssätt, som borde tillämpas vid ödebygdsvägs anläggande, beräknar överdirektör Wijnbladh brytningskostnaden under angivna förutsättningar vid normala förhållanden till 1 krona 80 öre per meter väg, därest erforderligt virke kostnadsfritt finge avhämtas från närliggande skogsmarker. Härtill komme den kostnadsökning, som betingades av rikligare förekomst i väglinjen av myr- och kärrmarker, berg- och stenskravel samt jäslera.

Då ifrågavarande vägar vore avsedda att framdragas genom synnerligen glest befolkade områden, där innebyggarnas ekonomi icke tillåte dem att i avsevärdare mån utföra vägarnas underhåll, funne överdirektören Wijnbladh, att vägunderhållet till större eller mindre del måste bestridas av statsmedel. Underhållsbidrag borde utgå efter Kungl. Maj:ts befallningshavandes prövning och underhållsarbetet ställas under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll.

Det belopp, som erfordrades för år 1919 för dessa ödebygdsvägar, anser överdirektören Wijnbladh icke böra beräknas till högre belopp än 100,000 kronor för vart och ett av Norrbottens och Västerbottens län samt 50,000 kronor för Jämtlands län.

Kungl. Maj:ts
befallnings-
havande i
Jämtlands
län.

I utlåtande den 18 januari 1918 hemställde Kungl. Maj:ts befallningshavande i Jämtlands län om bifall till det av överdirektör Wijnbladh framlagda förslaget om statsbidrag till ödebygdsvägar i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län.

I motiveringen framhålles bland annat följande.

Även inom Jämtlands län funnes avlägset belägna byar eller bebyggda platser, dit väg ej kunde tänkas bliva byggd med statsbidrag vare sig från det allmänna vägbyggnadsanslaget eller från anslaget till de enklare vägarna. Såsom exempel på vägar, som skulle kunna ifrågakomma att byggas på sådant sätt, som avsåges med ödebygdsvägarna, kunde nämnas följande vägar, nämligen väg till de inom Undersåkers socken belägna byarna Ottsjön, Vallbo, Valådalen och Fångåmon, de tre sistnämnda tillhöriga kronan — till dessa byar funnes dock väg, ehuru den ej vore i trafikabelt skick — vidare väg till Flyberg samt därifrån till Sjongdnäsets kapell i Frostvikens socken, väg från Västernorrlands län till Norrsjön i sistnämnda socken och väg till byn Sörvattnet i Linsälls socken, vilken by, som till största delen tillhörde kronan, dock ägde en i mindre trafikabelt skick befintlig utfartsväg. Flera andra vägar skulle även kunna nämnas, men redan de angivna, av vilka några vore av ganska betydande längd, skulle med av överdirektören Wijnbladh ifrågasatt statsanslag, 50,000 kronor, tarva flera år, innan de kunde komma till stånd. Ävenså kunde en eller annan väg, för vilken statsbidrag ifrågasatts ur fonden för enklare vägar, kunna tänkas bliva utförd såsom ödebygdsväg, vilket vore fallet med en del av den ovan omnämnda vägen till Flyberg. Det ifrågasatta statsanslaget skulle ur flera synpunkter vara till stort gagn, bl. a. genom att i någon mån leda till en minskning av anspråken på anslaget till de enklare vägarna.

Frågan om ödebygdsvägar beröres av Kungl. Maj:ts befallningshavande i Västerbottens län i två särskilda skrivelser, därav den ena, dagtecknad den 11 december 1917, är föranledd av en skrivelse från länets landsting med hemställan om ökat anslag till vägbyggnader samt den andra, dagtecknad den 17 januari 1918, utgör utlåtande över överdirektör Wijnbladhs framställning den 1 december 1917.

*Kungl. Maj:ts
befallnings-
havande i
Västerbottens
län.*

I skrivelsen den 11 december 1917 anföres beträffande ödebygdsvägar bland annat följande.

För att minska kostnaderna för vägarbetena och därigenom främja tillkomsten av nödiga vägar syntes det önskvärt, att de nu föreskrivna eller praktiserade fordringarna på nyanlagda vägars beskaffenhet kunde i någon mån eftergivas, särskilt med avseende på vägbredd och lutningsförhållanden. Med nu gällande bestämmelser och villkor för erhållande av statsanslag vore det omöjligt att få till stånd de vägar, som oundgängligen erfordrades i lappmarkerna. Kunde statsbidrag erhållas till byggande av en del sådana utfartsvägar, som visserligen icke vore av den storlek och allmänna betydelse, att statsbidrag för dem kunde påräknas enligt nu gällande bestämmelser, men vilkas tillkomst skulle vara av den allra största vikt för respektive orter, så skulle härigenom en avsevärd förbättring av kommunikationerna i dessa trakter åstadkommas. Anslag hade visserligen under de senaste åren anvisats av landstinget för dylika vägar, men dessa anslag vore allt för obetydliga och kunde i betraktande av att landstingsskatten, som för år 1917 för allmänna ändamål uppginge till 2 kronor 20 öre per 100 kronor inkomst och därmed torde vara den högsta i riket, icke väntas bli avsevärt höjda. Då jämväl primärkommunerna vore synnerligen betungade av skattebördor, vore det uppenbart, att denna viktiga vägfråga icke kunde utan kraftigt understöd från statsmakternas sida förverkligas inom överskådlig tid. Dessa vägar, som endast behövdde vara av enklaste beskaffenhet och krävde jämförelsevis lindrigt underhåll, skulle säkerligen kunna byggas uteslutande av den befolkning, som hade direkt och personligt intresse av deras tillkomst, varigenom de bästa garantier skulle vinnas såväl för arbetets utförande på ett tillfredsställande sätt och inom kortaste möjliga tid som ock för kostnadernas behöriga begränsning. Den eftersträfvade kolonisationen av lappmarken skulle även främjas, därest alla mera betydande byar inom länet kunde förhjälpas till nödiga utfartsvägar.

Beträffande storleken av härför erforderligt anslag ansåge Kungl. Maj:ts befallningshavande för sin del, att detsamma icke finge sättas för lågt. Ett årligt belopp av 200,000 kronor för Västerbottens län kunde tillsvidare vara lämpligt, därest det avsedda ändamålet skulle vinnas inom rimlig tid.

Kungl. Maj:ts befallningshavande hemställer därför om utverkande hos riksdagen av bland annat ett nytt anslag å förslagsvis 200,000 kronor tillsvidare årligen för byggande av utfartsvägar från större byar, särskilt inom lappmarkerna, där sådana vägar saknades och icke utan medverkan från det allmännas sida kunde komma till stånd inom rimlig tid.

I sin skrivelse av den 17 januari 1918, till vilken fogats dels infortrade utlåtanden från vägstyrelserna inom lappmarksfogderiet och

distriktschefen i övre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren E. Wedberg, dels ock inkommet utlåtande från t. f. överjägmästaren i Umeå distrikt C. A. M. Sylvén, anför Kungl. Maj:ts befallningshavande huvudsakligen följande.

Behovet av ödebygdsvägar vore trängande ej allenast inom lappmarken utan även inom kommuner, där förhållandena i ifrågavarande hänseende vore likartade med dem i angränsande lappmarksbygder, såsom i Degerfors och Örträsk socknar. Någon meningsskiljaktighet i fråga om gagnet och behovet av ett snabbt byggande av de vägar, varom nu vore fråga, torde icke förefinnas.

Den bland väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän allmänt omfattade meningen, att det framför allt vore förstklassigt byggda vägar, som borde byggas, på grund varav en benägenhet syntes förefinnas att anförtro såväl byggande som underhåll av dessa ödebygdsvägar uteslutande åt dessa tjänstemän, kunde Kungl. Maj:ts befallningshavande icke dela. Denna uppfattning torde vålla, att vad man framför allt ville vinna, nämligen vägfrågans lösning i nu avsedda bygder inom rimlig tid, icke kunde åstadkommas. Det av överdirektör Wijnbladhs skisserade förslaget skulle, därest det förverkligades, ställa sig allt för dyrbart; det krävdes billigare byggnadsätt och enklare administration.

För tillgodoseende av dessa önskemål borde mera tagas sikte på den psykologiska faktor, som utgjordes av ortsbefolkningens eget intresse av vägföretagen och deras förverkligande. De, som hade direkt intresse av vägen, skulle säkerligen — med utsikt att få hela eller den väsentligaste delen av byggnadskostnaden ersatt av statsmedel, under villkor att de själva byggde vägen efter vissa angivna grunder, men i övrigt utan allt för mycket reglementerande — nedlägga helt annan omsorg och på helt annat sätt vidkännas arbete och uppoffringar för att få vägen till stånd, än om, såsom ifrågasattes, ortsbefolkningen ställdes helt utanför saken såsom deusamma skäligen ovidkommande. Skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän helt få hand om saken, befarade man även, att omfattningen av de föreslagna nya vägarna av ekonomiska skäl skulle komma att inskränkas i samma mån som kostnaden för varje väg bleve högre än som vore oundgängligt.

Efter att närmare hava utvecklat det förfaringsätt, som enligt Kungl. Maj:ts befallningshavandes mening borde tillämpas vid tillkomsten av ifrågavarande vägar, framhåller Kungl. Maj:ts befallningshavande, att det av överdirektör Wijnbladhs för ändamålet till Västerbottens län föreslagna beloppet, 100,000 kronor, vore allt för lågt, därest något mera avsevärt resultat skulle kunna uppnås inom rimlig tid. Kungl. Maj:ts befallningshavande erinrade om att kostnaderna för skogsstatens väganläggningar inom länet uppginge till i runt tal 150,000 kronor årligen, varför det syntes uppenbart, att 100,000 kronor icke skulle förslå långt, även om genom samarbete mellan skogsstaten och kommunerna en del av skogsstatens väggbyggnadskostnader hädanefter kunde komma jämväl det allmänna vägbehovet inom länet till godo. Med hänsyn till att i och med inlandsbanans successiva färdigblivande

omfattande väganläggningar just nu erfordrades i Västerbottens län för behörigt tillgodoseende av banans trafikmöjligheter, förmenade Kungl. Maj:ts befallningshavande, att större delen av det anslag, som kunde komma att utgå till ödebygdsvägars anläggning, borde tilldelas detta län, och hemställde Kungl. Maj:ts befallningshavande för den skull, att länet måtte för ändamålet erhålla ett anslag å 200,000 kronor.

Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län uttrycker i utlåtande den 11 januari 1918 sin stora glädje över det framkomna förslaget till statsunderstöd åt ödebygdsvägar, varigenom levnadsförhållandena för befolkningen i dessa trakter skulle bliva mera människovärdiga, och detta ej allenast i ekonomiskt avseende.

*Kungl. Maj:ts
befallnings-
havande i
Norrbottens
län.*

Efter att hava närmare redogjort för de tekniska fordringar, som enligt Kungl. Maj:ts befallningshavandes förmenande borde ställas på denna ytterligt förenklade vägtyp, anför Kungl. Maj:ts befallningshavande vidare.

Den nya vägtypen skulle komma till användning för åstadkommande av kommunikationsmöjlighet för sådana avlägset liggande, bebyggda orter, som finge anses äga möjlighet till vidare utveckling, men som ännu icke nått den omfattning, att s. k. enklare vägar vore av behovet påkallade. Dylika orter funnes inom Norrbottens läns alla övre socknar, vadan vägar av ifrågavarande slag borde komma till stånd såväl inom vägdistrikt med så svag ekonomi, att anslag från dem ej kunde påräknas, som ock inom så väl ekonomiskt situerade distrikt, att bidrag både kunde och borde lämnas. I förra fallet skulle vägarna komma att byggas — och underhållas — helt och hållet på statens bekostnad genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg, i senare fallet skulle vederbörande vägdistrikt lämna större eller mindre bidrag till företaget och arbetets utförande ävensom det framtida underhållet kunna ske på sätt nu tillämpas.

För vägens byggnad, avdikning och torrläggning erforderlig mark och nödiga byggnadsämnen ävensom allt virke, som icke lämpligen kunde tagas från kronans skogar, skulle kostnadsfritt tillhandahållas, varemot inga naturaprestationer borde fordras av vägdistriktet, enär härigenom kunde riskeras, att ett ekonomiskt svagt situerat vägdistrikt skulle få bära all dyrtidstunga. Bidrag från vägdistrikt borde också, där sådant skulle utgå, till beloppet fixeras.

Vägarnas underhåll borde för vinnande av organisatorisk enhetlighet alltid utföras av vägdistriktet med bidrag av statsmedel, beräknat efter vid vägens fullbordade förrättad syn. Härvid skulle totala underhållskostnaden fastställas och staten sedan bidra med ett mot statsbidraget till väganläggningen proportionellt belopp.

Därest anslag till dessa vägar beviljades, borde detsamma utgöra en särskild fond. I fråga om storleken av densamma hade Kungl. Maj:ts befallningshavande, i betraktande av att utredning härom sakuades, intet att erinra mot det av överdirektören Wijnbladli föreslagna beloppet, 250,000 kronor.

*Distrikts-
chefen i nedre
norra distrik-
tet.*

Distriktschefen i nedre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, överstelöjtnanten W. Prinzencreutz, har i utlåtande den 31 december 1917 ansett sig icke kunna biträda överdirektören Wijnbladhs förslag, enär, enligt Prinzencreutz' mening, införande av en ännu enklare vägtyp än de enklare vägarna skulle kunna verka därhän, att intresset för de vanliga, omsorgsfullare byggda vägarna skulle i väl hög grad nedsättas.

*Distrikts-
chefen i övre
norra distrik-
tet.*

Distriktschefen i övre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren E. Wedberg, tillstyrker däremot i sitt utlåtande den 4 januari 1918 på det livligaste det av överdirektören Wijnbladhs framlagda förslaget och föreslår, beträffande vägarna i övre norra distriktet, bland annat, att s. k. ödebygdsvägar skulle ifrågakomma endast inom lappmarkssocknarna i båda länen och dessutom inom Pajala, Tärenö och Korpilombolo och möjligen Överkalix socknar av Norrbottens län.

*Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.*

I sitt utlåtande den 18 januari 1918 ansluter sig väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vad beträffar grunderna för ödebygdsvägarnas anläggning och statens understödjande härav i huvudsak till överdirektören Wijnbladhs förslag.

Styrelsen vitsordar behovet av dessa vägar, vilkas uppgift huvudsakligen skulle vara att tjäna som utfartsvägar från byar och gårdar i fjäll- och skogsbygder till närmaste lämpliga allmänna väg. Att lita till nybyggarnas och böndernas i dessa trakter egen företagsamhet vore i betraktande av deras små resurser lönlöst. Då det emellertid vore ett statsintresse, att kolonisationen i dessa trakter underlättades och fortsatt framåtskridande möjliggjordes, vore det nödvändigt, att staten trädde hjälpande emellan och i högre grad än annorstädes i landet understödde utförandet av ej allenast vanliga och enklare vägar, utan även dessa nu föreslagna ödebygdsvägar.

Ett tämligen rikligt tillmätt anslag och ett enkelt utförande vore förutsättningarna för att dylika vägar skulle komma till avsett gagn. Genom att göra vägen smal och låta den smidigt anpassa sig efter terrängen samt genom att så vitt möjligt föra fram vägen över fast mark skulle väsentliga besparingar kunna göras, varvid dock icke finge lämnas ur sikte, att ödebygdsvägens ombyggande till väg av högre klass icke finge i allt för hög grad försvaras genom att ödebygdsvägen från början varit allt för enkelt byggd. Ett nedpressande av anläggningskostnaderna motsvarade ökade underhållskostnader och tvärtom, varför det för ödebygdsvägarna gällde att avväga fordringarna på denna vägtyp så, att den icke blott betingade lägre byggnadskostnad utan också lägre underhållskostnad än de allmänna enklare vägarna, vilket vore möjligt tack vare den mindre trafiken.

Utförandet borde, för erhållande av trygghet angående medlens riktiga användning i tekniskt och ekonomiskt avseende, övervakas av tjänstemännen i vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt och den dagliga tillsynen utövas av på arbetsplatserna anställda schaktmästare och förmän.

Underhållet, som styrelsen anser, att staten bör bekosta under de första åren efter vägens tillkomst, borde övervakas i samma ordning, som nyss angivits beträffande vägens anläggning. Den tid, varunder underhållet skulle bestridas med statsmedel, borde lämpas såväl efter vägens beskaffenhet som efter intressenternas bärkraft. Sedan tiden härför utgått, borde intressenterna åläggas att mot åtnjutande av skäligt statsbidrag ombesörja underhållet, som finge kontrolleras genom inspektioner av distriktstjänstemännen eller eventuellt deras biträden.

Ifrågavarande vägföretag borde enligt styrelsens förmenande till största delen och stundom helt och hållet bekostas av staten med undantag dock för staten ej tillhörig mark, jord, sten, grästorp, grus, virke o. d., som alltid skulle ställas till vägföretagets fria disposition. Ersättning syntes endast böra lämnas för åker och äng samt för grövre virke i enskild ägo. Dessutom syntes det styrelsen, dels att de direkt intresserade borde, efter Kungl. Maj:ts befallningshavandes prövning, kunna utgöra vissa naturaprestationer och dagsverken, och dels att mera gynnsamt situerade vägdistrikt även borde lämna kontant bidrag till visst av Kungl. Maj:ts befallningshavande bestämt belopp.

Statsbidragen borde enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening lämpligen utgå med hela beloppet från det tilltänkta anslaget för anläggning av ödebygdsvägar, även för sådana delar, som redan från början kunde bliva utförda enligt för enklare vägar gällande normer i tekniskt avseende.

Brytningskostnaden uppskattar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till 1 krona 80 öre per meter, vartill komma kostnader för större trummor, broar, grusning, baracker, proviantransporter m. m.

Styrelsen håller före, att de föreslagna ödebygdsvägarna snarare torde vara att hänföra till enskilda än till allmänna vägar, sådana dessa båda slag av vägar för närvarande vore att fatta enligt gällande lag. Det allmännas intresse för ödebygdsvägarna motiverades icke av att vägarna själva skulle komma till gagn för den allmänna samfärdseln, utan därav, att de skulle befördra dessa landsändars bebyggande och utveckling på ett sätt, som skulle komma landet i dess helhet till godo. Dessa vägar syntes böra bilda en klass för sig, för vilken speciellt avfattade nya bestämmelser vore erforderliga.

Angående storleken av det föreslagna nya anslaget anser styrelsen, att det samma för första året bör beräknas till det föreslagna beloppet, 250,000 kronor, tills någon erfarenhet vunnits rörande behovet av dylika vägar. I samband härmed betonar styrelsen, att detta anslag på intet sätt finge inkräkta på storleken av de båda andra vägbyggnadsanslagen.

Sakkunniga frambålla i sitt betänkande till en början, att det måste anses obestridligt, att ett stort behov av de ifrågasatta s. k. ödebygdsvägarna förefunnes i de trakter, där dessa vägar vore avsedda att komma till stånd, och att detta behov vore ytterst trängande. För befolkningen i övre Norrlands fjällbygder och milsvida skogstrakter vore det ett livsvillkor och en oundgängligen nödvändig förutsättning för kulturell utveckling och ekonomiskt framåtskridande att erhålla kommunikationer, att få vägar, om också av relativt enkel art. Statsmakterna hade jämväl visat sig behjärta det allmänna kommunikationsbehovet dels genom upprepade höjningar av anslagen till väg- och

Sakkunniga.
Vägbehovet
i övre
Norrland.

brobyggnader, dels genom beredandet av det särskilt för de nordliga länen avsedda anslaget för enklare vägar och dels slutligen genom att bevilja anslag så väl för inlandsbanans fortsättande norr om Ångermanälven som för tvärbanor till inlands- och stambanorna.

Sakkunniga utveckla härefter närmare betydelsen av förbättrade vägförbindelser i de trakter, varom här är fråga (betänkandet sid. 28—40). Därest även sommartiden med åkdon framkomliga vägar, vilka för närvarande nästan helt och hållet saknades, komme till stånd, skulle detta enligt sakkunnigas mening icke allenast bliva till största gagn för befolkningen i ödebygderna och skogstrakterna genom underlättad transport av allehanda erforderliga förnödenheter, utan därigenom skulle även städer och andra tätare bebyggda orter i långt sydligare trakter beredas nytta genom ökad tillförsel av naturprodukter från ifrågavarande trakter, särskilt mjölk- och mejerialster. Inlandsbanans betydelse skulle stegras, därest nödiga utfartsvägar anlades till stationerna vid densamma. Alla näringar, främst kanske jordbruket, men även skogs- och bergsbruket, skulle genom förbättrade kommunikationer utvecklas på grund av de stora, ännu onyttjade naturrikedomarna i de nordligare länen. Även ur social och kulturell synpunkt, för arbetarfrågans lösning och till motverkande av emigrationen vore anläggandet av farbara vägar av största betydelse. Beträffande det närmare innehållet av kommitténs yttrande i denna del torde det vara tillräckligt att hänvisa till betänkandet.

De sakkunniga finna uppenbart, att det i främsta rummet är Lappland, Norrbottens och Västerbottens läns lappmarker, som med sin glesa, mestadels fattiga befolkning och sina väldiga avstånd, å ena, samt sina stora naturrikedomar, å andra sidan, äro i behov av ifrågavarande vägar. Men även beträffande Jämtlands fjälltrakter vore förhållandena i stort sett enahanda.

Sakkunniga framhålla emellertid, att det icke allenast vore fjälltrakterna och lappmarkerna, som lede av bristen på framkomliga vägar. Även de stora skogsområdena i de nämnda tre länen vore i stort behov av ödebygdsvägar, särskilt för skogsbrukets befrämjande och framforsling av livsmedel.

Sakkunniga finna det alltså vara ställt utom allt tvivel, att ödebygdsvägarna äro av största behov påkallade i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Det ville emellertid synas sakkunniga, som om ett behov av dylika vägar, ehuru givetvis mindre än i de nämnda länen, även föreläge för Västernorrlands län, särskilt dess nordvästra del. I

sistnämnda län finnes stora socknar, som till nästan hela arealen utgjordes av väldiga skogsområden med usla vägar och en fåtalig befolkning, och där terrängen i stor utsträckning vore synnerligen starkt kuperad.

Sakkunniga hava därför ansett sig böra föreslå, att jämväl Väster-norrlands län kommer i åtnjutande av det anslag, som kan varda beviljat till anläggning av ödebygdsvägar.

Sakkunniga hava i detta sammanhang berört frågan, huruvida även sydligare belägna län kunde anses vara i behov av ödebygdsvägar, och uttala därvid, att det utan tvivel föreläge ett stort behov av billiga vägar i Värmland, och att detsamma torde vara förhållandet med stora delar av både Gävleborgs och Kopparbergs län.

I vad mån den vägtyp, som sakkunniga föreslagit, borde utsträckas till att gälla även inom sistnämnda tre län, vore emellertid ett spörsmål, som låge utom ramen för sakkunnigas uppdrag, och anse sakkunniga för övrigt, att denna fråga först då kunde rätt bedömas, när vägtypen i fråga någon tid vunnit tillämpning i de län, det här närmast gällde, nämligen Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands.

För att avsikten med ifrågavarande vägar att tillgodose det trängande behovet av vägkommunikationer i de öde eller glest befolkade trakterna i nordliga Norrland, skulle kunna nås, hava sakkunniga, såsom förut nämnts, funnit erforderligt att uppdelade de som nödiga befunda vägar i tvenne grupper, vilka, ehuru i tekniskt avseende tämligen likartade, dock förete väsentliga olikheter ifråga om behovets art, arbetets utförande, tilldelande av statsunderstöd m. m. Sakkunniga hava ansett, att den ena gruppen, *ödebygdsvägar i egentlig mening*, borde hänföras till de allmänna vägar, medan den andra, *statsunderstödda utfartsvägar*, hänfördes till de enskilda vägar.

Föreslagna
nya väg-
typer.

Anledningen till den sålunda företagna uppdelningen av de tilltänkta vägar är det under sakkunnigas förhandlingar tydligt klarlagda, utomordentligt stora behovet av vägkommunikationer även i de delar av de fyra nordliga länen, där odlingen dock nått den ståndpunkt, att man ej längre kunde tala om ödebygd.

Det har syns sakkunniga, att det varken vore förenligt med rättvisa och billighet eller överensstämmande med statens eget intresse, om statsbidrag, och detta i så stor skala, som ifrågasättes, skulle beviljas för anläggning av vägar i ödebygderna, under det att befolkningen i de mera uppodlade trakterna fortfarande skulle vara hänvisad till de nuvarande väganlagen och därigenom berövad möjligheten att

inom överskådlig framtid, om ens någonsin, få sitt verkligt stora behov av nödiga utfartsvägar tillgodosett.

Beträffande den allmänna karaktären av dessa vägar anföra sakkunniga följande:

Ödebygds-
vägar.

»Med ödebygdsväg i egentlig mening förstås väg, som till avsevärd längd sträcker sig genom fjällbygd och skogar eller svagt bebyggda områden, och som, ehuru icke av den vikt för allmänna samfärdseln, att den kan hänföras till landsväg eller bygdeväg, provas vara av betydelse för det allmänna såsom ägnad att utbreda odling och bebyggelse.

Det är huvudsakligen dessa vägar, som avses i överdirektören Wijnbladhs yttrande och i de utlåtanden, som däröver avgivits. De skulle byggas och en tid efter fullbordandet även underhållas av staten samt erhålla anslag till större delen av och stundom till hela byggnadskostnaden. Då dessa vägar skulle komma att tjäna ett allmänt intresse genom att dels i många fall utgöra förbindelse mellan allmänna vägar och dels alltid på ett för det allmännas intresse betydelsefullt sätt befordra kolonisation och utveckling i dessa bygder, skulle de, som ovan nämnts, räknas till de allmänna vägarna och således höra under lagen den 23 oktober 1891 om väghållningsbesvärets utgörande på landet, vilken lag i anledning härav finge kompletteras.

Stats-
understödda
utfartsvägar.

Medan nuvarande väganslag kunna anlitas för understöd till byggande av utfartsvägar av större betydelse såsom från allmän väg till kyrka eller tingsstad och faktiskt anlitas för utfartsvägar från järnvägsstationer, vilka vägar samtliga avse att tjäna den allmänna samfärdseln, måste fortfarande utfartsvägar för byar och gårdar brytas av byamännen eller respektive gårdsägare utan statsanslag. Det är givet, att detta måste kännas ganska betungande för dem, som sakna dylika utfartsvägar. Landstingen i ett par av länen hava också sedan länge anslagit medel för åstadkommande av sådana mindre utfartsvägar, och i Norrbottens län har för detta ändamål under de senare åren dessutom anvisats ett årligt anslag av för närvarande 3,000 kronor från nödhjälpsfondens avkomstmedel. Erfarenheten har givit vid handen, att dessa i regel helt måttliga understöd av landstingen varit till stort gagn för åstadkommande av dylika utfartsvägar.

För att emellertid på någorlunda effektivt sätt avhjälpa bristen på utfartsvägar måste staten ingripa genom att bevilja statsbidrag till anläggning av dylika vägar. Staten bör dock icke bispringa intressenterna för dessa vägar i samma utsträckning som ödebygdsbefolkningen. Sakkunniga hava ansett, att staten endast bör understödja sådana utfartsvägar, för vilkas utförande även respektive landsting ställt understödsmedel till Kungl. Maj:ts befallningshavandes förfogande och vilka av Kungl. Maj:ts befallningshavande provas böra erhålla anslag, varigenom staten bör erhålla erforderlig trygghet för att anläggningen ifråga är av behovet påkallad och förtjänt av understöd från det allmännas sida.

Dessa vägar äro till sin natur otvetydigt enskilda, och böra därför beträffande deras anläggning och — i den mån de ej efter fullbordandet förklaras för allmänna vägar — även för deras underhåll bestämmelserna i lagen om enskilda vägar på landet den 5 juli 1907 tillämpas, vilket även synes kunna ske utan tillägg till eller ändring i nämnda lag.

De statsunderstödda utfartsvägar, varom nu är fråga, kunna liksom andra enskilda vägar uppdelas i tvenne grupper, nämligen

dels sådana, som efter färdigbyggande och avsyning av Kungl. Maj:ts befallningshavande förklaras för allmänna vägar, och

dels sådana, som efter byggandet indelas till enskilt underhåll enligt lagen om enskilda vägar på landet.

I bägge fallen böra beträffande byggandet bestämmelserna i lagen den 5 juli 1907 strikt tillämpas. Lagen ger alla möjligheter från frivillig överenskommelse till tvång med avseende på *deltagandet*, användandet av entreprenadförfarande eller naturabidrag i fråga om *utförande och underhåll* m. m. dylikt samt undanröjer på ett lyckligt sätt alla svårigheter beträffande jordlösen och intrång.

Då ett välordnat vägnät onekligen är ett statsintresse och enskilda vägar flerstädes i Norrland utgöra det övervägande inslaget i vägnätet, äro de enskilda vägarernas byggande, förbättring och underhåll även i visst avseende av intresse för det allmänna. Därför bör också varje enskild väg eller grupp av vägar vara föremål för statens intresse. Man får icke heller betrakta en »enskild väg» på samma sätt som annan enskild egendom. Staten har därför ett verkligt intresse att uppmuntra anläggandet av dessa vägar.

Vilka vägar skola utföras såsom ödebygdsvägar och vilka skola hänföras till de statsunderstödda utfartsvägarna, torde liksom i fråga om vanliga och enklare allmänna vägar böra bero på Kungl. Maj:ts befallningshavandes avgörande i varje särskilt fall. Härigenom torde man dels uppnå en rättvis fördelning mellan de båda vägtyperna, låt vara att en dylik uppdelning på grund av den mängd gränsfall, som torde kunna väntas, utan tvivel stundom kan bliva rätt vanskelig att företaga, och dels kunna förhindra, att vägar, som rätteligen böra utföras såsom vanliga och enskilda vägar, göras till ödebygdsvägar eller statsunderstödda utfartsvägar. Angående bedömandet av nämnda gränsfall torde böra nämnas, att dylika spörsmål även nu ofta förekomma vid avgörandet av om en väg skall vara allmän vanlig, allmän enklare eller enskild väg.

De egentliga ödebygdsvägarna torde av naturliga skäl företrädesvis komma till utförande i de folkfattigaste delarna av Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, särskilt i lappmarkerna, varest de framförallt behövas, men, såsom framgår av sakkunnigas utredning angående behovet, jämväl i de glesast bebyggda delarna av vissa socknar i Västernorrlands län. En del av dessa vägar komma att tjäna trafikbehov, som eljest under nuvarande ordning tillgodoses med enklare vägar, och det kan därför också beräknas, att de i vissa fall skulle komma att framdeles ombyggas till vägar av högre klass. På grund härav kan det i flera fall hända, att arbetsplaner redan finnas, som det kan visa sig fördelaktigt att omarbota till att avse ödebygdsvägar, varav man lämpligen bör begagna sig för att snarast möjligt under den första tiden kunna igångsätta arbete med vägar av denna nya typ. Ödebygdsvägarna komma dessutom att i stor utsträckning anlitas för åstadkommande av utfartsvägar från byar eller större komplex av gårdar samt till en början framför allt från en del järnvägsstationer och hållplatser vid inlandsbanan och tvärbanorna.

Om ödebygdsvägarna i egentlig mening äro avsedda för trakter, där i regel inga som helst vägar finnas, så torde de statsunderstödda utfartsvägarna däremot komma till utförande i trakter, där det i ett stort antal fall icke direkt saknas vägar, men där vägarernas usla beskaffenhet är ett mycket svårt hinder för deras

*De olika
typernas
användning.*

trafikerande. Det är huvudsakligen i kust- och skogslandet, som dessa utfartsvägar skulle komma till stånd, närmast då från byar eller större gårdar, särskilt sådana, som ligga mera avlägset från befintliga eller för den närmaste framtiden planerade allmänna vägar.»

Efter att härefter hava ingått på frågan om vägarnas benämning, i vilket avseende hänvisas till betänkandet, framhålla sakkunniga, att ödebygdsvägarna även i vissa avseenden kunde tjäna kolonisationsintresset, men att ödebygdsvägarna eller de statsunderstödda utfartsvägarna dock icke borde sammankopplas med kolonisations- och odlingsvägarna, som närmast avsåge brytande av *ny* bygd och uppodlandet av *nya* åkerarealer. Sådana vägar borde ordnas genom respektive markägares försorg och således, när det gällde statens skogar, av domänstyrelsen. Dock borde i de fall, då en ödebygdsväg eller statsunderstödd utfartsväg kunde betjäna de ändamål, som avsåges med kolonisations- och odlingsvägarna, ett samarbete tydligtvis ske, särskilt vid bestämmande av vägarnas läge. Ett dylikt samarbete borde även äga rum för underlättande av virkestransporter, särskilt från kronoskogarna, varjämte vid ifrågavarande vägars planläggning hänsyn borde tagas till förefintliga eller planerade telefon- och telegraflinjer.

Vägarnas
tekniska
utförande.

Sakkunniga övergå härefter till de tekniska kraven å vägarna. Beträffande vägarnas tekniska utförande, anföra därvid sakkunniga, borde man tydligen eftersträva att göra dem så enkla, som utan efterlättande av ändamålsenligheten — även med hänsyn tagen till underhållet — vore möjligt. Man måste därvid noggrannt tillse, att å ena sidan utförandet icke förenklades därefter, att underhållet — om icke omedelbart efter vägens färdigställande så dock kanske inom några få år — bleve så betungande, att man riskerade vägens förfall och att å andra sidan ej heller så stora kostnader till underhållstungans förminskande nedlades på utförandet, att anläggningen komme att ställa sig onödigt dyrbar. Den största svårigheten låge just i att härutinnan på ett rätt sätt avväga kraven på anläggningen, och borde detta tydligen ske på sådant sätt, att summan av anläggningskostnaden och den kapitaliserade underhållskostnaden bleve så liten som möjligt, varvid också såväl anläggnings- som underhållskostnaderna var för sig borde bliva lägre än för en på rätt sätt utförd allmän väg av hittills enklaste brukliga typ, en s. k. enklare väg, då som regel denna enklare väg vore avsedd för något större trafik än ödebygds- och utfartsvägarna. Att uppställa säkra riktlinjer för en vägs utförande efter dessa principer vore emellertid långt svårare än man i allmänhet torde vara be-

nägen att tro. På grund därav borde man också vara beredd därpå, att man under sin riktiga strävan att vid utförandet begränsa anläggningskostnaderna just så långt, som man beräknade vara erforderligt för nämnda måls uppnående, på vissa sträckor råkade att få vägen väl svag, varför man på dessa delar under de första åren finge ett något kostsammare underhåll. På grund härav syntes det också påkallat, att där staten utförde själva anläggningen, staten också övertog underhållet för viss tid efter vägens färdigställande.

Med nu angivna mål för ögonen hava de sakkunniga undersökt, dels vilka besparingar i anläggning kunna göras utan egentlig påverkan på underhållet men med vissa andra eftergifter, och dels efter vilka grunder vägarbetets utförande i övrigt bör ske under olika förhållanden.

Besparingar i anläggningen kunde åstadkommas genom att giva vägen så liten bredd, som ändamålsenligt kunde tillåtas, samt genom att vid bestämmandet av vägbanans höjdläge följa marken så nära som möjligt — vilket åter medförde, att skarpare kurvor och stigningar måste tillåtas i större utsträckning än eljest — genom att tillåta brantare lutningar än på vanliga allmänna vägar samt genom att i största lämpliga utsträckning draga fram vägen över fast mark. Emellertid medförde samtliga dessa besparingar — den sistnämnda dock i något mindre grad — att för en väg, som senare behövde taga upp en större trafik och därför eventuellt skulle ombyggas till väg av bättre beskaffenhet, denna ombyggnad stundom onödigtvis försvårades, varför man i de fall, då en sådan ombyggnad på något sätt kunde förutses, borde iakttaga en viss måtta med förenklingarna av nu nämnda art.

Med uppställande av den fordran, att vägarna skulle alla årstider, då marken vore bar, vara på ett fullt tillfredsställande sätt framkomliga för kärredon med lass, uppställa sakkunniga vissa huvudgrunder för deras utförande i tekniskt hänseende.

I detta hänseende torde huvudsakligen få hänvisas till betänkanudet. Här må allenast återgivas följande.

Som allmän regel skulle gälla, att vägen borde så vitt möjligt framdragas över fast mark och givas ett sådant läge, att terrasseringsarbetena i allmänhet kunde begränsas till rena planeringsarbeten.

Lutningarna syntes icke böra överskrida 1:10 och borde ytterligare begränsas i sådana fall, då en eller annan enstaka lutning eljest skulle sätta ned hela vägens standard.

Vägens körbanebredd syntes böra uppgå till ettdera av måtten 2,2, 2,5 och 3,0 meter, och borde sistnämnda mått användas i de fall, då man kunde förutse vägens framtida ombyggnad till enklare eller vanlig allmän väg. På vägar av 2,2 à 2,5 meters bredd måste mötesplatser ordnas. Bredden mellan dikena skulle vid planering och vid bank tagas så stor, att även med beräkning av framtida breddökning för körbanan till 3,6 à 4 meter erforderliga banketter kvarstode.

Vägen skulle omsorgsfullt torrläggas med erforderliga långsgående diken, trummor och avloppsdiken enligt av sakkunniga närmare angivna regler.

För erhållande av tillräcklig fasthet hos vägarna vore det av största vikt att före vägens utplanering röjning vidtoges, varjämte särskilt på myrjord åtgärder måste vidtagas för grundens förstärkande.

För hårdgörande av vägbanans slityta borde ordentlig grusning ske ovanpå bindjorden, där undergrunden utgjordes av lös lera, jäslera eller myrjord, såvida icke särskilt lämplig bindjord kunde erhållas, då stundom grusning även här kunde undvaras. I övrigt grusades i mån av behov.

Mindre broar skulle utföras på enklaste sätt samt helt och hållet i trä.

Något större broar borde utföras i trä med bärreglar av spänn- eller hängverk.

Ännu större broar torde i regel endast förekomma, där flera vägar åtminstone framdeles kunde beräknas komma att stöta samman vid ett broställe, och borde då ordnas motsvarande en väg av sådan högre klass, som där senare kunde komma till stånd; åtminstone borde stöden utföras så. För ödebygdsvägar syntes eljest vid större vattendrag i allmänhet endast färjeförbindelser böra sättas i fråga. På grund av de svårigheter, som vid mera strömt vatten och för flottningens skull kunde möta för användning av färjor, torde dock i vissa fall även lättare hängbroar kunna ifrågasättas.

Som fri brobredd kunde i allmänhet 2,5 meter anses vara tillräckligt. På platser, där vägar av högre klass kunde förutses, borde dock hänsyn härtill tagas även vid bestämmandet av brobredden.

Med avseende på belastningar, bärighet och påkänningar torde det tillkomma väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utarbета särskilda med hänsyn till ändamålet modifierade bestämmelser.

Nu angivna normer avsåge närmast ödebygdsvägarna, men de borde i huvudsak även tillämpas med avseende på de statsunderstödda utfartsvägarna.

De avvikelser, som oftast kunde vara påkallade, torde — beroende på dessa vägars belägenhet i omedelbart grannskap av de byar och gårdar, vilkas ägare därav betjänades och även skulle underhålla dem — särskilt komma att bestå däri, att den första anläggningen i någon ringa mån förenklades och underhållsarbetet i motsvarande mån ökades, vilket kunde vara motiverat endast under den visserligen i regel förhandenvarande förutsättningen, att vägen låge bra till för underhållet, men även däri, att körbanebredden i allmänhet för vägar av måttlig längd ej torde komma att hållas mindre än 3,0 meter och stundom något större.

De tekniska bestämmelserna för dessa vägar bleve under alla förhållanden meddelade vid den förrättning enligt lagen om enskilda vägar på landet, som förutsattes vara ett villkor för anslags beviljande.

Beträffande sakkunnigas förslag angående sättet för vägarnas undersökning, anläggning och underhåll må ur betänkandet här återgivas följande.

Vägarnas
undersökning,
anläggning
och underhåll.

Ödebygdsvägars
tillkomst.

Enligt vad sakkunniga meddela, har förenämnda med av riksdagen anvisade medel anlagda ödebygdsväg mellan Stensele och Tärna av 144 kilometers längd utförts på så sätt, att Kungl. Maj:ts befallningshavande uppdrog åt en hemmansägare och f. d. schaktmästare att utföra vägens stakning samt upprätta ritningar och arbetsbeskrivningar, varjämte Kungl. Maj:ts befallningshavande dels upprättade kontrakt med Stensele och Tärna socknar om anläggningens utförande, dels uppdrog åt länsmanen i Stensele och kyrkoherden i Tärna att utöva kon-

troll över arbetet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har icke tagit annan befattningsmedel denna anläggning än att distriktstjänstemän granskat och reviderat det upprättade förslaget, uppgjort broritningar samt verkställt slutbesiktningar av arbetet, vilket även blivit godkänt.

Beträffande detta vägföretag hava 1914 års statsrevisorer i sin till 1915 års riksdag avgivna berättelse lämnat en redogörelse, vilken finnes återgiven i sakkunnigas betänkande.

Då av statsrevisorernas uttalande, som närmast avsåg den inom Stensele belägna delen av vägen, framgår, att vägar av s. k. ödebygdstyp befunnits ägnade att nödortfött tillgodose kommunikationsbehovet i dessa trakter och då sagda vägföretags planläggning och utförande syntes svara mot ett sådant ändamål, finna sakkunniga åtskilliga skäl och ej minst de ekonomiska tala för att vid ett fortsatt byggande av ödebygdsvägar tillämpa i viss mån liknande grunder.

Sakkunniga finna desto större anledning att förorda ett sådant förfarande, som det syntes uppenbart, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän redan nu vore så upptagna med förberedande arbeten samt med arbetsledning och kontroll vid övriga väg- och brobyggnader, att ett åläggande för dem att omhändertaga såväl planläggningen av ödebygdsvägarna som arbetsledningen vid desamma förvisso komme att nödvändiggöra en ökning av distriktstjänstemännens antal utöver det vid 1918 års riksdag föreslagna. Anlitandet av distriktstjänstemän för så enkla företag som utförande av ödebygdsvägar måste jämväl anses innebära användning av överkvalificerad arbetskraft. Härtill komme, att distriktstjänstemännen i allmänhet vore bosatta i de vid kusten liggande städerna, varför dessa tjänstemäns resor för jämförelsevis enkla förrättningar i de avlägsna fjällbygderna skulle kräva vida större kostnader än om i dessa bygder boende schaktmästare anlitas för ändamålet.

I detta sammanhang erinra sakkunniga därom, att i statsverkspropositionen till 1913 års riksdag, sjätte huvudtiteln, departementschefen i samband med framställning om anslag för enklare vägar i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län anförde, att det understundom torde befinnas tillräckligt och lämpligt, att undersökning för enklare vägar verkställdes av någon erfaren schaktmästare. Emot detta uttalande gjordes från riksdagens sida ingen invändning.

Emellertid hava de sakkunniga inhämtat, att i intet sådant fall undersökning anförtröts åt någon schaktmästare, utan hava till samtliga dylika förrättningar förordnats uteslutande distriktstjänstemän. Då emellertid schaktmästare av Kungl. Maj:t och riksdagen ansetts kompetenta att verkställa undersökning av enklare vägar, finna sakkunniga det påtagligt, att de med så mycket större skäl borde kunna anlitas för undersökning av ödebygdsvägarna.

På grund härav ävensom med hänsyn till gällande bestämmelser rörande vägundersökningsmedlens utgående skulle upprättandet av arbetsplaner, tillsvidare och intill dess andra bestämmelser kunde komma att utfärdas, enligt sakkunnigas förslag ordnas så, att Kungl. Maj:ts befallningshavande hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle anhålla om förordnande för i vägbyggnad erfaren och lämplig namngiven schaktmästare eller för distriktstjänstemän att på bekostnad av de till Kungl. Maj:ts befallningshavandes förfogande ställda vägundersökningsmedlen upprätta förslag till ödebygdsväg, och borde förrättningsmannen biträdas av två i orten bosatta personer, av vilka en utsetts av kommunalstämma och en av Kungl. Maj:ts befallningshavande, för bevakande av kommunens med flera intressen. Väglinjens läge skulle angivas antingen å generalstabskarta, om sådan

funnes, eller särskilt upprättad karta, varvid god ledning torde kunna erhållas av befintliga lantmäterikartor, varjämte profiler skulle upprättas över större broställen, större genomgående lutningar, samt å sträckor, där vattenavledningen vore svår att bedöma. Vidare skulle uppgifter lämnas om folkmängd, kreatursantal, odlingsmöjligheter samt andra på frågan inverkan omständigheter. Hela väglinjen borde uppmätas och de delar, som ej avvägdes, noga beskrivas, varjämte hela sträckan skulle kostnadsberäknas, för vilket ändamål man för de delar, som icke befunes erfordra nämare undersökning, beräknade vissa genomsnittspris för till sin beskaffenhet sinsemellan olikartade vägsträckor.

Vägens slutgiltiga sträckning borde ej fastställas förr än efter en omedelbart före vägarbetets påbörjande utförd renstakning. Sedan förslaget inkommit till Kungl. Maj:ts befallningshavande, torde detsamma, därest det icke upprättats av distriktstjänsteman, böra granskas av sådan tjänsteman, innan det utsändes till vägdistriktet för yttrande.

Sedan ärendet föreläge utrett och vägdistriktet avgivit nödig förbindelse om markupplåtelse och eventuella bidrag m. m., hade Kungl. Maj:ts befallningshavande att fatta sitt beslut samt överlämna handlingarna till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för erhållande av anslag.

I denna del har herr Rosén varit av skiljaktig mening samt på anförda skäl ansett, att det borde ankomma på Kungl. Maj:ts befallningshavande att förordna lämplig person för ödebygdsvägs planläggning och att därtill alltid skulle utses schaktmästare.

*Utfartsvägar-
nas tillkomst.*

Beträffande undersökningen av de statsunderstödda utfartsvägarna, vilka skulle falla under lagen om enskilda vägar på landet den 5 juli 1907, anse sakkunniga, att det av lantmäteristyrelsen den 17 juni 1909 utfärdade cirkuläret nr 7 (ser. 3) till rikets lantmätare med åtskilliga föreskrifter och formulär att tjäna till efterrättelse vid förrättningar enligt nämnda lag, i tillämpliga delar bör lända till efterrättelse.

Det synes sakkunniga lämpligt, att Kungl. Maj:ts befallningshavande beträffande dessa utfartsvägar får fria händer att fatta beslut om beviljande av anslag, om sättet för arbetets kontrollerande m. m. Undersökningen syntes med fördel kunna utföras av en av Kungl. Maj:ts befallningshavande förordnad förrättningsman på sätt lagen om enskilda vägar avser.

*Ödebygdsvägar-
nas utförande.*

Ödebygdsvägarnas utförande bör enligt sakkunnigas mening ske helt och hållet genom statens egen försorg. Man torde kunna uppställa den regeln, yttra sakkunniga, att i ju högre grad staten ekonomiskt understödjer ett arbete, desto större borde statens inflytande på arbetet vara, desto noggrannare dess kontroll. Vid dessa vägar vore ju meningen, att staten skulle bidraga med ännu större del än vad hittills varit brukligt av och stundom med hela kostnaden, och då fördrade också konsekvensen, att staten själv utförde arbetet.

För vägbyggnadens utförande skulle Kungl. Maj:ts befallningshavande på vägföretagets bekostnad anställa lämplig schaktmästare såsom arbetsledare, vilken samtidigt torde kunna leda arbetet vid flera närbelägna vägföretag. För bevakande av ortens intressen vid arbetenas utförande borde vidare lämpligen kunna utses en nämnd, bestående av tre à fyra personer, av vilken nämnd arbetsledaren då borde vara medlem. I närheten av arbetsplatsen boende lämplig person skulle av Kungl. Maj:ts befallningshavande förordnas att förvalta vägföretagets kassa.

I den mån gällande bestämmelser lade hinder i vägen för ett sådant förfarande, borde det bero på Kungl. Maj:ts initiativ att undanröja dessa hinder. Endast i undantagsfall och blott för kortare vägsträckor borde entreprenadssystemet komma till användning.

Herr Insulander har i denna del uttalat en avvikande mening. Enligt reservantens åsikt borde överinseendet över ödebygdsvägarnas tekniska utförande anförtros åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess tjänstemän samt arbetsledarens tillsättande därför ombesörjas av styrelsen eller vederbörande distriktschef.

I avseende på skyldighet för intressenterna att bidra till ödebygdsvägarnas utförande anse sakkunniga i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att all för vägbyggnaden erforderlig, staten ej tillhörig mark samt sådana byggnadsämnen som jord, sten, grästorv, grus, virke o. d. alltid böra ställas till vägföretagets fria disposition, dock med undantag för tomt och åker samt grövre virke. Det torde i regel ankomma på väghållningsdistrikten att fullgöra dessa prestationer. Av distriktschefen Wedberg framställt förslag, att mera gynnsamt situerade vägdistrikt även borde lämna kontant bidrag till visst av Kungl. Maj:ts befallningshavande bestämt belopp, syntes också äga fullt fog. Mark i statens ägo skulle alltid kostnadsfritt ställas till vägbyggnadens förfogande, liksom all materiel av ovannämnda slag. Då intressenternas bidragsskyldighet på detta sätt skulle vara fullt fixerad, vore det tydligt, att om kostnadsberäkningarna skulle överskridas, detta helt och hållet skulle komma att drabba staten.

Intressenternas bidragsskyldighet.

Beträffande de statsunderstödda utfartsvägarna anse sakkunniga, att dessa vägar med fördel skulle kunna utföras av intressenterna själva, vilka på grund av att arbetsplatsen väl i regel befunne sig i närhet av deras hem, så att de ej behövde försumma sina övriga sysslor, lättare skulle komma åt att allt emellanåt arbeta på vägen, än vad fallet skulle bliva vid åtminstone en stor del av ödebygdsvägarna.

Utfartsvägarnas utförande.

Då beträffande ödebygdsvägar i egentlig mening staten i regel skulle komma att bestrida så gott som hela den med företaget förenade kostnaden, finna sakkunniga det klokt, att statens kontroll göres så effektiv som möjligt.

Arbetenas övervakande.

Utöver den på ovan angivna sätt ordnade arbetsledningen på platsen borde därför väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän vid de årliga inspektionsresorna utöva kontroll över arbetenas ändamålsenliga utförande, verkställa granskning av räkenskaperna och avsyning av arbetena samt deltaga i slutbesiktningen av respektive anläggningar.

Innan ödebygdsväg överlämnades till vägdistriktet för att av detsamma underhållas — vilket enligt sakkunnigas förslag skulle ske först några år efter det vägen öppnats för trafik — skulle slutbesiktning verkställas genom en nämnd av tre personer, av vilka väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Kungl. Maj:ts befallningshavande och vägdistriktet skulle utse vardera en.

Kostnaderna för överinseendet genom distriktstjänstemännen över pågående vägbyggnader skulle ej drabba företagen, utan bestridas av det anslag på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat, som vore avsett för inspektioner å distrikten.

Arbetsledningen vid de statsunderstödda utfartsvägarna borde enligt sakkunnigas mening övervakas samt kontrollen ombesörjas av Kungl. Maj:ts befallningshavande, som i hithörande ärenden vid behov kunde infordra distrikts-

tjänstemans och eventuellt förste lantmätarens yttrande. Kontrollant borde förordnas av Kungl. Maj:ts befallningshavande, och till arbetsledare skulle utses för uppdraget lämplig person, som av Kungl. Maj:ts befallningshavande godkändes. För administration, räkenskapsföring o. d. borde bestämmelser utfärdas av Kungl. Maj:ts befallningshavande. Tillsynen på platsen torde i de flesta fall endast erfordra en eller annan arbetsförman, vid större eller flera varandra närbelägna företag, schaktmästare. Det borde ankomma på Kungl. Maj:ts befallningshavande att pröva, om särskilda inspektioner av distriktstjänsteman vore erforderliga. Kostnaderna för arbetsledning och kontroll torde, om saken ordnades på det för varje särskilt fall lämpligaste sättet, kunna hållas inom ganska blygsamma gränser.

Vägarnas
underhåll.

I det föregående har nämnts, hurusom sakkunniga funnit lämpligt föreslå, att *ödebygdsvägarna* böra med anlitage av statsanslaget för dessa vägar underhållas, intill dess vägbanan vunnit erforderlig stadga. Huru länge detta underhåll, som även skulle kunna betraktas såsom ett fortsatt byggande, skulle fortgå, efter det vägen färdigstälts, vore beroende av flera omständigheter av teknisk och ekonomisk art, såsom de tekniska bestämmelser, vilka tillämpats vid vägens byggande, terrängens beskaffenhet, arbetets utförande, respektive vägdistriktets ekonomiska bärkraft m. m. och kunde icke till tiden bestämt fixeras. Sakkunniga hava emellertid ansett, att vägen i regel skulle överföras till underhåll genom vägdistriktets försorg, när vederbörande distriktstjänsteman funnit, att vägen erhållit nödig stadga och fasthet, då han skulle äga att anmäla detta till Kungl. Maj:ts befallningshavande, som sedan skulle besluta om slutbesiktningens hållande och rörande underhållets övertagande av vägdistriktet. Denna tid kunde i allmänhet icke beräknas inträffa förr än fem år efter vägens fullbordande. För att i någon mån få utrönt, i vilken grad byggnadssättet inverkade på underhållskostnaderna, finna sakkunniga lämpligt, att vid vägarnas utförande försök göres med i lämpliga delar varierande byggnadssätt och arbetsmetoder. Det vore av största vikt, att underhållet noggrant kontrollerades av fullt kompetent person såväl under de första åren, då underhållet skulle helt ombesörjas av staten, som ock därefter.

Till bestridande av underhållet av dessa vägar, sedan vägdistriktet övertagit detsamma, hava sakkunniga ansett sig böra föreslå ett väsentligt högre statsbidrag än som nu utgår till övriga allmänna vägar. Hur underhållet skulle ombesörjas borde enligt sakkunnigas mening få avgöras av Kungl. Maj:ts befallningshavande, och erinra sakkunniga om den Kungl. Maj:ts befallningshavande enligt allmänna väglagen tillkommande rätt att medgiva lindring i underhållsskyldigheten.

Vad underhållet av *ödebygdsvägarna* i övrigt beträffar, borde bestämmelserna i allmänna väglagen med däri av sakkunniga föreslagna ändringar och tillägg lända till efterrättelse.

De *statsunderstödda utfartsvägar*, som ej förklarats skola efter iståndsättandet bliwa allmänna, och till vilkas underhåll statsbidrag således icke borde utgå, komme att falla under lagen om enskilda vägar på landet. Frågan om dessa vägars underhåll bleve alltså reglerad enligt stadgandena i nämnda lag.

Anläggningskostnader.

Sakkunniga hava beräknat brytningskostnaden för *ödebygdsvägarna*, oberäknat större broar, till omkring 3 kronor per meter även i händelse av förekomst av myr- och kärrmarker, berg, stenskravel och jäslera.

Sakkunniga framhålla emellertid, att det icke vore möjligt att utan närmare undersökning på marken ens tillnärmelsevis fixera totalpriset för en ödebygdsväg. Det vore nämligen åtskilliga faktorer, som inverkat på priset, alldeles oavsett nu rådande, av krig och kristid för- anledda exceptionella förhållanden. Sålunda kunde en väg, som fram- ginge över god moränmark, stundom utföras till det låga priset av 40 å 80 öre per meter och likväl vara av sådan beskaffenhet, att den kunde användas för automobiltrafik, under det att, om t. ex. bindjord eller grus erfordrades och på grund av lång eller eljest försvårad transport måste betalas med 8 å 10 kronor per kubikmeter, såsom stundom vore fallet, man självklart måste räkna med en flera gånger högre anläggningskostnad. Ett mera allmängiltigt uttalande i fråga om ödebygdsvägarnas anläggningskostnad kunde därför icke givas, utan måste man nöja sig med att bestämma, huru de skulle utföras, och sedan gällde det att för varje särskilt fall på bästa sätt, genom omsorgsfullt val av väglinje, medelst lämpliga arbetsmetoder och med god arbetsledning o. s. v., söka i görligaste mån nedbringa kost- naderna.

De *statsunderstödda utfartsvägarna* borde enligt sakkunnigas för- menande av olika skäl kunna åstadkommas åtskilligt billigare. Bryt- ningskostnaden kunde här i allmänhet hållas lägre på den grund, att i regel ett långsammare arbetstempo kunde hållas, på samma gång som vägarna i de allra flesta fall skulle utföras av den inom orten boende jordbrukande befolkningen själv, varförutom ofta ett enklare planläge kunde anses tillfredsställande. Även arbetsledningen torde bliva be- tydligt billigare för dessa vägar. Sakkunniga vilja dock framhålla, att den omständigheten, att en väg ej är allmän, icke i och för sig utgör någon garanti för att den också bör bli billigare än en ödebygdsväg; det för varje särskilt fall avgörande komme att bliva de på platsen givna naturliga förhållandena och de på vägen uppställda anspråken.

Beträffande anslagsfrågan framhålla sakkunniga till en början, att av den lämnade utredningen angående behovet av ödebygdsvägar och statsunderstödda utfartsvägar tydligt torde framgå, att befolkningen icke förmådde tillgodose detta behov utan kraftigt ekonomiskt under- stöd från statens sida.

Erforder-
liga anslag.

Sakkunniga hava härefter lämnat en redogörelse för de åtgärder till understödjande av den vägbyggnadsverksamhet, varom här är fråga, som hittills vidtagits av staten och de lokala myndigheterna m. fl., och torde i denna del få hänvisas till sakkunnigas betänkande (sid. 69—76).

Vad *ödebygdsvägarna* angår, må här blott nämnas, att den enda med statsanslag understödda väg av dylik art, som kommit till utförande, nämligen den ovan omnämnda vägen Tärna—Stensele, åtnjutit bidrag dels av nödhjälpsmedel och dels från skogsstaten för den 10,5 km. långa vägsträcka närmast den allmänna vägen vid Luspen. I övrigt torde kostnaderna för vägen hava bestritts uteslutande av nämnda statsbidrag och av väghållningsskyldigas bidrag.

Till *enskilda utfartsvägar* hava bidrag lämnats, framför allt från landstingen i Norrbottens och Västerbottens län.

Behovet av statsanslag.

Efter att hava framhållit önskvärdheten av att även kommuner och väghållningsdistrikt finge rätt att anslå medel till enskilda vägar samt framlagt förslag till lagändring i sådan riktning, anföra sakkunniga beträffande behovet av anslag för ifrågavarande ändamål huvudsakligen följande.

Om också de lokala myndigheterna visat en lofvärd önskan att bidraga till förbättrade kommunikationer i form av utfartsvägar, så förmådde de ändock på grund av sina begränsade resurser och de mångahanda olikartade behov, som av och genom dem måste tillgodoses, icke på långt när bispringa befolkningen i den utsträckning, som vore absolut nödvändig, om någon mera genomgripande hjälp för vägbyggandets befrämjande skulle kunna lämnas. Det vore en stats angelägenhet, att landet erhöle ett vägnät, som motsvarade befolkningens behov, och det vore då också ett statsintresse av den största betydelse att genom anslag och på annat sätt understödja vägbyggnadsverksamheten i landet, och detta i fråga icke blott om allmänna, utan även i många fall om enskilda vägar. Ävenledes vore det att vänta, att landsting, kommuner, väghållningsdistrikt och enskilda skulle genom stats understödjande verksamhet och de gynnsamma resultat, som densamma helt visst inom kort skulle kunna uppvisa, komma att i högre grad sporras till ökade ansträngningar och ekonomiska uppoffringar för denna riksviktiga angelägenhet.

Beträffande frågan om storleken av anslagen till vägar av nu ifrågavarande slag, *ödebygdsvägar* och statsunderstödda *utfartsvägar*, vore denna fråga till väsentlig del beroende av de kostnader, som vore förenade med anläggningen av dessa vägar. Men även en del andra faktorer inverkade på storleken av erforderliga anslag, dels i riktning att stegra desamma, dels återhållande.

En faktor av första slaget låge i den omständigheten att, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde, de till *ödebygdsvägar* anslagna medlen till en början måste användas för utförande av vissa större *utfartsvägar*, där egentligen en enklare väg inneburit den rätta lösningen, och där alltså ett dyrbarare byggnadssätt måste tillämpas, särskilt gällde detta *utfartsvägar* till järnvägsstationer.

Däremot verkade i motsatt riktning den omständigheten, att det på grund av den begränsade tillgången på arbetskrafter icke vore möjligt att konsumera huru stort anslag som helst, åtminstone så vida man ville undvika att allt för mycket driva upp arbetsprisen och därmed kostnaderna för vägarna.

Sakkunniga hava ansett sig böra för ifrågavarande ändamål beräkna ett årligt statsbidrag av tillhoppa 600,000 kronor, fördelat på tvänne anslag, det ena till ödebygdsvägar och det andra till statsunderstödda utfartsvägar, om respektive 400,000 och 200,000 kronor.

Härom anföra sakkunniga vidare:

»Då överdirektören Wijnbladh i sin framställning föreslagit allenast 250,000 kronor och såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som övriga i ärendet hörda myndigheter stannat vid nämnda belopp, kan det nu föreslagna beloppet synas stort, varför sakkunniga här vilja framhålla en del synpunkter, som torde förklara, varför det ursprungligen förordade anslaget måste anses alldeles otillräckligt.

Härvid är först och främst att märka, att det av överdirektören Wijnbladh föreslagna beloppet dels beräknades endast för den första av de nu avhandlade vägtyperna, nämligen ödebygdsvägarna, och dels avsåg allenast Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, men icke Västernorrlands län, samt dels slutligen endast gällde den allra första tiden. Den av sakkunniga företagna utredningen har emellertid visat, att det även inom sistnämnda län föreligger ett stort behov av sådana vägar, varom här är fråga, och sakkunniga hava därför ansett det vara varken rättvist eller billigt och ej heller med statens intresse förenligt att utsluta nämnda län från att komma i åtnjutande av anslag till dylika vägar.

Vidare skulle det föreslagna anslaget, 250,000 kronor per år, även om Väster-norrlands län icke medtagits, ej räcka till för anläggning av mer än 3 à 4 mil i vartdera av Norrbottens och Västerbottens samt hälften så mycket i Jämtlands län. Skall anslaget kunna, om ock i relativt ringa mån, verkligen lindra vägnöden i det nordliga Norrland och gagna befolkningen därstädes, fordras tydligtvis ett högre belopp.

Slutligen måste vederbörlig hänsyn tagas till den alltjämt fortgående stegringen av arbets- och materialpriser, en stegring, som kanske drabbat dessa nordliga bygder i ännu högre grad än övriga delar av landet och varom en del lämnade siffror och uppgifter lämna ett övertygande vittnesbörd.

På grund av vad sålunda anförts hava sakkunniga funnit erforderligt, att det årliga anslaget till ödebygdsvägarna höjes till minst 400,000 kronor.

Såsom förut nämnts, hava sakkunniga i sammanhang med uppdelningen av vägarna i ödebygdsvägar och statsunderstödda utfartsvägar funnit lämpligt, att även statsbidraget uppdelas i två däremot svarande anslag. Beträffande proportionen mellan dessa hava sakkunniga, med hänsyn till att *ödebygdsvägarna* dels äro avsedda att byggas med statsmedel med vissa mindre bidrag från vägdistriktet och dels på grund av olika, förut omnämnda förhållanden, komma att tarva något högre anläggningskostnad, ansett, att den övervägande delen av statsbidraget bör tillfalla nämnda vägar. De *statsunderstödda utfartsvägarna* åter, vilka dels äro enskilda, dels komma att draga lägre anläggningskostnader dels ock slutligen äro avsedda att såsom förutsättning för statsbidraget jämväl understödjas av lands-tinget, torde, åtminstone i början, kunna anses väl tillgodosedda med ett anslag à 200,000 kronor. Det är även att märka, att anslaget för dessa vägar, då statsbidraget till dem skulle utgå med i regel en fjärdedel till en tredjedel och allra högst hälften av kostnaden, är så att säga drygare än anslaget till ödebygdsvägarna, i det att mot ett visst anslagsbelopp svarar en ca 3 gånger så lång vägsträcka för de förra som för de senare.»

Anslagets
fördelning
mellan länen.

Sakkunniga hava enats om följande förslag till fördelning mellan länen av anslagen till ödebygdsvägar och statsunderstödda utfartsvägar:

	Väster- norrl. kr.	Jämt- lands kr.	Väster- bottens kr.	Norr- bottens kr.	Summa kr.
Ödebygdsvägar	25,000	75,000	150,000	150,000	400,000
Statsunderstödda utfartsvägar	30,000	50,000	60,000	60,000	200,000
Summa	55,000	125,000	210,000	210,000	600,000

Trots en så väsentlig höjning av anslagen i förhållande till det ursprungliga förslaget, fästa sakkunniga uppmärksamheten på, att det nu ifrågasatta anslagsbeloppet, 600,000 kronor, torde vara att betrakta som endast ett första steg för att avhjälpa den allra värsta vägnöden till dess man hunnit närmare utröna, huru mycket anslaget under kommande år kan behöva höjas. När ansökningar om bidrag från de båda nu avhandlade anslagen hunnit inkomma och äldre arbetsplaner för vanliga och enklare vägar hunnit omarbetas, skulle det utan tvivel visa sig, att det nu föreslagna beloppet icke på långt när räckte till, utan måste successivt höjas.

I detta sammanhang påpekas, att en viss besparing i anslaget till vanliga och enklare vägar med säkerhet borde kunna påräknas däri- genom, att man tvivelsutan i ett flertal fall kunde för att få vägnöden avhjälpt i de trakter, varom här vore fråga, åtnöjas med de nu föreslagna, enkla och billiga vägtyperna i stället för de hittills brukliga mera kostsamma.

Bidrag från
landstingen.

Enligt vad sakkunniga meddelat, utgå för närvarande i de två nordligaste länen anslag från av landstingen och i Norrbottens län även från de av Kungl. Maj:ts befallningshavande ur nödhjälpsfonden beviljade medel till utfartsvägar. För ett fortsatt utnyttjande av sådana medel och för att framkalla offervillighet för ifrågavarande ändamål från det allmännas sida även inom länen, finna sakkunniga synnerligen lämpligt och påkallat, att staten som villkor för bidrag till enskilda utfartsvägar uppställer den fordran, att landstinget i respektive län beviljar ett tillskott till det för länet för ändamålet utgående statsanslaget, uppgående till minst 15 % av detsamma.

Beträffande sättet för anslagens fördelning mellan de olika vägföretagen anföra sakkunniga:

Anslagens
fördelning
mellan
företagen.

»Anslagens fördelning mellan de olika företagen synes i fråga om ödebygdsvägarna böra bestämmas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i enlighet med de villkor och bestämmelser, som för dessa vägar kunna bliva utfärdade, samt med skyldighet för styrelsen, att då anslag begäres till mer än nio tiondelar av den beräknade kostnaden, underställa ansökningen Kungl. Maj:ts prövning och godkännande.

Vid de statsunderstödda utfartsvägarna bör Kungl. Maj:ts befallningshavande fördela anslaget med ledning av upprättad periodisk byggnadsplan för länets vägar. Dessa bidrag böra företrädesvis utgå till intressenter, som själva vilja bygga sin väg, och bör på ovan nämnt sätt begränsas uppåt, men icke nedåt.

Som villkor för stats- och landstingsbidrags erhållande för utfartsvägar bör stadgas,

att laga kraftvunnen förrättning å stället eller i dombok intagen överenskommelse mellan sakägarna skett i enlighet med föreskrifterna i lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet angående vägens iståndsättande och framtida underhåll såväl sommar- som vintertid,

att av Kungl. Maj:ts befallningshavande godkänd plan för företaget upprättats,

att vederbörande ortsmyndigheter och tjänstemän yttrat sig rörande vägens nytta samt dess behov av understöd från allmänna medel

samt, såvida icke vägen förklaras för allmän, dessutom

att tillsyningsman för vägens underhåll förordnas enligt 30 § nyssnämnda lag, och

att intressenterna förbinda sig att ej avstänga vägen för allmän trafik, dock med undantag för trafik med lastautomobil.

Rörande arbetets utförande och anslagets åtnjutande upprättar Kungl. Maj:ts befallningshavande kontrakt med intressenterna.

Då stats- och landstingsbidrag till utfartsvägar utgå endast till anläggning, men ej till underhåll, torde det icke behöva befaras, att vägen genom slarv eller försummelse utföres så bristfälligt, att den efter fullbordandet ej kan hållas i trafikabelt skick. Underhållsskyldigheten blir för övrigt ordnad därigenom, att respektive väg varit föremål för laga förrättning eller överenskommelse på sätt nyss nämnts.

Förutom det pekuniära understöd i form av anslag, som föreslagits att utgå till ödebygds- och utfartsvägarna, skulle staten, på sätt ovan nämnts, även bidraga genom tillhandahållande av erforderlig, kronan tillhörig mark och viss materiel av på platsen förekommande slag.»

Slutligen anföra sakkunniga i fråga om ödebygdsvägarnas underhåll följande:

Statsbidrag
för ödebygds-
vägarnas
underhåll.

»För att ödebygdsvägarna skola komma till avsett gagn utan att befolkningens ekonomi äventyras genom ett alltför betungande vägunderhåll, är det nödvändigt, att staten bidrager till underhållet av dessa vägar i långt större utsträckning än vad nu är fallet med övriga allmänna vägar. På grund av vägdistriktens ringa ekonomiska bärkraft skulle eljest dessa vägar, som på grund

av sitt enklare byggnadssätt givetvis äro mera känsliga för de faktorer, som ogynnsamt inverka på vägens bestånd, snart förfalla. Att dessa ödebygdsvägar omsorgsfullt underhållas är ett statsintresse, ofta direkt, såsom då vägarna äro till omedelbart gagn för statens domäner eller äro av betydelse för rikets försvar, men alltid indirekt genom den betydelse de äga för kommunikationen samt för kultur och civilisation.

Då det gäller att bestämma, huru stort bidrag staten skall lämna, bör vederbörlig hänsyn tagas till bland annat kostnaderna för underhållet, vägdistriktens ekonomiska bärkraft samt i vad mån bidrag kan erhållas från landsting eller andra.

Vägdistriktens ekonomiska bärkraft är uppenbarligen av stor betydelse, icke allenast för frågan om underhållet och anslaget till detta, utan även för frågan om en viss ödebygdsväg över huvud skall komma till stånd. Det är därför av stor vikt, att Kungl. Maj:ts befallningshavande följer utvecklingen av distriktens ekonomi, så att Kungl. Maj:ts befallningshavande erhåller erforderlig möjlighet att bedöma, huru stort anslag till vägunderhållet, som bör utgå i varje fall. För en väg, som, på grund av lämpligt läge och goda utvecklingsmöjligheter för de trakter den genomlöper, synes komma att leda till ett stort ekonomiskt uppsving för ortens befolkning, bör distriktet sålunda kunna nöja sig med ett mindre anslag, än om nämnda förutsättning saknas. Å andra sidan kunde det lätteligen inträffa, att en i och för sig välbehörlig väg icke alls skulle komma till stånd, om vägdistriktet icke kunde säkert påräkna ett relativt betydande bidrag av statsmedel till underhållet. Därför borde vägdistriktet vid behov kunna, redan innan vägen komme till utförande, erhålla upplysning om huru stort anslag i förhållande till underhållskostnaden som kan förväntas. I regel torde kostnaderna för underhållet bliva något så när proportionella mot anläggningskostnaderna.

I det föregående har talats om landstingens bidrag till vägväsendet inom länet och föreslagits en för de flesta landsting nog så betungande skyldighet att bidraga till åstadkommande av de statsunderstödda utfartsvägarna. Då landstingsmedlen sålunda redan äro eller föreslås bliva hårt anlitade för vägbyggnadsändamål, torde något bidrag till underhållskostnaderna för vare sig ödebygdsvägar eller utfartsvägar icke böra utgå av dessa medel. För övrigt torde en del intressenter komma att i vissa fall bidraga till underhållskostnaderna.

Sådana förhållandena i allmänhet äro, torde dock ett kraftigt tillskott från statens sida vara erforderligt, och sakkunniga hava därför ansett sig böra föreslå, att statens bidrag till underhållet efter det att resp. väg övertagits av vägdistriktet må, efter av Kungl. Maj:ts befallningshavande för varje särskilt fall företagen prövning, utgå med högst tre tiondelar utöver det nu utgående bidraget till underhållet av allmänna vägar eller tillhoppa högst sex tiondelar av sammanlagda kostnaderna för underhållet. Därest Kungl. Maj:ts befallningshavande i särskilda fall skulle finna nödvändigt, att ett ännu högre statsbidrag utginge, torde frågan härom böra avgöras av Kungl. Maj:t.

Det anslagsbehov, som framdeles skulle komma att uppstå genom den nu föreslagna höjningen av statens bidrag till underhållet av de definitivt fullbordade ödebygdsvägarna, kommer givetvis att påkalla antingen en ökning av det nu utgående anslaget till vägunderhållet eller ett nytt, särskilt för ödebygdsvägarna avsett anslag. Då emellertid denna fråga först om flera år kan förväntas bliva aktuell, erfordras för det närvarande intet särskilt anslag för detta ändamål.»

På grund av vad sålunda blivit anfört hemställa sakkunniga om framställning till innevarande års riksdag om anvisande å extra stat för år 1919 av *dels* ett belopp å 400,000 kronor att utgå såsom bidrag till anläggning av s. k. ödebygdsvägar inom Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län samt *dels* ett belopp å 200,000 kronor såsom understöd för anläggning av utfartsvägar inom nämnda län.

Sakkunni-
gas hem-
ställan.

Det är allmänt känt, att bristen på vägar i övre Norrland är utomordentligt stor. Detta bestyrkes även av ett utav sakkunniga lämnat grafiskt sammandrag av uppgifter rörande i de fyra norra länen befintliga och för den närmaste framtiden erforderliga nya allmänna vägar. Enligt detta sammandrag uppgår längden av såsom behövligen ansedda vägar till i medeltal 70 % av befintliga vägar samt till i runt tal icke mindre än 8,600 kilometer.

Departement-
chefen.

De svårigheter, som befolkningen på grund av nu berörda förhållanden har att bekämpa, torde ligga i öppen dag och belysas jämväl ingående i sakkunnigas betänkande.

I Kungl. Maj:ts proposition, nr 142, till 1916 års riksdag angående statsbanebyggnader i Norrland återfinnes en del uppgifter rörande folk-mängd och näringar i de två län, som främst beröras av ett fortsatt inlandsbanebygge, nämligen Västerbottens och Norrbottens län, vilka uppgifter äro av intresse jämväl för nu förevarande spörsmål och var-till hänvisas (propositionen sid. 5—6). I propositionen framhålles även den stora betydelsen av kommunikationernas utveckling, särskilt genom inlandsbanan, för jordbruk, skogshantering, trävaruindustri, vattenfallens utnyttjande m. m. i det nordligaste Norrland. Denna betydelse torde än ytterligare komma att ökas genom de föreslagna tvärbanorna, särskilt banan Hällnäs—Stensele, till stambanan genom övre Norrland.

För att inlandsbanan och dess tvärbanor skola komma även de orter tillgodo, som ligga mera avlägset från själva järnvägslinjerna, och för att å andra sidan järnvägens trafikmöjligheter skola kunna på bästa sätt utnyttjas, fordras oundgängligen väggommunikationer mellan järnvägen och omgivande bygder. På sätt av överdirektören Wijnbladh framhållits, är det emellertid endast i ådalarna efter de allra största vattendragen i Norrbottens och Västerbottens län, som för närvarande allmän väg finnes till eller i närheten av de trakter i ådalarna, som direkt beröras av inlandsbanan, och äro kommunikationslederna i övriga ådalar inom dessa vidsträckta områden därför under sommaren inskränkta till stigar och roddleder.

De anslag, som för närvarande stå till förfogande, äro icke på långt när tillräckliga att fylla det alltjämt stegrade behovet av stats-

understöd för utförande av vägbyggnader. Detta förhållande medför för befolkningen i övre Norrlands fjälltrakter och glest befolkade skogsområden en fara av allvarsammaste slag. Såsom sakkunniga framhållit, är det nämligen för befolkningen i dessa trakter ett trängande och oavvisligt behov att erhålla å barmark framkomliga, enkla vägförbindelser, ett behov, som icke inom överskådlig tid kan väntas bliva tillgodosett genom väganläggningar enligt de för vanliga eller enklare vägar gällande bestämmelser.

Det är emellertid icke endast inom övre Norrlands egentliga ödebygder, vägbehovet är trängande. Bristen på utfartsvägar gör sig starkt gällande även inom mera befolkade och odlade trakter. Ett stort antal byar sakna sålunda alldeles eller hava allenast bristfälliga vägförbindelser med de fåtaliga allmänna vägarna. På grund av befolkningens svaga ekonomiska ställning kan någon avsevärd förbättring häri icke förväntas utan att ett ingripande från det allmännas sida sker. Landstingen i de norrländska länen, särskilt i Norrbottens och Västerbottens län, hava jämväl visat sig beakta dessa synpunkter genom anvisande av medel för åstadkommande av enklare utfartsvägar inom länen. De anslag, som för nämnda ändamål beviljats eller skäligen kunna förväntas bliva av landstingen anvisade, äro emellertid icke tillräckliga för avhjälpande i väsentligare mån av bristen på dylika vägar.

I detta sammanhang torde förtjäna framhållas, att kommunikationerna i övre Norrland i än högre grad, än vad i allmänhet i övriga delar av landet är fallet, äro beroende av de enskilda vägnäten. Då statsbidrag på grund av väganlagens otillräcklighet icke inom skäligh tid kunnat förväntas, har befolkningen i åtskilliga fall måst tillgripa utvägen att enligt lagen om enskilda vägar på landet indela även sådana vägar till iståndsättande och framtida underhåll, vilkas betydelse egentligen motiverat deras byggande såsom allmänna vägar. Sålunda har inträffat, att vägar av flera mils längd, sammanbindande flera socknar, indelats enligt nämnda lag.

I likhet med sakkunniga är jag övertygad om, att, därest någon mera betydande förbättring i förevarande avseende skall vinnas, staten måste ej allenast åtaga sig anläggandet av så kallade ödebygdsvägar, vilka torde böra hänföras till de allmänna vägarna, utan även, ehuru i mindre omfattning och under särskilt betryggande villkor, bevilja bidrag till enskilda utfartsvägar, där sådana för befolkningen äro av synnerlig betydelse men utan dylikt bidrag icke skulle kunna komma till stånd.

I främsta rummet är det inom Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län och särskilt nämnda läns lappmarker, som behov av vägar

av nu ifrågavarande slag föreligger. Men även inom Västernorrlands län äro förhållandena i vissa delar av länet i viss mån likartade.

I skrivelse den 17 januari 1918, vilken i det följande i annat sammanhang kommer att vidare beröras, har Kungl. Maj:ts befallningshavande i sistnämnda län framhållit, att i länet otvivelaktigt ett stort behov föreläge av sådana vägar, vilka, ehuru åtminstone för närvarande icke av sådan vikt för den allmänna samfärdseln, att vederbörande väghållningsdistrikt kunde förpliktas till deras utförande, eljest kunde anses vara av andra hänsyn eftersträfvansvärda såsom tillfartsvägar till eller inom det allmänna vägnätet. Icke mindre än ett femtiotal vägar av denna karaktär hade vid av Kungl. Maj:ts befallningshavande föranstaltad undersökning upptagits såsom av behovet påkallade eller synnerligen önskvärda. Av dessa vore det övertvägande antalet beläget inom de vidsträckta och jämförelsevis glest bebyggda skogssocknarna Anundsjö, Björna, Fjällsjö, Bodum och Junsele. Men även inom andra socknar, såsom Nätra, Ådalsliden, Resele, Helgum och Gideå, föreläge enligt uppgift behov av dylika vägar. Såsom behövliga vägar hade jämväl upptagits nu såsom gångstigar och delvis som skogsvägar befintliga vägar inom Indalslidens och Ljustorps socknar, där ansenliga skogsmarker förefunnes, vilka dock icke kunde utnyttjas av brist på kommunikationsmedel. Anläggandet av dylika vägar skulle enligt Kungl. Maj:ts befallningshavandes övertygelse på verksamt sätt bidra till åstadkommande av odlad bygd inom vidsträckta trakter av länet, där en nu förefintlig gles befolkning utan kommunikationsmöjligheter eller i bästa fall med dåliga sådana lede under ogynnsamma villkor, som motverkade dessa traktors bebyggande och även kunde i sin mån bidra till en eventuell avfolkning. Kungl. Maj:ts befallningshavande tillstyrker därför, att anläggandet av dylika vägar, vilka måste anses vara av enskild natur, i erforderlig utsträckning understödes av statsmedel. Kostnaden för dessa vägar, för vilka förutsattes en vägbredd av 3,6 à 3 meter, har av Kungl. Maj:ts befallningshavande beräknats till 2,000,000 kronor med en anläggningskostnad av i medeltal 3 kronor per meter.

På grund av den föreliggande utredningen anser jag mig kunna förorda, att jämväl detta län, ehuru i mindre omfattning än de nordligaste länen, kommer i åtnjutande av de anslag, som kunna komma att varda för ifrågavarande ändamål beviljade.

Beträffande till en början *ödebygdsvägarna*, så framgår av utredningen, att tanken på att tillgodose vägbehovet i övre Norrland genom dylika vägar icke är ny. Vid föredragning den 14 januari 1913 av frågan om anslag till enklare vägar i de tre nordligaste länen, fram-

höll jag — under erinran, att riksdagen tidigare under flera år beviljat medel till ödebygdsvägar i Lappland — att orsaken till att Kungl. Maj:t vid 1912 års riksdag icke framlagt förslag om fortsatt anslag till dylika vägar allenast varit den, att, i anslutning till tidigare yttrande av riksdagen, det syntes önskvärt att hava någon säker grund att bygga på rörande lämpligheten av den vägtyp, som lagts till grund för den då under anläggning varande ödebygdsvägen från Stensele till Tärna, innan man ginge vidare i byggandet av ödebygdsvägar. Samtidigt som jag förordade anslag till enklare vägar av något kraftigare typ än den, till vilken de av riksdagen under de närmaste åren därförut meddelade anslagen till ödebygdsvägar i lappmarken hänförde sig, uttalade jag emellertid, att hinder därav ej borde möta att för fullbordande av påbörjade ödebygdsvägar eller för en eller annan ny sådan anvisa medel från det då ifrågasatta anslaget.

Emellertid har det visat sig, att de enklare vägar, vartill anslag först anvisades av 1913 års riksdag, icke i allo uppfyllt de ändamål, som med dem avsetts. Typen av enklare vägar har kommit att föga skilja sig från bygdevägstypen och blivit kostsammare än som ursprungligen tänkts. Dessa vägar fylla i övre Norrland i stor utsträckning det ändamål, som i andra orter tillgodoses medels landsvägar eller bygdevägar. För avlägsna glest bebodda trakter, framför allt i fjällbygder, hava de icke kunnat komma till någon egentlig användning. I dessa trakter framför allt måste en ännu enklare vägtyp sökas, om över huvud taget de mest trängande vägkommunikationerna skola inom överskådlig framtid komma till stånd. En återgång till ödebygdsvägstypen måste därför vara högeligen påkallad. I viss mån kan också en dylik typ anses vara redan prövad. I sistnämnda hänseende kan erinras om ödebygdsvägen Tärna—Stensele. Denna väg var ursprungligen avsedd att på barmark endast möjliggöra klövjning och kreaturstransporter samt varuforsling med släpstötting, men uppdrogs åt Kungl. Maj:ts befallningshavande att bestämma, huruvida någon del av vägen skulle utföras på sådant sätt, att den även kunde användas för hjuldon. Kungl. Maj:ts befallningshavande upptog sedan i kontrakten med socknarna denna senare bestämmelse för hela vägsträckan med den påföljd, att statsanslaget blev otillräckligt och företaget synnerligen betungande för befolkningen. Vissa anmärkningar hava jämväl framställts mot vägens beskaffenhet, och har det redan visat sig nödigt att delvis förstärka och förbättra densamma, för vilket ändamål anslag beviljats från anslaget till enklare vägar. Vägen har emellertid visat sig vara till stor nytta redan i det skick den befinner sig, och har genom densamma vikten och fördelen för dessa bygder av vägförbindelser av förevarande typ klart framträtt. I besiktningshandlingarna förekommer

det uttalandet, att arbetets beskaffenhet i förhållande till de synnerligen måttliga kostnaderna är tillfredsställande, men också att resultatet med en mer kompetent ledning kunnat bliva ännu bättre.

Då nu ifrågasättes att upptaga frågan om anslag till ödebygdsvägar, böra erfarenheterna från sistberörda vägbyggnad tillgodogöras. Sakkunnigas förslag till ödebygdsvägar är också vida mera utarbetat och preciserat än när anslag förut meddelats till vägar av ödebygdstyp.

De nu ifrågasatta ödebygdsvägarna skulle företrädesvis komma till utförande i de folkfattigaste delarna av Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, särskilt i lappmarkerna, men även i de glesast bebyggda delarna av Västernorrlands län. Då dessa trakter i allmänhet äro bebodda av en ekonomiskt föga bärkraftig befolkning, som icke har förmåga att i någon avsevärdare mån bidra till de nödiga vägförbindelsernas anordnande, synes det påkallat, att staten ikläder sig det väsentligaste av kostnaden för vägarnas utförande. I vissa fall torde dock vara befogat, att intressenterna förpliktas att med visst bestämt belopp bidra till väganläggningen. Att pröva, när så bör ske, samt att bestämma bidragsbeloppets storlek torde böra ankomma på Kungl. Maj:ts befallningshavande. I regel synes väghållningsdistriktets bidrag icke böra överstiga en sjättedel av den beräknade kostnaden. I en del fall torde dock distriktets ekonomiska bärkraft motivera större bidragsskyldighet. Erforderlig mark samt byggnadsämnen torde alltid böra ställas till vägföretagets fria disposition, dock med undantag av tomt och åker samt grövre virke. Staten tillhörig mark bör givetvis alltid ställas till förfogande.

Mot sakkunnigas förslag, i vad det avser de tekniska fordringarna på ifrågavarande vägar, har jag i huvudsak intet att erinra. Med tillgodoseende av dessa fordringar skulle anläggningskostnaderna, oavsett större broar, enligt sakkunnigas beräkning uppgå till i medeltal 3 kronor för meter, därvid jämväl hänsyn tagits till kostnaden för större trummor samt förekomsten av myr- och kärrmarker, jäslera, berg och dylikt. Emellertid läser det, såsom sakkunniga jämväl framhållit, icke vara möjligt att utan närmare undersökning för varje särskilt fall exakt beräkna kostnaderna. För att i möjligaste mån nedbringa dessa synes det nödvändigt, att fordringarna på vägarnas beskaffenhet sättas så lågt, som utan äventyrande av deras ändamål är möjligt.

Beträffande uppdelningen mellan Kungl. Maj:ts befallningshavande, å ena, samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, å andra sidan, av bestyret med vägarnas planläggning och utförande hava i vissa förut angivna avseenden skiljaktiga meningar gjort sig gällande. Denna fråga torde för närvarande icke kräva avgörande, men jag delar sakkunnigas mening, att det *i regel* icke kan vara påkallat, att undersökning och förslag till

ödebygdsvägars anläggande anförtros åt tjänstemän inom väg- och vattenbyggnadskåren, utan att vägarnas planläggning bör uppdragas åt lämplig schaktmästare. Undantagsvis kan det dock vara motiverat att för visst vägföretags planläggning anlita någon av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän (t. ex. då i ödebygdsvägen ingår större brobyggnad).

Ödebygdsvägarnas utförande synes böra ske genom statens försorg och på sätt sakkunniga ifrågasatt. Jag delar vidare sakkunnigas och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning, att ödebygdsvägarna, vilka skola avsynas av vederbörande distriktstjänstemän, böra med anlitan av statsanslaget för dessa vägar underhållas, intill dess vägbanan vunnit erforderlig stadga, vilket beräknats i allmänhet inträffa efter fem år från vägens fullbordande. Därefter skulle vägarna överföras till underhåll genom vägdistriktets försorg.

Sakkunniga hava såsom önskemål framhållit att få till stånd en för varje län upprättad plan för något antal år framåt, exempelvis 5 eller 10 år, utvisande, i vilken ordning ifrågakomna vägföretag borde komma till utförande, och skulle i denna plan jämväl upptagas såväl ödebygdsvägar som ock statsunderstödda utfartsvägar. Innan sådana planer blivit upprättade, vilket måste taga åtskillig tid, möta vissa svårigheter att noggrant bedöma anslagsbehovet för ifrågavarande ändamål. Då det emellertid är av största betydelse att med det snaraste kunna påbörja arbetet å ödebygdsvägarna, har jag med stöd av den föreliggande utredningen icke ansett mig kunna föreslå någon nedsättning i det av sakkunniga för ödebygdsvägarna föreslagna anslagsbeloppet, eller 400,000 kronor.

De *statsunderstödda utfartsvägarna* äro avsedda för trakter, där det i ett stort antal fall icke direkt saknas vägar, men där vägarnas usla beskaffenhet är ett mycket svårt hinder för deras trafikerande. Dessa vägar torde därför huvudsakligen komma till utförande från sådana byar eller större gårdar i kust- och skogslanden, som ligga mera avlägset från det allmänna vägnätet. På sätt av sakkunniga framhållits, läser det emellertid komma att inträffa fall, då tvekan uppstår, huruvida ett vägföretag bör utföras såsom ödebygdsväg eller statsunderstödd utfartsväg.

Det torde vara uppenbart, att staten icke kan åtaga sig tungan för ifrågavarande vägars tillkomst i samma grad som beträffande ödebygdsvägarna. Statens ingripande i fråga om utfartsvägarna är närmast avsett att vara en hjälp och en sporre för den enskilda företagsamheten. Att avgöra i vad mån ett planerat vägföretag av ifrågavarande slag är förtjänt av dylikt bistånd från statens sida, torde lämpligen böra uppdragas åt Kungl. Maj:ts befallningshavande. Genom det

föreslagna villkoret för statsbidrags utgående, att även bidrag från av landstingen anslagna medel erhålles, torde vinnas en ytterligare garanti för att statens bidrag kommer på sin rätta plats.

Statens bidrag skulle enligt sakkunnigas förslag utgå med högst en fjärdedel till en tredjedel av de beräknade anläggningskostnaderna, dock skulle, då särskilda förhållanden sådant påkallade, Kungl. Maj:ts befallningshavande kunna medgiva ett högre bidrag intill hälften av de beräknade kostnaderna. Landstingets bidrag för det ändamål, som med anslaget avses, anse sakkunniga böra uppgå till minst femton procent av det anslag, som tilldelats länet.

Vad sålunda föreslagits finner jag mig kunna biträda. Ej heller har jag funnit anledning till erinran mot sakkunnigas förslag i fråga om de statsunderstödda utfartsvägarnas planläggning, utförande och övervakande. De föreslagna villkoren för tillgodonjutande av bidrag för ifrågavarande ändamål synas jämväl i huvudsak kunna läggas till grund för författning i ämnet. Jag vill i detta sammanhang framhålla, att förslaget om statsanslag till enskilda utfartsvägar bör hava karaktären av ett försök och således icke får innebära ett ståndpunktstagande till spörsmålet, huruvida bidrag i andra landsdelar till enskilda vägar kan ifrågakomma. De alldeles speciella förhållandena i övre Norrland synas motivera det försök, som i detta hänseende nu ifrågasättes. Men största varsamhet bör i detta hänseende iakttagas. Jag anser därför, att det av de sakkunniga föreslagna anslagsbeloppet för år 1919 bör nedsättas till 100,000 kronor, och förutsätter, att så noggrann redogörelse lämnas riksdagen för detta anslags användande, att riksdagen blir i tillfälle att vid förnyade anslagskrav för detta ändamål bedöma, om och i vad omfattning anslag för förevarande ändamål bör även för ett kommande år anvisas.

Vid uppgörande av förslag om *fördelning av anslagen mellan de olika länen* hava sakkunniga främst tagit hänsyn till trafikbehovet och först i andra rummet till länens areal. Med denna utgångspunkt hava sakkunniga kommit till det resultat, att Norrbottens och Västerbottens län böra erhålla större delen av de båda anslagen och att ödebygdsvägarna företrädesvis böra komma till utförande i de nordligare länen, under det de statsunderstödda utfartsvägarna skulle fördelas mera jämnt mellan länen.

Sakkunniga hava dock ansett, att Västernorrlands och Jämtlands län icke borde tilldelas allt för små anslag. Såsom motiv härför framhålles, att Västernorrland genomskäres av den beslutade järnvägsanläggningen Forsmo—Hoting, i samband varmed ett stort behov av vägar komme att göra sig gällande, och att detta län hade en på vissa håll starkt sammanträngd befolkning, som lede av dålig livsmedelstill-

försel på grund av brist på kommunikationer. Jämtlands län åter saknade kustland med ty åtföljande möjligheter till transporter sjöledes.

De av sakkunniga sålunda framförda synpunkterna finner jag beaktansvärda. Jag vill därför, med biträdande av förslaget i denna del, uttala, att av det ifrågasatta anslaget för år 1919 till ödebygdsvägar Västernorrlands län synes böra tilldelas 25,000 kronor, Jämtlands län 75,000 kronor samt Västerbottens och Norrbottens län vardera 150,000 kronor. Med tillämpning av förut angivna grunder skulle det anslag till understödjande av enskilda utfartsvägar, som jag förut förordat och upptagit till 100,000 kronor, fördelas med 15,000 kronor på Västernorrlands län, 25,000 kronor på Jämtlands län samt 30,000 kronor på vardera av Västerbottens och Norrbottens län.

Fördelningen av anslagen mellan de olika arbetsföretagen synes lämpligen beträffande ödebygdsvägarna böra ske av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i enlighet med de villkor och bestämmelser, som kunna komma att för dessa vägar utfärdas, dock med skyldighet för styrelsen att, därest anslag begäres till mer än nio tiondelar av den beräknade anläggningskostnaden, underställa frågan Kungl. Maj:ts prövning.

Beträffande utfartsvägarna torde det böra ankomma på Kungl. Maj:ts befallningshavande att fördela anslaget mellan vägföretagen.

Därest, på sätt jag förordat, ödebygdsvägarna hänföras till allmänna vägar, torde genomförandet av det föreliggande förslaget göra vissa ändringar i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet påkallade, och hava sakkunniga jämväl framlagt förslag i sådant syfte. Sakkunniga hava därvid bland annat ansett sig böra hemställa om sådan ändring i lagen, att väsentligt högre statsbidrag må kunna utgå för ödebygdsvägarnas underhåll, sedan de övertagits av vederbörande vägdistrikt, än som nu utgå till övriga allmänna vägar. På grund av den långt framskridna tiden har det icke varit möjligt att nu framlägga förslag i berörda avseende. Härmed torde också utan olägenhet kunna anstå till nästa års riksdag. Fastställandet av arbetsplaner och anslagens fördelning synes nämligen i enlighet med av mig förordade grunder kunna ske oberoende av de ifrågasatta lagändringarna, och torde det knappast kunna förväntas, att något arbetsföretag av ifrågavarande slag hinner påbörjas, än mindre fullbordas, innan de erforderliga lagändringsförslagen blivit föremål för statsmakternas prövning.

Vad slutligen angår sakkunnigas förslag om ändring i lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet i syfte att bereda möjlighet för kommun eller väghållningsdistrikt att lämna bidrag till byggande av enskild väg eller bro, vill jag erinra, att herr Molin vid årets riksdag väckt motion om lagändring i liknande syfte. Denna motion

föranledde emellertid ingen åtgärd från riksdagens sida. Det synes därför icke föreligga anledning att för närvarande upptaga denna fråga till vidare behandling. . .

II. Enklare vägar.

Riksdagen har årligen å extra stat från och med år 1914 anvisat ett anslag av 500,000 kronor till anläggande av enklare vägar i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län. Villkor och bestämmelser för erhållande av bidrag från ifrågavarande anslag finnas upptagna i kungörelserna den 14 november 1913 och den 29 oktober 1915.

Upprepade framställningar hava emellertid gjorts dels om ökning av anslaget till de nu nämnda länen dels ock därom, att även andra län, framförallt Västernorrlands län, måtte få komma i åtnjutande av statsbidrag till utförande av vägar av s. k. enklare typ.

Vad först beträffar frågan om anslagets ökning har Norrbottens läns vägförenings arbetsutskott den 9 november 1917 hemställt, att det nu utgående anslaget till enklare vägar i länet måtte höjas så, att Norrbottens län kunde tilldelas omkring 400,000 kronor av nämnda anslag.

Anslagets
ökning.

Norrbottens
läns vägföre-
nings arbets-
utskott.

Efter att till stöd för denna framställning hava åberopat dels de avsevärt förhöjda arbets- och materialpriserna och dels det trängande behovet av vägförbindelser, bemöter utskottet den nära till hands liggande invändningen, att vägarbeten icke skulle i nämnvärd omfattning kunna hållas i gång på grund av att befolkningen vore sysselsatt med kristidsarbeten. Detta vore ej fallet, ty i de väglösa trakterna, ofta tiotals mil från järnväg, vore befolkningen vanligen i saknad av möjlighet att deltaga i dylika arbeten, sådana som anskaffningar av bränsle m. m. Arbetsutskottet framhåller därefter betydelsen av vägar, när det gäller att skaffa fram livsförnödenheter, och såsom exempel anföres, att det finnes byar på över 200 personer, som ännu saknade sommartiden framkomlig väg och därför icke kunde försälja någonting av vad de frambringade under sommaren. Det vore då ej heller att förvåna sig över, om böndernas söner droges till industrien och lantbruket därigenom berövades sin arbetskraft.

Med överlämnande av arbetsutskottets berörda framställning framhåller Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län i skrivelse den 28 november 1917, att den begärda förhöjningen icke vore större, än att den motsvarade den under kristiden inträdda fördyringen, vadan ett bifall till framställningen endast innebure, att byggande av enklare vägar kunde fortgå enligt den för länet utarbetade planen för vägnätets utveckling, och tillstyrkte Kungl. Maj:ts befallningshavande för den skull framställningen i fråga.

Kungl. Maj:ts
befallnings-
havande i
Norrbottens
län.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I den 11 december 1917 avgivet yttrande anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen huvudsakligen följande.

Det vore ett känt faktum, att alla kostnader undan för undan stegrats, och detta även under hösten 1917, så att de i december 1917 kunde beräknas uppgå till 70 à 90 % utöver de, som gällde år 1914, samt till 50 à 70 % utöver de, som gällde vid slutet av 1915 och början av 1916. Då kostnadsförslagen för de enklare vägar, som hittills erhållit anslag, i genomsnitt vore beräknade efter de priser, som rädde vid sistnämnda tid, påkallades för bevarande av anslagets effektivitet en höjning av 50 à 70 %. Erfarenheten under det gångna året hade dock visat, att ett flertal vägarbeten i översta Norrland avsaktat eller icke igångsatts på grund av de höga arbetskostnaderna och den knappa tillgången på arbetare, vilket åter verkade reducerande på anslagsbehovet.

På grund av anförda förhållanden hade styrelsen därför tills vidare ställt sig i viss mån avvaktande i fråga om höjningen av anslaget till enklare vägar. Dock ville styrelsen ingalunda motsätta sig en sådan höjning, utan funne den tvärtom fördelaktig, varför styrelsen också ansåge sig kunna tillstyrka densamma. Emellertid borde en dylik höjning avse icke blott Norrbottens, utan även Västerbottens och Jämtlands län, samt till en början lämpligen begränsas till 50 %, varför styrelsen hemställde, att anslaget till enklare vägar för år 1919 måtte, därest det höjdes, utgå med inalles 750,000 kronor för nämnda tre län.

Vidare hava Kungl. Maj:ts befallningshavande i Västerbottens och Jämtlands län avgivit yttrande över ifrågavarande framställning från Norrbottens läns vägförenings arbetsutskott.

Kungl. Maj:ts befallningshavande i Västerbottens län.

Kungl. Maj:ts befallningshavande i Västerbottens län yttrar huvudsakligen följande:

De nu utgående anslagen till vanliga och enklare vägar vore alltjämt alldeles otillräckliga. Förteckningar, som av Kungl. Maj:ts befallningshavande uppgjorts över vägärenden, vilka under senare åren handlagts hos länsstyrelsen, utvisade, att sammanlagda kostnadssumman för vägar av enklare typ, om vilkas utförande beslut redan fattats, men till vilka statsanslag ännu ej kunnat beredas, uppginge till 250,000 kronor. Den beräknade kostnadssumman för sådana vägar — såväl vanliga som enklare — beträffande vilka plan med kostnadsförslag upprättats, men vilkas byggande ännu ej beslutats, torde approximativt kunna beräknas till minst 4,000,000 kronor, vartill komme ett flertal ansökningar om statsbidrag till vägbyggnader, om vilkas undersökning beslut ännu ej fattats. En del av nyss angivna kostnader torde i verkligheten vara avsevärt för låga, beroende därpå, att kostnadsförslagen upprättats för flera år sedan och således icke vore grundade på nu gällande arbets- och materialpris. Dessa hade under senare åren stigit högst avsevärt, vilket medfört, att vägbyggnadsarbetena inom länet så gott som avstannat. Då emellertid kostnaderna icke kunde beräknas komma att under den närmare framtiden väsentligt nedgå, men angelägenheten av att om möjligt åter få igång vägbyggnadsarbetena i ett län som Västerbottens vore uppenbar, måste det vara önskvärt att utfinna åtgärder, som kunde medföra ett återupp-tagande av dessa arbeten, så vitt möjligt i större utsträckning än hittills. I

främsta rummet måste därvid ifrågasättas väsentligt ökade anslag från statsmakterna. Flera av länets kommuner, som vore i största behov av framkomliga vägar, vore så tyngda av skattebördor, att man nödvändigtvis måste uppgiva kravet på, att de ensamma skulle bära de ökade kostnader, som på grund av kristidens tryck eller av annan anledning uppstått för de ifrågasatta byggnadsföretagens utförande. Slutligen hemställer Kungl. Maj:ts befallningshavande i avseende å vanliga och enklare vägar, att Kungl. Maj:t täcktes hos riksdagen utverka sådan ökning av nu utgående anslag till vägbyggnader, att erforderliga medel kunde ställas till förfogande för Västerbottens län dels för den ökning av redan meddelade statsbidrag för ännu icke utförda väganläggningar, som kunde föranledas av efter vederbörande kostnadsförslags uppgörande stegrade material- och arbetskostnader, och dels för sådana av Kungl. Maj:ts befallningshavande beslutade vägbyggnader, för vilka statsbidrag ännu icke erhållits.

Kungl. Maj:ts befallningshavande i Jämtlands län instämmer i sitt utlåtande på det livligaste i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovan återgivna framställning om höjning av anslaget till enklare vägar med 250,000 till 750,000 kronor samt anför vidare.

*Kungl. Maj:ts
befallnings-
havande i
Jämtlands
län.*

Uti den skrivelse av den 20 november 1913, varmed Kungl. Maj:ts befallningshavande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen insände den plan till förevarande anslags användning inom länet, som i anledning av anslagets beviljande först upprättades, beräknades byggnadskostnaden för de vägar, som då ansetts bära ingå i planen, approximativt till högst 2,061,000 och lägst 1,966,000 kronor, beroende på valet av olika alternativa linjer för vissa av dessa vägar. Efteråt verkställda undersökningar med hänsyn till förestående byggande av de vägar, som därtill först kommit i fråga, hade emellertid lett till en betydande höjning av de vid planens uppgörande antagna kostnaderna, vartill komme den under de senaste åren inträdda stora ökningen i kostnaden för både materialier och arbete. På grund härav torde kostnaden för byggande av de i förenämnda plan upptagna vägarna numera icke kunna sättas lägre än 3 å 3 1/2 miljoner kronor.

Kostnaden för de tre första i planen ingående vägarna, av vilka ännu ingen blivit färdig, hade i den förberedande planen upptagits till 436,000 kronor. Den kostnadsberäkning, som gjorts vid undersökning för vägarnas byggande, utvisade däremot en kostnadssumma av 552,990 kronor, och till följd av de under kristiden stegrade arbetslönerna och prisen å materialier hade Kungl. Maj:ts befallningshavande på vederbörande vägbyggnadsskyldiges begäran nådgats hemställa om väsentliga höjningar av bidragen till de delar av dessa vägar, som ännu icke vore färdigbyggda. Även beträffande dessa vägar, för vilka statsbidrag utginge med belopp växlande från $\frac{2}{3}$ till $\frac{9}{10}$ av kostnaden, återstode alltså ännu någon tid, innan statsbidrag till vägarna kunde i sin helhet till fulla utgå. Visserligen hade en del av de i ovan omförmälda plan upptagna vägarna på grund av förändrade förhållanden ansetts bära byggas med bidrag från det allmänna vägbyggnadsanslaget och därför numera ur planen uteslutits, men ännu flera hade tillkommit på grund av yppade nya behov av samfärdsleder av förevarande enklare slag, vadan de vägar inom länet, som numera ansåges bära tillgodoses med ifrågavarande anslag, icke kunde beräknas att byggas under en sammanlagd kostnad av 3 1/2 miljoner kronor.

Behovet av en förhöjning av anslaget för detta läns del vore därför mycket trängande, och även med den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatta höjningen komme det att dröja en mycket lång tid, innan den föreliggande planen för vägbyggnader av detta slag kunde realiseras.

Anslag till
enklare
vägar i
Västernorr-
lands län.

Vidkommande frågan om beviljande av anslag till vägar av enklare typ jämväl inom Västernorrlands län hemställde landstinget i nämnda län redan i skrivelse den 13 september 1913 om ett anslag å 100,000 kronor för ifrågavarande ändamål. Kungl. Maj:ts befallningshavande förklarade i utlåtande häröver den 3 november samma år, att Kungl. Maj:ts befallningshavande visserligen funnit sig böra understödja landstingets framställning, då det givetvis måste vara till länets och dess innebyggares fromma, att det behov av vägar, som obestriddigen förefunnes inom skilda delar av länet, bleve tillgodosett, men att det å andra sidan borde framhållas, att det för länet vore av större fördel att tills vidare koncentrera åtgärderna på att erhålla större, genomgående eller eljest mera betydelsefulla och för mera avsevärd trafik lämpade vägar i fullt fargillt skick. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställde i yttrande den 15 januari 1916, att landstingets ifrågavarande framställning måtte lämnas utan avseende, och proposition i ärendet blev ej heller framlagd. Motioner, väckta i riksdagens kamrar vid 1915, 1916 och 1917 års riksdagar blevo även utan resultat.

I skrivelse till statsrådet och chefen för civildepartementet den 17 oktober 1917 hemställde ordföranden i Västernorrlands läns landsting, att i samband med uppgörande av statsverkspropositionen till 1918 års riksdag även måtte upptagas äskandet av ett anslag å 100,000 kronor för ifrågavarande ändamål.

I skrivelsen framhålles, att frågan ånyo varit före vid 1917 års landsting och då remitterats till landstingets förvaltningsutskott för utredning och förnyad framställning. Det hade emellertid varit endast i misströstan, att en direkt förnyad framställning från landstinget skulle röna samma oförståelse som tidigare sådana, som föranlett, att förvaltningsutskottet anmodats föranstalta utredning i saken. Skulle ytterligare ett år gå till ända utan att något gjordes för dessa hårt betryckta invånare i länet, som saknade möjlighet att på drägligt sätt komma i förbindelse med de vägar och kommunikationsmedel, som funnes, skulle detta, utom den missmodighet, som härigenom komme att alstras bland befolkningen, innebära en allvarlig fara för att avfolkningen från dessa orter tilltoge i omfattning.

Givetvis vore det bättre, om större, mera förstklassiga vägar kunde åstadkommas, men då detta icke låte sig göra inom en överskådlig framtid, måste det anses vara en billig begäran och en angelägenhet av högsta vikt, att vägar av enklare typ och beskaffenhet genom det allmännas medverkan snarast möjligt komme till stånd.

I anslutning till nu berörda hemställan från landstingets ordförande har landshövdingen i Västernorrlands län C. M. Ström i skrivelse den 3 november 1917 inkommit med en liknande framställning och till stöd för densamma yttrat i huvudsak följande.

Landshövdingen i Västernorrlands län.

Vid 1913 års landsting hade framlagts en av landstingets vägkommitté verkställd utredning angående vägstyrelsernas önskemål ifråga om vägbyggnader. Denna utredning hade upptagit byggnader till en sammanlagd längd av 1,623,041 meter för en beräknad kostnad av 11,822,830 kronor, därav 1,194,900 kronor för 58 väganläggningar av enklare typ.

Vid den tid, då Kungl. Maj:ts befallningshavandes utlåtande den 3 november 1913 avgivits, hade ingen utredning varit tillgänglig angående dessa enklare vägars betydelse för den allmänna samfärdseln, och de väghållningsskyldige hade då ännu ej ålagts att utföra något av de 58 företag av enklare typ, som vägkommittén föreslagit. Några önskemål om de enklare vägarna hade ej heller avhörtts förut. Den höjning, som ägt rum av anslaget till allmänna vägar inom länet, hade ej motsvarat behovet. Det hade därför allt mer gjort sig gällande en livlig önskan att åtminstone genom ett årsanslag till vägar av enklare typ kunna i någon mån erhålla bidrag till olägenheternas avhjälpande.

Landstinget hade vid tre olika tillfällen utan meningsskiljaktighet uttalat sig för utverkande av statsanslag till dessa enklare vägtyper, och samtliga länets riksdagsmän i bägge kamrarna hade motionerat därom vid 1917 års riksdag. Denna inom länet rådande mening syntes vara värd allt understöd. Det syntes ej oskäligt, att, då anslagen till vägar av vanlig typ icke torde kunna vara att förvänta till något så när erforderliga belopp, Västernorrlands län förunnades lika förmåner i förevarande hänseende som de tre andra norrländska länen.

De enklare vägarna i Norrbottens och Västerbottens län hade visserligen delvis till uppgift att åstadkomma förbindelseleder mellan de efter älvdalarna, i allmänhet från väster till öster, gående större vägarna, men Västernorrlands län kunde i fråga om behovet av enklare vägar mångenstädes anses fullt jämförligt med Jämtland.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför i utlåtande den 1 december 1917 huvudsakligen följande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vad vägbyggnaderna i Västernorrlands län anginge, vore det först att märka, att sedan flera år tillbaka endast de två nordligaste länen kommit i åtnjutande av större statsbidrag till vägbyggnader än Västernorrlands län, som alltså på intet sätt kunde sägas hava fått stå tillbaka för övriga län. Emellertid vore det påtagligt, att för byggnad av vanliga vägar för den närmaste framtiden ej kunde påräknas i stort sett större stegringar än ungefär i förhållande till dels den höjning av vägbyggnadsfonden, som kunde av riksdagen vardas beviljad, och dels anslagskraven för de företag inom länet, för vilka vederbörliga handlingar angående statsbidrags erhållande inkommit till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I detta senare avseende rådde just för Västernorrlands län ett synnerligen ogynnsamt förhållande mellan de vägar, till vilkas utförande framställningar om anslag funnes hos styrelsen inneliggande, och de vägar, beträffande vilka Kungl. Maj:ts befallningshavande meddelat utslag, men till vilka statsbidrag ännu ej blivit sökt.

Av en utredning, som styrelsen låtit verkställa, framginge, att mot en beräknad anläggningskostnad för de senare av icke mindre 4,270,235 kronor svarade en anläggningskostnad av endast 1,708,860 kronor för de i styrelsen ineliggande s. k. vilande planerna, d. v. s. sådana arbetsplaner, för vilkas genomförande möjlighet till anslags meddelande avvaktades.

Utom dessa vanliga vägar vore det emellertid tydligt, att även vägar av enklare typ hade en viktig uppgift att fylla också i Västernorrlands län, även om fullt fog funnits att, som hittills skett, avstyrka anslag för sådana vägar, och detta särskilt på grund av kristidsförhållandena. För styrelsen syntes det även vara av betydelse, att först nu någon bestämd erfarenhet börjat förefinnas med avseende på dessa vägar inom de tre län, där behovet vore mest trängande och för vilka frågan därför måste ordnas först. Avslutandet av vägkommissionens arbeten och åtgärder med anledning därav syntes däremot icke alls böra inverka på denna fråga, som borde ordnas utan ett i sådant fall oundvikligt dröjsmål på flera år. Den av vägkommissionen föreslagna lösningen av flera viktiga frågor vore nämligen sådan, att den på intet sätt kunde tänkas komma att av Kungl. Maj:t och riksdagen antagas, och vidare finnes ingen orsak att befara, att ett beviljande av anslag till enklare vägar inom ännu ett eller flera län skulle på menligt sätt kunna inverka på formen eller effektiviteten av en blivande omorganisation av landets vägväsen.

En av Västernorrlands läns landsting planerad närmare utredning angående behovet av enklare vägar inom länet syntes icke väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erforderlig för konstaterande av själva gagnet för länet av dylika vägar, men vore tydligen nödvändig för ett närmare bedömande av behovets storlek. Då emellertid, som ovan antytts, erfarenheten från de tre län, för vilka anslag till enklare vägar utginge, visade, att en ökning av anslaget för dem torde bliva erforderlig, borde man därav kunna sluta, att med det numera starkt reducerade penningvärdet ett belopp av 100,000 kronor per år skulle finna full användning i Västernorrlands län.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade visserligen avsett att först efter en fortsatt utredning framkomma med förslag till höjning av fonden för anläggning av s. k. vägar av enklare typ, men hade dock intet att erinra mot att redan nu medel bleve anslagna även för tillgodoseende av behovet därutinnan inom Västernorrlands län.

Kungl. Maj:ts befallningshavande i Västernorrlands län. Slutligen har Kungl. Maj:ts befallningshavande i Västernorrlands län i sin skrivelse den 17 januari 1918 huvudsakligen anfört följande.

I förenämnda utlåtande den 3 november 1913 hade Kungl. Maj:ts befallningshavande tillstyrkt framställning från länets landsting, däri bland annat begärdes ett extra anslag av 100,000 kronor för anläggning av vägar inom länet av enklare typ och beskaffenhet under de villkor, Kungl. Maj:t kunde finna lämpligt föreskriva. Kungl. Maj:ts befallningshavande, som icke hade anledning frångå sin då fattade ståndpunkt, hemställde därför, att anslag måtte beviljas för år 1914 för anläggning av enklare vägar jämväl inom Västernorrlands län.

För bedömande av anslagsbehovet ville Kungl. Maj:ts befallningshavande till en början erinra om sitt i utlåtandet den 3 november 1913 gjorda uttalande, hursom det för länets vidkommande vore av större fördel att i första hand erhålla större, genomgående eller eljest mera betydelsefulla och för avsevärdare

trafik beräknade vägar i fullt farbart skick. För sådana nya vägars anläggning och för äldre vägars omläggning erfordrades redan då bidrag av statsmedel till så betydande belopp, att utsikter icke ansetts föreligga, att behovet av statsbidrag för dessa företag kunde inom närmaste tiden tillgodoses. Såsom förhållandena sedan dess utvecklats inom länet, vore det icke heller nu mindre angeläget, att erforderligt statsanslag bereddades åt väg- och broföretag, som vore avsedda för förbindelser mellan för samfärdseln viktigare orter.

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finnes inneliggande arbetsplaner, för vilkas genomförande avvaktades möjlighet till statsanslags meddelande, med en beräknad anläggningskostnad av 1,708,860 kronor, och genom utslag, som vunnit laga kraft, hade Kungl. Maj:ts befallningshavande ålagt vederbörande väghållnings-skyldige att utföra väg- och brobyggnadsföretag för en beräknad kostnad av 1,661,600 kronor, för vilka arbetens utförande statsbidrag ännu icke söktes, men inom närmaste tiden torde komma att begäras. Väg- och brobyggnader med en beräknad anläggningskostnad av tillhoppa 505,700 kronor hade föreskrivits till utförande genom utslag, som, så vitt känt vore, ännu den 18 januari 1918 icke tagit åt sig laga kraft. Arbetsplaner för väg- och brobyggnader med en beräknad kostnad av sammanlagt 2,981,300 kronor finnes upprättade, om vilka företags utförande frågor vore anhängiga och beroende på utredning. Slutligen vore på undersökningsförrättares utredning beroende åtskilliga företag, för vilka kostnaderna approximativt beräknats till 1,544,516 kronor. Sammanlagda beräknade kostnaden för dessa företag utgjorde sålunda 8,401,976 kronor, vadan allenast för dessa företags utförande enligt gällande bestämmelser erfordrades ett statsanslag av 5,601,310 kronor. Härförutom tillkomme statsanslag för företag, vilka till någon del erhållit statsbidrag och sålunda redan nu vore under byggnad, men för vilka ytterligare statsbidrag erfordrades. Dessutom borde framhållas, att frågor om vissa vägundersökningar dels redan vore väckta och på utredning beroende, dels ock alltid vore att tid efter annan emotse.

Vid företagen granskning av hittills upprättade förslag hade Kungl. Maj:ts befallningshavande i likhet med vederbörande undersökningsförrättare kommit till den bestämda uppfattning, att, med hänsyn till den påräknade trafikens fordringar och vägnätets rationella utbyggnad, samtliga de föreslagna vägarna, möjligen med undantag för något mindre företag, borde utbyggas i enlighet med de bestämmelser, som för vanliga vägar för närvarande vore i allmänhet gällande.

Det nu ifrågasatta anslaget till enklare vägar skulle sålunda icke kunna annat än i obetydligaste utsträckning förminska behovet av anslag från allmänna vägbyggnadsanslaget och allmänna brobyggnadsanslaget, från vilka sålunda bidrag till avsevärda belopp fortfarande komme att erfordras, och följaktligen icke heller kunna tagas i anspråk för utförande av redan undersökta och planlagda företag.

Av de företag, som vore beroende på utredningar av vederbörande undersökningsförrättare, borde däremot en del kunna utföras med mindre anspråk på trafikförmåga än som i allmänhet ställdes på vanliga vägar. Särskilt gällde detta två vägföretag inom Anundsjö vidsträckta, men glest bebyggda socken. Vid bedömande, hurvida ett ifrågasatt vägföretag borde utföras enligt enklare typ eller icke, finge dock, enligt Kungl. Maj:ts befallningshavandes uppfattning, hänsyn icke tagas allenast till de önskemål, som av vederbörande ortsinvånare framställdes, och som kunde vara fotade, icke så mycket på framsynta beräkningar, utan på den lokalegoistiska synpunkten att få vägföretaget fortast möjligt utfört, utan

även, och fastmera, till det allmännas intresse, helst kostnaderna för vägbyggnaderna till övervägande del ankomme på statsverket.

Fordringar på vägar och broar, som skulle ingå i det allmänna vägnätet, finge icke sättas för låga. Det borde icke förbises, att de allmänna vägarna icke byggdes allenast med hänsyn till den trafik, de omedelbart efter utförandet hade att upptaga och förmedla, utan, såsom avsedda för en längre framtid, måste beräknas motsvara de trafikanspråk, som framdeles efter påräknad utveckling av orten och dess förhållanden kunde förväntas. Det vore icke heller överensstämmande med en sund vägpolitik att utföra en eller annan väg något enklare och följaktligen hastigare än eljest plögade ske, med utsikt att, sedan en väg av dylik beskaffenhet med dess ofördelaktiga lutningsförhållanden och på den grund reducerade trafikförmåga väl tagits i bruk, anspråk inom kort framställdes på vägens omläggning för borttagande av besvärande backar.

Efter att hava framhållit önskvärdheten av att en periodisk byggnadsplan för vägnätets utveckling komme till stånd samt, på sätt i det föregående återgivits, uttalat sig för statsbidrag till vissa vägar av enskild natur, anför Kungl. Maj:ts befallningshavande, att i fråga om de vägar, som skulle anses tillhöra det allmänna vägväsendet, men ansetts kunna utföras efter enklare typ eller efter enahanda grunder, som nu vore gällande beträffande enklare vägar i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, vore Kungl. Maj:ts befallningshavande icke i stånd att ens approximativt uppgiva erforderligt kostnadsbelopp. Vid sådant förhållande och för den händelse det nu ifrågasatta anslaget skulle anlitas för anläggning allenast av allmänna vägar, saknade Kungl. Maj:ts befallningshavande anledning att för det närvarande såsom erforderligt för länet beräkna annat belopp än vad i ärendet förut begärts eller 100,000 kronor.

Sakkunniga.

De sakkunniga anföra, hurusom av den föreliggande utredningen otvivelaktigt framginge, att det förefunnes ett mycket stort behov av s. k. enklare vägar icke blott i de län, där redan nu anslag utginge till dylika vägar, nämligen Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, utan även i Västernorrlands län. Sakkunniga hava därför icke funnit nödigt att ingå på en ytterligare motivering av detta behov utan endast hänvisat till vad härutinnan redan blivit anført.

I fråga om anslagsbehovet och därmed sammanhängande frågor anföra sakkunniga följande:

»Av det faktum, att det sedan 1914 utgående anslaget till enklare vägar, utom i vad gäller Norrbottens län, först under sista året helt tagits i anspråk, vill det måhända förefalla, som om någon ökning av detsamma ej vore direkt av behovet påkallad. Anledningen härtill är emellertid den, att arbetsplaner för dylika vägar i regel först under de allra senaste åren hunnit utarbetas och vederbörligen handläggas, vadan dels ansökningar om bidrag från detta anslag i de flesta fall ännu ej hunnit inkomma och dels anslagen för de två första åren huvudsakligen först under år 1916 kunnat fördelas, vilket visar en tillströmning av ansökningar under de senaste åren, motsvarande ungefär dubbelt så stora anslag som de tillgängliga. Sedan förstnämnda hinder i och med upprättandet

av arbetsplaner småningom bortfallit, hava ansökningar i nyss nämnd och alltjämt ökad omfattning ingivits till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och det alltjämt stegrade krav på anslag till enklare vägar, som synes vara att förvänta, torde mer än väl motivera den höjning av anslaget, som sakkunniga här nedan föreslå, en höjning, som även den inom kort torde visa sig alldeles otillräcklig. Härvid må särskilt erinras om utfartsvägarna till stationer vid inlandsbanan och tvärbananerna.

I Norrbottens län hade, i motsats till vad fallet varit i de båda övriga länen, redan i förväg arbetsplaner upprättats, och där kunde också anslaget avsevärt tidigare tillgodogöras. Till enklare vägar i detta län finnas för närvarande hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inneliggande ansökningar om statsbidrag till belopp, som vid ingången av år 1918 uppgingo till 400,000 kronor, det vill säga dubbelt så mycket som i de båda andra länen. För Norrbottens läns vidkommande föreligger alltså en stor skillnad mellan behov av och tillgång på anslagsmedel. Dock vilja sakkunniga framhålla önskvärdheten av att en viss sådan skillnad, motsvarande ett års anslag eller så, förefinnes, enär möjlighet härigenom vinnes att mera rättvist och jämnt reglera anslagstilldelningen, så att det viktigaste behovet under alla förhållanden i första hand blir tillgodosett.

En annan viktig omständighet, som också innebär en anledning att öka anslaget till de enklare vägarna, må även anföras. I avsikt att fortare erhålla statsbidrag hava en del vägdistrikt låtit omarbета förut upprättade kostnadsförslag för vanliga vägar till att, där vägar av enklare typ befinnas tillräckliga, avse sådana vägar. Om nu anslaget till sistnämnda vägar bleve avsevärt höjt, skulle detta innebära, att dylik omarbetning av äldre kostnadsförslag kunde ske i ökad grad, till största fromma såväl för det hårt överbelastade anslaget till vanliga vägar som för vägbehovets tillgodosende över huvud taget.

Beträffande anslagets storlek hava sakkunniga funnit erforderligt föreslå en ökning till 1,100,000 kronor. Såsom skäl för denna höjning vilja sakkunniga framhålla dels det betydligt ökade antal ansökningar om statsbidrag, som förväntas inkomma på grund av de många arbetsplaner, vilka för närvarande äro under utarbetande, dels de nu rådande abnormt höga arbets- och materialpriserna och dels tillkomsten av Västernorrlands län bland de län, till vilka detta anslag skulle utgå.

Vid anslagets fördelning mellan länen hava Norrbottens och Västerbottens län hittills erhållit 200,000 kronor vardera och Jämtlands län 100,000 kronor. Vad angår behovet av enklare vägar i Västernorrlands län, torde det få anses svårt att direkt beräkna, huru stort detsamma till en början bör skattas. Så mycket torde emellertid vara tydligt, att anslagsbehovet i detta län får anses åtskilligt mindre än i de övriga länen. Då härtill kommer, att klokheten torde bjuda att icke forcera utvecklingen utan först, sedan erforderlig praktisk erfarenhet vunnits angående de enkla vägarnas lämplighet och nytta för länet ifråga, fortsätta på den en gång inslagna vägen, så hava sakkunniga ansett det vara riktigt att för närvarande icke föreslå högre statsbidrag till detta län än som till en början tillerkändes Jämtlands län eller 100,000 kronor. Med hänsyn vidare därtill, att ännu intet behov synes föreligga att ändra proportionen mellan andelarna av anslaget för de övriga länen, synes fördelningen böra ske så, att 400,000 kronor beräknas för vardera av Norrbottens och Västerbottens län samt 200,000 kronor för Jämtlands län.

De sakkunniga erinra slutligen om, att motioner blivit väckta i riksdagen med hemställan om statsbidrag för anläggning av vägar av enklare typ även inom andra län, särskilt Värmlands län. Sakkunniga anse, att vägar av enklare typ kunna vara synnerligen påkallade såväl i Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län som ock i glest befolkade, skogrika trakter av Västmanland och Småland, men finna det lämpligt att först så småningom i mån av vunen erfarenhet utsträcka deras användning till övriga delar av landet och att nu begränsa sig till deras införande i Västernorrlands län.

I anslutning härtill hava de sakkunniga hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till anläggande av enklare vägar inom de fyra nordligaste länen å extra stat för år 1919 anvisa ett belopp av 1,100,000 kronor.

Departe-
mentschefen

En förhöjning av det nu utgående anslaget till enklare vägar synes påkallad redan med hänsyn till de stegrade arbets- och materialpriserna. Dessa hava nämligen medfört, att om anslaget skulle utgå med oförändrat belopp, detsamma ej skulle på långt när förslå till utförande av väganläggningar i samma omfattning som förut. Härtill komma emellertid de ökade anspråk på bidrag från anslaget, som, enligt vad de sakkunnigas utredning giver vid handen, äro att inom den närmaste tiden förvänta.

Emellertid finner jag mig, med hänsyn till de stora krav, som ställas på statskassan, ej minst för vägväsendets räkning, och då avsevärda anslag för nya vägtyper, ödebygds- och utfartsvägar, nu ifrågasättas, nödsakad föreslå en nedsättning av det av sakkunniga till enklare vägar förordade anslagsbeloppet till det i statsverkspropositionen beräknade eller till 750,000 kronor. I viss mån inverkar också förslaget om ödebygds- och utfartsvägar till nedsättning av behovet av anslag till enklare vägar.

Av nämnda belopp, 750,000 kronor, skulle då lämpligen falla på vart och ett av Norrbottens och Västerbottens län 275,000 kronor, på Jämtlands län 125,000 kronor och på Västernorrlands län 75,000 kronor. Vad myndigheterna anfört synes mig nämligen giva vid handen, att jämväl för Västernorrlands län ett anslag till enklare vägar skulle vara av betydande gagn. Vissa delar av detta län torde i ifrågavarande avseende vara fullt jämförliga med de övriga nordligaste länen. Beträffande villkor och bestämmelser för åtnjutande av bidrag från anslaget torde för Västernorrlands län böra gälla samma regler som i fråga om de tre nordligaste länen.

Vid bifall till vad sålunda föreslagits skulle anslaget för enklare vägar för år 1919 således bestämmas till 750,000 kronor.

Lika med de sakkunniga håller jag före, att även i andra delar av landet, där bristen på vägar, befolkningens fåtalighet och vägdistriktens mindre ekonomiska bärkraft kräva snara åtgärder till vägkommunikationernas förbättrande, anslag till utförande av enklare vägar skulle kunna ifrågasättas. Sådana trakter finnas som bekant icke blott i Norrland, utan även i stora delar av Värmland, Dalarna, Västmanland och Småland. Då emellertid behovet av dylika vägar onekligen måste anses störst i de nordliga delarna av landet, torde för närvarande och utan att ytterligare utredning ägt rum ej böra ifrågakomma att i detta hänseende gå längre än vad de sakkunniga föreslagit.

För erhållande av bidrag från det nu ifrågasatta anslaget torde i huvudsak böra gälla de villkor och bestämmelser, som återfinnas i förenämnda kungörelser den 14 november 1913 och den 29 oktober 1915. I anledning av det föreliggande förslaget om anslag till ödebygdsvägar och utfartsvägar torde dock vissa jämkningar i stadgandena i förenämnda kungörelser böra vidtagas. Sålunda torde den i mom. 15 förekommande bestämmelsen, att anslaget till enklare vägar får tagas i anspråk även för ödebygdsvägar i lappmarken böra utgå. Vidare torde böra angivas, att ifrågavarande anslag i vissa fall må kunna användas för ombyggnad eller förbättring av ödebygdsvägar och utfartsvägar till enklare vägar.

III. De allmänna väg- och brobyggnadsanslagen.

Till bidrag för anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar har riksdagen sedan längre tid tillbaka årligen på extra stat beviljat anslag till belopp, som tid efter annan ökats, senast nästlidet år med 1,000,000 kronor, så att anslaget för år 1918 utgör 3,500,000 kronor.

Till understödjande av brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader samt upprensning av åar och farleder har anslag anvisats sedan år 1894. Nämnda anslag utgick från början med 150,000 kronor och har sedan, tid efter annan, förhöjts, senast av 1917 års riksdag med 150,000 kronor, så att det för år 1918 utgår med 750,000 kronor.

Allmänna villkor och bestämmelser för delaktighet i nämnda bägge anslag äro upptagna i riksdagens skrivelser den 31 maj 1907, den 27

februari 1914 och den 28 maj 1915 samt i anledning därav utfärdade kungörelser den 27 juni 1914 och den 29 oktober 1915.

Väg- och
vattenbygg-
nads-
styrelsen.

I sin skrivelse den 1 september 1917 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt, att anslagen för nu ifrågavarande ändamål måtte för år 1919 bestämmas till 5,000,000, respektive 1,000,000 kronor. Enligt vad förut omnämnts, blevo anslagen i statsverkspropositionen beräknade till 4,500,000, respektive 900,000 kronor.

Allmänna
vägbyggnads-
anslaget.

Beträffande anslaget för anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar, i korthet ofta benämnt allmänna vägbyggnadsanslaget, anför styrelsen i nämnda skrivelse följande:

»Såsom styrelsen i skrivelse den 20 oktober 1916 anförde, motsvarar det för år 1918 anvisade beloppet, 3,500,000 kronor, på långt när icke det verkliga behovet, fastän styrelsen med hänsyn till den sparsamhet, som med hänsyn till den rådande kristiden påkallades och även särskilt anbefallts, då ansåg sig nödsakad stanna vid nämnda summa. Som emellertid förhållandena ännu icke förändrats och ej heller behovet förminskats, utan ytterligare stegrats, finner sig styrelsen ej längre kunna uppskjuta framställningen om en mera effektiv ökning av ifrågavarande anslag. Till belysande av huru stort behovet verkligen är, torde till en början böra meddelas följande sammanställning över i styrelsen vilande ansökningar om statsbidrag från anslaget till vägbyggnader:

Vid ingången av året	Inne- liggande förslag, antal.	Beräknad kostnad. Kronor.	Erforderligt anslag. Kronor.	Tillgängligt anslag. Kronor.	Brist i anslag. Kronor.
1906.....	120	6,935,654	4,623,769	1,000,000	3,623,769
1907.....	213	10,994,033	7,419,883	1,000,000	6,419,883
1908.....	230	11,372,360	7,617,183	1,250,000	6,367,183
1909.....	249	11,287,870	7,535,515	1,250,000	6,285,515
1910.....	281	12,208,848	8,131,715	1,250,000	6,881,715
1911.....	300	12,961,523	8,648,100	1,250,000	7,398,100
1912.....	235	14,958,750	9,972,500	1,750,000	8,222,500
1913.....	243	16,413,000	10,942,000	1,750,000	9,192,000
1914.....	270	17,195,763	11,463,800	1,750,000	9,713,800
1915.....	308	19,724,317	13,145,851	2,500,000	10,645,851
1916.....	374	22,404,118	14,936,078	2,500,000	12,436,078
1917.....	378	23,059,536	15,373,024	2,500,000	12,873,024

De här angivna erforderliga anslagsbeloppen äro beräknade på grund av de till arbetsplanerna hörande kostnadsförslagen, och då dessa i allmänhet ej omräknas med för tillfället rådande arbets- och materialpris förrän omedelbart före avgivandet av förslag till ifrågakvarande anslags fördelning, torde det ovan angivna erforderliga anslaget för år 1917 15,373,024 kronor kunna beräknas i verkliga motsvara avsevärt över 20,000,000 kronor. Härav följer också, att den årliga ökningen av anslagsbehovet i verkligheten är avsevärt större, än vad av ovanstående sammanställning direkt framgår.

Då det för varje år tillgängliga anslaget icke blott bör motsvara den årliga tillströmningen av nya ansökningar om statsbidrag till vägbyggnader, utan även bör möjliggöra en fortgående minskning av bristen i disponibla anslagsmedel, finner styrelsen det vara erforderligt, att det årliga anslaget nu höjes till minst 5,000,000 kronor.»

Beträffande anslaget till understödjande av brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader samt upprensning av åar och farleder, eller det s. k. allmänna brobyggnadsanslaget, anförde styrelsen den 1 september 1917:

*Allmänna
brobyggnads-
anslaget.*

»Huru förhållandet mellan tillgängliga och erforderliga anslag ställt sig under de senare åren, framgår av nedanstående sammanställning över i styrelsen vilande ansökningar om statsbidrag från anslaget till bro- och hamnbyggnader.

Vid ingången av året	Inne- liggande förslag, antal.	Beräknad kostnad. Kronor.	Erforderligt anslag. Kronor.	Tillgängligt anslag. Kronor.	Brist i anslag. Kronor.
1906.....	35	2,004,163: —	1,366,283	400,000	966,283
1907.....	49	2,249,228: —	1,529,583	400,000	1,129,583
1908.....	57	2,579,094: —	1,747,783	400,000	1,347,783
1909.....	75	2,856,824: —	1,906,183	400,000	1,506,183
1910.....	71	3,164,526: —	2,107,983	400,000	1,707,983
1911.....	80	3,532,086: —	2,352,983	400,000	1,952,983
1912.....	66	4,723,038: —	3,148,692	500,000	2,648,692
1913.....	54	4,365,876: 49	2,910,584	500,000	2,410,584
1914.....	73	4,761,238: 77	3,174,159	600,000	2,574,159
1915.....	72	4,628,076: 37	3,081,050	600,000	2,481,050
1916.....	78	4,556,385: 38	3,037,590	600,000	2,437,590
1917.....	72	4,184,305: 38	2,789,537	600,000	2,189,537

Denna tabell visar för de senare åren visserligen någon nedgång i det erforderliga anslaget, vilket dock torde bero på en av kriget framkallad svag stagnation, men, såsom styrelsen i förenämnda framställning den 20 oktober 1916 sade sig kunna beräkna, har tillströmningen av ansökningar visat en stark steg-

ring, i det att under år 1917 till tiden för styrelsens skrivelse inkommit ansökningar för företaget med en beräknad anläggningskostnad av mellan 1.5 och 2 millioner kronor. Slutligen torde böra framhållas, hurusom de beräknade kostnaderna numera alltid måste avsevärt höjas vid den omräkning, som sker i samband med avgivandet av förslagen till anslags meddelande åt de olika företagen. Under dessa förhållanden finner styrelsen det vara erforderligt, att det årliga anslaget höjes till minst 1,000,000 kronor.»

Sakkunniga.

Sakkunniga lämna till en början följande kompletterande uppgifter för år 1918 angående i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inneliggande ansökningar om bidrag från allmänna vägbyggnadsanslaget, med beloppen avrundade till hela tusental.

Vid ingången av år	Antal inneliggande förslag.	Beräknad kostnad. Kronor.	Erforderligt anslag. Kronor.	Tillgängligt anslag. Kronor.	Brist i anslag. Kronor.
1918.....	419	24,597,000	16,398,000	3,500,000	12,898,000

Här angivna beräknade kostnader, yttra sakkunniga, hänföra sig till de kostnadsförslag, som tillhöra arbetsplanerna, och då dessa revideras först kort före bestämmandet av respektive anslag och endast för därtill ifrågakommande arbeten, motsvaras ovan angivna för år 1918 erforderliga anslag, 16,398,000 kronor, i verkligheten av ett belopp, som långt överskrider 20 miljoner kronor.

Beträffande allmänna brobyggnadsanslaget, hava de sakkunniga meddelat följande uppgifter avseende år 1918:

Vid ingången av år	Antal inneliggande förslag.	Beräknad kostnad. Kronor.	Erforderligt anslag. Kronor.	Tillgängligt anslag. Kronor.	Brist i anslag. Kronor.
1918.....	89	5,676,000	3,784,000	750,000	3,034,000

Sakkunniga framhålla, hurusom, på samma sätt som i fråga om vägnanslaget, även i detta fall det erforderliga anslaget, 3,784,000 kronor, i verkligheten motsvaras av ett högre, säkerligen betydligt över 5 miljoner kronor.

Sakkunnigas hemställan.

De sakkunniga anföra beträffande båda ifrågavarande anslag, att anslagsbehovet för varje år växer och för närvarande med all säkerhet uppgår till sammanlagt mer än 25 miljoner kronor. På samma gång

är vägnöden i landet, särskilt i dess norra delar, utomordentligt stor. Då dessutom prisstegringarna även under de senaste månaderna fortgått, anse sakkunniga det vara av största behov påkallat, att anslagen icke bliva nedsatta, utan helst ytterligare förhöjda, så mycket mera som den närmare framtiden även torde visa arbetsbrist, varunder det särskilt på grund av de rådande kristidsförhållandena synes tillkomma staten att i den mån det är möjligt söka bereda arbetstillfällen åt dem, som därav äro i behov. De sakkunniga hava därför hemställt, att de allmänna väg- och brobyggnadsanslagen måtte för år 1919 upptagas till allra lägst 5,000,000 och 1,000,000 kronor.

Oaktat den avsevärda ökning av ifrågavarande två anslag, som skedde förra året, torde, enligt vad av de sakkunnigas utredning framgår, ytterligare förhöjning av anslagen vara av trängande behov påkallad.

Departement-
schefen.

Ehuru de av sakkunniga föreslagna beloppen i och för sig ingalunda kunna anses vara för höga, finner jag mig emellertid av statsfinansiella skäl nödsakad vidhålla vad i statsverkspropositionen beräknats för nu ifrågavarande behov. Uppenbart är också, att det kraftigare understöd, som nu ifrågasättes för vägar av enklare typer inom de nordligaste delarna av landet, i sin tur verkar, att för andra landsdelar en någon rikligare tilldelning från allmänna vägbyggnadsanslaget kan äga rum. Nu förevarande anslag skulle således för år 1919 förhöjas, allmänna vägbyggnadsanslaget med 1,000,000 kronor och brobyggnadsanslaget med 150,000 kronor och anslagen för år 1919 utgå med respektive 4,500,000 och 900,000 kronor.

IV. Tilläggsbidrag till statsunderstödda väg- och brobyggnader.

Enligt gällande, av riksdagen godkända grunder i fråga om åtnjutande av statsbidrag till väg-, bro- och hamnanläggningar samt upprensning av åar och farleder bestämmes detta bidrag till viss andel av den beräknade kostnaden enligt den fastställda arbetsplanen. Denna andel utgör i allmänhet högst två tredjedelar av nämnda kostnad, dock att beträffande mindre hamnar samt enklare vägar bidraget i vissa fall kan utgå med högre belopp. Överstiger den verkliga kostnaden den enligt arbetsplanen beräknade, kan sålunda ytterligare anspråk på statsbidrag ej framställas, utan får merkostnaden bekostas av intressenterna.

De under senare åren uppkomna våldsamma stegringarna av materialpriserna, ävensom arbetslönerna, hava haft till följd, att ett väg-, bro- eller annat företag, vartill statsanslag utgår till viss del av den beräknade

kostnaden, under det att återstoden skall bekostas av intressenterna, kan komma att för sitt utförande drabba dessa synnerligen hårt, då den verkliga kostnaden under den tid, som åtgår, innan företaget hinner fullbordas, kan stiga till 50 à 100 % utöver den beräknade. Då prisstegringen varit synnerligen hastig, är man ej heller hjälpt därmed, att kostnadsberäkningen revideras i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen omedelbart före avlämnandet av framställningen om statsanslag, ty i regel förlöpa några år, innan arbetet hinner slutföras. Om t. ex. en dylik revision utförts under våren eller sommaren 1916, således kort före det, att den starkaste prisstegringen började göra sig gällande, och arbetet i fråga erhållit $\frac{2}{3}$ av den då beräknade kostnaden i statsbidrag samt vidare fullbordas under åren 1917 och 1918, så torde den verkliga kostnaden stiga till 60 à 100 % utöver den beräknade. Följden härav blir med nuvarande bestämmelser, enligt vilka för ett och samma arbete intet tillägg till statsbidraget kan eller får beviljas, att intressenterna få vidkännas en kostnad av 93 à 133 % i stället för 33 % av den beräknade kostnaden eller i runda tal 3 à 4 gånger så mycket, som från början beräknats. Detta kan givetvis i åtskilliga fall drabba vederbörande hårdare, än de med en sund hushållning mäktat bära.

Sakkunniga.

Sakkunniga hava till behandling förehåft denna fråga och därvid uttalat, att det på grund av nu angivna förhållanden syntes påkallat, att staten trädde hjälpende emellan och särskilt medgäve en skälig eftergift i nyssnämnda bestämmelse, så att vissa tilläggsbidrag möjliggjordes.

Tydligt vore emellertid, yttra de sakkunniga, att vid en sådan omläggning den största försiktighet måste till förekommande av missbruk iakttagas. För detta ändamål tarvades en säker kontroll av utgifterna för företaget, varför staten för framtiden borde närmare övervaka även medelsförvaltningen och räkenskaperna. För redan fullbordade arbeten eller delar därav finge man inskränka sig till en så detaljerad granskning som möjligt av för arbetet gjorda utgifter. Sedan syntes, som om efter särskild prövning i varje fall och med hänsyn tagen till sådana försvårande omständigheter som den nuvarande kristiden samt eljest även till intressenternas ekonomiska bärkraft m. m. dylikt tilläggsbidrag skulle kunna beviljas och detta allra högst till samma del av stegringen i kostnader — så långt desamma av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen befunnits välgrundade — som det ursprungliga anslaget utgjort av den för dess bestämmande fastställda beräknade byggnadskostnaden.

Beträffande frågan om huru medel lämpligen böra göras tillgängliga för dessa tilläggsbidrag och huru stora belopp därför kunna erfor-

dras, yttra de sakkunniga, att, om tilläggsbidragen skulle tagas från de vanliga anslagen, dessa skulle bliva allt för hårt ansträngda och missförhållandet mellan tillgängliga och sökta anslag ytterligare ökas. Och då vidare de erforderliga tilläggsbidragen uppgå till betydande belopp, finna sakkunniga något sådant icke heller böra sättas i fråga.

För beräkning av de erforderliga beloppen anse sig sakkunniga lämpligen kunna utgå från de anslagsbelopp, som under sommaren och hösten 1916 vid de då företagna årsinspektionerna ännu icke förbrukats, och i fråga om 1917 och 1918 års anslag från därav hittills anvisade belopp med frånräknande av vad som motsvarar vissa brobyggnader, för vilka särskilt tillstånd utverkats att utföra arbetena före anslagens beviljande, samt sedan beräkna vissa procentuella tillägg därpå, motsvarande den ökning i kostnad, som på då återstående delar av arbetena skäligen kunna med hittills vunnen erfarenhet av stegringarnas fluktuationer beräknas. En sammanställning av nämnda resterande belopp med tillägg giver vid handen följande resultat för de olika anslagen under skilda år:

A n s l a g.	Anslagsbelopp, som ej förbrukats vid 1916 års in- spektioner, eller därefter anvisats. Kronor.	Uppskattat tillägg i %.	Ytterligare erforderligt anslag. Kronor.
Allmänna vägbyggnadsanslaget:			
För år 1913	64,000	50	32,000
» » 1914	176,000	100	176,000
» » 1915	723,000	80	578,400
» » 1916	1,341,000	70	938,700
» » 1917	2,500,000	60	1,500,000
» » 1918	3,366,700	40	1,346,680
Allmänna bro- och hamnbyggnadsanslaget:			
För år 1916	94,000	80	75,200
» » 1917	387,000	70	270,900
» » 1918	398,200	50	199,100
Anslaget för enklare vägar:			
För år 1914	310,000	70	217,000
» » 1915	362,000	60	217,200
» » 1916	381,000	50	190,500
» » 1917	500,000	40	200,000
Summa erforderligt tillägg kronor	—	—	5,941,680

De sakkunniga finna det sålunda beräknade beloppet, 5,941,680 kronor, icke vara att anse såsom annat än lågt beräknat i och för sig. Med hänsyn emellertid å ena sidan därtill, att alltid några entreprenadavtal fullföljts under tiden, att räkenskaperna i en hel del fall ej kunna tillräckligt starkt motivera ett tillägg — då, på sätt ovan anförts, härutinnan stora anspråk böra uppställas, särskilt vid en granskning i efterhand — och att vissa välsituerade vägdistrikt och andra intressenter torde böra kännas vid mindre dylika ökningar i kostnad, samt å andra sidan därtill, att framdeles en ny dylik reglering i fall av behov torde kunna ske, hava de sakkunniga ansett, att för närvarande ett engångsanslag av 5 miljoner kronor borde anvisas. Detta anslag borde enligt de sakkunnigas förmenande lämpligen uppföras å 1918 års tilläggsstat.

Departementschefen.

Bestämmelsen, att statens bidrag till anläggningar av vägar m. m. skall utgå, ej efter den verkliga, utan efter den i arbetsplanen beräknade kostnaden, här tillkommit i syfte att underlätta kontrollen å vederbörande företag och vinna säkerhet för att arbetena utföras på ett lämpligt och ekonomiskt sätt. Till följd av den ofta ganska långa tid, som förflyter från arbetsplanens fastställande till dess företaget avslutas, kan stadgandet i fråga redan under normala förhållanden understundom föranleda viss obillighet, och förslag hava även vid ett flertal tillfällen väckts, att statsbidraget måtte bestämmas att utgå efter den verkliga kostnaden för företaget. Frågan på vad sätt de med avsedda bestämmelse förknippade olägenheter må kunna för framtiden undanröjas har även varit föremål för utredning i den s. k. vägkommissionens betänkande med förslag till lag om allmänna vägar på landet. Att för närvarande upptaga denna fråga till lösning lär ej vara möjligt. Detta torde emellertid böra äga rum med det snaraste.

Beträffande företag, som utförts under den gångna kristiden, har emellertid regeln, att statsbidraget utgår efter den beräknade kostnaden, till följd av den våldsamma ökningen av arbets- och materialpriserna medfört ett sådant oproportionerligt betungande av vederbörande vägintressenter, att statens mellankomst synes omedelbart påkallad, för att intressenterna ej skola helt drabbas av den uppkomna merkostnaden. De sakkunniga hava för sådant ändamål ifrågasatt, att vederbörande intressenter skulle kunna tilldelas ett tilläggsbidrag av statsmedel med högst så stor del av den till följd av kristiden uppkomna merkostnaden, som det ursprungliga statsbidraget utgjort av den beräknade kostnaden. Då en dylik bestämmelse synes ägnad upprätthålla syftet med ifrågavarande för statsbidragets erhållande stadgade villkor, synes ej vara något mot densamma i huvudsak att erinra.

Det är emellertid tydligt, att vid en sådan tillfällig omläggning av grunderna för statsbidragets utgående stor försiktighet måste iakttagas till förekommande av missbruk. En noggrann kontroll och granskning är sålunda för varje fall erforderlig för utrönande av i vad mån merkostnaden vid ett företags utförande är förorsakad av de under kristiden uppkomna prisökningarna. I samband härmed må anmärkas, att enligt följande i vägkommissionens betänkande intagna sammanställning angående förhållandet mellan beräknad och verklig kostnad för väg- anläggningar under åren 1900—1908 vid de under nämnda år verkställda vägbyggnadsföretag den verkliga kostnaden i allmänhet överskridit den beräknade.

Vid väganläggningar under åren 1900—1908 inom

Stockholms	län hade den verkliga kostnaden uppgått till 106 procent av den beräknade,
Uppsala	» » » » » » » 101 » » » »
Södermanlands	» » » » » » » 107 » » » »
Östergötlands	» » » » » » » 101 » » » »
Jönköpings	» » » » » » » 103 » » » »
Kronobergs	» » » » » » » 110 » » » »
Kalmar	» » » » » » » 115 » » » »
Gottlands	» » » » » » » 119 » » » »
Kristianstads	» » » » » » » 105 » » » »
Malmöhus	» » » » » » » 110 » » » »
Hallands	» » » » » » » 103 » » » »
Göteborgs och Bohus	» » » » » » » 114 » » » »
Älvsborgs	» » » » » » » 119 » » » »
Skaraborgs	» » » » » » » 104 » » » »
Värmlands	» » » » » » » 120 » » » »
Örebro	» » » » » » » 147 » » » »
Västmanlands	» » » » » » » 112 » » » »
Kopparbergs	» » » » » » » 117 » » » »
Gävleborgs	» » » » » » » 132 » » » »
Västernorrlands	» » » » » » » 116 » » » »
Jämtlands	» » » » » » » 112 » » » »
Västerbottens	» » » » » » » 109 » » » »
Norrbottnens	» » » » » » » 116 » » » »

Förestående framställning utvisar, att jämväl under normala förhållanden den verkliga byggnadskostnaden i regel överstiger den beräknade, i några län till och med högst väsentligt. Då det nu gäller att lämna ersättning för den mångdubbelt större skillnaden mellan verk-

lig och beräknad kostnad, som uppkommit eller uppkommer under kristiden, finner jag mig emellertid böra ifrågasätta, att en merkostnad av intill 10 % överhuvud taget ej bör ersättas samt att, om den av kristiden föranledda kostnadsökningen överstiger 10 %, tilläggsbidraget må utgå endast å den överskjutande delen av merkostnaden. En dylik begränsning torde ock stå i god överensstämmelse med vad de sakkunniga tänkt sig, då de nämligen i annat sammanhang framhållit, att tilläggsbidrag borde utgå endast i fall, då den verkliga kostnaden avsevärt överstiger den beräknade.

Vid bestämmande av tilläggsanslagen torde, såsom de sakkunniga framhållit, hänsyn böra tagas till vederbörande vägdistriktets ekonomiska bärkraft.

I övrigt synas svårligen några allmänna bestämmelser kunna meddelas i fråga om bidragens utdelande, utau lärer detta få göras beroende på den noggranna prövningen av de olika fallen, varvid tydligen också kommer i beaktande den omsikt, varmed vägföretaget i fråga planlagts och utförts. Fördelningen av tilläggsbidragen torde lämpligen kunna uppdragas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, till vilken myndighet ansökningar om dessa bidrag synas böra ingivas.

Lika med de sakkunniga anser jag ett särskilt anslag böra för nu ifrågavarande ändamål uppföras; och synes ej vara något att erinra mot det av de sakkunniga härutinnan beräknade beloppet, 5,000,000 kronor. Emellertid torde hinder ej möta mot att anslaget ifråga fördelas på förslagsvis tre år, därvid 1,500,000 kronor lämpligen synas böra anvisas för ett vart av åren 1918 och 1919.

De sakkunniga hava tänkt sig, att den av dem förordade regeln om tilläggsbidrag skulle fastställas att gälla jämväl för framtiden och att för sådant ändamål ändring skulle ske i de nu gällande kungörelserna beträffande statsbidrag från allmänna väg- och brobyggnadsanslagen samt anslaget till enklare vägar. Av vad ovan anförts framgår, att jag för närvarande anser förslaget böra begränsas att avse de under kristiden uppkomna merkostnaderna, och torde i enlighet härmed särskild författning om erhållande av bidrag från det nu ifrågavarande anslaget böra av Kungl. Maj:t utfärdas.

V. Upprättande av flerårsplaner för vägbyggnaderna.

sakkunniga. De sakkunniga hava i sitt betänkande upptagit till behandling frågan om upprättande länsvis av periodiska vägbyggnadsplaner.

Efter att hava redogjort för härutinnan gjorda uttalanden från de hörda myndigheterna yttra de sakkunniga följande:

»Det torde utan vidare vara klart, att en för hela landet upprättad, för varje län särskilt utarbetad, periodisk byggnadsplan, som omfattade alla föreslagna eller önskvärda, allmänna och enskilda vägar, vilka vore i behov av statsunderstöd för sin tillkomst, skulle vara till ovärderlig nytta för utvecklingen av vägväsendet i vårt land.

En sådan byggnadsplan skulle kunna åstadkommas på följande sätt.

För varje väghållningsdistrikt utser Kungl. Maj:ts befallningshavande en vägkommitté, vari synas böra ingå representanter även för distriktets mera avlägset liggande delar samt för de norra länen vederbörande revirförvaltare. Åt denna kommitté skulle uppdragas att till Kungl. Maj:ts befallningshavande inkomma med förslag till de vägar inom distriktet, som kommittén ansåge böra komma till utförande under loppet av en viss period, exempelvis 8 år. Efter utgången av halva perioden, i detta fall således 4 år, uppgöres och insändes till Kungl. Maj:ts befallningshavande nytt förslag, omfattande nästa 8-årsperiod o. s. v. Dessa förslag böra innehålla noggranna uppgifter om vägarnas läge samt huruvida de i varje särskilt fall böra utföras såsom vanlig väg, enklare väg, ödebygdsväg eller enskild väg med eller utan statsunderstöd. Till planen bör även till förtydligande av uppgifterna fogas en karta, angivande vägarnas sträckning.

Sedan uppgifterna inkommit till Kungl. Maj:ts befallningshavande, upprättas med biträde av distriktstjänsteman och efter hörande av de tjänstemän och myndigheter, Kungl. Maj:ts befallningshavande prövar nödigt, byggnadsplaner med tillhörande kartor för en tid motsvarande högst nyssnämnda kortare tidsperiod, således 4 år, varvid utgallras de av ordskommittéerna föreslagna vägar, som Kungl. Maj:ts befallningshavande antingen finner icke böra understödjas eller vilkas utförande anses tåla uppskov. För utronande härav liksom för bestämmande av vägarnas klass och ordningsföljd sins emellan låter Kungl. Maj:ts befallningshavande, om så i vissa fall prövas erforderligt, verkställa besiktningar på platsen eller enkla undersökningar. Under ovan antagna förutsättning, att byggnadsplanen omfattar en period av 4 år, torde vara lämpligt att efter 2 års förlopp företaga en revision för vidtagande av sådana förändringar, som eventuellt visa sig påkallade, samt komplettera planen för nya 4 år framåt, detta till vinnande av en önskvärd kontinuitet i serien av 4-årsplaner.

Med ledning av dessa 4-årsplaner utfärdas därefter förordnande om undersökning i vanlig ordning för de allmänna vägarna. För utfartsvägarna åter uppgöres planer enligt lagen om enskilda vägar på landet. Fullföljandet av 4-årsplanerna övervakas i övrigt av Kungl. Maj:ts befallningshavande.

Det torde böra framhållas, att en dylik byggnadsplan endast avser att angiva riktlinjerna för vägbyggnadsverksamheten inom länet. Därest förhållandena så påkalla, bör naturligtvis ändring kunna ske i den en gång uppgjorda planen. Likaledes bör en väg, vars utförande brådskar, kunna utföras, ändock att densamma icke hunnit uppföras i byggnadsplanen eller däri upptagits till utförande på en senare tidpunkt.

Bland de fördelar, som en dylik plan erbjuder, må särskilt framhållas den överskådligheit över utbyggandet av länets vägnät, som härigenom uppnås och som är av särskilt stor vikt i de fyra nordligaste länen på grund av det stora antal olika vägtyper, som där förekommer. Genom dessa planer blir Kungl. Maj:ts

befallningshavande bättre i tillfälle att avgöra, om en föreslagen väg bör utföras såsom vanlig eller enklare allmän väg, såsom ödebygdsväg eller såsom statsunderstödd utfartsväg, och således kan också förekommas, att en väg utföres efter lägre eller högre klass, än med hänsyn till trafikbehov m. m. bör ske.»

Departementschefen.

Vad de sakkunniga härutinnan anfört synes värt det största beaktande, och har jag för avsikt att senare underställa denna fråga Kungl. Maj:ts prövning.

VI. Ändrade villkor för anslag till vägar m. m.

Sakkunniga.

De sakkunniga hava i sitt betänkande slutligen till behandling upptagit frågan om vissa ändringar i nu gällande villkor och bestämmelser beträffande bidrag från allmänna väg- och brobyggnadsanslagen samt anslaget till enklare vägar. De sakkunniga hava, utöver vad förut redan berörts, föreslagit huvudsakligen *dels* viss ändring av villkoret, att för väg- eller brobyggnad erforderlig mark skall kostnadsfritt tillhandahållas av landsting, kommuner eller enskilda, *dels ock* att bestämmelsen om till huru stor del av den beräknade anläggningskostnaden statsanslag må beviljas ändras därhän, att i vissa fall — oberäknat hamnbyggnader — större del än två tredjedelar må kunna utgå som statsbidrag.

Departementschefen.

Önskvärt hade varit, om de sålunda av sakkunniga väckta frågorna kunnat nu föreläggas riksdagen. Med hänsyn till den långt framskridna riksdagstiden och då ytterligare utredning i förevarande ämne tilläventyrs påkallas, torde emellertid med framläggande av eventuellt förslag i ämnet böra anstå till ett följande år.

De av mig ovan förordade anslagen till vägväsendet överstiga vad för ändamålet beräknades i statsverkspropositionen med 3,250,000 kronor. Av denna ökning komma 1,500,000 på 1918 års tilläggsstat och återstoden på 1919 års stat. För beredande av medel till täckande av denna ökade utgift kommer, enligt vad jag inhämtat, förslag att framläggas av chefen för finansdepartementet.

Departementschefens hemställan.

Under åberopande av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

1:o) att till bidrag för anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av backiga eller eljest

mindre goda vägar på extra stat för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 4,500,000 kronor;

2:o) att på extra stat för år 1919 ställa till Kungl. Maj:ts förfogande till understödjande av brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader samt upprensning av åar och farleder ett reservationsanslag av 900,000 kronor;

3:o) att besluta, att i avseende å de statsbidrag, som för år 1919 kunna av riksdagen beviljas till väganläggningar och vägförbättringar samt till bro- och hamnbyggnader ävensom upprensning av åar och farleder, skola gälla de allmänna villkor och bestämmelser, vilka finnas intagna i riksdagens skrivelser den 31 maj 1907, den 27 februari 1914 och den 28 maj 1915;

4:o) att på extra stat för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 750,000 kronor att i enlighet med i statsrådsprotokollet angivna grunder användas till anläggande av enklare vägar i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län;

5:o) att på extra stat för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 400,000 kronor att under i statsrådsprotokollet angivna villkor utgå som bidrag till anläggning av s. k. ödebygdsvägar inom nämnda län;

6:o) att på extra stat för år 1919 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor att under i statsrådsprotokollet angivna villkor utgå som bidrag för anläggning av utfartsvägar inom samma län; samt

7:o) att för beredande av tilläggsbidrag enligt i statsrådsprotokollet angivna grunder till vissa företag, för vilka medel anvisats från anslagen till bidrag för anläggning av nya samt förbättring eller omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar, till understödjande av brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader samt upprensning av åar och farleder ävensom till anläggande av enklare vägar i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, bevilja ett belopp av 5,000,000 kronor samt därav som reservationsanslag anvisa dels på extra stat för år 1919 1,500,000 kronor, dels ock å tilläggsstat för år 1918 1,500,000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Herman Hultkrantz.