

Nr 123.

Av herr **Frändén, m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om allmänna vägar på landet.

På grundval av 1911 års vägkommissions utredningar och 1920 års vägsakkunnigas förslag har av Kungl. Maj:t i proposition nr 100 framlagts förslag till ny väglagstiftning, vars praktiska och ekonomiska följder torde bliva sådana, att förslaget icke kan godtagas.

Lagförslagens allmänna innebörd.

Den ojämnhet, med vilken väghållningsbördan nu belastar olika väghållningsdistrikt, skall enligt det föreliggande förslaget länsvis utjämnas genom övergivande av de gamla väghållningsdistrikten och införandet av landstingsområdet såsom väghållningsdistrikt.

Det praktiska handhavandet av väghållningen inom varje landstingsområde överlämnas, med slopande av naturavväghållningen och de gamla häradsvägstyrelserna, i sin helhet åt landstinget, vars väghållningsskyldighet närmast skall fullgöras av en landstingsvägstyrelse under ledning av en vägdirektör, med biträde av lämpligt antal vägmästare, genom användande av vägvakter eller entreprenad, med lejda arbetare eller fast anställt manskap samt genom körlag för anskaffning av väglagningsämnen och ploglag för vinterväghållningen. Vägdirektörerna och vägmästarna skola anställas av vägstyrelsen och avlönas av landstinget och bliva sålunda landstingets tjänstemän. Såsom vägdirektör skall vägstyrelsen anställa en tekniskt utbildad man. Staten skall fortfarande på samma sätt som hittills bidra till vägarnas byggande och underhåll. Statsintresset tillgodoses huvudsakligen på det sätt, att vederbörande länsstyrelse samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen övervaka väghåll-

ningen och handlägga frågor rörande denna, om och i den mån förslaget härom meddelar föreskrifter.

Lagförslagets ekonomiska följder äro icke närmare utredda.

Väghållningen enligt nu gällande lag.

Enligt nu gällande vägslag är vägs-katten liksom den egentliga kommunalutskylden en repartitionsskatt. Fördelningen av skattebehovet mellan de i väghållningsskyldigheten deltagande beskattningsföremålen bestämmes genom taxering och efter det i lagen fastställda förhållandet mellan de olika slagen av beskattningsföremål. Det är taxeringsvärdet å fastighet och det taxerade beloppet av inkomst, som, under iakttagande av reglerna för vägfyrktalssättningen, giver repartitionstalet.

Skattebehovet bestämmes dock endast i mindre omfattning av *verkliga* kostnader och huvudsakligen av *beräknade* sådana, detta till följd av den roll naturavväghållningen spelar i det nuvarande skattesystemet.

Då den exakta kostnaden för denna väghållning, vars verkställande åligger jordbruksfastigheterna, icke kan utrönas, nöjer man sig med en värdesättning av prestationen. Det är detta uppskattade värde, som uppföres såsom en verklig kostnad. Då tillika naturavväghållningen, enligt de i 60 § vägslagen för vägs-kattens bestämmande givna regler betraktas som en av jordbruksfastigheterna kontant utgjord vägs-katt, skall belastningen därav per vägfyrk å dessa fastigheter alltid medföra en lika stor uttaxering av kontant vägs-katt på övriga beskattningsföremål. Mellan jordbruksfastigheterna skiftas sedan naturavägunderhållet genom vägdelning efter deras vid tiden för vägdelningen gällande taxeringsvärden eller s. k. vägtal.

Enligt de vägsakkunnigas förslag skulle reglerna för vägfyrktalssättningen i avseende å fastigheter ändras därhän, att 1 vägfyrk skulle påföras varje 200 kronor av taxeringsvärdet å jordbruksfastighet samt 1 vägfyrk på varje 300 kronor å annan fastighet. Detta har i Kungl. Maj:ts proposition ändrats därhän, att 1 vägfyrk skulle påföras för varje 100 kronor av taxeringsvärdet å jordbruksfastighet samt 1 vägfyrk på varje 200 kronor å annan fastighet. Då dessa bestämmelser innebära, att jordbruksfastighet fortfarande skulle betungas 6 gånger och annan fastighet 3 gånger mer än annan inkomst och detta varit en av de förnämsta anledningarna till missnöje med den nuvarande vägslagen, och därtill kommer, att vägunderhållet på grund av den numera tillkomna automobiltrafiken i vida högre grad än förut blivit ett allmänt intresse, bör ett frångående av de sakkunnigas förslag i denna del icke äga rum.

1921 års ändring av väglagens 12 §.

Genom den vid 1921 års riksdag beslutade ändringen av 12 § i väglagen är den möjligheten numera beredd för de väghållningsskyldiga inom ett distrikt att, om de så önska, genom majoritetsbeslut överlåta distriktets vägunderhåll på vägkassan. I detta fall uttages alltså vägs-katten kontant av alla väghållningsskyldiga. Om systemets verkningssätt i olika avseenden äger man ännu icke någon nämnvärd erfarenhet, men av vissa uttalanden att döma, gjorda av dem, som handhaft denna form av väghållning, skulle systemet endast passa för en del av distrikten.

Den ekonomiska innebörden av väghållningens omläggning.

Med nu tillämpade naturavväghållning får jordägaren, såsom av det föregående framgår, till väsentlig del erlægga sin vägs-katt genom arbete. Detta system är visserligen behäftat med en del olägenheter. Sålunda är naturavväghållningen mångenstädes så lågt uppskattad, att jordägaren blir alltför hårt betungad i förhållande till andra beskattningsföremål. Det är dock att märka, att jordägaren det oaktat i de flesta fall har lättare att själv utgöra detta arbete än att betala det kontant. Vidare har detta system medfört, att själva väghållningen på många ställen utföres med alltför liten omtanke. Ur allmän ekonomisk synpunkt erbjuder dock systemet så många och stora fördelar, att dessa icke böra eller kunna förbises vid en ny väglags utformning.

Enligt det nu föreliggande förslaget skulle jordägaren ej längre genom vägarbete kunna utgöra sin vägs-katt, utan måste liksom övriga skattskyldiga uteslutande betala den i penningar, men ingalunda i enlighet med nu gällande låga uppskattning, utan efter den verkliga kostnaden, som lär komma att ställa sig mycket högre. Vad detta betyder i ekonomiskt avseende för jordbrukarne med deras ofta knappa tillgång på likvida medel, torde vara lätt att inse för envar, som något känner förhållandena på landsbygden, och den ekonomiska fara, som detta innebär, blir dubbelt hotande, när den ses mot bakgrunden av den dyrbara organisation, som skall tillgripas för genomförandet av den nya väghållningen. Dessa ekonomiska vanskligheter torde i själva verket vara så stora, såsom i det följande skall närmare visas, att lagen svårligen kan i praktiken genomföras i sin föreslagna form. *Naturavväghållningen måste därför tillsvidare i lämplig omfattning bibehållas och därmed även den nuvarande vägdistriktindelningen*, och väglagen på denna ekonomiskt prövade och säkra grund givas en mot de nya tidsförhållandena svarande form.

De nuvarande väghållningsdistriktens fördelar.

Det torde svårligen kunna bestridas, att den nuvarande häradsindelningen är en efter hävdvunna svenska förhållanden väl avpassad och av erfarenheten grundligt prövad väghållningsenhet, som möjliggjort, att man till vägvårdens handhavande kunnat erhålla inom varje härad boende, med ortsförhållandena väl bekanta och för sin uppgift hängivna män, vilka mot en mycket ringa ersättning på ett ofta mycket framgångsrikt sätt utfört sina förtroendeuppdrag i respektive vägstyrelse. Den största delen av detta intresserade och dugande, ja i själva verket outhärliga arbete skall nu ratas för att i stället ersättas med arbete genom avlönade ämbets- och tjänstemän, vilka knappast kunna få samma personliga intresse för sin uppgift och ej heller äga möjlighet att skaffa sig samma kännedom om önskemål och behov inom orterna.

Då den eftersträfvade utjämningen av väghållningsbördan mellan olika tungt belastade väghållningsdistrikt ändock ej i tillräcklig grad kan nås för hela landet genom de nuvarande distriktens försvinnande, synes man därför köpa de åtrådda fördelarna till alltför högt pris.

Vägnämnder.

Kungl. Maj:t, som tydligen haft en känsla av, vad som skulle förloras i ortsintresse och ortskunskap genom att övergå till de föreslagna nya landstingsdistrikten, har sökt avhjälpa detta beklagliga övergivande av en bland de verksammaste och mest sympatiska organisationsformer, som finnas inom svensk hushållning, genom att föreslå inrättandet av s. k. vägnämnder. Såsom de föreslagits, komma de dock att bliva en lekboll i händerna på landstinget, som skall bestämma om deras vara eller icke vara och fastställa deras instruktion. Den nya väglagen säger härom i 4 kap. 5 §: »Där sådant finnes lämpligt må landstinget för särskilda delar av vägdistriktet, (*vägnämndsdistrikt*), vilkas omfattning landstinget äger bestämma, utse vägnämnder att biträda vägstyrelsen, i den mån sådant genom instruktion eller annorledes åt vägnämnder uppdrages.»

Näppeligen torde någon vilja förfäktas den åsikten, att man i dessa osjälvständiga organ får någon ersättning för vad man skulle förlora. Tydligen bliva vägnämnderna helt utlämnade åt landstingets godtycke.

Väghållningsbördans utjämning.

Väghållningsbördans utjämning på det föreslagna sättet blir därför alltför dyrköpt i ett fattigt land och kan, som sagt, ej heller bli fullständigt. Det enklaste och närmast till hands liggande medlet för väghållningsbördans fulla utjämning heter statsbidrag till distrikt med onormalt tung väghållningsbörda, och denna metod är numera så mycket riktigare och mer berättigad att använda som vägarna, tack vare automobiltrafiken, långt mera än förut blivit det allmännas egendom.

Givetvis kan man tänka sig flera metoder för en sådan utjämning. Vi erinra om den av 1921 års riksdag antagna förordningen angående understöd av skatteutjämningsmedel åt synnerligt skattetyngda landskommuner, (Sv. förf. saml. 411/1921), samt vilja även påpeka, att en liknande väg för utjämningen av väghållningsbördan kan beträdas såväl för denna bördas utjämning inom hela riket som för dess utjämning inom respektive landstingsområden. Det synes vara naturligt och riktigt, att en sådan utjämning sker *dels* så fullständigt som möjligt inom landstingsområdet med medel, som kunna stå till landstingets förfogande, samt *dels* de olika landstingsområdena emellan med statsbidrag, på samma sätt som nu äger rum vid understöd åt synnerligt betungade väghållningsdistrikt. De missbruk, som skulle kunna tänkas förekomma inom häradsvägdistrikten, där ökade kostnader till huvudsaklig del skulle täckas genom utjämningsmedel, böra kunna förebyggas genom rätt för landstingets förvaltningsorgan att granska vägdistriktens väghållningskostnader samt ökad befogenhet för länsstyrelsen i sådant avseende, att väghållningsdistrikten kunna åläggas att ensamt bekosta utgifter som icke kunna hänföras till god hushållning.

Utjämningen bör under alla förhållanden göras så fullständig, som det är möjligt med utestängande av missbruk, samt jämväl omfatta vinterväghållningen, såsom också Kungl. Maj:ts förslag innehåller. Denna del av väghållningen är nämligen alltför olika betungande för olika delar av landets och länens befolkning, att ej en utjämning mellan de olika distrikten även i avseende härå bör komma till stånd.

Då med en sådan utjämning det förnämsta motivet för en utvidgning av väghållningsdistrikten till att omfatta hela landstingsområdet bortfaller, synes det oss, som om man bör och måste utgå från ett bibehållande av den nuvarande vägdistriktindelningen med dess många allmänt erkända fördelar. Undantag härifrån torde möjligen böra göras på de platser, där, efter de väghållningsskyldigas hörande, sammanslagningar eller regleringar av gamla väghållningsdistrikt prövas lämpliga.

Sådana sammanslagningar torde särskilt böra tagas under övervägande på de platser, där de nuvarande väghållningsdistrikten äro så små, att det inom dessa möter svårigheter för ett ekonomiskt utnyttjande av erforderliga vägmaskiner.

Vägunderhållets förbättrande.

För att sedan, inom ramen av den nuvarande distriktsindelningen, tillmötesgå kravet på de förvisso i mångt och mycket berättigade fordringarna på ett förbättrat och särskilt för den nyttiga delen av automobiltrafiken tillfredsställande vägunderhåll stå vida enklare medel till buds än en sådan vittfamnande organisationsåtgärd som den av Kungl. Maj:t för detta ändamål föreslagna vägdirektörsinstitutionen, vilken av allt att döma skulle komma att hastigt växa ut till vidlyftiga och dyrbara ämbetsverk i de olika länen med betänkliga konsekvenser för landets ekonomi.

Vi vilja först påpeka, att vägunderhållet under senare år blivit betydligt bättre än förut, beroende dels därpå, att uppmärksamheten vida mer än förut fästats på de ekonomiska fördelarna av ett gott vägunderhåll, dels genom det allt allmännare, även bland lantbefolkningen spridda bruket av automobiler, vilka kräva väl underhållna vägar.

Man bör vidare vid frågan om vägunderhållets ordnande hava i minnet, att Sveriges i jämförelse med andra länder svåra och långvariga vintrar, under vilka snön inom stora områden kan täcka vägarna en betydande del av året, i motsvarande mån begränsar det egentliga vägunderhållet. I detta avseende skilja vi oss bestämt från Danmark och Norge med deras mycket avvikande klimat, och endast med vårt östra grannland Finland kan man anställa närmare jämförelser. Exempelen därifrån mana dock icke till efterföljd såsom senare skall visas. Men redan av detta vårt klimat framgår, att man måste taga hänsyn till vägunderhållets egenskap att vara ett *säsongarbete*, för vars utförande fast anställd personal i någon nämnvärd utsträckning måste bliva oskäligen dyr.

Orsakerna till det nuvarande vägunderhållets brister.

Om vägunderhållet mångenstädes är mindre tillfredsställande, oaktat de ansträngningar, som numera göras att förbättra detsamma, har detta tvenne huvudorsaker, nämligen för det första naturavghållningens *splitt-ring* på alltför små och illa belägna väglotter, samt för det andra naturavghållarnas bristande *kunskap och handledning* i vägunderhållets bästa utförande, särskilt på de vägar, där en hårdare vägtrafik framgår. Genom

att undanröja grunderna för dessa två brister i det nuvarande väghållningssystemet torde väsentliga förbättringar för rimlig kostnad med visshet kunna påräknas.

Vi hålla före, att det förstnämnda felet, nämligen att vägglotterna kunna vara alltför splittrade och små eller alltför svåra att underhålla, enklast kan avhjälpas — icke genom att väggkassan nödvändigtvis lägger *alla* vägglotter under sin egen väghållning — utan genom att endast *sådana* vägglotter läggas under väggkassan, som uppenbarligen icke lämpa sig för naturaunderhåll. Alla fastigheter av sådan storlek, att dem tilldelade vägsträckor erhålla en viss minsta längd av exempelvis 30 à 50 meter, böra alltjämt indelas till naturaunderhåll. Innebörden härav framgår av de siffror, som vägkommissionen i sina utredningar anfört, enligt vilka 5,773 vägglotter hava mindre längd än 2 meter, 13,794 stycken hava längder mellan 2 och 5 meter samt 19,965 stycken hava mellan 5 och 10 meters längd. Alla vägglotter, som icke indelas till naturaunderhåll, d. v. s. de, som äro för små, för illa belägna eller av trafiken alltför hårt åverkade eller eljest olämpliga, böra, så långt det är görligt, hopslås till sammanhängande vägsträckor och underhållas av väggkassan. Vägglotter, som indelats till naturaunderhåll böra dock av respektive väghållare, om de så önska, mot kontant, vederbörligen uppskattad ersättning kunna överlämnas och mottagas till underhåll av väggkassan. Det kan dessutom ifrågasättas, om ej länsstyrelserna böra äga rätt att efter de väghållningsskyldigas hörande ålägga vederbörande väggkassor att till underhåll helt övertaga för den allmänna trafiken särskilt viktiga och hårt trafikerade genomgångsvägar.

Med väggkassans övertagande av nu omnämnda, för naturaunderhåll olämpliga vägglotter bibehåller man å ena sidan, i den utsträckning det är möjligt, de fördelar som naturavväghållningen, särskilt ur ekonomisk synpunkt erbjuder, men belastar å andra sidan icke väggkassan mer, än att man kan undgå de ekonomiska risker, som det nya väglagsförslaget innebär. De nya landstingsvägstyrelserna med sina stora och svåröverskådliga arbetsfält torde nämligen löpa fara att bli utlämnade åt hänsynslösa eller i karteller sammanslutna entreprenörer eller att bli beroende av fackligt sammanslutna vägvakter och vägarbetare, vilket givetvis kan medföra arbetskonflikter, kanske just vid för vägunderhållet särskilt ogynnsamma årstider.

Körlag.

Med naturavväghållningens bibehållande enligt den nu föreslagna ordningen vinner man den fördelen, att de s. k. körlagen bli överflödiga,

vilket icke är det minst värdefulla, så betungande och föga lämpade för svenska förhållanden som denna institution synes komma att bliva, framför allt genom den orättvisa och farliga bestämmelsen, att de medlemmar i körlagen, som fullgöra sina skyldigheter, skola utföra även de försumligas arbete för att sedan av dem utfå gottgörelse därför. Hur små utsikterna torde vara att utfå sådan gottgörelse, framgår bäst därav, att Kungl. Maj:t i proposition nr 78 till innevarande års riksdag väckt förslag om ändring av gällande väglag för att möjliggöra för landsfiskalerna att utfå liknande ersättningar av försumliga väghållare, när nämnda tjänstemän, som dock äro den exekutiva maktens representanter, tvingas att av egna medel förskjuta kostnader för påsynade väglagningar, med ty åtföljande risk att icke härför utfå vederlag.

Erfarenheten från Finland.

Till belysning av de ovan omnämnda risker för uppskörtningar, som den nya väglagen skulle medföra, vilja vi här citera ett utdrag rörande verkningarna av den i Finland f. o. m. ingången av 1921 gällande nya väglagen, som i vissa avseenden liknar den av Kungl. Maj:t föreslagna. Utdraget finnes intaget i Svensk Motortidning för den 30 december 1921 och berör den genom den nya väglagens antagande uppkomma situationen.

»Finska automobilklubben förrättar då och då inspektioner i samråd med Överstyrelsen för väg- och vattenbyggnaderna, varvid vägnämnderna få mottaga instruktion och anmärkningar.

»Dessa vägnämnder», skriver Idrottsbladet, »utgöra på vissa orter ett sorgligt kapitel i republikens allra nyaste historia. Se här några exempel:

Enligt väglagen skall vägnämnden på auktion utbjuda vägunderhållet åt hugade entreprenörer. I god tid före auktionen bör vägnämnden beräkna och uppskatta vägarnas underhållskostnader enligt å orten gängbart pris på dagsverken, virke och annat material. Det anbud, som vägnämnden anser för delaktigast, rekommenderar den hos landshövdingen, vilken i sista hand avgör ärendet. Så långt är ju allt gott och väl, men då vägnämndens egna ledamöter uppträda som hugade entreprenörer, inlämna anbud och själva godkänna dessa, så måste det sägas, att systemet verkar österländskt. Än mer, det åligger även vägnämnd att jämte länsman avsyna entreprenörernas arbete, d. v. s. i nyssnämnda fall sitt eget arbete, förrän storkovan lyftes. Detta blir vad man kallar självkritik, och — som känt — brukar denna ej vara synnerligen skarp, då det gäller att komma sig till pengar ur fosterlandets outtömliga kassa!

Vägnämnderna uppbära av staten ersättning för sitt arbete, vilket uppskattas av dem själva. Det har hänt, att relativt små kommuners vägnämnder ansett detta värt ända till 12,000 mark, i ett fall t. o. m. 15,000 mark årligen, medan andra vägnämnder kommit till rätta med 1,400 mark!

Det har visat sig, att vid entreprenadauktionerna formliga missbruk begås. Det är vanligt, att entreprenörerna in spe sinsemellan på förhand komma överens om vilka väglotter var och en av dem skall inropa för ett likaså entreprenörerna emellan överenskommet pris. Infinna sig till auktion andra hugade, så godkännas dessas anbud ej, eller drivas utsockneborna bort med vald. I en officiell skildring heter det, att då hugade spekulanter från en främmande by skulle infinna sig till en vägauktion, »så drevos de bort med störar.» I en annan kommun började entreprenörerna trots alla överenskommelser på allvar tävla med lägre anbud. Det artade sig till en verklig auktion. Då uppträder vägnämndens ordförande, näpser folket och säger: »Vad för slag, ni förstör ju den goda affären för varandra! Nog förslå väglotterna åt alla, och staten har nog pengar att betala. Tag för er nu, då det bjuds!» Det har även hänt, att vägauktionerna i denna stil fått sitt efterspel vid rätten. Läger man härtill, att vägarna mångestades trots de dryga utgifterna förfalla, där de förut höllos i mönstergillt skick, utan att det kostade staten en penni, så maste man erkänna, att det nuvarande systemet med våra vägars underhåll har dömt sig självt.»

En bekräftelse på dessa förhållanden har även lämnats av överdirektören i överstyrelsen för väg- och vattenbyggnaderna i Finland, statsrådet K. Snellman, som i Svenska vägföreningens handlingar, häfte 4 för 1921, bland annat anfört följande om den nya väglagens verkningar.

»Det största intresset vid den nya väglagens tillämpning erbjödo de under juni månad senaste år överallt i landet försiggångna entreprenadauktionerna för underhåll under den närmaste treårsperioden av de landsvägar, vilkas omvardnad ålägg vägnämnderna. Så framt antagliga anbud icke gjordes, skulle enligt lagens bestämmelser antingen ny auktion utlysas, eller vägen underhållas på annat sätt, d. v. s. genom vägnämnds direkta försorg. Till ledning för landshövdingar och vägnämnder för bedömandet av gjorda entreprenadanbud hade överstyrelsen för väg och vattenbyggnaderna föreslagit, att anbud överskridande följande belopp pr km. och år i allmänhet icke borde godkännas:

Underhåll av landsväg	Liten trafik	Livlig trafik
	Fmk	Fmk
å grusgrund	200	400
å lergrund med god grustillgång	500	800
å lergrund med dålig grustillgång	1,000	2,500

eller i medeltal c:a 1,000 mark pr km. och år.

Dessa prislägen, som beräknats med ledning av de under början av sommaren 1920 gällande dagsverkslegor, hava oaktat upprepade auktioner dock i allmänhet icke kunnat vidmakthållas, utan har man varit tvungen att betydligt överskrida desamma. Den sammanlagda entreprenadsumman för hela landet stiger för innevarande år till i runt tal 37,300,000 mark eller 1,600—1,800 mark pr km. Enligt uppgift bestå de flesta entreprenörer av småbrukare, torpens tidigare innehavare, och endast i undantagsfall hava kommunerna i sin helhet eller någon större entreprenörfirma åtagit sig vägunderhållet. Under sådana förhållanden kan man antaga att det mest för hand bedrivna underhållet, oaktat de dryga kostnaderna, under de närmaste åren i allmänhet icke kommer att medföra någon

väsentlig förbättring av landsvägarna. Varken vägnämnder eller entreprenörer innehava tillräcklig erfarenhet eller nödiga förutsättningar för arbetets rationella bedrivande.»

Reflexionerna göra sig själva.

Vägunderhållets tekniska förbättrande.

För att få underhållet av de på sätt i det föregående angivits rationellt uppdelade vägsträckorna i rent tekniskt avseende förbättrat med hänsyn tagen till, vad landet rimligen kan i ekonomiskt avseende tåla, lär det varken vara nödvändigt eller lämpligt att såsom Kungl. Maj:t föreslagit skapa en ny, dyrbar tjänstemannakår, de s. k. vägdirektörerna med tillhörande stora stab av underlydande teknisk och kameral personal. Redan nu finnas hos en del vägstyrelser anställda schaktmästare, vilka visat sig göra god nytta vid vägunderhållets ombesörjande. Hade vägstyrelserna mera allmänt till sitt förfogande en skolad distriktsschaktmästare, som *dels* kunde själv deltaga i och handhava utförandet av den ökade väghållning, som vägkassan enligt den ovan gjorda framställningen skulle få sig ålagd samt skötsel och vård av distriktets vägmaskiner och redskap m. m., *dels* i övrigt kunde hela året övervaka väghållningen och stå naturavghållarna till tjänst med råd och hjälp samt påkalla deras ingripande, då rimliga krav på underhåll och reparationer under årets lopp uppstode, skulle säkerligen mycket vara vunnet, som väl skulle uppväga fördelarna med den av Kungl. Maj:t föreslagna kostsamma och personalrika organisationen.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens befattning med väghållningen.

Sådana schaktmästare böra vara anställda hos vägstyrelserna och i alla avseenden lyda under dessa. Givetvis kunna och få de dock icke bliva något slags högsta råd i tekniskt avseende inom väghållningsdistriktet. Detta skulle kunna medföra mindre önskvärda konsekvenser. Över dem har man emellertid i tekniskt avseende att tillgå vederbörande Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän. I Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen med dess distriktspersonal finns redan allt, som behöves för ett tekniskt i allo tillfyllestgörande övervakande av den allmänna väghållningen, utan att man för detta ändamål skall behöva skapa ett nytt, oprövat och sannolikt både sämre och dyrare organ, än det som redan finnes, och göra detta till stor del överflödigt. — Länsstyrelserna skola givetvis såsom hittills utgöra den administrativa myndigheten över

de olika vägstyrelserna med landsfiskalerna som förmedlande och verkställande tjänstemän.

Vi kunna icke underlåta att påpeka det enligt vårt förmenande oriktiga, för att icke säga ödesdigra i att övergiva en sålunda hävdvunnen, för svenska förhållanden så väl avpassad och i det hela så framgångsrik form för samarbete mellan stat och kommuner, som i vägfrågor hittills ägt rum mellan Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen och de olika vägstyrelserna och arbetsdirektionerna på landsbygden, för att i stället följa ett modeförslag, som gör en stor del av denna gamla prövade organisation överflödig genom inrättandet av icke mindre än 24 nya ämbetsverk med oöverskådliga kostnader för det allmänna och ett tilltrasslande av förvaltningsarbetet, utan att man därmed kan se någon motsvarande nytta.

Då staten alltjämt såsom förut skulle komma att kraftigt bidra till nybyggnad av vägar (f. n. med $\frac{2}{3}$ till $\frac{9}{10}$ av de beräknade kostnaderna), vinner man med ett bibehållande av nu gällande ordning den fördelen, att kostnadsförslagen till de arbetsplaner, som skola läggas till grund för dessa statsbidrag, fortfarande bliva uppgjorda av statens tjänstemän och icke av den under enskilda och vacklande former anställda vägdirektören, vars undersökningar och kostnadsförslag för ifrågasvarande arbeten givetvis ej av staten kunna utan kontroll godtagas. Att såsom Kungl. Maj:t tänkt sig, tillsvidare bibehålla distriktstjänstemännen för att kontrollera nyinrättade tjänstemannakårer, vilkas arbete, i den mån det är av behovet påkallat, likaväl bör kunna utföras av samma distriktstjänstemän, synes med skäl kunna betecknas såsom slöseri.

Kostnaderna för den nya väglagens genomförande.

Hur det kommer att i ekonomiskt avseende ställa sig med den av Kungl. Maj:t föreslagna organisationen, därom har ingen utredning lämnats Riksdagen. Starka farhågor hava emellertid på många håll uttalats över den nya väglagens ekonomiska följder. En utredning härav har numera utförts av distriktschefen, överstelöjtnanten John Ekelund i Norrköping och distriktsingenjören, majoren Algot Lundström i Sundsvall. Denna utredning, som inlämnats till vederbörande utskott, är av sådant intresse för kostnadsfrågans belysning och väglagsförslaget bedömande, att vi tagit oss friheten att intaga densamma såsom bilaga till motionen. Här må följande sammandrag av utredningen anföras:

Kostnaden för sommarvägunderhållet har hänförs till ett normalän och uppgår där till i runt tal 2,200,000 kronor om året, varav 144,620

kronor kunna hänföras till administrationskostnader. Med vissa avdrag uppgår årskostnaden för hela riket till 51,456,000 kronor. Under nuvarande förhållanden äro motsvarande utgifter för sommarvägunderhållet omkring 11,200,000 kronor om året för hela riket. Efter att hava framkommit till detta resultat, fortsätta de två utredarna ordagrant:

»Skillnaden mellan kostnaden enligt den nya väglagen och den nuvarande kostnaden belöper sig således till icke mindre än 40,256,000: — kronor eller i runt tal 40,000,000 kronor, allt per ar räknat. Då beräkningarna äro försiktigt uppgjorda är det all sannolikhet för, att ökningen i verkligheten skall bliva än större än den angivna summan. Inför denna så väsentliga kostnadsökning synes det, som om även den, som mest ivrar för förbättrade vägar, måste i likhet med under-tecknade ställa sig synnerligen betänksam för förslaget genomförande, särskilt i nuvarande i ekonomiskt avseende så ytterst vanskliga tider.

I förslaget är visserligen antytt, att organisationen i sin helhet ej omedelbart skulle behöva genomföras, utan skulle detta kunna ske allt efter behov. Då emellertid genom lagens antagande det gamla vägväsendet helt och hållet sönderbrytes, måste dock något annat sättas i stället, och därför måste, om vägarne icke endast skola bibehållas i sitt nuvarande skick, utan även såsom lagen förutsätter förbättras, ungefär den i ovanstående kostnadsförslag angivna organisationen mycket snart i sin helhet genomföras.»

Det synes oss, som om man hade all anledning att instämna i de betänkligheter, som av dessa två utredare anförts mot det nya väglagsförslaget ekonomiska äventyrligheter.

Lämplig övergångsform.

Med den av oss beskrivna organisationen, som ingenting annat är än en utbyggnad på den nuvarande väglagens grund, kommer man ifrån den löslighet, som vidlåder Kungl. Maj:ts förslag med dess 24 självständiga organisationer — en i varje län — vilka sakna det nödvändiga enande tekniska och administrativa sambandet sins emellan. Denna av oss föreslagna organisation innebär ock en bekväm övergångsform till ett successivt, partiellt eller fullständigt förstatligande av vägunderhållet, om detta i en mera avlägsen framtid skulle visa sig önskligt, nödigt och möjligt.

Enligt denna ordning hava vägstyrelserna att för väghållningens tekniska handhavande i mån av behov tillgå såväl distriktschaktmästaren, där sådan finnes anställd, som vederbörande distriktsingenjör. Fördelarna härav torde vara lätta att inse för varje väghållare. Icke minst i fråga om de uppskattningar, som behöva göras inom distrikt och län, böra dessa fackmän bliva till största nytta. Om schaktmästaren tillsammans

med en ledamot av vägstyrelsen deltagar i de årligen återkommande vägsynerna, torde en helt annan och bättre verkan kunna uppnås vid utförandet av de ålägganden, som därunder göras gentemot försumliga väghållare; och för den under året fortgående uppsikten över väghållningen bör samma schaktmästare kunna lämna såväl vägstyrelser som de enskilda väghållarna ett värdefullt biträde, som i sin mån kommer att kraftigt medverka till åstadkommandet av goda vägar. Vid viktigare underhållsfrågors bedömande och avgörande hava så vägstyrelserna att påräkna bistånd av distriktstjänstemännen, vilka särskilt kunna anlitas för de omvärderingar och nyuppskattningar, som flerstädes torde bliva erforderliga i samband med vägunderhållets omläggning, och varigenom sådana uppskattningar böra kunna bliva så rättvisa och noggranna som det över huvud taget är möjligt.

Ehuru vi nu icke äro i tillfälle att framlägga alla de skäl, som tala för ett ordnande av landets vägväsende i enlighet med här antydda riktlinjer, anse vi oss dock med det anförda hava framlagt fullgoda motiv för ett avslag å det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget till vägfrågans lösning. Det synes oss sålunda uppenbart, att vid en tidpunkt, då landet befinner sig i en finansiell situation svårare än någonsin tillförne, detta förslag med dess oerhört vittfamnande ekonomiska konsekvenser ej bör vinna Riksdagens bifall. Men vidare synes det tydligt, att man äntligen — efter de mångåriga utredningar som påkostats denna fråga — skulle börja se, vad som är möjligt och lämligt för denna viktiga angelägenhets ordnande i enlighet med landets bärkraft och problemets natur. Den lösningen bör enligt vårt förmenande följa den av oss angivna naturliga, lugna och ekonomiskt riskfria utvecklingen.

Vi vilja ock understyrka, att ett hänsynstagande till de av oss nu angivna riktlinjer för en omläggning av vägväsendet endast behöva föranleda en överarbetning av nu gällande vägslag. Någon övergångstid blir därför icke behövlig för detta förslags genomförande, och ett bifall till detsamma behöver alltså icke fördröja reformernas ikraftträdande utöver den tid, som är föreslagen såsom tidpunkt för ikraftträdandet av Kungl. Maj:ts nu framlagda förslag till helt ny lagstiftning på området.

På grund av vad sålunda anförts, få vi vördsamt hemställa,

att Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition icke måtte av Riksdagen bifallas och

att Riksdagen med anledning av berörda proposition ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta utarbeta och för Riksdagen

framlägga nytt förslag till väglagstiftning, byggt på gällande väglag, men med iakttagande av följande synpunkter,

1) *att* de gamla väghållningsdistrikten i huvudsak bibehållas, men att sammanslagningar eller omregleringar av de nuvarande distrikten böra, efter de väghållningsskyldiges hörande, verkställas i den mån det befinnes erforderligt för erhållande av lämplig storlek på distrikten och ernående av ett förbättrat vägunderhåll;

2) *att* grunderna för vägfyrktalssättningen ändras i enlighet med 1920 år vägsakkunnigas förslag;

3) *att* en utjämning av väghållningsbördan mellan olika tungt belastade väghållningsdistrikt bör ske på sådant sätt, att den i första hand verkställs så fullständigt som möjligt inom landstingsområdet med medel, som kunna stå till landstingets förfogande, samt i andra hand de olika landstingen emellan med statsbidrag;

4) *att* vinterväghållningsbördan jämväl bör bliva föremål för utjämning genom statsbidrag;

5) *att*, om vid fördelning av naturavägunderhållet på distriktets samtliga jordbruksfastigheter det finnes, att viss fastighet endast skulle erhålla en väglängd, högst uppgående till viss mindre storlek, underhållet av samma väglott skall övertagas av vägkassan, men att eljest jordbruksfastigheterna skola fortfarande indelas till naturavägunderhåll;

6) *att* länsstyrelse bör äga rätt att efter de väghållningsskyldiges hörande ålägga väghållningsdistrikt att genom vägkassans försorg underhålla särskilt hårt trafikerade landsvägar;

7) *att*, i den utsträckning det kan erfordras, hos de olika vägstyrelserna bör anställas en distriktsschaktmästare för att handhava det direkta utförandet av distriktets ökade väghållning samt tillhandagå naturaväghållarna med råd och tillsyn för erhållande av ett

rätt utfört vägunderhåll, vars tekniska övervakande i övrigt bör ske genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg.

Stockholm den 22 mars 1922.

A. O. Frändén.

K. J. Gustafsson.

N. Gabrielsson.

E. Eriksson.

E. A. Enhörning.

Per Norin.

Erik Andersson.

Carl Boberg.

Bilaga.

Utredning angående sommarvägunderhåll.

I ändamål att söka utröna de ekonomiska konsekvenserna av genomförandet av den nya väglagen hava undertecknade verkställt nedanstående utredning av kostnaderna för dess genomförande och hava vi därvid kommit till följande resultat.

För vinnande av enkelhet och överskådlighet har utredningen hänförs till ett län med 2,700 km. väglängd, därav 800 km. landsväg och 1,900 km. bygdeväg utgörande i medeltal $\frac{1}{24}$ -del av väglängderna i hela riket enligt av Kungl. Kommunikationsdepartementet upprättad statistisk tabell.

Beräknad kostnad för sommarvägunderhållet enligt förslaget till ny väglag.

Organisation.	K o s t n a d			
	Kr.	ö.	Kr.	ö.
1. <i>Länsstyrelse.</i>				
Ordförande	3,000:—			
Ledamöter, 4 st. à 1,000:—	4,000:—			
Rese- och traktamentsersättningar	3,000:—		10,000:—	
2. <i>Vägnämnder, värderings- och gode män.</i>				
Rese- och traktamentsersättningar	5,000:—		5,000:—	
3. <i>Vägdirektören (jämnställd med bandirektör vid S. J.)</i>	10,000:—			
Traktamenten 120 dagar à 16:—	1,920:—			
Automobil: chaufför, ränta och amortering samt drift m. m.	12,000:—		23,920:—	
4. <i>Teknisk avdelning för undersökning och nybyggnad.</i>				
Förste biträdande ingenjör (jämnställd med baningenjör vid S. J.) lön	7,200:—			
Andre biträdande ingenjör (jämnställd med baningenjör vid S. J.) lön	4,800:—			

		K o s t n a d			
		Kr.	ö.	Kr.	ö.
Ritare	lön	2,400:—			
Skrivbiträde	»	1,800:—			
Schaktmästare 6 å 3,000:—	»	18,000:—			
Rese- och traktamentsersättningar		4,800:—		29,000:—	
5. Teknisk avdelning för underhållet.					
Förste biträdande ingenjör (jämnställd med baningenjör vid S. J.)	lön	7,200:—			
Andre biträdande ingenjör (jämnställd med baningenjör vid S. J.)	lön	4,800:—			
Ritare	»	2,400:—			
Skrivbiträde	»	1,800:—			
Rese- och traktamentsersättningar		4,800:—		21,000:—	
6. Kamerala avdelningen					
Kamrer och kassör	lön	6,000:—			
Bokhållare	»	3,600:—			
D:o	»	3,000:—			
Förrådsförvaltare	»	3,600:—			
D:o, vakt	»	2,400:—			
Skrivbiträden, 2 st. å 1,800:—	»	3,600:—			
Expeditionsvakt	»	2,000:—		24,200:—	
Hyra för ämbetslokaler och förråd		3,500:—			
Värme, ljus och städning		3,000:—			
Expenser: rit- och skrivmaterial, tryck, blanketter, annonser, telefon, post, instrument, kartor, inventarier, försäkringar, vikariatsersättningar m. m.		15,000:—		21,500:—	
7. Underhålls- och bevakningsavdelningen.					
Vägmästare (jämnställd med banmästare vid S. J.); 1 för cirka 250 km. vägsträcka.					
Vägmästare: 12 st. å 3,000:—		36,000:—			
D:o dagtraktamenten, 12 st. 30 dagar å 6:—		2,160:—			
D:o ränta och amortering samt driftskostnader för motorcyklar, 12 st. å 3,000:—		36,000:—			
D:o olycksfallsförsäkringar		190:—			
Vägvakter (jämnställda med banvakter vid S. J.), å landsvägar (10 km. för varje vägvakt), 80 st. å 1,800:—	lön	144,000:—			
D:o å bygdeväg (20 km. för varje vägvakt), 95 st. å 1,800:—		171,000:—			

	K o s t n a d			
	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Olycksfallsförsäkring för vägvakter . . .	5,500:—			
Ränta, amortering och underhåll av verktygsuppsättningar (en verktygsuppsättning beräknas för varje 5:e km.), 540 st. å 25:—	13,500:—			
Bidrag för hållande av cykel åt vägvakterna, 175 st. å 50:—	8,750:—	417,100:—		
Dyrortstillägg åt befattningshavare, 50 % av lönen	—	219,300:—	781,020:—	
Arbets- och materialkostnader.				
8. <i>Materialanskaffning.</i>				
Grusgropar	35,000:—			
Lastning, framkörning och avlastning av grus, pinnmo och makadam: I fråga om bygdeväg beräknas cirka 90 % eller 1,700 km. grusas och cirka 10 % eller 200 km. beläggas med makadam och pinnmo eller grus.				
Grusåtgången i förra fallet 0,05 m ³ pr 1 m., sål. för 1,700 km. väg 85,000 m ³ .				
Åtgången av makadam och pinnmo eller grus i senare fallet 0,1 m ³ per 1 m. väg, sål. för 200 km. väg 20,000 m ³ . I fråga om landsväg beräknas 70 % eller 560 km. grusas och 30 % eller 240 km. beläggas med makadam och pinnmo eller grus.				
Grusåtgången i förra fallet 0,1 m ³ pr 1 m. väg, sål. för 560 km. väg 56,000 m ³ .				
Åtgången av makadam och pinnmo eller grus i senare fallet 0,2 m ³ per 1 m. väg, sål. för 240 km. väg 48,000 m ³ eller sammanlagt 209,000 m ³ hårdgöringsämnen. Beräknas 2,5 km. medeltransport och transportkostnaden till 3 kr. pr m ³ , erhålles sål. 209,000 m ³ å 3 kr.				
	627,000:—			
Slagning av makadam under förutsättning av hälften var för makadam och pinnmo eller grus 34,000 m ³ å 7 kr.				
	238,000:—			
Material till skyddsvärn 40,000 l m. å 0,50				
	20,000:—	920,000:—		
9. <i>Underhåll av broar och färjor</i>				
	—	75,000:—		

	K o s t n a d			
	Kr.	ö.	Kr.	ö.
10. <i>Förbättringar.</i>				
a) Grundförstärkningar å de viktigaste huvudvägarna. 20 -km. antagas fullgöras pr år inom varje län. Kostnader pr m. väg beräknas till 10 kr. inklusive tillsyn, ränta och amortering av härför erforderliga arbetsmaskiner. Således 20,000 × 10			200,000:	—
b) Förbättring med vält av övriga mindre tillfredsställande vägdelar inom länet. Tillsyn, ränta, amortering och driftskostnader å materielen samt erforderlig makadam och sand			100,000:	—
c) Förbättringar, bestående av breddning, rectifiering m. m. av vägdelar, som icke böra bibehållas i sitt nuvarande skick, om vägens körbana skall förbättras och förstärkas	100,000:	—	400,000:	—
11. Diverse oförutsedda kostnader utföras för slutsummans avrundade med	—	—	23,980:	—
			<u>Summa kronor 2,200,000: —</u>	

I ovanstående summa ingår under punkt 4 »Teknisk avdelning för undersökning och nybyggnader» med 39,000 kronor jämte dyrtidstillägg för löntagare med 17,100 kronor eller sammanlagt 56,100: — kronor.

I fråga om undersökningar för nya vägar hava dessa i regel utförts av distriktstjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten enligt av Kungl. Maj:t fastställd taxa, och har kostnaden i huvudsak bestritts av statsverket.

Rörande nybyggnaderna hava hittills i de upprättade kostnadsförslagen medräknats kostnad för tillsyn, inkluderande även schaktmästare.

Huru härmed i framtiden skall förfaras, framgår icke fullt säkert av förslaget, men uttalas emellertid önskvärdheten av, att vägdirektören inom varje län helst bör även i dessa frågor hava ledningen i sin hand.

Det har med anledning härav synts oss lämpligt att upptaga dessa löntagare och kostnaderna för desamma i denna utredning. Under förutsättning att kostnadsfrågan härvidlag kommer att ordnas som hittills bör dock från slutsumman avdragas i runt tal

Kvarstående kostnad för ett län således	Summa kronor	56,000: —
alltså för 24 län eller hela riket	Summa kronor	<u>2,144,000: —</u>
		<u>51,456,000: —</u>

Enligt av kungl. kommunikationsdepartementet upprättad statistisk tabell över kostnaden för vägunderhållet belöper sig kostnaden för sommarunderhållet för år 1917, vilket är torde vara mest jämförbart med nuvarande förhållanden, till följande belopp för hela riket.

Nuvarande kostnad för sommarunderhåll.

Förvaltning	358,542: —
Särskilda nämndens uppskattning av vägunderhållskostnaden	8,191,341: —
Kostnad för underhåll av oindelade vägar samt broar och färjor m. m.	2.107,872: —
I tabellen är under rubrik: övriga kostnader hänförförda till annan kostnad än underhåll, upptagen en summa av 1,039,328: — kr.	
Då möjligen en del av denna kostnad torde vara att hänföra till underhåll, upptages här c:a 50 %	512,245: —
	<hr/>
	Summa kronor 11,200,000: —

Nyssnämnda summa angiver nuvarande verkliga kostnaden, utan avdrag av förekommande statsbidrag, belöpande sig för år 1917 till 2,128,117: — kronor.

Skillnaden mellan kostnaden enligt den nya väglagen och den nuvarande kostnaden belöper sig således till icke mindre än 40,256,000: — kronor eller i runt tal 40,000,000: — kronor, allt per år räknat. Då beräkningarna äro försiktigt uppgjorda, är det all sannolikhet för att ökningen i verkligheten skall bliva än större än den angivna summan. Inför denna så väsentliga kostnadsökning synes det, som om även den, som mest ivrar för förbättrade vägar, måste i likhet med undertecknade ställa sig synnerligen betänksam för förslaget genomförande, särskilt i nuvarande i ekonomiskt avseende så ytterst vanskliga tider.

I förslaget är visserligen antytt, att organisationen i sin helhet ej omedelbart skulle behöva genomföras, utan skulle detta kunna ske allt efter behov. Då emellertid genom lagens antagande det gamla vägväsendet helt och hållet sönderbrytes, måste dock något annat sättas i stället, och därför måste, om vägarne icke endast skola bibehållas i sitt nuvarande skick, utan även såsom lagen förutsätter förbättras, ungefär den i ovanstående kostnadsförslag angivna organisationen mycket snart i sin helhet genomföras. Förutom ovan anförda kostnadsskäl, än mer förstärkta därigenom, att i framtiden lönetagares anspråk på pensionering icke torde kunna avvisas, synes det oss, som om vid denna frågas slutgiltiga bedömning även det verkliga behovet av lagens genomförande bör allvarligt tagas i övervägande. Utan att vilja bestrida, att vissa brister vidlåda våra vägar och deras underhåll, kunna undertecknade dock icke instämma i det ofta hörda talet, att våra vägar skulle vara så dåliga och genomslå. Tvärtom våga vi vidhålla, att vägarne i förhållande till vårt lands resurser äro att anse som i allmänhet ganska goda. Under de senaste åren kan också skönjas ett väsentligt förbättrat underhåll. Härtill torde utan tvivel Svenska Vägforeningen genom sin propaganda kraftigt hava bidragit, vartill kommer det allmänna användandet av automobilerna, som automatiskt verkat i samma riktning. Vid klandrandet av våra vägar göres ofta mer eller mindre vederhäftiga jämförelser med utlandet. I regel torde härvid förbises, att i dessa länder per individ oftast kommer endast en bråkdel av den väglängd som vi i Sverige per individ hava att underhålla. Att

emellertid de närmast stora trafikcentra belägna vägarne äro i sämre skick och, särskilt där intensiv och tung automobiltrafik förekommer, äro i stort behov av förstärkning och förbättring, vilja vi däremot icke förneka.

Det synes oss därför, som om det borde undersökas, huruvida icke dessa vägdelar skulle kunna särskilt behandlas, utan att vägväsendet därför helt om-läggas. Enligt § 12 i gällande väglag kunna sedan den 8 juli 1921 de väghållningsskyldige besluta, att samtliga vägar eller viss vägsträcka inom väghållnings-distriktet skola övertagas till underhåll medelst vägkassan.

Dessa bestämmelser lämna således redan nu möjlighet och tillfälle för de väghållningsskyldige att utföra vägunderhållet av de hårdast trafikerade vägarna på ett rationellt sätt. Då emellertid denna bestämmelse endast förefunnits helt kort tid och då de väghållningsskyldige inför möjligheten av helt ny väglags antagande icke ansett sig böra vidtaga några mera genomgripande ändringar i underhållet, har bestämmelsen ifråga icke ännu kunnat visa nämnvärd verkan. Skulle förslaget till nya väglagen icke nu vinna riksdagens gillande, synes det, som om ovan nämnda lagbestämmelse borde kompletteras sålunda, att Konungens befallningshavande skall äga befogenhet att efter hörande av de väghållningsskyldige, landsfiskal och distriktstjänsteman ålägga de väghållningsskyldige att över-taga underhållet av hårt trafikerad väg medelst vägkassan.

Grundförstärkningen och förbättringen av dessa vägar innebär i många fall så gott som fullständig nybyggnad av vägdelarne, och bliva kostnaderna för arbetenas utförande därför högst avsevärda. För desammas utförande torde där-för i de flesta fall erfordras statsbidrag. Något hinder för att av nu förefintliga fonder erhalla dylikt statsbidrag torde knappast förefinnas, men synes det oss dock lämpligt, att dylik möjlighet särskilt anges. De nu förefintliga fonderna äro som bekant skäligen små och redan hårt anlitade, varför det torde befinnas nödvändigt att för dessa bidrag anskaffa nya medel. Vi hava i dylikt syfte tänkt oss, att de medel, som komme att inflyta av tilltänkt automobilskatt, skulle användas för nu nämnda ändamål. Ett sådant användande av dessa skattemedel synes oss bäst uppfylla skattens motiv och syfte. Alldenstund medlen enligt det ovanstående i första hand huvudsakligen torde komma att användas till förbät-trandet av vägarne utanför stora trafikcentra, och då främst städerna, förefaller det som om även städernas fördel av automobilskatts införande skulle vara väl tillgodosett, liksom skattens användande på nämnda sätt även borde tillfredsställa landsbygden. Beträffande automobilernas inverkan på vägarne hava vi nämligen den åsikten, att skadlig inverkan inträder först med intensiv och tung trafik, var- emot mindre ofta förekommande och lätt trafik ytterst litet inverkar på vägarne beskaffenhet och t. o. m. i vissa fall verkar fördelaktigt. De förbättringar, som enligt vårt förmenande skulle nu komma till utförande, återfinnas i kostnadsför-slaget under punkt 10 a och b och uppgå till en genomsnittlig summa per län av 300,000 kronor. Med två tredjedelars anslag skulle på varje län komma 100,000 kronor, varifrån bör avgå bidraget från enskilda väghållare på den grund, att dessa befrias från underhållet. Denna utgift, vilken såsom ovan framhållits är nödvändig, synes oss böra vara överkomlig för varje län. Någon särskild orga-nisation för nu nämnda arbetens genomförande är icke erforderlig, utan kunna dessa arbetens utförande på ett tillfredsställande sätt verkställas genom de nu-varande vägstyrelsernas försorg.

Rörande vägdistriktens förmåga att anskaffa för dessa arbeten nödig maskinmateriel, vilja vi uttala, att sådan förmåga i de flesta fall är för handen, och kan i motsatt fall hyra av materiel ske. I de fall där vägdistrikten särskilt i mellersta och södra Sverige äro för små, synes det oss som om större svårigheter knappast skulle förefinnas för deras sammanslagning till vägdistrikt av lämplig storlek och omfattning.

För den händelse ovan angivna riktlinjer följas, vinnes förutom med minsta möjliga kostnader förbättrade vägar å de ställen, där detta är nödvändigt, de enligt vårt förmenande stora fördelarna, att vägväsendet i sin helhet icke nu behöver omläggas, att de nuvarande vägstyrelserna, som för ringa arvode utföra ett med ledning av sin lokalkännedom och erfarenhet synnerligen intresserat och gagneligt arbete, fortfarande kunna i full utsträckning användas, att utvecklingen får ske successivt utan språng och att under tiden erfarenheter kunna vinnas.

Stockholm den 18 mars 1922.

John Ekelund.

Distriktschef i östra
väg- och vattenbyggnadsdistriktet.

Algot Lundström.

Distriktsingenjör i nedre norra
väg- och vattenbyggnadsdistriktet.