

Härigenom torde äfven blifva en följd, att hvarje utkommande lag eller förordning, eller förändring i förut gällande, tydligen måste angifva hvad som upphäfves, något som ej alltid skett; men olägenheterna äro ej fullkomligen afhulpna, med mindre man, i samma stund som ofvanstående förslag utfördes, också hade en bestämd och säker uppgift på alla *då* gällande lagar och författningar.

En sådan uppgift, som utan tvifvel skulle blifva ett betydande arbete, skulle dock i betydlig mån kunna underlättas af de värderika materialier härtill, som finnas uti åtskilliga äldre och nyare lagverk och lagregister. Ett dylikt arbete skulle naturligen underkastas statsmakternas pröfning, på det ej ett uteslutande af författningar skulle blifva ett upphäfvande deraf som ej i grundlagsenlig ordning tillkommit.

Till vinnande af detta ändamål föreslår jag,

att Riksdagen i underdånig skrivelse till Kongl. Maj:t anhåller, det lagbyrån eller en möjligen blifvande lagberedning må uppdragas att utarbета en fullständig förteckning öfver alla, inom alla lagens områden, nu gällande lagar och författningar, samt att Kongl. Maj:t täcktes uti nådig proposition densamma till Riksdagens pröfning framlägga.

Stockholm den 22 Januari 1872.

Ola Andersson.

---

### **N:o 39.**

Af Herr **Ola Andersson**: *Om utarbetande af ny författning rörande väghållningsskyldigheten.*

Vid många föregående riksdagar har frågan om väg- och brobyggnads- samt underhållnings-skyldighetens ordnande på ett med rättvisa och billighet mera öfverensstämmande sätt än det nu gällande, varit föremål för pröfning, utan att densamma kunnat nöjaktigt lösas. Af Justitieombudsmannes embetsberättelse finner jag, att frågan om *vinterväghållningen* är under beredning för att till Riksdagen inkomma, men af de skäl jag

här nedan skall hafva äran anföra, torde en hvar finna att den måste lösas *i sin helhet*, hvarförutan den otvifvelaktigt snart återkommer.

Om obilligheten deraf att dessa skyldigheter fortfarande och uteslutande skola åligga jorden — och i provinserna Skåne, Halland, Blekinge och Bohuslän blott en del deraf, enär säterierna der äro från underhåll af allmänna vägar befriade — kan, eller åtminstone bör, icke vara mera än en mening.

Bland alla de skäl som tala för en snar ändring härutinnan torde följande få anföras:

Ifrågavarande skyldigheter hafva under tidernas lopp utvecklats till någonting helt annat, än hvad de voro då de ålades jorden; jordbrukaren är ej nu, som då, den som ensamt eller knappast företrädesvis begagnar vägar; bruk, fabriker och industriela anläggningar hafva uppstått och uppstå årligen, af hvilka många för sin drift och rörelse begagna vägar rätt mycket, ja stundom mera än hela kommunen, utan att till underhållet deraf bidraga med ett enda öre. De fordra goda vägar, och det bör så vara, men bördan ökas otillbörligt för de underhållsskyldige.

De skäl, som föranledde befrielse för säterierna, hafva längesedan upphört att existera.

För en snart skeende rättelse häruti tala vidare de i många orter årligen framställda yrkanden, både från landsting, myndigheter och enskilde, om nya vägdelningar och enskilda vägars intagande i allmän delning, till hvilka delningars bekostande de nu väghållningsskyldige få uppoffra flera tusentals Riksdaler; och att dessa delningar samt bestämmelser om, *hvilka* vägar som skola i allmän delning ingå, sällan om ej aldrig kunna blifva rättvisa, derom vittna de många rättegångar, som i dessa frågor ständigt pågå, medförande, utom andra obehag, stora kostnader.

Utom svårigheten, att icke säga omöjligheten att komma till rättvisa i nyssnämnda fall, finnes jemväl ett annat, der det helt säkert är lika omöjligt, nemligen i fråga om vägarnes taxering, på hvilken omständighet många orsaker inverka, såsom markens olika beskaffenhet, vägarnes mer och mindre nötning, lättare och svårare tillgång på lagningsämnen, längre och kortare afstånd från den väghållningsskyldiges hemvist m. fl.; hvarförutom, sedan en sådan taxering på bästa möjliga sätt skett, uppstår t. ex. en och annan fabrik, jernvägsanläggning o. d., som helt och hållet förändrar det förra förhållandet.

Öfvertygad om riktigheten af ofvan anförda skäl, anser jag byggnads- och underhållsskyldigheten af vägar och broar böra baseras på följande grunder:

att alla de, som genom körslor begagna vägar och broar, skola, så vidt möjligt är, omedelbart eller medelbart dem underhålla,

att ingen delning eller klassificering mera skall ifrågakomma, och

att till allmänt underhåll upptagas alla lands-, härads-, sockne- och by-vägar, men ej enskilda hemmans utfartsvägar till dessa.

Då sockne- och by-vägar här jemväl blifvit upptagna torde sådant kanske behöfva i korthet motiveras.

Tvenne eller flera kommuner hafva t. ex. genom egorna socknevägar, ledande till allmänt besökta orter; en af dessa tillerkännes företrädet, ehuru skillnaden ofta kan vara svår att afgöra, och blir häradsväg, kommunen slipper skyldigheten att ensam underhålla den, de andra socknarne få behålla sina vägar och dertill bidraga till den förra.

Riktigheten af den grundsats att trafiken bör bära underhållskostnaden, lär ej med några hållbara skäl kunna jäfvas. Också har man i utlandet tillämpat densamma genom upptagande af bomafgifter, som användts till underhållet; äfven hos oss hafva vi försökt detta sätt, men der det införts hafva grundade klagomål ej saknats dels öfver det obehag och de försummelse det för resande medför, dels ock deröfver, att en ganska betydlig del af inflytande medel åtgå till bombetjeningens aflöning, bostad m. m., för att ej tala om svårigheten att kontrollera uppörden och redovisningen.

För att kunna tillämpa en riktig grundsats, måste man alltså se sig om efter en annan norm för skyldigheternas utgörande, och mig synes som den ej är svår att finna. De, som färdas till fots, kunna ej skäligen *derför* åläggas underhållsskyldighet; återstår således endast de, som för sina färder å vägarne begagna *dragare*, och dessa sednare erbjuda sig *derför* såsom exponenter vid fördelningen af kostnaderna för ifrågavarande skyldighet. Bestämmandet af det antal dragare, för hvilket hvar och en borde bidraga, torde lämpligen böra ske i Maj månad medelst uppgifter till kommunalnämnden i socknen, hvilka pröfvades af nämnden, möjligen förstärkt med ett par ledamöter af angränsande socknars kommunalnämnder. Klagan afgöres af kompromiss. För vinnande af enhet och ytterligare kontroll, torde det ouråde, som utgjorde ett bolag, öfverenskomma om åtskilliga för hvarje ort lämpade grunder. Sålunda borde t. ex. då en egendom årligen uppföder hästar eller oxar, så att ett större antal dragare finnes å egendomen än som för densammas brukning erfordras, billigt afseende derpå fästas.

I afseende på sådana bruk och fabriker som begagna andras dragare, så är det klart, att genom det högre pris, som de skjutsande härigenom måste beräkna sig, kostnaden medelbart drabbade den, för hvars räkning dragare begagnas.

Skulle Riksdagen ej godkänna de här föreslagna grunder för utgörande af ifrågavarande skyldigheter, så kunde, utan att man frångick ofvan uttalade grundsatser, fördelningen af kostnaderna ske på det sätt, att all jordbruksfastighet bidrog efter sitt taxeringsvärde, samt bruk, fabrik eller enskild person, som idkar rörelse af beskaffenhet att resor och transporter å vägarne deraf följer, vid taxeringskomiteén åsättes *särskildt* värde, efter hvilket bidrag till vägar och broar bör utgå, så afpassadt att bidraget, så vidt möjligt är, blefve rättvist i jämförelse med jordbruket i orten.

Då denna sak egentligen är en ortangelägenhet, så torde man ej böra för möjligheten att få kostnaderna lika fördelade såsom för ett statsändamål, uppoffra fördelen att kunna

kunna afpassa det ena och andra efter hvarje ords förhållanden, hvilket sednare säkert också har den fördelen att blifva mest besparande. Emellertid bör häradet vara det minsta området för ett sådant bolag, men flera härader kunna deruti förena sig.

Hvarje kommunalnämnds ordförande höll årligen entreprenadauktioner (månadskunde vissa vägar lämpligare bortauktioneras för längre tid), utropade vägarne i så små lotter att äfven mindre hemmansbrukare kunde åtaga sig ett stycke i närheten af sina egor; der en väg går emellan tvenne socknars egor kunde lätt öfverenskommelse träffas om hvilken som skulle hålla auktion. Tiden för lagningen, rättigheten att upplägga lagningsämnen, böter och lega, syner m. m. äro saker, som ej äro synnerligen svåra att ordna. Sedan alla kostnaderna för vägar, trummor och broar voro för året gifna, utdebiterades beloppet vare sig af kronofogden eller af samtliga kommunalnämndernas ordförande, som i sådant fall utgjorde en styrelse.

Detta förslag omfattar endast landsbygden.

Man invänder månadskunde, att kostnaden i sin helhet skulle blifva större än nu — ja kanske så mycket större, att de som nu underhålla vägarne finge uppoffra lika mycket. Jag tror ej någotdera. Vore det möjligt att beräkna allt hvad onödigtvis förspilles af tid och dragkraft samt onödig slitning å vagnar och vägar genom att köra hela eller kanske flera mil till sina vägglotter, eller att beräkna alla de summor, som kastas bort på delningar och omdelningar med deraf härflytande möten, resor och slutligen rättegångar, och tillägger allt detta sjelfva underhållskostnaden, så blefve det ansenliga summor. Möjligen åtgick någon tid innan entreprenadauktionerna gingo så bra som man kunde önska, men den saken tror jag redde sig snart. Den som åtog sig väg afbetalte dermed på sitt debet.

Fördelarne här af blefvo:

Bättre underhållna vägar; undvikande af delningar, klassificeringar och deraf följande rättegångar; rättvisa och billighet i afseende på skyldigheternas utgörande samt frihet att åtaga sig väglagning eller underlåta sådant, allt efter hvars och ens tillfälle.

På grund af hvad jag här anfört tillåter jag mig att föreslå,

att Riksdagen i underdånig skrifvelse anhåller det Kongl. Maj:t täcktes låta utarbета och till Riksdagens pröfning framlägga nådig proposition i frågan i sin helhet på här föreslagna grunder.

Stockholm den 24 Januari 1872.

Ola Andersson.