

N:o 34.

Af Herr A. Bäckström: Om underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t angående utarbetande af förslag till ny lag för vägbyggnads- och vägunderhållningsskyldigheten å landet.

Mer än en gång har under snart ett och ett halft århundrade frågan förevarit om huruvida det vore rätt och billigt, att endast de, som å landet hemman ega eller bruka, skola »vägen rödja och broar bygga». Detta oaktadt står ännu 8 § i. 25 Kap. Byggningsbalken af 1734 års lag kvar till efterlefnad. Den tid, då denna lag tillkom, var visserligen något skäl för ett sådant stadgande, emedan då föga annat fanns än jordbruk, som kunde uti denna tunga deltaga. Men redan derförut, eller 1723, hade adeln i Skåne, Halland, Blekinge och Bohus län, genom sina privilegier blifvit fri för sina säterier från detta onus. Nyssnämnda § synes dock i början hafva varit vidsträcktare tillämpad än som en tid derefter och ännu eger rum. Ty det synes som om bruk, qvarnar och skattlagda utjordar först frikändes från vägrödningsbesväret genom Kongl. resolutionen den 20 November 1786 och Kongl. brefvet den 10 samt Kongl. Kammarkollegi kungörelse den 29 Oktober 1793, och lotshemman frikändes från vägrödningsbesväret genom Kongl. förordningen den 17 September 1783, således om 50 år efter lagens tillkomst. På hvilka skäl dessa egendomar frikändes från vägrödningsstungan lemnas derhän, men att ännu i denna tiden hemmansbrukaren ensam skall draga denna börda, är nästan oförklarligt, då Sveriges hemmansbruk knappast kan sägas spela hufvudrollen uti de ekonomiska förhållandena, och då handel, verk och industrianläggningar af alla slag utgöra vilkoret för kanske mer än hälften af befolkningens existens, och hvaraf trävaruförädling och trävaruhandel intaga ett framstående rum, och som måhända främst ibland alla industrigrenar gjort täflan om arbetskrafter för jordbrukaren svår, om ej omöjlig. All industri, som i sig sjelf är nyttig och god, kan dock lika litet som jordbruket flörera eller ens existera utan vägar och kommunikationer. Hvad kunde då vara

billigare, än att byggnad och underhåll af *vägar* delades med jordbrukaren af dem, som drifva andra näringar och yrken? Hvad vägbyggnader vidkommer, så äro de redan i allmänhet något fördelade, medan sällan nu mera någon ny allmän väg eller bro anlägges, der icke staten till större eller mindre del med anslag deltagar. Dessutom har vägbyggnad ett slut, men framtida underhållet en jemt återkommande tryckande börda, en börda, som knappt någon kan försvara såsom rätt och billigt att bäras endast af hemmansegaren eller brukaren. Först åberopade 8 § i 25 kap. Byggningsbalken synes temligen oklar af hvilka områden hvarje väghållningsdistrikt skall bestå; å ena sidan synes som hela landet vore ett gemensamt vägröjningsdistrikt, då det heter: »alle som å landet hemman ega eller bruka skola vägar rödja och broar bygga», men å andra sidan synes som hvarje by utgjorde ett väghållningsområde, då det heter: »hvar skall sitt skifte få efter den del han i by eger och som för honom lägligast faller». Vidare heter i sista momentet: »Städerna rödja och hålle väg och broar så långt stadens egor räcka».

Detta sista moment bestämmer, att städer ej äro skyldiga hålla vägar längre än deras egor räcka. Konsekvensen häraf synes böra vara, att hvarje by eller socken icke heller är skyldig hålla väg längre än deras egor räcka. Men lagen om vägunderhåll å landet talar icke om något visst bestämdt väghållningsområde. 3 § samma balk och kapitel bestämmer, att häradet gemensamt upprättar milstolpar, men 7 § åter, som talar om vinterväghållningen öfver sjöar och mossar, ålägger hvar by att den utstaka, men der större sjöar äro, göre det socknarne, som deromkring ligga. Här förutsättes så stor sjö att flera socknar deromkring ligga, i annat fall tillhör det byarne för hvar sitt område. Kongl. förordningen den 13 September 1790 stadgar endast om vinterväghållningen, och att dertill skall inrättas ploglag, som af härad eller socken därför njuta ersättning.

Vid frågor om nya vägars anläggning och underhåll har härtills vanligen socken eller härad tagits som ett gemensamt väghållningsområde. Och derom vore ej mycket att säga, om socknen och häradet egde den mark som faller inom dess rälänie, hvilken genom afvittringen är såsom sockengräns uppdragen, men i de norra orterna och isynnerhet i Norrbotten är förhållandet långt annat. Så befinnes att Piteå socken i Norrbottens län har en areal af 43 qv.-mil, men hvaraf kronan eger 18,3 qv.-mil, Öfver-Luleå 25,6 hvaraf kronomark 5 qv.-mil, Råneå 19,5 hvaraf kronomark 3,1, Neder-Kalix 15,8 hvaraf kronomark 1,1, Öfver-Kalix 25 hvaraf kronomark 11,7, Öfver-Torneå och Hilanimi 22,9 hvaraf kronomark 5,4 och Korpilombolo socken 13,2 qv.-mil hvaraf kronomark 7,3 qv.-mil.

Så länge endast kustlandsvägarne i dessa trakter varit att underhålla, och som i allmänhet icke löpa öfver mycken kronomark, kan bördan varit draglig, men då nu till hvarje lappmarks socken vägar redan äro anlagda eller måste anläggas, så mycket hellre som nu lappmarkerna genom bevillningstaxering gjorts likställiga med öfriga landet, så blir bördan af vägunderhållet odräglig, om endast hemmansegarne i

dessa trakter skola icke allenast, såsom andra, i allmänhet hålla vägar öfver sin egen mark, utan ock öfver långa sträckor dem ej tillhörande egendom, så befinnes nu till exempel den nyanlagda vägen från Raknäs by Piteå socken till Arvidsjaurs socken på 6" mil, hvaraf 4 mil ligga inom kronomark, i andra socknar likartade förhållanden. Men om nu vägunderhållet på gamla grunden är och blir en lika så tung som obilligt tryckande börda på Sveriges hemmansbruk i allmänhet och för Norrlands kustsocknar i synnerhet med dess vidsträckta arealer och långa vägsträckor i förhållande till hemmantalen, hvad skall det då blifva för lappmarkernas hemmans- egare, om de ock skola dömas till vägunderhållet öfver de stora områden, dessa socknar vid en skeende afvittring komma att få, men af hvilken mark de föga ega att disponera.

Man kan väl föreställa sig att dessa vägar äro mindre nödiga och att, om de blifva anlagda, trafiken der blir obetydlig, så att underhållet icke blir särdeles svårt, men sådant är en oriktig föreställning. Af hvad man i den delen hittills har erfarit visar sig att å dessa vägar, der de kommit till stånd, trafiken har varit högst liflig och mer än å sjelfva landsvägarne vid kusten, hvarföre ock underhållet är tungt och kostsamt. Men torde då frågas, hvad trafikeras på dessa vägar? Jo, hufvudsakligen skogseffekter från kronoskogar, såsom materialier och tillverkning till och från verken samt andra till handel och industri hörande produkter, och hvilket icke litet bidrager till den allt mer växande inkomst kronan har från sina skogar i Norrbotten, hvilken för 1874 utgjort 451,904 kronor 28 öre, sedan all förvaltningskostnad är afräknad, och för 1875 är beräknad till 580,000 kronor; och ändock har till följd af den ännu högst ofullständiga kommunikationen, så i vägar som flottleder, föga kunnat åtkommas af de stora kronoparker, som enligt nådigt bref af den 21 Oktober 1871 inom Arvidsjaur och Jockmock i ett sammanhang är afsatt till omkring 27 qv.-mil, och enligt nådigt bref af den 30 Oktober 1874 skall inom Jockmock och Gellivara socknar afsättas 2:ne kronoparker till omkring 63 qv.-mil.

Blifva dessa 90 qv.-mil kronoparker och hvad derutöfver af kronomark, kanske lika mycket, som i markbygden finnes jemte de mer än 50 qv.-milen kronoskog som ligga inom kustlandets afvittrade områden endast inom Norrbotten (oberäknadt hvad som finnes af kronoskog inom de andra norrländska länen) genom vägar och flottleder en gång åtkomliga och med en förnuftig hushållning skötta, skall otvifvelaktigt deraf följa en ej nu anad statsinkomst. Under sådana förhållanden kan det ej vara staten värdigt att några fattiga, spridda jordbrukare, hvaraf en del kunna hafva 6—8 mil till den väg de enligt en föräldrad lag skola underhålla, utan att sjelfva hafva väg dit, fortfarande skola dömas till ett sådant onus, som otvifvelaktigt undergräfvat deras existens, utan bör staten sjelf draga bördan af de vägar, som gå öfver dess egen mark och anses nödiga för utvecklingen af den samfärdsel, som med ortens befolkning och industriens framgång kan förenas. Inom de 3:ne norrländska länen, Westernorr-

land, Westerbotten och Norrbotten, finnas ock icke obetydligt privilegierade stockfångstskogar, å hvilka enligt skogskomiténs betänkande, Tablå Litt. L, sid. 2—10, vid 44 sågverk årligen afverkas mot stubbören, 25,612 träd för en afgift till staten af 5,325 kronor 67 öre och mot skogsränta 51,358 träd för en afgift af 2,508,07 med disposition öfver 168,214 tunnland duglig skogsmark och 79,917 tunnland impedimenter (bråken oberäknade) samt 3,000 träd gratis eller tillsammans 79,970 träd för i medeltal en årlig afgift af 9,8 per träd.

Männe icke de, som fått så mycken skog och mark snart sagdt till skänks, skulle rättvisare böra hålla väg öfver sin egen mark eller åtminstone deltaga deri, än att hemmansegarne skola, icke allenast hålla väg öfver sin egen mark utan ock öfver andras? Eller hvem sliter mer vägarne, dessa sågverksegare för sina verk eller hemmansegarne för sina jordbruk?

På grund af ofvan anförda förhållanden vågar jag till Riksdagens synnerliga öfvervägande hemställa, om icke nu tiden kan vara inne för en revision af allmänna vägbyggnads- och underhållslagar, samt tillika föreslå,

det Riksdagen ville uti underdånig skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes snarast möjligt låta utarbete och för Riksdagen framlägga förslag till ny lag för vägbyggnads- och underhållsbesväret, stödd på att hvarje kommun med egen kommunalstyrelse utgör ett väghållningsdistrikt och bygd på, att väghållningsbesväret på lämpliga grunder fördelas mellan jordbruk efter dess värden och andra näringar eller inkomster, samt der kronoallmänning eller privilegierad stockfångstskog eller mark faller inom kommun-området, sådan egendom ock må i väghållningsbesväret deltaga efter grunder, som kunna finnas lämpliga och rättvisa.

Om remiss till Lag-Utskottet anhålles.

Stockholm den 25 Januari 1875.

Häruti instämma:

Hans Andersson
i Bringåsen.

J. N. Biesert.

L. J. Fahlander.

A. Bäckström,
från Norrbottens län.

O. Östling,
Gefleborgs län.

Pehr Nilsson
i Vittjerf.

Joh. Rutberg.