

Hamnplanen sättes i förbindelse med landsvägen till Östra Torps järnvägsstation medelst en uppfartsväg, som får en lutning af ungefär 1:25. — Från Östra Torps station ligger nu ett stickspår ned till gamla kalkbrottet, men torde detsamma numera vara obehöfligt och kunna borttagas; det lär för öfrigt ej vara vederbörligen godkänt.

Den areal, som för anläggningen erfordras, kommer enligt uppgift att till den blifvande hamninrättningen skänkas af ägaren, Jordberga sockerfabrik.

Kostnaden för hamnanläggningen enligt förestående förslag har jag beräknat till 71,500 kronor.

Möjlighet finnes till framtida utvidgning (å planen antydd med streckade dubbla röda linjer) genom att förse hamnbassinens öfriga sidor med kaj, hvarigenom en total kajlänga af c:a 300 meter erhålles. En mindre upphalningsbädd bör äfven då anordnas, hvarjämte längs de nya kajerna marken naturligtvis afplaneras. Kostnaden för en sådan utvidgning torde uppgå till c:a 35,000 kronor.

Malmö i juni 1905.

Einar Sahlén.

Löjtnant vid K. V. V-kåren.

Nr 150.

Af herr **Olsson** i Kullenbergstorp om *skrifvelse till Kungl. Maj:t rörande ändrad lydelse af 4 och 42 §§ i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*

Uti en af mig till 1910 års Riksdag afgifven motion (nr 168) hemställde jag om sådant tillägg till lagen om enskilda vägar på landet, att det skulle medgifvas väghållningsskyldige in natura möjlighet att med bindande kraft å stämma inom kommun besluta om penningbidrag till byggande och underhåll af sådana enskilda vägar inom kommun, hvarest allmän trafik framginge. Jordbruksutskottet, som behandlade motionen, ansåg däremot i sitt utlåtande, att de af mig afsedda vägarne borde ingå som allmänna vägar, något som jag gärna går med på, men frågan

är på hvad sätt detta kan låta sig göra. Utskottet uppräknar de §§ i lagen om allmänna vägar, som afse detta, men tyckes själf vara något tviflande om att det ändå är tillräckligt, hvarom följande passus vittnar: »Sant är visserligen, att det understundom kan visa sig svårt att få enskild väg indelad till allmänt underhåll, äfven när billigheten synes kräfvä detta.» Ja, i sanning har det i skilda fall visat sig mer än svårt, ja omöjligt att få starkt trafikerade enskilda vägar intagna till allmänt underhåll. De i § 1 af lagen om allmänna vägar gifna bestämmelser om hvilka vägar som skola intagas till allmänt underhåll äro nog i och för sig riktiga, men däremot så elastiska då de tolkas, att det för ett stort antal vägar beror på det subjektiva tycket hos den eller dem, som afgöra ärendet, huruvida en väg skall vara allmän eller enskild. Om en förändring af nämnda § i sådan riktning att då en väg i öfvervägande grad begagnas till allmän trafik, den då skulle intagas till allmänt underhåll, skulle passa i hela vårt vidsträckta land, tilltror jag mig ej kunna bedöma, oaktadt en sådan bestämmelse nog vore det lämpligaste för t. ex. Skåne. Någon annan ändring af ofvannämnda §, som kunde leda till det åsyftade målet, kan jag ej angifva. Återstår då att söka på indirekt väg åstadkomma att utskottets ofvannämnda mening kan realiseras.

Det har framhållits ett sätt för att lösa frågan genom att låta väghållningsskyldiga å vägstämman erhålla rätt att definitivt afgöra hvilka vägar, som skola ingå till allmänt underhåll. Däremot tala dock många skäl, och konsekvenserna af ett sådant stadgande voro synnerligen betänkliga. Däremot lär väl ej någon befogad invändning kunna göras mot en sådan förändring i väglagen, att sedan väghållningsskyldige inom ett väghållningsdistrikt å vägstämman tillstyrkt att en väg intages till allmänt underhåll, men Kungl. Maj:ts befallningshafvande det oaktadt afslår framställningen, Kungl. Maj:ts befallningshafvande i sådant fall skall vara skyldig att jämte beslutet intaga motiven till detsamma. En dylik skyldighet är intagen i andra författningar, hvarest det gäller saker af jämförelsevis mindre vikt, men då det här gäller synnerligen stora ekonomiska spörsmål, synes en sådan bestämmelse vara dubbelt nödvändig. Skall ett beslut öfverklagas i högre instans är det gifvetvis af största betydelse att hafva reda på skälen för afslag i första instans för att kunna vederlägga desamma. Ett naket afslag har mången gång fått sken af administrativt godtycke, något som man bör söka undvika.

Det kan möjligtvis anmärkas att blotta skyldigheten att anföra

motiven ej skulle mycket betyda för att råda bot på öfverklagade förhållandet. Jag tror däremot motsatsen. Funnes en sådan fingervisning i lagen om allmänna vägar, komme nog Kungl. Maj:ts befallningshafvande ej, utom i utomordentliga fall, att afslå framställning, som tillstyrkts af väghållningsskyldige å vägstämma. Det skall nog vara ett mycket sällsynt fall då väghållningsskyldige tillstyrka, att en väg intages till allmänt underhåll, utan att fullgoda skäl tala därför, då man betänker, att de själfva, enligt nuvarande bestämmelser, hafva att utgifva 85 proc. af kostnaden för sommarvägunderhållet och hela kostnaden för vintervägunderhållet; därför synes mig att väghållningsskyldiges tillstyrkan i regel bör vara afgörande. I alla fall är nog skäl att försöka denna mindre ändring af lagen ifråga; endast om erfarenheten visar att den ej leder till målet, behöfver möjligen framdeles större förändringar vidtagas.

På grund af hvad sålunda anförts, tillåter jag mig vördsamt hemställa,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t för Riksdagen framlägga förslag till sådana ändringar och tillägg till §§ 4 och 42 i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891, att, sedan väghållningsskyldige å vägstämma tillstyrkt att väg intages till allmänt underhåll, men Kungl. Maj:ts befallningshafvande det oaktadt afslår framställningen, Kungl. Maj:ts befallningshafvande i så fall skall vara skyldig att jämte beslutet intaga motiven till detsamma.

Stockholm den 26 januari 1911.

Olof Olsson
i Kullenbergstorp.
