Nr 1.

Ankom till riksdagens kansli den 15 maj 1922 kl. 1 e. m.

Andra särskilda utskottets utlåtande nr 1 i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition nr 100 med förslag till lag om allmänna vägar på landet jämte därmed sammanhängande propositioner dels ock inom riksdagen i ämnet väckta motioner.

Till förberedande behandling har andra särskilda utskottet fått mottaga:

1:o) Kungl. Maj:ts proposition, nr 100, däri Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om allmänna vägar på landet;

2:o) Kungl. Maj:ts proposition, nr 122, med förslag till lag om ändrad lydelse av 2 § 8:o i lagen den 26 maj 1909 om Kungl. Maj:ts regeringsrätt;

3:o) Kungl. Maj:ts proposition, nr 128, med förslag till lag om ändrad lydelse av § 1 i förordningen om landsting den 21 mars 1862; samt

4:o) Kungl. Maj:ts proposition, nr 215, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 7 kap. 7, 13 och 19 §§ vattenlagen.

Tillika hava till utskottet hänvisats följande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 100 väckta motioner, nämligen:

Motioner inom första kammaren.

nr 115, av herr N. A. Bondeson;
nr 123, av herr A. O. Frändén m. fl.;
nr 124, av herr G. Rosén;
nr 125, av herr J. P. Johansson m. fl.;
nr 126, av herr J. Pålsson m. fl.;
nr 127, av herr L. G. Bodin;
nr 128, av herr P. Nilsson m. fl.; samt
nr 129, av herr K. A. Andersson m. fl.

Motioner inom andra kammaren.

nr 211, av herr G. Olsson i Ramsta;
nr 230, av herr S. J. Karlsson i Nynäshamn;
nr 231, av herr G. Andersson i Rasjön m. fl.;
nr 239, av herr A. Wiklund m. fl.;
nr 240, av herr P. M. Olsson i Blädinge;
nr 241, av herrar I. Pettersson i Stäringe och A. Lindgren
nr 242, av herr G. Johansson i Hallagården m. fl.;
nr 244, av herr O. N. Olsson i Broberg m. fl.;
nr 245, av herr H. Leo m. fl.;
nr 246, av herr P. Ödström m. fl.;
nr 247, av herr B. Nilsson i Landeryd m. fl.;
nr 248, av herr O. Andersson i Höör;
nr 249, av herr J. Johansson i Kälkebo m. fl.;
nr 250, av herr T. Gardell m. fl.;
nr 251, av herrar A. J. Johansson i Bro och M. L. Petersson i Broaryd;
nr 252, av herr B. Corneliusson m. fl.;
nr 253, av herr N. Edén m. fl.; samt
nr 254, av herr E. Lindmark.

Enligt det nu framlagda förslaget till lag om allmänna vägar på landet skulle, i främsta rummet för vinnande av erforderlig utjämning av vägbördans fördelning, väghållningsdistrikten utvidgas till att omfatta vederbörande landstingsområden. Beslutanderätten angående det sålunda förstorade vägdistriktets angelägenheter skulle utövas av landstinget, därvid dock ombuden för landstingsområdets städer ej skulle äga deltaga i överläggningar och beslut. Det hittillsvarande vägunderhållet in natura skulle avskaffas. Väghållningen skulle ombesörjas genom en huvudsakligen av landstinget utsedd vägstyrelses försorg samt under ledning av en tekniskt utbildad vägdirektör med biträde av vägmästare. Medel till täckande av utgifterna för vägväsendet skulle erhållas genom uttagande inom det nya vägdistriktet av särskild vägskatt, vilken skulle utgå efter i huvudsak samma grunder, som angivas i nu gällande väglag. Till kostnaderna för vägdistriktets vägunderhåll och vinterväghållning skulle utgå statsbidrag, icke obetydligt överstigande det, som för närvarande utgår. Köpingar och municipalsamhällen skulle fortfarande ingå i de nya vägdistrikten och alltså alltjämt erlägga vägskatt, men skulle beträffande de trafikleder inom dessa samhällen, vilka ansåges nödiga för den allmänna samfärdseln, väghållningen bekostas av vägdistrikten.

De förslag till lagändringar, som innefattas i propositionerna nr 122, 128 och 215 äro samtliga föranledda av förslaget till lag om allmänna vägar på landet.

Av de i ämnet väckta motionerna innehålla följande yrkande om avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 100, nämligen: motionen inom första kammaren nr 123 samt motionerna inom andra kammaren nr 239—242, 247 och 254. Uti motionerna nr 123 inom första kammaren och nr 239 inom andra kammaren påyrkas härjämte skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om förslag till ny väglagstiftning enligt angivna grunder. Motionen nr 241 inom andra kammaren innefattar tillika yrkande om sådan ändring i nu gällande väglag, att de mera trafikerade allmänna vägarna komme att övertagas till underhåll av statsverket eller, eventuellt, om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om förslag till lagändring i enahanda syfte. I motionen nr 242 inom samma kammare yrkas — förutom avslag å propositionen nr 100 — därjämte ändring i gällande väglag av innehåll, att Konungens befallningshavande skåll äga befogenhet att ålägga vederbörande vägstyrelse att övertaga underhållet av vägsträcka, där trafiken det fordrar. Övriga motioner ävensom motionen nr 247 inom andra kammaren innehålla yrkanden om ändring i Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

Vid granskning av Kungl. Maj:ts förenämnda förslag till lag om allmänna vägar på landet har utskottet funnit förslaget väl ägnat att läggas till grund för lagstiftning i ämnet. Därigenom att det nuvarande stora antalet smärre väghållningsdistrikt ersättes med ett mindre antal distrikt med större omfattning, vinnes en avsevärd utjämning av väghållningsbesväret. Genom progressiv anordning av statsbidraget till vägunderhåll och vinterväghållning främjas jämväl detta syfte. En betydelsefull förbättring innebär förslaget även i det hänseendet, att vägunderhållet in natura enligt förslaget skall avskaffas. Det torde numera vara allmänt erkänt, att vägunderhållet ej längre kan på ett tillfredsställande sätt ombesörjas med tillämpning av det nuvarande föråldrade systemet. Det synes otvivelaktigt, att den i detta hänseende föreslagna förändringen utgör en nödvändig förutsättning för en välbehövlig förbättring av vägunderhållet, vilket på senare tid särskilt på grund av automobiltrafiken betänkligt försämrats. Att vid arbetet på en sådan förbättring den tekniska sakkunskapen måste tagas i anspråk för ernående av ett gott resultat, synes uppenbart, och i förslagets stadganden om vägdirektör och vägmästare har även vederbörlig hänsyn härtill tagits. Även om bestämmelserna i ämnet medgiva en betydande rörelsefrihet och möjlighet till anpassning efter olika landsdelars behov, torde det dock kunna ifrågasättas, huruvida det

icke bör lämnas landstingen än större frihet att i detta avseende vidtaga de anordningar, som i varje fall kunna finnas lämpliga.

Grunderna för vägbördans fördelning äro enligt förslaget i stort sett desamma som enligt nu gällande väglag. För utskottet står det visserligen klart, att dessa grunder icke äro fullt tillfredsställande, men då ett rationellt ordnande av denna fråga icke kan äga rum annat än i samband med kommunalskattereformen, finner utskottet förslagets ställning härutinnan välbetänkt.

Det synes alltså utskottet, som om Kungl. Maj:ts förslag bort kunna i huvudsakligen oförändrat skick upphöjas till lag.

Under ärendets behandling inom utskottet har det emellertid visat sig, att en utslagsgivande del av utskottets ledamöter icke velat ansluta sig till förslaget, med mindre detta i fråga om vägskattens fördelning å de olika beskattningsföremålen och storleken av det för vägunderhåll och vinterväghållning utgående statsbidraget underginge vissa förändringar av beskaffenhet att väcka starka betänkligheter.

För att icke vid det slutliga avgörandet riskera, att förslaget bleve upphöjt till lag, efter att hava undergått de ifrågasatta förändringarna, vilka skulle medföra ett efter utskottets mening obehörigt betungande av inkomsttagare, betydande utgiftsökning för statsverket och en farlig minskning av sparsamhetsintresset hos vägdistriktens representation, finner sig utskottet alltså nödsakat att hemställa om avslag å det förevarande förslaget. Då inom utskottet enighet rått därom, att lagens ikraftträdande i varje fall icke bör äga rum före 1926 års ingång, behöver emellertid ett avslag å förslaget icke medföra uppskov med den ifrågasatta lagstiftningens trädande i tillämpning.

I följd härav torde jämväl de propositioner, som hava samband med förslaget, ävensom de motioner, vilka innefatta yrkande om ändring i nämnda förslag, böra avslås.

Vad angår de i motionerna nr 241 och 242 inom andra kammaren väckta yrkandena om ändring i nu gällande väglag så, enär det synes utskottet uppenbart, att vägfrågan bör inom den närmaste framtiden lösas i huvudsak i enlighet med det nu framlagda förslaget, finner sig utskottet, utan att taga ställning till lämpligheten av de påyrkade åtgärderna, sakna anledning tillstyrka bifall till samma yrkanden.

Av ovan angivna skäl finner utskottet ej heller anledning tillstyrka de i motionerna nr 123 inom första kammaren och nr 239 inom andra kammaren framställda skrivelseförslag, vilka åsyfta erhållandet av en lagstiftning byggd på helt andra grunder än det föreliggande förslaget.

På grund av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

1) att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 100;

2) att riksdagen måtte avslå samtliga yrkanden om ändring i Kungl. Maj:ts proposition nr 100;

3) att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 122;

4) att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 128;

5) att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 215;

6) att riksdagen måtte avslå motionerna nr 123 inom första kammaren och nr 239 inom andra kammaren, såvitt de innehålla yrkande om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om förslag till ny väglagstiftning;

7) att riksdagen måtte avslå motionen nr 241 inom andra kammaren, i vad den innefattar yrkande om ändring i nu gällande väglag och begäran om skrivelse till Kungl. Maj:t i enahanda syfte;

8) att riksdagen måtte avslå motionen inom andra kammaren nr 242, i vad den innefattar yrkande om ändring av gällande väglag; samt

9) att riksdagen måtte finna motionen nr 123 inom första kammaren samt motionerna inom andra kammaren nr 239, 240, 241, 242, 247 och 254, i vad de innefatta yrkande om avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 100, besvarade genom utskottets hemställan under 1).

Stockholm den 12 maj 1922.

På andra särskilda utskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.

Närvarande: herrar von Sneidern, Johansson i Uppmälby, Asplund, Borell, Hult, Strömberg, Frändén, Tjällgren, Olof Carlsson, J. Bernhard Johansson, Bondeson, Olsson i Broberg, Anderson i Råstock, greve Hamilton, Strid, Olsson i Blädinge, Sköld, Johansson i Brånalt, Rehn och Brännström.

Reservationer:

1) av herrar *von Sneidern*, *Tjällgren*, *Bondeson*, *Olsson* i Broberg, *Hamilton*, *Olsson* i Blädinge och *Rehn*, vilka ansett att utskottets utlåtande bort hava följande lydelse:

»Utskottet delar departementschefens på vägkommissionens och vägsakkunnigas utlåtanden grundade uppfattning, att bristerna i nuvarande väghållning icke kunna botas allenast genom partiella förändringar av nuvarande väglag. De grunder, på vilka den föreslagna nya lagen vilar, kunna även av utskottet godkännas. De nuvarande vägdistriktens ersättande med landstingsdistrikt som ekonomiska och förvaltande enheter, naturaunderhållets ersättande med andra former för vägunderhåll samt ett ökat efter viss progression fördelat statsbidrag synas utskottet vara förändringar, ägnade att bota eller i hög grad mildra den nuvarande väghållningens överklagade huvudbrister — ojämnt skattetryck och bristande effektivitet. Vid godtagandet av dessa nya grunder för väghållningen har det emellertid synts utskottet vara i hög grad angeläget, att åt den nya organisationen bevaras vad av värde finnes i den gamla och att noga tillses, att de ekonomiska orättvisor, som man söker bortarbeta, ej genom de betydande ekonomiska rubbningar, som de nya principernas tillämpning medför, ersättas med nya sådana. Vid beaktande av dessa synpunkter har utskottet ansett sig böra vidtaga vissa ändringar och modifikationer i Kungl. Maj:ts proposition, för vilka utskottet kommer att här nedan redogöra.

Det sedan länge överklagade missförhållandet med vägtungans ojämnhet i olika vägdistrikt har föranlett förslaget om distriktens förstoring till att omfatta landstingsområdena ävensom om statsbidragets utgående med hänsyn tagen till vägtungans olika tryck i de olika områdena. Statens övertagande av väghållningen, varigenom en fullständig och önskvärd utjämning av väghållningsbördan skulle vinnas, har vid prövning ansetts vara förenad med olägenheter, vilka lett till en allmän uppfattning om lämpligheten av att nu godtaga landstingsområdena som ekonomiska enheter för väghållningen. En viss meningsskiljaktighet har däremot gjort sig gällande beträffande lämpligheten av att åt landstingen uppdraga själva väghållningens utförande. Vägkommissionen såg häri hota samma faror, om än i mindre utpräglad grad, som de, vilka anses vara för-

enade med statens övertagande av väghållningen. Kommissionen föreslog därför, att den borgerliga primärkommunen eller särskilt bildade kommunalförbund skulle åläggas utföra väghållningen mot ersättning från landstinget enligt beräknade kostnader efter särskild uppskattning, ett förslag, som, det synes utskottet på goda grunder, ej vunnit någon anslutning vare sig från hörda myndigheter eller inom utskottet. Däremot har inom utskottet föreslagits, att de gamla vägdistrikten, vid behov ombildade till lämplig storlek, skulle fortfarande bestå med sina styrelser och stämmor som verkställande och även i stor omfattning som i sista hand beslutande myndighet. De olika distriktens skattebehov skulle med eller utan föregående formell eller reell granskning av landstinget eller dess organ täckas genom en för landstingsområdet enhetligt utgående skatt. Utskottet har icke kunnat biträda ett sådant förslag. Då landstingsområdet godtagits som den ekonomiska enheten för vägväsendet, bör därmed följa, att landstinget blir den för vägväsendet penningbeviljande och i vägfrågor beslutande församlingen. Av samma skäl bör den verkställande myndigheten över länets hela vägväsende anförtros åt en av landstinget utsedd vägstyrelse.

En annan sak är, att den lokalkännedom och den beprövade erfarenhet, som finnas samlade hos de gamla vägstyrelserna, böra i största möjliga utsträckning utnyttjas i den nya organisationen. Utskottet har därför genom omformulering av förslagets Kap. 4 § 5 velat understryka önskvärdheten av vägnämnders utseende i lämpligt begränsade underdistrikt och har ytterligare i Kap. 4 § 2 infört en anvisning om lämpligheten av att i den centrala vägstyrelsen insättas ledamöter från olika delar av landstingsområdet. Vägnämndernas och vägstyrelsens inbördes kompetens fastställes genom av landstinget antagen instruktion. Enligt utskottets uppfattning bör en avsevärd del av vägstyrelsen åliggande verkställighetsåtgärder med fördel kunna överflyttas till vägnämnderna, men vägstyrelsen är och bör vara den sammanhållande myndigheten över länets hela vägväsende. Som parallell till den tänkta organisationen för vägväsendet vill utskottet hänvisa till den enligt epidemilagen av landstinget tillsatta epideminämnden med de under denna likaledes av landstinget tillsatta styrelserna för de särskilda epidemisjukhusen. Även från ett närbesläktat område kan förebilder vid den nya vägorganisationens utformande sökas. Vissa landsting hava nämligen tillsatt sjukhusnämnder, som, i den utsträckning gällande stadgor för lasarett, sjukstugor och tuberkulosanstalter därtill lämna utrymme, med stöd av landstingets anslagsmakt utöva en viss central myndighet över dessa anstalters av landstinget tillsatta styrelser.

Den nya vägorganisationen skulle således i regel enligt utskottets uppfattning få följande utseende. Landstinget utser för lämpligt avdelade underdistrikt vägnämnder, i vilka utnyttjas de gamla vägstyrelsernas beprövade erfarenhet. I den centrala vägstyrelsen representeras vägnämnderna i den utsträckning så lämpligen kan ske och vid landstingen handläggas vägärendena av ett särskilt vägutskott, vari vägstyrelsen bör vara företrädd. På så sätt skulle både den lokala erfarenheten komma till gagn och landstingets handläggning av vägärendena underlättas.

Vad beträffar den tekniskt sakkunniga personal, som för väghållningens fullgörande erfordras, föreskrives i lagförslaget, att i varje vägdistrikt skall vara anställd en vägdirektör jämte erforderligt antal vägmästare. Mot denna bestämmelse har med stor styrka gjorts gällande, att genom den skulle fastslås en dyrbar och i viss mån överflödig och överkvalificerad tjänstemannakår.

Vad nu vägdirektörens kompetens beträffar, har tänkts, att denna i viss utsträckning bör tagas i anspråk för förarbeten och ledning av distriktets vägbyggnader. Utskottet anser, att intet hinder bör föreligga för att i händelse därtill kompetent person av vägstyrelsen anställes, denne användes även för dylika uppgifter. Men utskottet anser icke, att genom lagens formulering eller annorledes utvecklingen bör forceras i den riktning, att vägstyrelsens tekniska personal skall omhänderhava även *vägbyggnadsarbetena.* Det statsanslag för upprättande av planer och kostnadsförslag till vägbyggnader, som nu lämnas, bör enligt utskottets mening fortfarande utgå, och åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän bör som hittills uppdragas att utföra dessa förarbeten till vägbyggnaderna ävensom, där så finnes lämpligt, kontrollera vägbyggnadernas utförande. Vägstyrelserna böra därför kunna, om de ej annorlunda önska, utse sina tekniska medhjälpare uteslutande med hänsyn tagen till *vägunderhållets* tillfredsställande utförande. Att även för denna uppgift med nutidens höjda anspråk på vägunderhåll en viss sakkunskap är erforderlig och detta oberoende av, om en ny väglag genomföres, anser utskottet uppenbart. Redan nu ha vissa vägdistrikt ansett med sin fördel förenligt att anställa sakkunniga ledare eller instruktörer för förbättring av vägunderhållet. Om utskottet därför anser ofrånkomligt, att för vägunderhållet tages i bruk viss sakkunnig ledning, finner utskottet därför varken behövligt eller önskvärt att, med de olika förhållanden, som existera i skilda delar av landet och med den olika sakkunskap, som kan vara representerad och utnyttjad inom vägstyrelserna själva, den erforderliga arbetskraften uniformeras för hela landet eller att för densamma fastställas vissa titlar eller vissa kompetensfordringar. Allt efter användningen av

olika system för vägunderhållets utförande torde även behovet av ledning göra sig med olika styrka gällande. Utskottet föreställer sig, att till en början entrepenadsystemet i alldeles övervägande grad kommer till användning, vilket system torde tarva relativt mindre ledning än vägunderhåll genom lega eller vägvakter, vilka system torde komma till ökad användning i den mån trafiken och därmed anspråken på vägunderhållet stegras. Vägstyrelserna böra därför enligt utskottets mening ha fullt fria händer att efter behov utse sina medhjälpare, och utskottet har därför ur lagförslaget strukit Kap. 4 § 3, sista delen av Kap. 1 § 14 och övriga bestämmelser, varigenom denna rörelsefrihet inskränkes.

Utskottet har icke förbisett, att vägväsendets överflyttande till landstingen innebär en synnerligen betydande ökning av de ansvarsfulla och arbetstyngande uppgifter, som redan åligga landstingen. Det sätt varpå landstingen fyllt dem nu påvilande uppgifter, ger emellertid anledning till antagande, att även den nya uppgiften skall nöjaktigt fullgöras. Själva det förhållandet, att landstingets arbete under de senaste årtiondena oerhört ökats, bidrager till möjligheten att genomföra en ytterligare utökning. Ty redan den nuvarande arbetsbördan har tvingat landstingen att införa eller planera införandet av en bestående administration av landstingets angelägenheter, vilken administration bör kunna genom sin medverkan underlätta genomförandet av den nya vägorganisationen ävensom bli till nytta för densamma. De förändringar i lagförslaget, som av utskottet föreslås, och vilka avse att bereda åt landsting och vägstyrelse en ökad rörelsefrihet, anser utskottet böra snarare underlätta än försvåra vederbörandes uppgift.

Den meningsriktning, som omfattat önskvärdheten av de nuvarande vägdistriktens bibehållande, har även varit av den uppfattningen, att naturaunderhållet, som i väglagförslaget är helt slopat, bör i avsevärd utsträckning bibehållas. Naturaunderhållet är en andra orsak till ojämnheten i vägbördans tyngd, såväl de olika vägdistrikten emellan, som de särskilda vägdistriktens naturaväghållare sins emellan. Vägdelningarna och väguppskattningarna kunna ej innebära någon möjlighet till full rättvisa, och under de långa mellantiderna mellan vägdelningarna kunna å de olika väglotterna stora förskjutningar av trafikens art och intensitet med ty åtföljande ändringar av slitningen och kravet på underhåll inträffa. Genom automobiltrafikens utökning på vissa trafikleder har kravet på dessas underhåll så förändrats, att det ej står i rimlig proportion till de förhållanden, som rådde vid vägdelningen, och har flerstädes vuxit väghållarne helt över huvudet. En annan källa till ojämnhet i vägbördans tyngd för naturaväghållarna är deras egna olika möjligheter att fullgöra

naturaprestationerna. Den långt drivna klyvningen av hemmanen och än mer naturaunderhållets utsträckning även till den i mantal icke satta jorden ha skapat en mångfald naturaunderhållare av väglotter på ett fåtal meter, ja, bråkdelar av meter, väghållare utan egna dragare och i saknad av både intresse för och förmåga att tillfredsställande sköta sin väglott. Det har nu ifrågasatts, att dessa två klasser av väghållare, de som oskäligt betungas av underhåll av särskilt hårt trafikerade vägar och underhållare av mycket små väglotter, d. v. s., väghållare, som i båda fallen prestera ett otillfredsställande underhåll, skulle befrias från naturaunderhållet och vägkassan övertaga deras väglotter till underhåll. Naturaunderhållet, skulle däremot bibehållas för övriga naturaväghållare, för vilka naturaprestationen närmast är en fördel och vilka förutsättas nöjaktigt kunna sköta sina vägar.

Utskottet medger, att en sådan uppdelning vore förenad med vissa fördelar, om den utan olägenheter kunde ske. Men utskottet anser att så icke är förhållandet. Frånsett olägenheten av att de små väglotterna icke ligga samlade och därför endast i samband med ny vägdelning kunna övertagas av vägkassan och det alltid mer eller mindre godtyckliga bedömandet av omfattningen av den vägslitning, som skulle ge anledning till en viss vägs övertagande till underhåll av vägkassan, framstår som det avgörande skälet mot denna uppdelning nödvändigheten att för ändamålet bibehålla vägdelningar och väguppskattningar med därmed förenade kostnader. besvär och ständiga felkällor vid vägbördans rättvisa fördelning mellan olika väghållare. Utskottet anser därför att naturaunderhållet bör helt avskaffas. För sådana väghållare, för vilka naturaprestationen var en fördel och vilka ej äro i tillfälle att ekonomiskt utnyttja den genom naturaunderhållets upphörande ledigvordna arbetskraften och dragarna, böra däremot vägentreprenaderna så ordnas, att, till fördel för såväl distriktet som jordbukarna, tillfälle i så stor utsträckning som möjligt beredes de forna naturaväghållarna att åtaga sig dessa entreprenader.

Naturaunderhållets upphörande och ersättande med penningskatt medför emellertid vissa konsekvenser beträffande grunderna för vägskattens utgående. Till de ej avsedda ojämnheter, som förut angivits vidlåda väghållningsbördan, ansluter sig en legal ojämnhet, grundande sig på den historiskt givna och av traditionen ännu uppburna uppfattningen om tillbörligheten av att väghållningen mångdubbelt tyngre belastar jordbruksfastigheter än andra skatteobjekt. Så belastas jordbruksfastigheter enligt nuvarande och föreslagna lagbestämmelser fem gånger tyngre än inkomst, och annan fastighet tre gånger tyngre. Den angivna pro-

portionen hänför sig dessutom beträffande fastigheterna till beräknade minimiavkastningar av fastigheterna. Överskridas dessa minimiavkastningar, skattas numera för dem som för annan inkomst. Därtill kommer, att enligt nuvarande väglags § 46 skall av särskilda nämnden värdet av naturaunderhållet uppskattas med tagen hänsyn till, att arbetet utföres med väghållarens egna arbetare och dragare, och skall således upptagas till lägre värde än det pris, som skulle betingas i händelse arbetet utfördes efter entreprenad eller lega. När arbetet hädanefter komma att utföras på senare angivna sätt och jordägarna med pengar kommer att deltaga i väghållningen, följer därav att, även med bibehållande av nuvarande relationstal för vägskatten och oberoende av om värderingen skett under en tid med högre penningvärde, vägskatten komma att efter naturaunderhållets upphörande trycka hårdare än förut på jordbruksfastigheterna — de fall givetvis undantagna, då jordägarne genom åtagna entreprenader lyckats skaffa sig kompensation. Vidare är att märka, att väl näppeligen någon, åtminstone vid naturaunderhållets avskrivning, kan anse den nuvarande höga belastningen av jordbruket för väghållningens skull för rättvis, utan att tiden är mogen åtminstone för en förskjutning av denna belastning till jordbrukets fördel. Emellertid föreligger en uppfattning, som även delas av Kungl. Maj:t, att denna förskjutning ej bör vidtagas förrän efter prövning i samband med kommunalskattens omläggning. Förelåge full visshet, att denna prövning hunne vidtagas, innan den nya väglagen trädde i kraft, vore en strid på denna punkt överflödig. Men då full säkerhet i detta avseende givetvis ej kan presteras och då utskottet icke ärnar föreslå en förskjutning, vilken kan tänkas gå utöver den blivande utredningens resultat, som således på intet sätt föregripes, har utskottet ej ansett sig kunna underlåta, att föreslå den ändring i Kungl. Maj:ts förslag, att en vägfyrk skall påföras för 200 kr. taxeringsvärde av jordbruksfastighet och 300 kr. taxeringsvärde av annan fastighet.

Detta utskottets förslag är detsamma som av vägsakkunniga föreslagits. Vägkommissionen åter föreslog visserligen ingen ändring i nuvarande grunder för vägskatten i avbidan på att kommunalsakkunnigas förslag till kommunalskatt blivit genomfört, vilket då väntades snart skola ske. Mot att de nya grunderna för kommunalskatten även skulle tillämpas på vägskatten hade däremot kommissionen ingen invändning att göra. Då även efter den av utskottet föreslagna ändringen av vägskatten, skatten å jordbruksfastighet skulle bli $2^1/_2$ gånger större än å inkomst, synes även ur vägkommissionens synpunkt ingen erinring kunna göras mot den av utskottet föreslagna förskjutningen i vägskattens relationstal.

Att den slutliga prövningen av vägskattens rätta läggning bör upptagas i samband med kommunalskattefrågan, anser utskottet uppenbart.

Kungl. Maj:t föreslår, att i statsbidrag skall som grundbidrag utgå 30 % av vägunderhållets verkliga kostnader — för närvarande 30 % å de beräknade kostnaderna — samt visst tilläggsbidrag till särskilt betungade distrikt. Utskottet har ansett sig böra föreslå, att grundbidraget höjes till 40 % av kostnaderna. Höjningen har föranletts av önskvärdheten att begränsa vägbördans, genom den fullständiga övergången till penningskatt och de stegrade anspråken på vägunderhållet, ökade tryck på landsbygdens — däri inbegripet köpingars och municipalsamhällens — skatteobjekt. Härigenom kommer en något större del av vägbördan, än av Kungl. Maj:t föreslås, att överskjutas på städernas skatteobjekt, vilket kan anses befogat, då, som kostnaderna för den allmänna väghållningen uttagas, städerna äro befriade från allt deltagande i dessa kostnader i annan mån än indirekt genom statsbidraget.

Utskottet har infordrat utlåtande från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angående de kostnader, vartill den nya väghållningens tillämpning kan uppskattas. Utlåtandet är som bilaga A fogat till detta betänkande. Vidare har utskottet låtit utarbeta beräkningar, huru de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppskattade kostnaderna under olika förutsättningar komma att belasta olika kategorier av skatteobjekt. Denna beräkning är som bilaga B fogad till detta betänkande, och det under IV angivna alternativet är uträknat enligt utskottets förslag till skattegrunder och statsbidrag.

Genom antagande av förordningen om automobilskatt kunna ytterligare 4 milj. kronor beräknas bli tillförda vägdistrikten, varefter och i den mån denna skatt icke kommer att användas till åtgärder för automobiltrafiken utöver vad den nya väglagen kräver i underhåll, skattefördelningen skulle bliva sådan, som framgår av tabell nederst å sid. 80.

Som skäl mot antagande av ny väglag enligt Kungl. Maj:ts förslag eller i huvudsaklig överensstämmelse med detta har anförts, att tillförlitliga kostnadsberäkningar saknas, att väghållningen enligt den nya lagen skulle bli för dyr och att det i varje fall ej vore tillrådligt att under nuvarande depressionstid binda sig för med den nya lagens tillämpning ofrånkomliga kostnader.

Utskottet betvivlar möjligheten att med de många osäkra faktorer, vilka inverka på resultatet, åstadkomma kostnadsberäkningar av den exakthet som av kritiken begäres. Att åstadkomma en säker beräkning av kostnadsökningen i förhållande till den nuvarande ordningen är omöjligt, då en fullt exakt beräkning av naturaunderhållets kostnader för dem, som utgöra detsamma, ej kan åstadkommas. Att den nya väg-

lagen kommer att medföra betydande kostnader är uppenbart, men sådana äro även förenade med det nuvarande vägväsendets förbättrande under tillämpning av nuvarande lagstiftning. Den nya lagen erbjuder emellertid större garantier för att landets vägar skola undergå en i hög grad erforderlig förbättring. De starka påkänningar, för vilka landets vägnät varit och fortfarande är utsatt, göra det till en nödvändighet att ej för länge uppskjuta ett ingripande, då ett fortsatt låt-gå system kommer att leda till än drygare kostnader, när tiden för ett återuppbyggande slutligen kommer. Vägfrågan har under en lång tid varit föremål för fortsatta ingående utredningar. Det av de vägsakkunniga utarbetade förslaget, som av Kungl. Maj:t i huvudsak förelagts riksdagen, har vunnit allmänt erkännande. De förändringar däri, som av utskottet företagits, anser utskottet ägnade att underlätta lagens praktiska tillämpning och skingra åtskilliga av de betänkligheter, som på sina håll hysts mot lagens antagande. Genom att uppskjuta lagens tillämpning ytterligare ett år till 1926 har utskottet velat öka sannolikheten för att landet vid början av lagens tillämpning skulle ha kommit ur den ekonomiska vågdal, vari det nu befinner sig. Efter grundliga förberedelser anser utskottet frågan vara i det läge, att ett beslut kan och bör fattas, varför utskottet kommer att tillstyrka antagandet av Kungl. Maj:ts förslag med av utskottet vidtagna ändringar.

För ändringar i Kungl. Maj:ts förslag, vilka ej redan omnämnts, redogöres vid de särskilda paragraferna.

Enligt 1 kap. 6 § i Kungl. Maj:ts förslag skall väg städse hållas i ett för samfärdseln fullt tillfredsställande skick. Inom utskottet hava uttalats farhågor för att denna bestämmelse kunde innebära skyldighet för ploglagen, att vintertiden städse hålla vägbanan fri från hinder av is och snö i den omfattning, som betingades av automobiltrafik, vilket i Norrland torde vara omöjligt och även i övriga delar av riket kunde vara mycket betungande. Å andra sidan kan dock ej förbises, att förhållandena kunna vara sådana, att automobiltrafikens möjliggörande även vintertiden framstår som ett allmänt intresse. Då det synts av vikt, att väghållarnas skyldigheter uti ifrågavarande avseende bliva klart bestämda, har i första stycket av 6 § införts ett stadgande av innehåll, att det ej må fordras, att vägbana hålles fri från hinder av snö eller is i större omfattning än som kräves för samfärdsel med fordon, som framföres av dragare, men att Konungens befallningshavande efter prövning av behovet skall äga förordna, att vägbanan hålles öppen även för automobiltrafik. Ett dylikt förordnande behöver ej innebära ett obehörigt betungande av snöploglagen, enär dessa, även om ersättningen för vinterväg- 1 kap. 6 §.

hållningen blivit bestämd för längre tid, jämlikt 2 kap. 18 § kunna erhålla ny fastställelse av ersättningen.

1 kap. 12 §. I motionerna I: 125, av herr J. P. Johansson m. fl., II: 230, av herr Karlsson i Nynäshamn, och II: 245, av herr Leo m. fl., har yrkats, att köpingar och municipalsamhällen, för vilka lagen om fastighetsbildning i stad äger tillämpning, måtte utskiljas ur vägdistrikten och i avseende å väghållningsbesväret likställas med städerna. Å andra sidan har uti motionen II: 251, av herrar Johansson i Bro och Pettersson i Broaryd, hemställts, att samtliga städer, som deltaga i landsting, skulle ingå i vederbörande vägdistrikt och således direkt deltaga i landsbygdens väghållning. Emellertid synas tillräckliga skäl för avvikelse från propositionens ståndpunkt i förevarande avseende icke hava blivit anförda.

I motionen I: 129, av herr K. A. Andersson, har hemställts, att avskilt liggande fiskelägen och liknande samhällen måtte beredas skälig lindring i vägskatten. De till stöd för motionen anförda skäl för skattelindring torde med samma fog kunna åberopas även av avsides liggande fastigheter, som hava långt till allmän väg, och i allmänhet av alla dem, som icke åtnjuta omedelbar fördel av de allmänna vägarna. Ett bifall till motionen torde därför få en långt större räckvidd än motionären förutsatt och synes icke vara att förorda.

1 kap. 15 §. Enligt Kungl. Maj:ts förslag skola köpingar och municipalsamhällen fortfarande ingå i vägdistrikten och således alltjämt erlägga vägskatt. Vägdistrikten skola dock giva samhällena ersättning för den väghållning, som av dem utföres å trafikleder, vilka anses nödiga för den allmänna samfärdseln.

I motionen II: 248, av herr Andersson i Höör, har hemställts, att förhållandet mellan vägdistrikten och samhällena skulle ordnas på det sätt, att samhälle skulle äga att årligen av vederbörande vägdistrikt utbekomma ett belopp motsvarande hälften av den vägskatt, som sistförflutet år utgått från samhället.

I motionerna I: 125 och II: 245 har yrkats, att Kungl. Maj:t skulle äga förordna om utbrytande ur vägdistrikt av vissa delar därav på villkor, som av Kungl. Maj:t bestämdes, samt att före nya väglagens ikraftträdande genom ett särskilt förfarande skulle bestämmas, vilka då befintliga i stadsplan upptagna gator, som skulle anläggas och underhållas av vägdistriktet, varjämte föreslagits åtskilliga andra avvikelser från de i 1 kap. 15 § meddelade bestämmelserna.

Beträffande det i motionen II: 248 föreslagna förfaringssättet synes detta med hänsyn till de växlande förhållandena inom olika samhällen alltför summariskt för att man därmed ens tillnärmelsevis skulle kunna nå det åsyftade ändamålet, nämligen en rättvis lindring i samhällenas väghållningstunga.

Den i motionerna I: 125 och II: 245 föreslagna utbrytningen av vissa delar av vägdistrikt har man enligt Kungl. Maj:ts förslag velat undvika, och starka skäl tala även för att kvarstå på denna ståndpunkt. Övriga i nämnda motioner föreslagna ändringar synas icke medföra nämnvärda fördelar men däremot vara ägnade att rubba enhetligheten och sammanhanget i förslagets bestämmelser.

I motionen I: 115, av herr Bondeson, har hemställts, att i den nya lagen måtte intagas de föreskrifter om rätt att å annans mark taga väglagningsämnen, som förekomma i 33 § av gällande väglag. 1 kap. 16 §.

Det har ansetts överflödigt att i Kungl. Maj:ts förslag upptaga dessa bestämmelser, enär gällande expropriationslag lämnar vägdistriktet möjlighet att tvångsvis förvärva såväl grustag som rätt att i visst grustag hämta väglagningsämnen. På sätt i motionen framhållits torde dock vara lämpligt att bibehålla ifrågavarande bestämmelser, då därigenom det åsyftade ändamålet kan vinnas utan större omgång. Stadgandet har ansetts lämpligen få sin plats såsom 16 § i 1 kap.

I 2 kap. 5—7 §§ av Kungl. Maj:ts förslag förekomma bestämmelser angående uttagande av s. k. särbidrag. Enligt dessa bestämmelser skulle vägdistriktet, efter Konungens befallningshavandes prövning, hava rätt att uttaga kostnaden för förvärv av den för väg erforderliga mark genom särskilda bidrag från de fastigheter, vilka hava särskild nytta av vägen. 2 kap. 4—7 §§.

I motionerna I: 124 av herr Rosén och II: 211 av herr Olsson i Ramsta har yrkats, att alla bestämmelser om särbidrag skola utgå ur förslaget. Därjämte har i förstnämnda motion hemställts, att kostnaden för förvärv av vägmark måtte anses såsom sådan kostnad för vägs anläggning, varå statsbidrag finge beräknas.

Även om man ansluter sig till den princip, som ligger till grund för Kungl. Maj:ts förslag, nämligen att vägmark bör tillhandahållas utan ersättning av dem, som hava särskild nytta av vägen, ligger det i öppen dag att tillämpningen av denna grundsats skall bliva särdeles vansklig. För att icke Konungens befallningshavandes prövning skall bliva alldeles godtycklig, erfordras en ingående utredning av sakkunniga personer, och det måste befaras, att åtminstone i de fall, där vägmark såsom hittills i större utsträckning frivilligt tillhandahålles av jordägarna, kostnaderna för utredningen icke skola motsvara nyttan. I varje fall kommer det, såsom ock med styrka framhållits av åtskilliga länsstyrelser i deras yttranden över de vägsakkunnigas förslag, att vila ett drag av godtycke över myndigheternas avgöranden i dessa frågor. Slutligen kan det ock tänkas, att ifrågavarande bestämmelsers införande skulle minska de möjligheter till frivilliga uppgörelser om tillhandahållande av vägmark utan ersättning, som nu äro för handen. Starka skäl synas därför tala för

ett uteslutande av dessa bestämmelser. Liksom hittills torde överenskommelser om tillsläppande av vägmark utan ersättning bliva regeln. Då dylika överenskommelser lättast åvägabringas, innan vägens sträckning blivit slutgiltigt bestämd, och det alltså är av vikt att underhandlingarna härom taga sin början på ett tidigt stadium, har det synts lämpligt att i 4 § förekrives, att vid ansökning om byggande av väg skall fogas uppgift i vad mån erforderlig vägmark kommer att kostnadsfritt tillhandahållas. Dessa uppgifter kunna även tjäna Konungens befallningshavande till välbehövlig ledning vid bedömande, huruvida verkligt behov av det ifrågasatta företaget förefinnes. Då såväl Konungens befallningshavande som landstingen vid fattande av beslut i vägbyggnadsfrågor torde komma att taga vederbörlig hänsyn till den omständigheten, huruvida mark kostnadsfritt tillhandahållits, där sådant skäligen kan fordras, så torde blotta vetskapen härom i förening med den starka tävlan orterna emellan om erhållande av nya vägar framkalla frivilliga erbjudanden om kostnadsfri vägmark i den utsträckning, som kan anses önskvärd.

Det föreslagna uteslutandet av bestämmelserna om särbidrag medför även, att andra punkten i andra stycket ävensom sista stycket i 1 kap. 15 § samt senare delen av 4 § i 2 kap. utgå. För att giva municipalsamhälle möjlighet att i stället för fri vägmark lämna bidrag i penningar till vägs byggande har en ändring vidtagits i 1 kap. 12 §.

Beträffande frågan, huruvida statsbidrag bör få beräknas även å kostnaden för markförvärv, så föreligger denna fråga ej nu till avgörande, då villkoren för erhållande av statsbidrag till byggande av väg ej beröras av förslaget.

2 kap. 8—13 §§. Enligt 2 kap. 8 § av Kungl. Maj:ts förslag skall vägstyrelsen för framskaffande av väglagningsämnen kunna anlita så kallade körlag. Konungens befallningshavande skall nämligen indela lämpligt belägna jordbruksfastigheter, som äga tillgång på dragare, till körlag. Varje körlag skall vara skyldigt att framforsla de väglagningsämnen, som erfordras för underhåll av viss, körlaget tilldelad vägsträcka mot skälig ersättning, som i brist på överenskommelse skall årligen bestämmas av gode män. Om vägstyrelsen skall anlita körlag för framskaffande av väglagningsämnen, måste emellertid vägstyrelsen före den 1 november giva körlaget uppgift å den myckenhet väglagningsämnen, som under nästföljande år skall framforslas. Körlagets medlemmar kunna sedan själva avgöra, när de vilja utföra arbetet, dock skall vägstyrelsen kunna föreskriva särskilda tider för framförande av olika delar av den föreskrivna myckenheten väglagningsämnen. För fullgörande av körlagets skyldigheter skola enligt

förslaget dess medlemmar svara en för alla och alla för en. Sinsemellan skola de taga del i arbetet efter vederbörande fastigheters taxeringsvärden. Ifrågavarande besvär skall åligga den, som brukar till körlag indelad fastighet.

I motionerna I: 128, av herr P. Nilsson m. fl., och II: 249, av herr Johansson i Kälkebo m. fl., har yrkats, att alla bestämmelser om körlag måtte utgå. I motionen II: 244, av herr Olsson i Broberg m. fl., har framställts enahanda yrkande men tillika hemställts om åläggande för enskilda fastigheter att utföra transporter av väglagningsämnen. I motionen I: 124, av herr Rosén, har hemställts, att ifrågavarande besvär måtte läggas å fastighets ägare, ej å dess brukare. I motionen II: 231, av herr Andersson i Rasjön m. fl., har yrkats, att den tid, inom vilken körlag senast skall hava erhållit uppgift på den behövliga myckenheten väglagningsämnen, skall bestämmas till den 1 oktober. Slutligen har i motionerna I: 126, av herr Pålsson m. fl., och II: 253, av herr Edén m. fl., ifrågasatts, huruvida ej indelning i körlag borde ske endast i det fall, att sådant av vägstyrelsen påkallades.

Bestämmelserna om körlag hava tillkommit därför, att man vid avskaffandet av vägunderhållet in natura velat gå fram med en viss försiktighet, så att man väl befriat jordbruksfastigheterna från själva väglagningsarbetet men däremot fakultativt bibehållit åliggandet för jordbruksfastigheterna att framforsla väglagningsämnena. Körlagsmedlemmarnas arbete är alltså en kvarleva av vägunderhållet in natura men i väsentligt lindrigare form. Att gottgörelsen för körlagens arbete i händelse av tvist bestämmes av gode män, innebär icke införandet av någon ny princip; värdesättningen av vägunderhållet in natura äger ju aldrig rum genom frivillig överenskommelse utan städse genom uppskattning. Den vid övergången till det nya systemet sålunda iakttagna varsamheten synes befogad, så mycket hellre som körlagets åligganden icke torde medföra några olägenheter för dess medlemmar utan snarare fördelar. Det torde ej kunna försvaras att ålägga vägdistriktets förvaltningsorgan en så krävande uppgift, som ombesörjandet av distriktets väghållning dock är, utan att samtidigt bereda förvaltningen möjlighet att tillfredsställande fylla denna uppgift. På sätt i propositionen framhållits torde fall kunna inträffa, då, för väghållningens behöriga utförande till rimligt pris, anlitandet av körlag kan bliva en nödvändighet.

Att, på sätt i motionen II:244 yrkats, åtnöja sig med att lägga skyldigheten att framforsla väglagningsämnena på de enskilda fastigheterna, synes icke tillräckligt. Uppgörelserna med en stor mängd fastighetsägare, tillsynen över arbetet och erforderlig kontroll kunde nämligen bliva allt-

för tidsödande och onödigt öka administrationskostnaderna. Emellertid har det befunnits lämpligt att i förslaget vidtaga vissa jämkningar, ägnade att undanröja anledningarna till det missnöje med ifrågavarande bestämmelser, som på skilda håll yppat sig. Sålunda synas föreskrifterna om körlagsmedlemmarnas solidariska ansvarighet böra utgå. Dessa föreskrifter torde nämligen kunna giva upphov till verkliga orättvisor. Man behöver blott tänka sig det fall, att ett körlag bestode av en stor jordegendom och ett fåtal mindre hemmansdelar. Därest egendomens ägare t. ex. på grund av insolvens underläte att utföra det honom som medlem i körlaget åliggande arbete, tvingades de mindre jordbrukarna, vid äventyr av ersättningsskyldighet, att fullgöra den stora egendomens arbetsskyldighet, något som måhända kunde överstiga deras förmåga. Då därjämte ifrågavarande bestämmelser synas kunna giva anledning till tvister och misshälligheter mellan körlagsmedlemmarna, hava vi ej tvekat föreslå borttagande av det solidariska ansvaret, så att körlagsmedlem kommer att svara för fullgörandet av allenast det arbete, som å honom belöper. Till andra stycket i 12 § av förslaget har vidare gjorts ett tillägg av innehåll att körlagsarbete ej får förläggas å sådana tider, att det hindrar brådskande jordbruksarbete, varjämte en redaktionsändring i nämnda stycke vidtagits för att tydligare utmärka, vad som är åsyftat, nämligen att körlagsmedlem icke är skyldig att å viss utsatt dag inställa sig för arbetets fullgörande utan städse är berättigad att under viss tidrymd utvälja den dag, han för sig anser lämpligast för arbetets utförande.

Då det, såsom ock i propositionen anförts, kan antagas att körlagen endast i undantagsfall och i somliga vägdistrikt alldeles icke kommer till användning, synes det lämpligast, att indelning av jordbruksfastigheter till körlag äger rum först då vägstyrelsen det begär. Härav påkallas även jämkning i 8 kap. 3 §. Till trygghet för att körlagsinrättningen icke skall tagas i bruk i oträngt mål föreslås, att körlagets arbetsskyldighet icke inträder, förrän landstinget därom fattar beslut.

Förslag till körlagsindelning synes lämpligen kunna uppgöras av vederbörande kommunalnämnder, som besitta den största lokalkännedomen. Härigenom besparas vägstyrelserna mycket arbete. Enahanda ändring föreslås beträffande snöploglagsindelningen.

Det i motionen II:231 gjorda yrkandet, att den i 2 kap. 12 § omförmälda uppgiften skulle lämnas körlaget senast den 1 oktober eller en månad tidigare än enligt förslaget, har sin grund i de för Norrland säregna förhållandena. Då emellertid förslagets bestämmelse synes för övriga delar av riket lämpligare, och man lärer kunna utgå från att vederbö-

rande vägstyrelser i förevarande avseende rätta sig efter de olika ortsförhållandena, har den ifrågasatta ändringen ansetts icke böra äga rum.

Det i motionen I: 124 gjorda yrkandet, att ifrågavarande besvär ävensom snöploglagsbesväret måtte läggas å fastighets ägare och ej å dess brukare, kan ej biträdas. Det är ju fastighetens tillgång på dragare, som ligger till grund för körlagsinrättningen, och då det är fastighetens brukare, som disponerar över dragarna, bör han även svara för berörda besvär. Att märka är, att han erhåller full ersättning för sitt arbete och att fastigheten ej indelas till körlag, med mindre den är för besväret tjänlig d. v. s. äger tillgång på dragare.

Enligt 5 kap. 1 § i Kungl. Maj:ts förslag skall jordägare vara skyldig att borthugga träd eller buske, därest sådant erfordras för vägs upptorkande eller för erhållande av fri utsikt över vägbanan. För den skada, som härav uppstår, skulle jordägaren erhålla ersättning, blott i det fall att åtgärden verkställdes annorstädes än i skogs- eller hagmark. *5 kap. 1 §.*

I motionen II: 254, av herr Lindmark, har erinrats, att dylika uthuggningar stundom kunde erfordras till betydande omfattning och att jordägaren bort tillerkännas rätt till ersättning för skogshuggning av större omfattning i skogs- eller hagmark.

Den sålunda framställda anmärkningen synes värd beaktande. Det har inom utskottet vitsordats, att vid tillämpning av ifrågavarande lagrum avsevärd skada kunde åsamkas jordägare, och i sådant fall synes det ej kunna försvaras att fritaga vägdistriktet från ersättningsskyldighet. Är det däremot fråga endast om en ringa skada, lärer jordägaren kunna bära denna utan ersättning, vare sig åtgärden i fråga ägt rum i skogs- eller hagmark eller annorstädes. Prövningen huruvida och till vad belopp ersättning skall utgå, synes böra tillkomma gode män.

I 5 kap. 2 av Kungl. Maj:ts förslag stadgas förbud att utan Konungens befallningshavandes tillstånd uppföra byggnad utmed väg på mindre avstånd än nio meter från vägbanans mitt. Uti motionen II: 231, av herr Andersson i Rasjön m. fl., har hemställts, att avståndet måtte bestämmas till 3,5 meter från vägrenens ytterkant. Emellertid synes det ej föreligga anledning att i detta avseende avvika från propositionen. *5 kap. 2 §.*

I motionen II: 247, av herr Nilsson i Landeryd m. fl., har yrkats att propositionens bestämmelser om grindar måtte omredigeras till överensstämmelse med 31 § i gällande väglag. Då föreskrifterna i sistnämnda lagrum måste betraktas såsom föga tillfredsställande, lärer sådant icke kunna ifrågakomma. *5 kap. 5 §.*

Däremot har i motionen II: 252, av herr Corneliusson m. fl., påpekats, att de i propositionen föreslagna bestämmelserna kunde anses

utgöra hinder för uppsättande av grind, som erfordrades för gränsbevakningens behov. Till förekommande av sådan tolkning har ett tillägg gjorts till 5 kap. 5 §.

5 kap. 6 §. I 5 kap. 6 § av Kungl. Maj:ts förslag har föreslagits, att minsta hjulringsbredd för arbetsåkdon skulle vara åtta centimeter samt att vid högre belastning än 400 kilogram å vart och ett av åkdonets hjul än bredare hjulringar skulle användas, allt efter storleken av belastningen.

I motionerna I: 127 och 128 samt II: 249 och 250 har påyrkats bibehållande av nu gällande bestämmelser i ämnet. I motionerna II: 231 och 244 har yrkats, att minsta hjulringsbredden skall sättas till sju centimeter. I sistnämnda motion har tillika hemställts, att bestämmelserna måtte avfattas i överensstämmelse med Kungl. Maj:ts proposition nr 111 angående vissa ändringar i lagen den 28 juni 1907 om bredden av hjulringar å arbetsåkdon på landet.

Av de vägsakkunnigas betänkande framgår, att i en stor del av landet minsta hjulringsbredden redan är bestämd till sju centimeter. Då befolkningen inrättat sig härefter, skulle bestämmandet av minsta hjulringsbredden till åtta centimeter medföra stora olägenheter och onödiga kostnader. Denna synes därför böra bestämmas till sju centimeter I stället för övriga bestämmelser i förevarande paragraf, vilkas tillämpning kunde befaras medföra rättsosäkerhet och ofrivilliga lagöverträdelser, synas i förslaget böra i erforderlig mån inarbetas bestämmelserna i 1907 års hjulringslag. I samband härmed torde övergångsbestämmelserna i 8 kap. 12 § jämkas därhän, att de förordnanden om hjulringsbredd, som meddelats enligt 1907 års hjulringslag, äga bestånd även efter den nya lagens ikraftträdande.

5 kap. 7 §. Enligt första stycket i 5 kap. 7 § i Kungl. Maj:ts förslag äger Konungens befallningshavande i vissa fall förbjuda framförande av fordon å väg, då sådant kan medföra fara för vägens bestånd eller särskild olägenhet i avseende å dess underhåll. Enligt en strängt bokstavlig tolkning av bestämmelsen skulle Konungens befallningshavande däremot icke kunna i sådana fall såsom villkor för tillstånd till trafiken uppställa vissa förutsättningar t. ex. användande av bredare hjulringar, framförande av lättare lass, förstärkning av broar o. s. v. För undvikande av denna tolkning, vilken icke torde vara åsyftad, har ett tillägg till paragrafen införts.

6 kap. 2—3 §§. I 6 kap. 3 § av Kungl. Maj:ts förslag har föreslagits, att den allmänna tillsynen över väghållningens utförande på ett i tekniskt avseende tillfredställande sätt skulle tillkomma väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Såsom ock i flera av de över de vägsakkunnigas förslag avgivna utlåtan-

dena anmärkts uppstår härigenom en viss oklarhet i fråga om räckvidden av å ena sidan den tillsyn, som tillkommer Konungens befallningshavande, och å andra sidan väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befogenhet. Därjämte torde vissa farhågor kunna hysas för att styrelsens ifrågasatta allmänna tillsyn kunde givas större omfattning och medföra drygare kostnader än ursprungligen varit avsett. Det synes därför lämpligast att tillsynen över väghållningen helt förlägges hos Konungens befallningshavande, som där det kan anses nödigt, för sådant ändamål bör äga åtnjuta biträde av vederbörande tjänstemän i väg- och vattenbyggnadsdistrikten. Angående ordningen för dessa tjänstemäns anlitande torde administrativa bestämmelser komma att utfärdas.

Med vad sålunda anförts är ej åsyftat att åvägabringa någon ändring i vad för närvarande gäller om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppsikt över med statsbidrag byggda vägar.

Därest 3 § i 6 kap. sålunda utgår, synes vad i 2 § sägs angående vägunderhåll och vinterväghållning böra gälla all väghållning, således även byggande av väg.

Då de förseelser, som kunna begås av medlemmar av körlag eller snöploglag, stundom kunna vara av mycket ringa beskaffenhet, har det synts skäligt att för sådana förseelser sänka det i 7 kap. 1 § bestämda straffminimum till fem kronor. I övrigt har paragrafen undergått de jämkningar, som föranledas av förut berörda ändringar i lagtexten. 7 kap. 1 §

I motionen II:211 har yrkats, att straff för underlåtenhet att efterkomma anmaning att kvista träd eller buske icke måtte åläggas, då Konungens befallningshavande i allt fall kunde förordna om åtgärdens vidtagande på jordägarens bekostnad. Med hänsyn till de svårigheter och den omgång, som skulle bliva förenade med dylika verkställighetsåtgärder, har straffpåföljden ansetts böra bibehållas. Förslaget står härutinnan i överensstämmelse med gällande väglag.

Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle den ifrågasatta lagstiftningen träda i kraft den 1 januari 1925. 8 kap. 1 §

I motionen II:244 har hemställts, att lagen icke skulle träda i kraft samtidigt över hela riket utan successivt, i den mån Konungens befallningshavande, var och en för sitt län, efter vederbörandes hörande förordnade. Emellertid synes det förknippat med stora svårigheter att, på sätt som föreslagits, samtidigt hava olika lagstiftningar för olika delar av riket med olikartade bestämmelser om vägskatt och statsbidrag m. m. Det har synts tillräckligt att framflytta tiden för lagens ikraftträdande till den 1 januari 1926. Härigenom vinnes god tid till nödiga förberedelser för den nya lagens tillämpning, varjämte man torde kunna hysa

förhoppning om att det ekonomiska läget till dess skall hava blivit bättre. Den föreslagna ändringen medför även ett framflyttande av övriga i 8 kap. omförmälda tider med ett år utom tiden för ikraftträdandet av bestämmelserna om hjulringsbredd, vilken lärer kunna förbliva oförändrad.

På grund av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

A) att riksdagen, med tillkännagivande att Kungl. Maj:ts proposition nr 100 icke kunnat i oförändrat skick av riksdagen bifallas, måtte för sin del antaga följande

Kungl. Maj:ts förslag: *Reservanternas förslag:*

Förslag

till

Lag

om allmänna vägar på landet.

Härigenom förordnas, som följer:

1 kap.

Allmänna bestämmelser.

1 §.

Denna lag avser allmän väg på landet. Sådan väg är av två slag:

a. *landsväg*, vartill hänföres väg, som prövas nödig för allmänna samfärdseln;

b. *ödebygdsväg*, varmed förstås väg, som till avsevärd längd sträcker sig över fjäll, genom skogar eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru den icke prövas nödig för allmänna samfärdseln, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande.

2 §.

Till väg höra — förutom vägbana — vägren, slänt, bankett, vägdike, trumma, skyddsvärn, kilometermärke, vägvisare, varningstavla, i samband med vägen liggande upplagsplats så ock annan för vägens bestånd eller ändamål utförd anordning.

Såsom väg anses bro och färja, varom i 4 § stadgas, så ock för den allmänna samfärdseln allenast vintertiden avsedd körled, som funnits av ålder eller eljest prövas nödig (särskild vinterväg).

[3 §.

Väg skall läggas där den tarvas och var den jämnast och genast göras kan. Den skall med avseende å fasthet, bredd, lutningsförhållanden och beskaffenhet i övrigt vara lämpad efter den samfärdsel, som därå kan väntas framgå.

Kungl. Maj:ts förslag: *Reservanternas förslag:*

4 §.

Där väg skall ledas över vatten eller eljest så, att den icke kan framdragas å marken, skall byggas bro; dock må, där bro över vatten icke kan läggas utan oskälig kostnad eller synnerlig olägenhet, i stället hållas färja eller, när fråga är om ödebygdsväg, annan lämplig anordning vidtagas.

5 §.

Går väg utmed eller över vatten eller fördjupning eller eljest på sådan höjd över den angränsande marken, att därav kan uppstå våda för vägfarande, skall vid vägen anbringas nödigt skyddsvärn.

Vid väg skall ock uppsättas varningstavla, där sådan för samfärdselns säkerhet erfordras.

Där vägar stöta samman, skall vägvisare anbringas.

6 §.

Väg skall städse hållas i ett för samfärdseln fullt tillfredsställande skick, och skall förty vid varje tid av året åt vägen ägnas den tillsyn och det arbete, som för sagda ändamål erfordras. *Den* skall, intill dess annat varder i vederbörlig ordning medgivet, vidmakthållas till bredd och beskaffenhet i övrigt, som genom författning eller särskilt meddelad föreskrift stadgats.

Bliver genom särskild vinterväg annan väg under vintertid obehövlig, vare dess hållande i fargillt skick under samma tid ej nödigt.

Upptages med anledning av snö-

6 §.

Väg skall städse hållas i ett för samfärdseln fullt tillfredsställande skick, och skall förty vid varje tid av året åt vägen ägnas den tillsyn och det arbete, som för sagda ändamål erfordras; *dock må det ej fordras, att vägbana hålles fri från hinder av snö eller is i större omfattning än som kräves för samfärdsel med fordon, som framföres av dragare, med mindre Konungens befallningshavande annorledes förordnat. Väg* skall, intill dess annat varder i vederbörlig ordning medgivet, vidmakthållas till bredd och beskaffenhet i övrigt, som genom författning eller särskilt meddelad föreskrift stadgats.

Bliver genom särskild vinterväg annan väg under vintertid obehövlig, vare dess hållande i fargillt skick under samma tid ej nödigt.

Upptages med anledning av snö-

Kungl. Maj:ts förslag:

fall eller av annan skälig orsak, vid sidan av väg tillfällig körled, som hålles i farbart stånd, må med vägens försättande i laggillt skick anstå, så länge sådant till följd av det inträffade hindret är nödigt.

Reservanternas förslag:

fall eller av annan skälig orsak, vid sidan av väg tillfällig körled, som hålles i farbart stånd, må med vägens försättande i laggillt skick anstå, så länge sådant till följd av det inträffade hindret är nödigt.

7 §.

Utan hinder av den rätt annan kan äga i avseende å mark, som för väg tagits i anspråk, må vägen för sitt ändamål brukas. Innehavare av inteckning eller annan sakrätt, varav marken besvärades, då den sålunda togs i anspråk, vare dock vid sin rätt bibehållen.

8 §.

Väghållning omfattar:
byggande av väg (9 §),
vägunderhåll (10 §),
vinterväghållning (11 §).

9 §.

1 mom. Till byggande av väg räknas:
a. anläggning av ny väg;
b. nybyggnad av bro;
c. anordnande av ny färjförbindelse;
d. förändring av vägs läge i plan (*omläggning*);
e. förbättring av vägs profil.

2 mom. Nedannämnda arbeten skola ock, i den mån deras beskaffenhet och de med dem förbundna kostnaderna i vederbörlig ordning prövas böra därtill föranleda, räknas till byggande av väg, nämligen:
a. ombyggnad av bro;
b. förbättring av färjförbindelse;
c. vägs förändring till bredden;
d. vägs grundförstärkning;
e. vägs förseende i övrigt med inrättning eller anordning, som förut icke funnits; samt
f. botande av sådan skada å väg, som uppkommit genom naturhändelse, såsom jordras, översvämning eller dylikt.

Kungl. Maj:ts förslag: *Reservanternas förslag:*

10 §.

Vägunderhåll omfattar:

1. anskaffande av väglagningsämnen;
2. väglagningsämnenas framforslande och uppläggande å bestämda platser;
3. vägbanans befriande från ävja, dess avvattning samt lagning av uppkomna mindre brister (*flickning*);
4. förnyande av vägbanas slitlager, dikesrensning, ombyggnad av trumma ävensom alla övriga arbeten för vägs vidmakthållande, i den mån desamma icke, enligt vad i 9 § är sagt, äro att hänföra till byggande av väg; samt
5. öppnande och stängande av rörlig bro samt drift av färja.

11 §.

Vinterväghållning omfattar arbeten för vägbanas hållande till erforderlig bredd fri från hinder av snö eller is ävensom för dess utmärkande, där så tarvas, så ock för vägbanas bättrande genom påskottning av snö, där å kortare sträckor till följd av ojämn snösamling uppstått menföre.

12 §.

Skyldighet att ombesörja väghållningen åligger varje landstingsområde, med undantag av dithörande stad, såsom en gemensamhet för sig (*vägdistrikt*), dock med den inskränkning, som föranledes av vad i 3 kap. stadgas om byggande och underhåll av ödebygdsväg.

Vad nu är sagt må ej innefatta hinder för kommun att lämna bidrag till byggande av väg.

12 §.

Skyldighet att ombesörja väghållningen åligger varje landstingsområde, med undantag av dithörande stad, såsom en gemensamhet för sig (*vägdistrikt*), dock med den inskränkning, som föranledes av vad i 3 kap. stadgas om byggande och underhåll av ödebygdsväg.

Vad nu är sagt må ej innefatta hinder för kommun *eller municipalsamhälle* att lämna bidrag till byggande av väg.

13 §.

Åligger någon, på grund av särskild förpliktelse, att verkställa väghållning, må därvid förbliva, därest ej, i den ordning som i 2 kap. 3 § sägs, väghållningen övertages av vägdistriktet.

Kungl. Maj:ts förslag:

14 §.

Vägdistrikt åliggande väghållning skall verkställas genom en för ändamålet utsedd vägstyrelses försorg *samt under ledning av en vägdirektör med biträde av vägmästare.*

15 §.

I avseende å väg inom köping eller annat samhälle på landet, för vilket 1 kap. i lagen om fastighetsbildning i stad äger tillämpning, är samhället skyldigt att, i den mån vägen på grund av nämnda lag skall vara upplåten för allmänt begagnande såsom gata, för vägdistriktets räkning utföra väghållningen mot ersättning på sätt nedan stadgas, och är samhället berättigat att jämväl i övrigt utföra väghållningen mot sådan ersättning.

För väghållning, som sålunda verkställes av köping eller annat samhälle på landet, skall vägdistriktet utgiva ersättning till vederbörande samhälle, dock icke med högre belopp än det, vartill kostnaden för väghållningens utförande efter samfärdselns behov skäligen kan skattas. *Mark, som erfordras för byggande av väg inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd, skall i varje fall av samhället tillhandahållas utan kostnad för vägdistriktet.*

Ersättning för byggande av väg, som efter vad nu är sagt tillkommer samhälle, skall utbetalas i mån

Reservanternas förslag:

14 §.

Vägdistrikt åliggande väghållning skall verkställas genom en för ändamålet utsedd vägstyrelses försorg.

15 §.

I avseende å väg inom köping eller annat samhälle på landet, för vilket 1 kap. i lagen om fastighetsbildning i stad äger tillämpning, är samhället skyldigt att, i den mån vägen på grund av nämnda lag skall vara upplåten för allmänt begagnande såsom gata, för vägdistriktets räkning utföra väghållningen mot ersättning på sätt nedan stadgas, och är samhället berättigat att jämväl i övrigt utföra väghållningen mot sådan ersättning.

För väghållning, som sålunda verkställes av köping eller annat samhälle på landet, skall vägdistriktet utgiva ersättning till vederbörande samhälle, dock icke med högre belopp än det, vartill kostnaden för väghållningens utförande efter samfärdselns behov skäligen kan skattas.

Ersättning för byggande av väg, som efter vad nu är sagt tillkommer samhälle, skall utbetalas i

Kungl. Maj:ts förslag:

av byggnadsarbetets utförande. Uppstår tvist om beloppet eller om sättet för dess erläggande, skall den hänskjutas till bedömande av tre gode män, vilka utses en av Konungens befallningshavande och en av vardera parten. Fullgöres ej vad part, som skall välja god man, i sådant avseende åligger eller avsäger sig av part utsedd god man uppdraget eller deltager ej denne i gode männens arbete på sätt för dess vederbörliga fortgång kräves, skall god man utses av domhavanden i orten. Emot gode männens beslut må ej klagan föras. I övrigt skall lagen om skiljemän i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

Den samhälle tillkommande ersättning för vägunderhåll och vinterväghållning skall årligen erläggas med belopp, som i brist på överenskommelse fastställes i den ordning, som nyss sagts. Sådan fastställelse skall gälla för en tid av tio år från det fastställelsen skedde. Har sådan fastställelse skett och övertages under nämnda tid enskild trafikled inom samhället till allmänt underhåll eller bygges ny väg eller övertager samhället till underhåll vägsträcka, som förut underhållits av vägdistriktet, skall den ersättning för ökning i vägunderhåll och vinterväghållning, som må tillkomma samhället, i händelse av tvist, i enahanda ordning särskilt fastställas för återstående delen av löpande tio-

Reservanternas förslag:

mån av byggnadsarbetets utförande. Uppstår tvist om beloppet eller om sättet för dess erläggande, skall den hänskjutas till bedömande av tre gode män, vilka utses en av Konungens befallningshavande och en av vardera parten. Fullgöres ej vad part, som skall välja god man, i sådant avseende åligger eller avsäger sig av part utsedd god man uppdraget eller deltager ej denne i gode männens arbete på sätt för dess vederbörliga fortgång kräves, skall god man utses av domhavanden i orten. Emot gode männens beslut må ej klagan föras. I övrigt skall lagen om skiljemän i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

Den samhälle tillkommande ersättning för vägunderhåll och vinterväghållning skall årligen erläggas med belopp, som i brist på överenskommelse fastställes i den ordning, som nyss sagts. Sådan fastställelse skall gälla för en tid av tio år från det fastställelsen skedde. Har sådan fastställelse skett och övertages under nämnda tid enskild trafikled inom samhället till allmänt underhåll eller bygges ny väg eller övertager samhället till underhåll vägsträcka, som förut underhållits av vägdistriktet, skall den ersättning för ökning i vägunderhåll och vinterväghållning, som må tillkomma samhället, i händelse av tvist, i enahanda ordning särskilt fastställas för återstående delen av löpande

Kungl. Maj:ts förslag:

årsperiod. Indrages under nämnda tid väg, för vars hållande ersättning fastställts, skall ersättningsbeloppet i enahanda ordning jämkas.

Den inskränkning i tomtägares skyldighet att ersätta gatumark, som enligt 1 kap. i lagen om fastighetsbildning i stad äger rum, därest i gatumarken ingår allmän väg, skall ej inträda i det fall, att vägen efter denna lags ikraftträdande byggts inom samhällets planlagda område.

Reservanternas förslag:

tioårsperiod. Indrages under nämnda tid väg, för vars hållande ersättning fastställts, skall ersättningsbeloppet i enahanda ordning jämkas. *Inträda under löpande tioårsperiod väsentligen förändrade förhållanden i avseende å vägunderhåll eller vinterväghållning, må Konungens befallningshavande förordna, att ny fastställelse av ersättningen skall äga rum.*

16 §.

Å kronans allmänning må sand, grus eller sten till vägs underhåll utan ersättning tagas efter vederbörande skogstjänstemans anvisning.

Om hämtning av väglagningsämnen från kronans jordbruksdomäner stadgas särskilt.

Vill någon å annan mark taga sand, grus eller sten till vägs underhåll, och kan överenskommelse med jordägaren icke träffas, äger häradsrätten, då väghållningsskyldig eller vägstyrelse därom instämmer talan, bestämma, varest nämnda väglagningsämnen tjänligast och till minsta skada för jordägaren må avhämtas samt till vilket belopp ersättning därför skall utgivas.

16 §.

17 §.

Närmare bestämmelser angående tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen.

Kungl. Maj:ts förslag:

2 kap.

Om landsväg.

1 §.

Fråga om byggande av landsväg ankommer på Konungens befallningshavandes prövning; och tillkommer det jämväl befallningshavanden att avgöra, huruvida arbete, varom förmäles i 1 kap. 9 § 2 mom., är att hänföra till byggande av väg.

2 §.

Göres hos Konungens befallningshavande ansökning om anläggning av ny landsväg, skall befallningshavanden, där ansökningen gjorts av annan än vägstyrelsen, inhämta dennas yttrande i ärendet. Därest ansökningen icke omedelbart avslås, har Konungens befallningshavande att medelst tillkännagivande i länskungörelserna och i en eller flera tidningar inom orten kalla trafikanter samt övriga, vilka saken kan angå, att vid sammanträde inför befallningshavanden eller den befallningshavanden förordnar yttra sig rörande ansökningen. Vid sammanträdet skall utsättas viss kort tid, inom vilken påminnelser i ärendet må ingivas till Konungens befallningshavande.

Föranleder icke den sålunda vunna utredningen avslag å ansökningen, skall Konungens befallningshavande låta *genom vägstyrelsens försorg* upprätta plan och kostnadsförslag rörande företaget. Berörda plan och förslag skola, sedan de under viss kort tid och i den ordning Konungens befallningshavande

Reservanternas förslag:

2 §.

Göres hos Konungens befallningshavande ansökning om anläggning av ny landsväg, skall befallningshavanden, där ansökningen gjorts av annan än vägstyrelsen, inhämta dennas yttrande i ärendet. Därest ansökningen icke omedelbart avslås, har Konungens befallningshavande att medelst tillkännagivande i länskungörelserna och i en eller flera tidningar inom orten kalla trafikanter samt övriga, vilka saken kan angå, att vid sammanträde inför befallningshavanden eller den befallningshavanden förordnar yttra sig rörande ansökningen. Vid sammanträdet skall utsättas viss kort tid, inom vilken påminnelser i ärendet må ingivas till Konungens befallningshavande.

Föranleder icke den sålunda vunna utredningen avslag å ansökningen, skall Konungens befallningshavande låta upprätta plan och kostnadsförslag rörande företaget. Berörda plan och förslag skola, sedan de under viss kort tid och i den ordning Konungens befallningshavande bestämmer hållits tillgäng-

Kungl. Maj:ts förslag:

bestämmer hållits tillgängliga för allmänheten, granskas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Efter det jämväl landstinget eller dess förvaltningsutskott erhållit tillfälle att yttra sig, samt Konungens befallningshavande föranstaltat om den utredning i övrigt, som kan anses erforderlig, meddelar befallningshavanden beslut i ärendet.

Vad ovan stadgats skall äga motsvarande tillämpning i det fall, att Konungens befallningshavande själv upptager fråga om anläggning av ny landsväg.

Reservanternas förslag:

liga för allmänheten, granskas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Efter det jämväl landstinget eller dess förvaltningsutskott erhållit tillfälle att yttra sig, samt Konungens befallningshavande föranstaltat om den utredning i övrigt, som kan anses erforderlig, meddelar befallningshavanden beslut i ärendet.

Vad ovan stadgats skall äga motsvarande tillämpning i det fall, att Konungens befallningshavande själv upptager fråga om anläggning av ny landsväg.

Att i vissa fall för vägs byggande erfordras tillstånd av vattendomstol, därom stadgas i vattenlagen.

3 §.

I enahanda ordning, som i 2 § stadgas, behandlas jämväl övriga frågor om byggande av väg; dock ankommer det på Konungens befallningshavandes prövning, huruvida annan av de i 2 § stadgade åtgärder än hörande av vägstyrelsen bör äga rum.

Vad nu är sagt skall i tillämpliga delar gälla angående inrättande av särskild vinterväg, meddelande av tillstånd till sådan ändring av vägs bredd eller beskaffenhet i övrigt, som avses i 1 kap. 6 § första stycket, även om ändringen ej är att hänföra till byggande av väg, förändring av ödebygdsväg eller enskild väg till landsväg, indragning av landsväg eller särskild vinterväg ävensom angående övertagande av sådan förpliktelse till väghållning, varom förmäles i 1 kap. 13 §.

4 §.

Vid ansökning enligt 2 eller 3 § skall fogas förbindelse att kostnadsfritt tillhandahålla erforderlig hantlangning för upprättande och granskning av plan och kostnadsförslag rörande det ifrågasatta företaget ävensom, *där förrättning enligt 7 §*

4 §.

Vid ansökning enligt 2 eller 3 § skall fogas förbindelse att kostnadsfritt tillhandahålla erforderlig hantlangning för upprättande och granskning av plan och kostnadsförslag rörande det ifrågasatta företaget ävensom *uppgift i vad mån erforderlig*

Kungl. Maj:ts förslag:

andra stycket kan av ansökningen föranledas, att gälda den ersättning, som kan komma att utgå till de vid sådan förrättning anlitade gode män.

5 §.

Anlägges ny väg eller övertages förutvarande enskild väg till allmänt underhåll, skall vägstyrelsen söka träffa överenskommelse därom, att erforderlig vägmark tillhandahålles utan ersättning. Kan ej sådan överenskommelse träffas, skola de fastigheter, varom i 6 § förmäles, hava skyldighet att genom utgivande av särskilda bidrag i penningar (särbidrag) helt eller delvis gottgöra distriktet dess skäliga kostnad för förvärvande av den mark, som för nämnda ändamål erfordras; dock må ej kostnad för förvärvande av vägmark inom sådant område i köping eller municipalsamälle, för vilket stadsplan fastställts, täckas medelst särbidrag.

Vad beträffande särbidrag i denna lag stadgas rörande fastighet gälle ock i tillämpliga delar i fråga om gruva, bergverk, vattenverk, fabrik eller med fabrik jämförlig inrättning, ändå att sådan egendom icke är att hänföra till fast egendom.

6 §.

Skyldighet att gälda särbidrag åligger de fastigheter, som av vägen hava särskild nytta; dock må ej särbidrag uttagas av fastighet inom sådant område i köping eller munici-

Reservanternas förslag:

vägmark kommer att kostnadsfritt tillhandahållas.

Kungl. Maj:ts förslag:

palsamhälle, för vilket stadsplan fastställts. Fastigheterna skola i skyldigdigheten taga del en var i förhållande till den omfattning, vari vägen beräknas komma att användas för fastigheten eller med anledning av den där bedrivna verksamheten; dock skall den, som utan ersättning tillhandahållit mark för vägen, tillgodoräknas värdet därav. Ej må särbidrag sättas högre än som kan anses motsvara den nytta, som genom vägens tillkomst beredes vederbörande fastighet.

I avseende å skyldighet, varom nu är sagt, svare för fastighet, som tillhör kronan eller allmän inrättning, innehavaren, och för annan fastighet dess ägare; dock svare ej ny innehavare eller ägare för bidrag, som förfallit till betalning, innan han blev innehavare eller ägare.

7 §.

Förordnar Konungens befallningshavande om anläggning av ny väg eller om övertagande till allmänt underhåll av förutvarande enskild väg och tillhandahålles ej erforderlig vägmark utan ersättning, skall befallningshavanden, om vägstyrelsen det begär, enligt de här ovan stadgade grunder bestämma, dels huru stor del av kostnaden för förvärvande av den för väg erforderliga mark som må uttagas genom särbidrag, dels av vilka fastigheter och med vilka belopp särbidrag skola utgå, dels ock tid för erläggande av särbidrag.

Reservanternas förslag:

Kungl. Maj:ts förslag:

Rörande dessa frågor skall vägstyrelsen, där den vill påkalla särbidrags uttagande, låta vägdirektören med biträde av två gode män, vilka av honom utses bland dem, som äro inom vägdistriktet valda till gode män vid lantmäteriförrättningar, uppgöra förslag, och skall Konungens befallningshavande lämna ortsbefolkningen tillfälle att yttra sig över förslaget.

8 §.

Vägunderhållet besörjes genom anlitande av entreprenad eller lega, genom vägvakter eller på annat sätt, som må finnas för ändamålet lämpligt.

Därest framskaffande av väglagningsämnen icke kan på frivilligheten väg åvägabringas, må därtill anlitas körlag, varom i *9 §* förmäles.

9 §.

Till körlag skola indelas lämpligt belägna och i övrigt tjänliga jordbruksfastigheter. Varje körlag skall därvid tilldelas viss vägsträcka med skyldighet för körlaget att, *om vägstyrelsen så fordrar*, i enlighet med *dess* anvisningar i avseende å plats och sätt för arbetets utförande framskaffa de för vägsträckans underhåll erforderliga väglagningsämnen mot ersättning på sätt nedan sägs.

Vid körlagsindelning skall iakttagas, att körlagen fördelas så, att de fastigheter, som därtill kunna anlitas, bliva i möjligaste mån lika

Reservanternas förslag:

5 §.

Vägunderhållet besörjes genom anlitande av entreprenad eller lega, genom vägvakter eller på annat sätt, som må finnas för ändamålet lämpligt.

Därest framskaffande av väglagningsämnen icke kan på frivilligheten väg åvägabringas, må därtill anlitas körlag, varom i *6 §* förmäles.

6 §.

Där vägstyrelsen det yrkar, skola till körlag indelas lämpligt belägna och i övrigt tjänliga jordbruksfastigheter. Varje körlag skall därvid tilldelas viss vägsträcka med skyldighet för körlaget att, *om sådant av landstinget påkallas*, i enlighet med *vägstyrelsens* anvisningar i avseende å plats och sätt för arbetets utförande framskaffa de för vägsträckans underhåll erforderliga väglagningsämnen mot ersättning på sätt nedan sägs.

Vid körlagsindelning skall iakttagas, att körlagen fördelas så, att

Kungl. Maj:ts förslag:

därtill nyttjade samt att körlags vägsträcka förlägges så nära körlagets fastigheter som möjligt. Besvär, som enligt vad nu är sagt vilar å fastighet, åligger den, som brukar fastigheten.

Förslag till körlagsindelning uppgöres av *vägstyrelsen. Sedan* ägare och brukare av jordbruksfastigheter blivit å vederbörande kommunalstämmor hörda *över förslaget*, verkställer Konungens befallningshavande indelningen. Sådan indelning skall gälla tills vidare och intill dess beslut om ny körlagsindelning blivit i laga ordning meddelat.

10 §.

Körlagets medlemmar *svara en för alla och alla för en för fullgörandet av körlagets skyldigheter. Sinsemellan* skola *de*, där ej annorlunda överenskommits, taga del i det körlaget åliggande arbetet i förhållande till de i körlaget ingående fastigheternas taxeringsvärden.

Reservanternas förslag:

de fastigheter, som därtill kunna anlitas, bliva i möjligaste mån lika därtill nyttjade samt att körlags vägsträcka förlägges så nära körlagets fastigheter som möjligt. Besvär, som enligt vad nu är sagt vilar å fastighet, åligger den, som brukar fastigheten.

Förslag till körlagsindelning uppgöres av *vederbörande kommunalnämnder. Sedan vägstyrelsen granskat förslaget samt* ägare och brukare av jordbruksfastigheter blivit å vederbörande kommunalstämmor hörda *däröver*, verkställer Konungens befallningshavande indelningen. Sådan indelning skall gälla tills vidare och intill dess beslut om ny körlagsindelning blivit i laga ordning meddelat.

7 §.

Körlagets medlemmar skola, där ej annorlunda överenskommits, taga del i det körlaget åliggande arbetet i förhållande till de i körlaget ingående fastigheternas taxeringsvärden.

11 §. / *8 §.*

Inom varje körlag skola medlemmarna sig emellan för minst ett år i sänder utse en körfogde. Om valet skall underrättelse meddelas vägstyrelsen. Underlåter körlag att utse körfogde eller kunna körlagets medlemmar ej enas i valet av sådan, skall körfogde utses av Konungens befallningshavande.

Körfogde, som tjänstgjort i tre på varandra följande år, är ej skyldig att ånyo emottaga befattningen, förrän ytterligare tre år förflutit.

Kungl. Maj:ts förslag:

Körfogden skall tillse, att körlaget åliggande arbete behörigen fullgöres. Han skall ock uppbära och mellan medlemmarna i körlaget fördela den för arbetet utgående ersättningen.

12 §.

Skall enligt *8 §* körlag anlitas, har vägstyrelsen att före den 1 november giva körlaget uppgift å den myckenhet väglagningsämnen, som under nästföljande år skall av körlaget framforslas, samt å tid då sådant arbete senast skall vara utfört; och äger vägstyrelsen därvid föreskriva särskilda *tider* för framförande av olika delar av berörda myckenhet.

Körlaget erhåller av vägdistriktet för varje år skälig ersättning för utfört arbete. Kan överenskommelse ej träffas angående ersättningens belopp, skall tvisten avgöras av gode män på sätt i 1 kap. 15 § sägs.

13 §.

Eftersättes körlag åliggande arbete, äger vägstyrelsen låta ombesörja arbetet. Överskjuter kostnaden härför den ersättning, som skolat tillkomma körlaget för arbetets utförande, är *körlaget* skyldigt att ersätta skillnaden.

Har medlem av körlaget eftersatt det å honom enligt 10 § belöpande arbete och nödgas på grund därav annan medlem i körlaget till vägdi-

Reservanternas förslag:

9 §.

Skall enligt *5 §* körlag anlitas, har vägstyrelsen att före den 1 november giva körlaget uppgift å den myckenhet väglagningsämnen, som under nästföljande år skall av körlaget framforslas, samt å tid då sådant arbete senast skall vara utfört; och äger vägstyrelsen därvid föreskriva särskilda *tidrymder* för framförande av olika delar av berörda myckenhet. *Sådan tidrymd skall bestämmas på det sätt, att arbetet ej behöver lägga hinder i vägen för brådskande jordbruksarbete.*

Körlaget erhåller av vägdistriktet för varje år skälig ersättning för utfört arbete. Kan överenskommelse ej träffas angående ersättningens belopp, skall tvisten avgöras av gode män på sätt i 1 kap. 15 § sägs.

10 §.

Eftersättes körlag åliggande arbete, äger vägstyrelsen låta ombesörja arbetet. Överskjuter kostnaden härför den ersättning, som skolat tillkomma körlaget för arbetets utförande, är *den försumlige* skyldig att ersätta skillnaden.

Kungl. Maj:ts förslag:

striktet utgiva ersättning, äger denne att av den försumlige erhålla gottgörelse härför.

14 §.

För ordnande av vinterväghållningen skola till snöploglag indelas lämpligt belägna och i övrigt tjänliga jordbruksfastigheter. Varje snöploglag skall därvid tilldelas viss vägsträcka med skyldighet för ploglaget att, där vägstyrelsen ej jämlikt *20 §* träffat annan anstalt för vinterväghållningens ombesörjande, därå fullgöra vinterväghållningen mot ersättning på sätt nedan sägs.

Vid snöploglagsindelning skall iakttagas, att ploglagen fördelas så, att de fastigheter, som därtill kunna anlitas, bliva i möjligaste mån lika därtill nyttjade samt att ploglags vägsträcka förlägges så nära ploglagets fastigheter som möjligt. Besvär, som enligt vad nu är sagt vilar å fastighet, åligger den, som brukar fastigheten.

Förslag till snöploglagsindelning uppgöres av *vägstyrelsen. Sedan* ägare och brukare av jordbruksfastigheter blivit å vederbörande kommunalstämmor hörda *över förslaget*, verkställer Konungens befallningshavande indelningen. Sådan indelning skall gälla tills vidare och intill dess beslut om ny snöploglagsindelning blivit i laga ordning meddelat.

Reservanternas förslag:

11 §.

För ordnande av vinterväghållningen skola till snöploglag indelas lämpligt belägna och i övrigt tjänliga jordbruksfastigheter. Varje snöploglag skall därvid tilldelas viss vägsträcka med skyldighet för ploglaget att, där vägstyrelsen ej jämlikt *17 §* träffat annan anstalt för vinterväghållningens ombesörjande, därå fullgöra vinterväghållningen mot ersättning på sätt nedan sägs.

Vid snöploglagsindelning skall iakttagas, att ploglagen fördelas så, att de fastigheter, som därtill kunna anlitas, bliva i möjligaste mån lika därtill nyttjade samt att ploglags vägsträcka förelägges så nära ploglagets fastigheter som möjligt. Besvär, som enligt vad nu är sagt vilar å fastighet, åligger den, som brukar fastigheten.

Förslag till snöploglagsindelning uppgöres av *vederbörande kommunalnämnder. Sedan vägstyrelsen granskat förslaget samt* ägare och brukare av jordbruksfastigheter blivit å vederbörande kommunalstämmor hörda *däröver*, verkställer Konungens befallningshavande indelningen. Sådan indelning skall gälla tills vidare och intill dess beslut om ny snöploglagsindelning blivit i laga ordning meddelat.

Kungl. Maj:ts förslag:

15 §.

De till samma snöploglag indelade fastigheter skola, där ej annorlunda överenskommits, i det ploglaget åliggande arbete sinsemellan taga del i förhållande till fastigheternas taxeringsvärden.

16 §.

Inom varje snöploglag skola medlemmarna sig emellan för minst ett år i sänder utse en snöplogfogde. Om valet skall underrättelse meddelas vägstyrelsen. Underlåter ploglag att utse snöplogfogde eller kunna ploglagets medlemmar ej enas i valet av sådan, skall snöplogfogde utses av Konungens befallningshavande.

Snöplogfogde, som tjänstgjort i tre på varandra följande år, är ej skyldig att ånyo emottaga befattningen, förrän ytterligare tre år förflutit.

Snöplogfogden åligger att övervaka, det vinterväghållningen behörigen fullgöres, samt att för sådant ändamål vid inträffande behov utfärda uppbåd till ploglaget att verkställa erforderligt arbete, vilket uppbåd medlemmarna äro skyldiga att sinsemellan fortskaffa.

Snöplogfogde tillkommer att uppbära och mellan ploglagets medlemmar fördela den till ploglaget för dess vinterväghållning utgående ersättning.

Reservanternas förslag:

12 §.

13 §.

Inom varje snöploglag skola medlemmarna sig emellan för minst ett år i sänder utse en snöplogfogde. Om valet skall underrättelse meddelas vägstyrelsen. Underlåter ploglag att utse snöplogfogde eller kunna ploglagets medlemmar ej enas i valet av sådan, skall snöplogfogde utses av Konungens befallningshavande. *Intill dess snöplogfogde blivit utsedd, svara medlemmarna en för alla och alla för en för fullgörande av ploglagets skyldigheter.*

Snöplogfogde, som tjänstgjort i tre på varandra följande år, är ej skyldig att ånyo emottaga befattningen förrän ytterligare tre år förflutit.

Snöplogfogden åligger att övervaka, det vinterväghållningen behörigen fullgöres, samt att för sådant ändamål vid inträffande behov utfärda uppbåd till ploglaget att verkställa erforderligt arbete, vilket uppbåd medlemmarna äro skyldiga att sinsemellan fortskaffa.

Snöplogfogde tillkommer att uppbära och mellan ploglagets medlemmar fördela den till ploglaget för dess vinterväghållning utgående ersättning.

Kungl. Maj:ts förslag: *Reservanternas förslag:*

17 §. *14 §.*

Vägstyrelsen skall söka träffa överenskommelse med ploglag angående beloppet av ersättningen för den ploglaget åliggande vinterväghållningen. Därest av vägstyrelsen ej yrkas, att sådan ersättning skall utgå i mån av utfört arbete, skall ersättningen på en gång bestämmas för en tid av fem år, såvitt enighet ej vinnes om längre tid, dock högst tio år, att årligen utgå med belopp, som med avseende å den ploglaget tilldelade vägsträckans längd och beskaffenhet finnes skäligt.

Kan överenskommelse ej träffas angående ersättningens belopp, skall tvisten avgöras av gode män på sätt i 1 kap. 15 § sägs.

18 §. *15 §.*

Har ersättning för vinterväghållning blivit bestämd för viss period och inträda därunder väsentligen förändrade förhållanden i avseende å sådan väghållning, må Konungens befallningshavande på vederbörandes framställning förordna, att ny fastställelse av den till ploglag utgående ersättningen skall äga rum utan att periodens utgång avvaktas.

19 §. *16 §.*

Eftersättes snöploglags vinterväghållning, äger vägstyrelsen låta på lämpligt sätt avhjälpa bristerna. Kostnaden härför skall av den försumlige gäldas, därest ersättning för vinterväghållningen utgår med visst årligt belopp, i dess helhet, men eljest allenast i den mån kostnaden överskjuter den ersättning, som skolat tillkomma den försumlige för arbetets utförande.

20 §. *17 §.*

Kan inom någon ort vinterväghållning lämpligare besörjas genom annan anordning än snöploglag, äger vägstyrelsen därom träffa anstalt.

3 kap.

Om ödebygdsväg.

1 §.

Uppstår fråga om anläggning av ödebygdsväg, skall, efter det förberedande plan och kostnadsförslag uppgjorts samt vägstyrelsen och

Kungl. Maj:ts förslag: *Reservanternas förslag:*

vederbörande kommunalstämmor blivit i ärendet hörda, Konungens befallningshavande pröva, huruvida den tillämnade vägen är att hänföra till ödebygdsväg.

I samband med denna prövning äger Konungens befallningshavande ålägga vägdistriktet att, om företaget kommer till stånd, lämna bidrag till vägens byggande med visst belopp i penningar. Bidraget må i allmänhet icke sättas högre än till en sjättedel av beräknade kostnaden för företaget.

2 §.

Huruvida väg, som Konungens befallningshavande prövat vara att hänföra till ödebygdsväg, skall byggas eller ej, därom bestämmes i den ordning, som är eller må varda föreskriven i fråga om beslut rörande användningen av statsanslag till sådana vägföretag.

3 §.

Anläggning av ödebygdsväg sker genom statens försorg.

Ödebygdsväg skall till byggnadssättet vara av så enkel beskaffenhet, som kan vara förenlig med vägens ändamål.

4 §.

När anlagd ödebygdsväg vunnit nödig stadga och fasthet, skall vägen övertagas till underhåll av vägdistriktet. Intill dess så skett, har distriktet ej annan förpliktelse med avseende å vägens byggande än i 1 § är sagt, ej heller skyldighet att deltaga i vägens underhåll den tid mark är bar.

Om vägens övertagande till underhåll av vägdistriktet meddelar Konungens befallningshavande, efter verkställd utredning, beslut att tillämpas från utgången av det år, då beslutet vunnit laga kraft. Från samma tid skall vad i 2 kap. stadgas om byggande och underhåll av landsväg i tillämpliga delar gälla med avseende å ödebygdsvägen, dock med iakttagande av vad i 5 § stadgas.

5 §.

Uppstår fråga om omläggning av ödebygdsväg, skall Konungens befallningshavande pröva, huruvida omläggningen länder det allmänna till gagn, och skola i övrigt, evad vägen är övertagen till underhåll av vägdistriktet eller ej, bestämmelserna i 1—4 §§ äga motsvarande tillämpning.

Kungl. Maj:ts förslag:

6 §.

Vad i 2 kap. stadgas angående vinterväghållning skall äga tillämpning med avseende å ödebygdsväg, ändå att vägen ännu icke blivit övertagen till underhåll av vägdistriktet.

4 kap.

Om förvaltningen och bestridandet av kostnaderna för vägväsendet.

1 §.

Om vägdistriktets gemensamma angelägenheter, såvitt desamma icke tillhöra offentlig myndighets ämbetsåtgärd, tillkommer det landstinget att rådslå och besluta; dock må ej i landstingets överläggningar och beslut rörande dylik angelägenhet deltaga ombud *från* landstingsområdets städer.

2 §.

För varje vägdistrikt skall finnas en vägstyrelse, bestående av minst fem ledamöter jämte lika antal suppleanter. Av dessa förordnas en ledamot jämte suppleant för honom av Konungens befallningshavande för fyra år i sänder. De övriga väljas av landstinget för en tid av fyra år, räknade från och med den 1 januari året näst efter det, då valet skett; dock skall, när val sker första gången, halva antalet eller, om detta icke är jämnt, det antal, som är närmast under hälften, utses för allenast två år. Avgår vald ledamot eller suppleant

Reservanternas förslag:

1 §.

Om vägdistriktets gemensamma angelägenheter, såvitt desamma icke tillhöra offentlig myndighets ämbetsåtgärd, tillkommer det landstinget att rådslå och besluta; dock må ej i landstingets överläggningar och beslut rörande dylik angelägenhet deltaga ombud *för* landstingsområdets städer.

2 §.

För varje vägdistrikt skall finnas en vägstyrelse, bestående av minst fem ledamöter jämte lika antal suppleanter. Av dessa förordnas en ledamot jämte suppleant för honom av Konungens befallningshavande för fyra år i sänder. De övriga väljas av landstinget för en tid av fyra år, räknade från och med den 1 januari året näst efter det, då valet skett; dock skall, när val sker första gången, halva antalet eller, om detta icke är jämnt, det antal, som är närmast under hälften, utses för allenast två år. Avgår vald ledamot eller suppleant

Kungl. Maj:ts förslag:

under den för honom bestämda tjänstgöringstid, skall fyllnadsvalet avse den tid, som för den avgångne återstått.

I avseende å villkoren för valbarhet samt rättighet att avsäga sig uppdraget skall vad om landstingsman finnes föreskrivet äga motsvarande tillämpning beträffande de av landstinget utsedda ledamöterna och deras suppleanter, *dock må vad sålunda stadgats icke utgöra hinder för vägdirektörens utseende till ledamot av styrelsen.*

Vägstyrelsen utser inom sig ordförande och vice ordförande.

Distriktschefen i vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt eller den tjänsteman, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i hans ställe förordnas, är berättigad att övervara vägstyrelsens sammanträden och deltaga i överläggningarna men ej i besluten samt att låta anteckna sin mening till vägstyrelsens protokoll. I god tid före sammanträde bör han erhålla uppgift å de ärenden, som därvid skola förekomma.

Även om vägdirektören icke är ledamot av vägstyrelsen, är han skyldig närvara vid dess sammanträden med rätt att deltaga i överläggningarna men ej i besluten samt att låta anteckna sin mening till vägstyrelsens protokoll.

Det tillkommer landstinget att bestämma den ersättning, som må utgå till de av landstinget utsedda

Reservanternas förslag:

under den för honom bestämda tjänstgöringstid skall fyllnadsvalet avse den tid, som för den avgångne återstått. *Vid val bör tillses, att vägdistriktets särskilda delar såvitt möjligt bliva företrädda inom vägstyrelsen.*

I avseende å villkoren för valbarhet samt rättighet att avsäga sig uppdraget skall vad om landstingsman finnes föreskrivet äga motsvarande tillämpning beträffande de av landstinget utsedda ledamöterna och deras suppleanter.

Vägstyrelsen utser inom sig ordförande och vice ordförande.

Distriktschefen i vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt eller den tjänsteman, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i hans ställe förordnas, är berättigad att övervara vägstyrelsens sammanträden och deltaga i överläggningarna men ej i besluten samt att låta anteckna sin mening till vägstyrelsens protokoll. I god tid före sammanträde bör han erhålla uppgift å de ärenden, som därvid skola förekomma.

Det tillkommer landstinget att bestämma den ersättning, som må utgå till de av landstinget utsedda

Kungl. Maj:ts förslag:

ledamöterna för uppdragets fullgörande, och äger av Konungens befallningshavande förordnad ledamot att av vägdistriktet åtnjuta ersättning efter enahanda grunder.

3 §.

Såsom vägdirektör skall vägstyrelsen anställa en tekniskt utbildad man, vilken helst bör hava fullgjort vad som fordras för vinnande av anställning i väg- och vattenbyggnadsstaten.

Till biträde åt vägdirektören skall av vägstyrelsen anställas lämpligt antal vägmästare. Därjämte må av vägstyrelse anlitas extra arbetsledare och annan för vägväsendet behövlig arbetskraft.

4 §.

Vägstyrelsen åligger att ombesörja väghållningens utförande inom vägdistriktet, att förvalta de för distriktets vägväsen avsedda medel, att verkställa vederbörande myndighets och landstingets beslut rörande vägväsendet, att för vägdistriktet utse god man i de fall, där sådan enligt denna lag skall utses, ävensom att vidtaga övriga åtgärder, som jämlikt lag eller författning ankomma på styrelsen.

5 §.

Där sådant finnes lämpligt, må landstinget för särskilda delar av väg-

Reservanternas förslag:

ledamöterna för uppdragets fullgörande, och äger av Konungens befallningshavande förordnad ledamot att av vägdistriktet åtnjuta ersättning efter enahanda grunder.

3 §.

Vägstyrelsen åligger att ombesörja väghållningens utförande inom vägdistriktet *och att anställa för sådant ändamål erforderlig arbetskraft*, att förvalta de för distriktets vägväsen avsedda medel, att verkställa vederbörande myndighets och landstingets beslut rörande vägväsendet, att för vägdistriktet utse god man i de fall, där sådan enligt denna lag skall utses, ävensom att vidtaga övriga åtgärder, som jämlikt lag eller författning ankomma på styrelsen.

4 §.

Landstinget må för särskilda delar av vägdistriktet (*vägnämnds-*

Kungl. Maj:ts förslag:

distriktet (*vägnämndsdistrikt*), vilkas omfattning landstinget äger bestämma, utse vägnämnder att *biträda vägstyrelsen, i den mån sådant* genom särskild instruktion eller annorledes åt vägnämnden uppdrages.

Reservanternas förslag:

distrikt), vilkas omfattning landstinget äger bestämma, utse vägnämnder att *taga den befattning med väghållningens utförande, som* genom särskild instruktion eller annorledes åt vägnämnden uppdrages.

6 §.

5 §.

Över vägdistriktets tillgångar och skulder ävensom inkomster och utgifter skall vägstyrelsen låta föra räkenskaper, vilka avslutas för kalenderår. Dessa räkenskaper och styrelsens förvaltning skola granskas av tre revisorer, vilka jämte ett lika antal suppleanter varje år utses av landstinget, och skola i avseende å granskningen samt den landstinget tillkommande prövning av revisionsberättelsen bestämmelserna i förordningen om landsting äga motsvarande tillämpning. I revisionen skall deltaga ett av Konungens befallningshavande utsett ombud.

Det tillkommer landstinget att bestämma den ersättning, som må utgå till de av landstinget utsedda revisorerna för uppdragets fullgörande, och äger av Konungens befallningshavande utsett ombud att av vägdistriktet åtnjuta ersättning efter enahanda grunder.

7 §.

Vad utöver de för vägdistriktet beräknade inkomster finnes erforderligt för bestridande av dess utgifter, skall täckas genom vägskatt.

Vägskatten utgår efter vägfyrk av följande beskattningsföremål sålunda:

1. All jordbruksfastighet, med det undantag, som nedan sägs, påföres en vägfyrk för varje *100* kronor av taxeringsvärdet.

2. Frälseränta ävensom all annan fastighet, varför fastighetsbevillning utgöres, påföres en vägfyrk för varje *200* kronor av taxeringsvärdet.

6 §.

Vad utöver de för vägdistriktet beräknade inkomster finnes erforderligt för bestridande av dess utgifter, skall täckas genom vägskatt.

Vägskatten utgår efter vägfyrk av följande beskattningsföremål sålunda:

1. All jordbruksfastighet, med det undantag, som nedan sägs, påföres en vägfyrk för varje *200* kronor av taxeringsvärdet.

2. Frälseränta ävensom all annan fastighet, varför fastighetsbevillning utgöres, påföres en vägfyrk för varje *300* kronor av taxeringsvärdet.

Kungl. Maj:ts förslag:

3. Inkomst, som uppgår till minst 1,000 kronor och varför bevillning till staten utgöres, påföres en vägfyrk för varje 30 kronor av den beskattningsbara andelen därav.

Vad som icke uppgår till hel vägfyrk bortfaller.

Äldre lotshemman skola, så länge de äro underkastade lotsningsskyldighet, vara befriade från vägskatt.

Reservanternas förslag:

3. Inkomst, som uppgår till minst 1,000 kronor och varför bevillning till staten utgöres, påföres en vägfyrk för varje 30 kronor av den beskattningsbara andelen därav.

Vad som icke uppgår till hel vägfyrk bortfaller.

Äldre lotshemman skola, så länge de äro underkastade lotsningsskyldighet, vara befriade från vägskatt.

8 §.

Varje år, efter det taxeringsnämndernas arbeten avslutats, skola häradsskrivarna före den 20 juni till vägstyrelsens ordförande insända på årets taxering grundade uppgifter, vilka för varje särskilt slag av beskattningsföremål summariskt angiva ej mindre de taxeringsvärden eller beskattningsbara belopp, efter vilka vägskatt skall utgå, än även därå belöpande antal vägfyrkar.

9 §.

Före den 10 juli varje år skall vägstyrelsen till Konungens befallningshavande insända, jämte de i *8 §.* omförmälda uppgifter:

1. fullständig redovisning över föregående årets förvaltning;
2. revisorernas berättelse över granskningen av samma förvaltning;
3. styrelsens yttrande över anmärkningar, som må hava förekommit vid granskningen;
4. ett på beräkning över vägdistriktets behållning vid löpande årets slut samt dess utgifter och inkomster under näst följande år grundat förslag till utgifts- och inkomststat för vägdistriktet under sistnämnda år.

7 §.

Före den 10 juli varje år skall vägstyrelsen till Konungens befallningshavande insända, jämte de i *7 §* omförmälda uppgifter:

1. fullständig redovisning över föregående årets förvaltning;
2. revisorernas berättelse över granskningen av samma förvaltning;
3. styrelsens yttrande över anmärkningar, som må hava förekommit vid granskningen;
4. ett på beräkning över vägdistriktets behållning vid löpande årets slut samt dess utgifter och inkomster under näst följande år grundat förslag till utgifts- och inkomststat för vägdistriktet under sistnämnda år.

Kungl. Maj:ts förslag:

Inom samma tid äger vägstyrelsen till Konungens befallningshavande insända de övriga för landstinget avsedda framställningar och förslag, vägstyrelsen aktar nödigt.

De i denna paragraf omförmälda handlingar skola av Konungens befallningshavande minst trettio dagar före landstingets början överlämnas till landstingets ordförande.

10 §.

Landstinget skall, innan det åtskiljes, upprätta fullständig utgifts- och inkomststat för vägdistriktet för nästföljande år, och har därvid att med ledning av de i *8 §* omförmälda summariska uppgifter fastställa den uttaxering för varje vägfyrk, som erfordras för skattebehovets fyllande.

Reservanternas förslag:

Inom samma tid äger vägstyrelsen till Konungens befallningshavande insända de övriga för landstinget avsedda framställningar och förslag, vägstyrelsen aktar nödigt.

De i denna paragraf omförmälda handlingar skola av Konungens befallningshavande minst trettio dagar före landstingets början överlämnas till landstingets ordförande.

9 §.

Landstinget skall, innan det åtskiljes, upprätta fullständig utgifts- och inkomsstat för vägdistriktet för nästföljande år, och har därvid att med ledning av de i *7 §* omförmälda summariska uppgifter fastställa den uttaxering för varje vägfyrk, som erfordras för skattebehovets fyllande.

11 §. / *10 §.*

Vad om debitering, uppbörd och redovisning samt avkortning och avskrivning av landstingsmedel är stadgat skall äga motsvarande tillämpning beträffande vägskatt.

12 §. / *11 §.*

Till byggande av landsväg bidrager statsverket efter ty därom är eller må varda särskilt bestämt.

13 §.

Till de särskilda vägdistrikten utgår årligen statsbidrag å sammanlagda kostnaden för distriktets vägunderhåll och vinterväghållning under nästföregående år, däri jämväl inbegripes all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser

12 §.

Till de särskilda vägdistrikten utgår årligen statsbidrag å sammanlagda kostnaden för distriktets vägunderhåll och vinterväghållning under nästföregående år, däri jämväl inbegripes all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byg-

Kungl. Maj:ts förslag:

byggande av väg, enligt följande grunder:

1. Kostnadssumman delas med distriktets hela vägfyrktal enligt nästföregående års taxeringslängder; det belopp, som därvid uppkommer, bildar distriktets jämförelsetal.

2. Statsbidraget utgår sålunda:

a. Såsom grundbidrag lämnas *30* procent av distriktets kostnadssumma.

b. Överstiger distriktets jämförelsetal medeltalet av jämförelsetalen för alla distrikt i riket, utgår utöver grundbidraget ett tilläggsbidrag med belopp motsvarande för varje vägfyrk inom distriktet 40 procent av skillnaden mellan distriktets jämförelsetal och nämnda medeltal.

3. I fråga om ödebygdsväg utgår särskilt statsbidrag utöver vad ovan angivits med 20 procent av distriktets kostnad under nästföregående år för vägunderhåll och vinterväghållning å sådan väg.

Reservanternas förslag:

gande av väg, enligt följande grunder:

1. Kostnadssumman delas med distriktets hela vägfyrktal enligt nästföregående års taxeringslängder; det belopp, som därvid uppkommer, bildar distriktets jämförelsetal.

2. Statsbidraget utgår sålunda:

a. Såsom grundbidrag lämnas *40* procent av distriktets kostnadssumma.

b. Överstiger distriktets jämförelsetal medeltalet av jämförelsetalen för alla distrikt i riket, utgår utöver grundbidraget ett tilläggsbidrag med belopp motsvarande för varje vägfyrk inom distriktet 40 procent av skillnaden mellan distriktets jämförelsetal och nämnda medeltal.

3. I fråga om ödebygdsväg utgår särskilt statsbidrag utöver vad ovan angivits med 20 procent av distriktets kostnad under nästföregående år för vägunderhåll och vinterväghållning å sådan väg.

14 §.

13 §.

På Konungens prövning ankommer, huruvida och under vilka villkor tillstånd må meddelas vägdistrikt till upptagande av avgifter för begagnande av färjinrättning, som i denna lag avses.

5 kap.

Ordningsföreskrifter.

1 §.

I skogs- eller hagmark skall träd eller buske, som med någon

1 §.

I skogs- eller hagmark skall träd eller buske, som med någon

Kungl. Maj:ts förslag:

gren skjuter in över vägområdets gräns, genom jordägarens försorg kvistas.

Är för vägs upptorkande eller för erhållande av fri utsikt över vägbanan erforderligt, att träd eller buske borthugges eller att träd, i annat fall än i första stycket sägs, kvistas, skall jordägaren ock vara skyldig att, efter anmaning av vägstyrelsen, därom besörja; *dock må han, där åtgärden vidtages annorstädes än i skogs- eller hagmark, av vägdistriktet njuta skälig ersättning för skadan. Kan överenskommelse ej träffas angående ersättningens belopp,* skall tvisten avgöras av gode män på sätt i 1 kap. 15 § sägs.

På Konungens befallningshavande ankommer att i särskilda fall efter omständigheterna pröva, huruvida befrielse från jordägaren enligt denna paragraf åliggande skyldighet att borthugga eller kvista träd eller buske må äga rum.

Underlåter jordägare efterkomma anmaning att vidtaga åtgärd, varom i första eller andra stycket sägs, äger Konungens befallningshavande förelägga honom viss tid att fullgöra den åtgärd, varom fråga är, vid äventyr att den eljest vidtages på hans bekostnad.

Reservanternas förslag:

gren skjuter in över vägområdets gräns, genom jordägarens försorg kvistas.

Är för vägs upptorkande eller för erhållande av fri utsikt över vägbanan erforderligt, att träd eller buske borthugges eller att träd, i annat fall än i första stycket sägs, kvistas, skall jordägaren ock vara skyldig att, efter anmaning av vägstyrelsen, därom besörja; *dock må jordägaren, där åtgärden för honom medför avsevärd skada, njuta skälig ersättning därför. Yppas tvist huruvida eller i vad mån ersättning bör utgå,* skall tvisten avgöras av gode män på sätt i 1 kap. 15 § sägs.

På Konungens befallningshavande ankommer att i särskilda fall efter omständigheterna pröva, huruvida befrielse från jordägaren enligt denna paragraf åliggande skyldighet att borthugga eller kvista träd eller buske må äga rum.

Underlåter jordägare efterkomma anmaning att vidtaga åtgärd, varom i första eller andra stycket sägs, äger Konungens befallningshavande förelägga honom viss tid att fullgöra den åtgärd, varom fråga är, vid äventyr att den eljest vidtages på hans bekostnad.

2 §.

Utan Konungens befallningshavandes tillstånd må ej utmed väg uppföras byggnad på mindre avstånd än nio meter från vägbanans mitt;

Kungl. Maj:ts förslag:

dock äger detta stadgande icke tillämpning å bebyggande av område, för vilket stadsplan fastställts.

Utmed väg må ej heller inom nämnda avstånd utan Konungens befallningshavandes tillstånd förekomma upplag eller vidtagas andra anordningar, som hindra vägens avvattning eller fri utsikt över vägbanan.

3 §.

Utmed väg må ej upptagas grop eller grav av beskaffenhet att för vägens bestånd medföra fara.

4 §.

Väg må ej inkräktas genom upplag av andra ämnen än sådana, som oundgängligen erfordras för vägens underhåll; och må ej heller dessa så uppläggas, att samfärdseln därigenom försvåras eller vägens avvattning hindras.

5 §.

Å landsväg må ej uppsättas grind; dock må Konungens befallningshavande i undantagsfall, när synnerliga skäl därtill äro, tillåta uppsättande av grind å landsväg med allenast ringa samfärdsel.

Finnes eljest å landsväg grind, skall den borttagas; dock må Konungens befallningshavande, därest grinden prövas vara till allenast ringa men för samfärdseln och dess borttagande skulle vålla jordägare synnerlig olägenhet, efter jordägarens framställning medgiva, att grinden tills vidare eller under viss tid bibehålles.

Om borttagande av grind efter ty nu är stadgat åligger det grindägaren att draga försorg. Gör han det ej, äger Konungens befallningshavande förelägga honom att inom viss tid borttaga grinden, vid även-

Reservanternas förslag:

5 §.

Å landsväg må ej uppsättas grind; dock må Konungens befallningshavande i undantagsfall, när synnerliga skäl därtill äro, tillåta uppsättande av grind å landsväg med allenast ringa samfärdsel.

Finnes eljest å landsväg grind, skall den borttagas, dock må Konungens befallningshavande, därest grinden prövas vara till allenast ringa men för samfärdseln och dess borttagande skulle vålla jordägare synnerlig olägenhet, efter jordägarens framställning medgiva, att grinden tills vidare eller under viss tid bibehålles.

Om borttagande av grind efter ty nu är stadgat åligger det grindägaren att draga försorg. Gör han det ej, äger Konungens befallningshavande förelägga honom att inom viss tid borttaga grinden, vid

Kungl. Maj:ts förslag:

tyr att det eljest varder verkställt på hans bekostnad.

Grind skall hållas avlyftad under den tid av året, som Konungens befallningshavande genom allmän kungörelse bestämmer.

Vad i denna paragraf är föreskrivet skall icke äga tillämpning beträffande grind, där väg korsas av järnväg, spårväg eller vattenväg.

6 §.

Hjulring å arbetsåkdon, som användes å väg, skall hava en bredd av minst *åtta* centimeter. *Överstiger belastningen å hjulet 400 kilogram, skall bredden ökas med en centimeter för varje överskjutande fullt eller påbörjat hundratal kilogram av hjulets belastning.*

Finnes inom något vägdistrikt eller del därav större minimibredd, än nu sagts, böra stadgas, äger Konungens befallningshavande *på framställning av landstinget* därom förordna. *Dagen för förordnandets ikraftträdande skall bestämmas på sådant sätt, att vederbörande trafikanter erhålla det rådrum, som i varje fall kan anses nödigt.*

För särskilt fall må Konungens befallningshavande lämna tillstånd att å väg framföra arbetsåkdon med mindre hjulringsbredd än föreskrivet är.

Reservanternas förslag:

äventyr att det eljest varder verkställt på hans bekostnad.

Grind skall hållas avlyftad under den tid av året, som Konungens befallningshavande genom allmän kungörelse bestämmer.

Vad i denna paragraf är föreskrivet skall icke äga tillämpning beträffande grind, där väg korsas av järnväg, spårväg eller vattenväg, *ej heller i fråga om grind, som erfordras för gränsbevakningens behov.*

6 §.

Hjulring å arbetsåkdon, som användes å väg, skall hava en bredd av minst *sju* centimeter.

Finnes inom något vägdistrikt eller del därav större minimibredd, än nu sagts, böra stadgas, äger Konungens befallningshavande *efter landstingets hörande* därom förordna; *dock må den bredd ej sättas över tolv centimeter.*

Förordnande, varom i denna paragraf sägs, vare dock ej tillämpligt å det fall, att vägfarande från annat vägdistrikt vid tillfälligt begagnande av vägen använder arbetsåkdon med den bredd å hjulringar, som inom sistnämnda distrikt är i allmänhet tillåten.

Kungl. Maj:ts förslag:

Hjulring må ej vara kullrig eller hava tvärlister, framskjutande bulthuvuden eller andra ojämnheter, av vilka vägen kan skadas.

7 §.

Efter vägstyrelsens hörande må Konungens befallningshavande beträffande viss vägsträcka förordna, att fordon med sådan tyngd, att dess framförande å vägen är ägnat att medföra fara för vägens bestånd eller särskild olägenhet i avseende å dess underhåll, icke eller allenast viss tid av året må framföras å vägen, ändå att fordonets hjulringsbredd står i överensstämmelse med gällande föreskrifter.

Den tid, mark är bar må ej å väg släpas timmer, tyngre redskap eller annat, varav vägen kan skadas; dock ankommer på Konungens befallningshavande att efter omständigheterna pröva, huruvida och på vilka villkor undantag från denna bestämmelse må äga rum.

8 §.

I de avseenden, varom förmäles i 6 § och 7 § första stycket, är beträffande automobil särskilt stadgat.

Reservanternas förslag:

7 §.

Efter vägstyrelsens hörande må Konungens befallningshavande beträffande viss vägsträcka förordna, att fordon med sådan tyngd, att dess framförande å vägen är ägnat att medföra fara för vägens bestånd eller särskild olägenhet i avseende å dess underhåll, icke eller allenast viss tid av året må framföras å vägen, ändå att fordonets hjulringsbredd står i överensstämmelse med gällande föreskrifter; *och äger Konungens befallningshavande tillika föreskriva de villkor, under vilka dylik samfärdsel må kunna tillåtas.*

Angående automobil är särskilt stadgat.

8 §.

I förordnande enligt 6 eller 7 § skall bestämmas viss dag för dess ikraftträdande. Den dag må vid förordnande enligt 6 § ej sättas tidigare än fyra eller senare än tolv år från det förordnandet gavs och skall vid förordnande enligt 7 § bestämmas sålunda, att vederbörande trafikanter erhålla det rådrum, som i varje fall kan anses nödigt.

Kungl. Maj:ts förslag:

Reservanternas förslag:

För särskilt fall må Konungens befallningshavande lämna tillstånd att å väg framföra fordon med mindre hjulringsbredd än föreskrivet är.

9 §.

Den tid mark är bar må ej å väg släpas timmer, tyngre redskap eller annat, varav vägen kan skadas; dock ankommer på Konungens befallningshavande att efter omständigheterna pröva, huruvida och på vilka villkor undantag från denna bestämmelse må äga rum.

6 kap.

Tillsyn å väghållningen.

1 §.

Vägväsendet står under Konungens befallningshavandes vård och inseende. Befallningshavanden tillkommer förty att övervaka väghållningens behöriga fullgörande samt att vidtaga därför nödiga åtgärder, allt i enlighet med vad i denna lag eller särskilda författningar närmare stadgas.

Vid behandling av vägväsendet rörande frågor äger Konungens befallningshavande såsom sakkunnig anlita distriktschefen i vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt eller den tjänsteman, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i hans ställe förordnas.

Vid utövande av den Konungens befallningshavande åliggande tillsyn över väghållningen biträdes befallningshavanden av vederbörande landsfiskaler.

2 §.

Yppas brist i *vägunderhåll eller vinterväghållning* och varder ej efter tillsägelse av vederbörande lands-

2 §.

Yppas brist i *väghållning* och varder ej efter tillsägelse av vederbörande landsfiskal bristen ofördröj-

Kungl. Maj:ts förslag:

fiskal bristen ofördröjligen botad, skall denne genast anmäla förhållandet hos Konungens befallningshavande, som förelägger vederbörande viss tid, inom vilken rättelse skall hava skett vid äventyr, om den tid försittes, att bristen varder på hans bekostnad avhjälpt.

3 §.

Den allmänna tillsynen över att väghållningen utföres på ett i tekniskt avseende tillfredsställande sätt utövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken har att meddela de anvisningar i avseende å väghållningens utförande samt framställa de anmärkningar, vartill omständigheterna kunna giva anledning. Föranleder anmärkning ej rättelse, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att anmäla förhållandet hos Konungens befallningshavande, som äger att vid lämpligt äventyr förelägga vederbörande att vidtaga de åtgärder, vilka kunna finnas erforderliga.

Reservanternas förslag:

ligen botad, skall denne genast anmäla förhållandet hos Konungens befallningshavande, som förelägger vederbörande viss tid, inom vilken rättelse skall hava skett vid äventyr, om den tid försittes, att bristen varder på hans bekostnad avhjälpt.

7 kap.

Ansvarsbestämmelser så ock angående fullföljd av talan.

1 §.

Underlåter medlem av körlag att utföra å honom jämlikt 2 kap. *10 §* belöpande arbete, eller eftersätter snöplogfogde vad honom enligt 2 kap. *16 §* tredje stycket åligger, eller underlåter medlem av snöplog-

1 §.

Underlåter medlem av körlag att utföra å honom jämlikt 2 kap. *7 §* belöpande arbete, eller eftersätter snöplogfogde vad honom enligt 2 kap. *13 §* tredje stycket åligger, eller underlåter medlem av snöplog-

Kungl. Maj:ts förslag:

lag att fortskaffa snöplogfogdes uppbåd eller att sådant uppbåd hörsamma, böte från och med *10* till och med 100 kronor.

Förseelse mot föreskrifterna i 5 kap. 2, 3 och 4 §§ samt 5 § första och fjärde styckena ävensom 6 och *7* §§ eller mot förordnande, som meddelats med stöd av *någon av sistnämnda två paragrafer*, straffes med böter från och med 10 till och med 200 kronor. Lag samma vare, där jordägare oaktat erhållen anmaning underlåter att vidtaga åtgärd, som i 5 kap. 1 § första stycket sägs.

2 §.

Begås förseelse mot föreskrifterna i 5 kap. 6 och *7* §§ eller mot förordnande, som meddelats med stöd av *någon av dessa paragrafer*, med husbondes vetskap av hans hustru, husfolk eller i hans arbete antagen person, ansvare husbonden därför liksom vore förseelsen begången av honom själv.

Därest någon under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse, varom nu är sagt, fortsätter samma förseelse, skall han för varje gång stämning härför utfärdats och delgivits fällas till de böter, som för förseelsen äro stadgade.

Reservanternas förslag:

lag att fortskaffa snöplogfogdes uppbåd eller att sådant uppbåd hörsamma *eller försummar medlem av ploglag, för vilket snöplogfogde icke blivit utsedd, att behörigen fullgöra den ploglaget åliggande vintervägh åll ning*, böte från och med *5* till och med 100 kronor.

Förseelse mot föreskrifterna i 5 kap. 2, 3 och 4 §§ samt 5 § första och fjärde styckena ävensom 6 och *9* §§ eller mot förordnande, som meddelats med stöd av *5 kap. 6 eller 7 §*, straffes med böter från och med 10 till och med 200 kronor. Lag samma vare, där jordägare oaktat erhållen anmaning underlåter att vidtaga åtgärd, som i 5 kap. 1 § första stycket sägs.

2 §.

Begås förseelse mot föreskrifterna i 5 kap. 6 och *9* §§ eller mot förordnande, som meddelats med stöd av *5 kap. 6 eller 7 §*, med husbondes vetskap av hans hustru, husfolk eller i hans arbete antagen person, ansvare husbonden därför liksom vore förseelsen begången av honom själv.

Därest någon under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse, varom nu är sagt, fortsätter samma förseelse, skall han för varje gång stämning härför utfärdats och delgivits fällas till de böter, som för förseelsen äro stadgade.

Kungl. Maj:ts förslag:

3 §.

Till böter enligt denna lag må ej dömas, om å förseelsen följer straff enligt allmän lag.

4 §.

Böter, som enligt denna lag ådömas, tillfalla kronan.

Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmänna strafflagen.

5 §.

Över Konungens befallningshavandes beslut i fråga, som i denna lag omförmäles, må klagan hos Konungen i vederbörande statsdepartement föras i den ordning, som för ekonomimål i allmänhet är stadgad.

8 kap.

Övergångsbestämmelser.

1 §.

Denna lag skall, såvitt ej nedan annorlunda stadgas, lända till efterrättelse från och med den 1 januari *1925*.

2 §.

Vägstyrelse skall utses första gången under år *1923* samt träda i verksamhet med *1924* års ingång; och skall den häradsskrivare jämlikt 4 kap. *8 §* åliggande skyldigheten att före den 20 juni till vägstyrelsens ordförande insända i nämnda lagrum avsedda summariska uppgifter inträda år *1924*. I enlighet med denna lags bestämmelser skall landstinget under år *1924* fastställa utgifts- och inkomststat för vägdi-

Reservanternas förslag:

1 §.

Denna lag skall, såvitt ej nedan annorlunda stadgas, lända till efterrättelse från och med den 1 januari *1926*.

2 §.

Vägstyrelse skall utses första gången under år *1924* samt träda i verksamhet med *1925* års ingång; och skall den häradsskrivare jämlikt 4 kap. *7 §* åliggande skyldigheten att före den 20 juni till vägstyrelsens ordförande insända i nämnda lagrum avsedda summariska uppgifter inträda år *1925*. I enlighet med denna lags bestämmelser skall landstinget under år *1925* fastställa utgifts- och inkomst-

Kungl. Maj:ts förslag:

striktet för följande år samt bestämma det belopp, vilket år *1924* skall uttaxeras såsom vägskatt. Samma år skola ock utses revisorer till granskning av vägstyrelsens förvaltning under år *1924*. Skyldighet att enligt denna lags bestämmelser erlägga vägskatt skall även inträda år *1924*; och skall vad i denna lag är stadgat om debitering och indrivning av vägskatt samtidigt träda i tillämpning.

3 §.

I god tid före *den 1 november 1924* skall Konungens befallningshavande i enlighet med denna lags föreskrifter verkställa indelning av jordbruksfastigheter till *körlag och* snöploglag.

4 §.

Hittills varande väghållningsdistrikts tillgångar och förpliktelser skola från och med den 1 januari *1925* övertagas av det nya vägdistrikt, i vilket det äldre distriktet uppgått.

Finnes äldre väghållningsdistrikt under de tre åren närmast före denna lags ikraftträdande hava upplånat medel till bekostande av utgifter, som skäligen bort täckas genom utdebitering av vägskatt, eller genom underlåtenhet att verkställa skälig utdebitering av sådan

Reservanternas förslag:

stat för vägdistriktet för följande år samt bestämma det belopp, vilket år *1925* skall uttaxeras såsom vägskatt. Samma år skola ock utses revisorer till granskning av vägstyrelsens förvaltning under år *1925*. Skyldighet att enligt denna lags bestämmelser erlägga vägskatt skall även inträda år *1925;* och skall vad i denna lag är stadgat om debitering och indrivning av vägskatt samtidigt träda i tillämpning.

3 §.

I god tid före *1926 års ingång* skall Konungens befallningshavande i enlighet med denna lags föreskrifter verkställa indelning av jordbruksfastigheter till snöploglag.

Indelning av jordbruksfastigheter till körlag må jämväl ske redan under år 1925.

4 §.

Hittills varande väghållningsdistrikts tillgångar och förpliktelser skola från och med den 1 januari *1926* övertagas av det nya vägdistrikt, i vilket det äldre distriktet uppgått.

Finnes äldre väghållningsdistrikt under de tre åren närmast före denna lags ikraftträdande hava upplånat medel till bekostande av utgifter, som skäligen bort täckas genom utdebitering av vägskatt, eller genom underlåtenhet att verkställa skälig utdebitering av sådan skatt

Kungl. Maj:ts förslag:

skatt föranlett, att fonderade medel förbrukats, eller på annat sätt förorsakat, att det nya vägdistriktet vid övertagande av det äldre distriktets tillgångar och förpliktelser lider förfång, äger Konungens befallningshavande ålägga distriktet att lämna det nya vägdistriktet skälig gottgörelse.

Vägstyrelse i äldre distrikt skall så snart ske kan och senast den 1 juli *1925* till vägstyrelsen i det nya distriktet avgiva fullständig redovisning för förstnämnda distrikts ekonomiska ställning vid utgången av år *1924*.

5 §.

Den av vägstyrelse i äldre distrikt under år *1924* utövade förvaltning skall granskas och fråga om ansvarsfrihet därför behandlas i den ordning, som stadgas i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. Nämnda lag skall efter den nya lagens ikraftträdande även äga tillämpning, i den mån sådant är nödigt för fullgörande av förpliktelse, som jämlikt 4 eller 6 § kan för det äldre distriktet uppkomma gentemot det nya vägdistriktet; dock skola för sådant ändamål erforderliga medel utdebiteras å samtliga vägfyrkar i det äldre distriktet till lika andel för en var av dem.

Reservanternas förslag:

föranlett, att fonderade medel förbrukats, eller på annat sätt förorsakat, att det nya vägdistriktet vid övertagande av det äldre distriktets tillgångar och förpliktelser lider förfång, äger Konungens befallningshavande ålägga distriktet att lämna det nya vägdistriktet skälig gottgörelse.

Vägstyrelse i äldre distrikt skall så snart ske kan och senast den 1 juli *1926* till vägstyrelsen i det nya distriktet avgiva fullständig redovisning för förstnämnda distrikts ekonomiska ställning vid utgången av år *1925*.

5 §.

Den av vägstyrelse i äldre distrikt under år *1925* utövade förvaltning skall granskas och fråga om ansvarsfrihet därför behandlas i den ordning, som stadgas i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. Nämnda lag skall efter den nya lagens ikraftträdande även äga tillämpning, i den mån sådant är nödigt för fullgörande av förpliktelse, som jämlikt 4 eller 6 § kan för det äldre distriktet uppkomma gentemot det nya vägdistriktet; dock skola för sådant ändamål erforderliga medel utdebiteras å samtliga vägfyrkar i det äldre distriktet till lika andel för en var av dem.

Kungl. Maj:ts förslag:

6 §.

Vid *1925* års ingång skall det nya vägdistriktet övertaga samtliga vägar inom distriktet, som då äro föremål för allmänt underhåll, och skola dessa därvid vara försatta i laggillt skick. Finnes brist, som blivit antecknad vid under år *1924* hållen vägsyn eller vars bättrande efter sådan vägsyn i vederbörlig ordning påkallats, icke vara avhjälpt vid vägens övertagande, och skola icke, jämlikt 7 §, äldre lags bestämmelser angående tillsyn å väghållningen tillämpas, äger vägstyrelsen i det nya vägdistriktet låta avhjälpa bristen på den försumliges bekostnad.

7 §.

De, som jämlikt 7 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet äro förpliktade till vägunderhåll in natura, skola under åren *1925* och *1926* vara skyldiga att, om det nya vägdistriktet så fordrar, fortsätta att utföra det vägunderhåll, som dittills ålegat dem, mot erhållande av det belopp, vartill underhållskostnaden bestämts av den i IV kap. i nämnda lag omförmälda nämnd. Det nya vägdistriktet skall dock, utan att anlita berörda sätt att få vägunderhållet utfört, ombesörja vägunderhållet: från *1925* års ingång å minst en tredjedel av distriktets indelade vägar och från *1926* års ingång å

Reservanternas förslag:

6 §.

Vid *1926* års ingång skall det nya vägdistriktet övertaga samtliga vägar inom distriktet, som då äro föremål för allmänt underhåll, och skola dessa därvid vara försatta i laggillt skick. Finnes brist, som blivit antecknad vid under år *1925* hållen vägsyn eller vars bättrande efter sådan vägsyn i vederbörlig ordning påkallats, icke vara avhjälpt vid vägens övertagande, och skola icke, jämlikt 7 §, äldre lags bestämmelser angående tillsyn å väghållningen tillämpas, äger vägstyrelsen i det nya vägdistriktet låta avhjälpa bristen på den försumliges bekostnad.

7 §.

De, som jämlikt 7 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet äro förpliktade till vägunderhåll in natura, skola under åren *1926* och *1927* vara skyldiga att, om det nya vägdistriktet så fordrar, fortsätta att utföra det vägunderhåll, som dittills ålegat dem, mot erhållande av det belopp, vartill underhållskostnaden bestämts av den i IV kap. i nämnda lag omförmälda nämnd. Det nya vägdistriktet skall dock, utan att anlita berörda sätt att få vägunderhållet utfört, ombesörja vägunderhållet: från *1926* års ingång å minst en tredjedel av distriktets indelade vägar och från *1927* års in-

Kungl. Maj:ts förslag:

ytterligare minst hälften av återstående indelade vägar i distriktet.

Beträffande tillsyn å vägunderhåll, som utföres jämlikt första punkten i första stycket, ävensom i fråga om påföljd för underlåtenhet att fullgöra sådant underhåll skola äldre lags bestämmelser fortfarande äga tillämpning.

Finnes, då vägunderhåll upphör att utföras jämlikt bestämmelserna i första punkten i första stycket, att brist, som blivit antecknad vid senast hållna vägsyn eller vars bättrande efter sådan vägsyn i vederbörlig ordning påkallats, icke blivit avhjälpt, äger vägstyrelsen i det nya vägdistriktet låta avhjälpa bristen på den försumliges bekostnad.

8 §.

Vid behandling av frågor om byggande av väg, vilka vid *1925* års ingång äro beroende på Konungens befallningshavandes prövning, skall därefter denna lag i tillämpliga delar lända till efterrättelse med iakttagande, ifall fråga är om anläggning av ny väg, därav, att landstinget eller dess förvaltningsutskott samt, om vederbörande vägstämma icke blivit hörd i ärendet, jämväl ortsbefolkningen städse skall lämnas tillfälle att yttra sig.

9 §.

Till grund för beräkning av det till vägdistrikt jämlikt 4 kap. *13 §*

Reservanternas förslag:

gång å ytterligare minst hälften av återstående indelade vägar i distriktet.

Beträffande tillsyn å vägunderhåll, som utföres jämlikt första punkten i första stycket, ävensom i fråga om påföljd för underlåtenhet att fullgöra sådant underhåll skola äldre lags bestämmelser fortfarande äga tillämpning.

Finnes, då vägunderhåll upphör att utföras jämlikt bestämmelserna i första punkten i första stycket, att brist, som blivit antecknad vid senast hållna vägsyn eller vars bättrande efter sådan vägsyn i vederbörlig ordning påkallats, icke blivit avhjälpt, äger vägstyrelsen i det nya vägdistriktet låta avhjälpa bristen på den försumliges bekostnad.

8 §.

Vid behandling av frågor om byggande av väg, vilka vid *1926* års ingång äro beroende på Konungens befallningshavandes prövning, skall därefter denna lag i tillämpliga delar lända till efterrättelse med iakttagande, ifall fråga är om anläggning av ny väg, därav, att landstinget eller dess förvaltningsutskott samt, om vederbörande vägstämma icke blivit hörd i ärendet, jämväl ortsbefolkningen städse skall lämnas tillfälle att yttra sig.

9 §.

Till grund för beräkning av det till vägdistrikt jämlikt 4 kap. *12 §*

Kungl. Maj:ts förslag:

för år *1925* utgående statsbidrag skola läggas de under år *1924* bestridda kostnaderna för vägunderhåll och vinterväghållning jämte det belopp, varmed kostnaderna för enahanda ändamål under år *1925* upptagits i av vederbörande landsting för sistnämnda år fastställd stat, men skall, sedan de verkliga kostnaderna för detta år blivit kända, beräkningen i enlighet därmed jämkas samt erforderlig rättelse äga rum.

Reservanternas förslag:

för år *1926* utgående statsbidrag skola läggas de under år *1925* bestridda kostnaderna för vägunderhåll och vinterväghållning jämte det belopp, varmed kostnaderna för enahanda ändamål under år *1926* upptagits i av vederbörande landsting för sistnämnda år fastställd stat, men skall, sedan de verkliga kostnaderna för detta år blivit kända, beräkningen i enlighet därmed jämkas samt erforderlig rättelse äga rum.

10 §.

Väg- och bropenningar, där de hittills av vägfarande erlagts, skola upphöra, då sådant kan ske utan förnärmande av någons enskilda rätt.

11 §.

Finnes kassa samlad för byggnad eller underhåll av bro eller färja, som övertages till underhåll av vägdistriktet, och har den bildats genom sammanskott av väghållningsskyldiga, äge de att däröver förfoga. I annat fall skall den överlämnas till vägdistriktet.

12 §.

De i 5 kap. *6 §* meddelade bestämmelser *om hjulringsbredd* skola träda i kraft den 1 januari 1930. *Från och med samma dag skola upphöra att gälla dels lagen den 28 juni 1907 om bredden av hjulringar å arbetsåkdon på landet dels de med stöd av sistnämnda lag utfärdade förordnanden.*

12 §.

De i 5 kap. *6—8 §§* meddelade bestämmelser skola träda i kraft den 1 januari 1930. *Från och med samma dag skall lagen den 28 juni 1907 om bredden av hjulringar å arbetsåkdon på landet upphöra att gälla, men skola de med stöd av samma lag utfärdade förordnanden, intill dess annat blivit i laga ordning bestämt, fortfarande äga tillämpning.*

13 §.

Såvitt här ovan icke annorlunda stadgats, skola dels lagen den 23

13 §.

Såvitt här ovan icke annorlunda stadgats, skola dels lagen den 23

Kungl. Maj:ts förslag:

oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet jämte däri sedermera gjorda ändringar och tillägg, dels lagen den 13 juni 1919 om ödebygdsvägar, dels ock alla övriga stadganden, som strida mot denna lag, upphöra att gälla den 1 januari *1925;* dock skall vad i 62 § förstnämnda lag finnes föreskrivet rörande befogenhet för Konungens befallningshavande att medgiva användande av överskott i vägkassa upphöra att gälla redan i och med denna lags utfärdande.

Ej må efter denna lags utfärdande meddelas förordnande om ny vägdelning enligt 36 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. Är vid nämnda tid dylik förrättning, om vilken förordnande tidigare givits, ännu icke avslutad, varde vidare åtgärd för förrättningens fortsättande inställd.

Reservanternas förslag:

oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet jämte däri sedermera gjorda ändringar och tillägg, dels lagen den 13 juni 1919 om ödebygdsvägar, dels ock alla övriga stadganden, som strida mot denna lag, upphöra att gälla den 1 januari *1926*; dock skall vad i 62 § förstnämnda lag finnes föreskrivet rörande befogenhet för Konungens befallningshavande att medgiva användande av överskott i vägkassa upphöra att gälla redan i och med denna lags utfärdande.

Ej må efter denna lags utfärdande meddelas förordnande om ny vägdelning enligt 36 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. Är vid nämnda tid dylik förrättning, om vilken förordnande tidigare givits, ännu icke avslutad, varde vidare åtgärd för förrättningens fortsättande inställd.

14 §.

Där i lag eller särskild författning förekommer hänvisning till lagrum, som ersättes genom bestämmelse i denna lag, skall denna i stället tillämpas.

B) att samtliga i ämnet väckta motioner, i den mån de icke kunna anses besvarade genom utskottets hemställan under A), icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda;

C) att riksdagen, med tillkännagivande att Kungl. Maj:ts proposition, nr 122, icke kunnat i oförändrat skick av riksdagen antagas, måtte för sin del antaga följande

Kungl. Maj:ts förslag:

8:o) mål om — — — — — — roteringsverket;

mål om — — — — — — skyldigheter;

mål om anläggning, indragning eller förändring av allmänna vägan av broar och färjor därå, om deras underhåll sommar- och vintertider, *om särbidrag*, om rätt att hava byggnad, upplag och dylikt utmed väg eller att därå hava grind, om tid för grinds öppenhållande, om bredden av hjulringar å arbetsåkdon på landet, om förbud mot fordons framförande å väg;

mål — — — — — — skjutsväsendet;

mål om — — — — — — begagnande;

mål om — — — — — — bidraga;

mål om — — — — — — tångtäkt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari *1925*.

Reservanternas förslag:

8:o) mål om — — — — — — roteringsverket;

mål om — — — — — — skyldigheter;

mål om anläggning, indragning eller förändring av allmänna vägar, av broar och färjor därå, om deras underhåll sommar- och vintertiden, om rätt att hava byggnad, upplag och dylikt utmed väg eller att därå hava grind, om tid för grinds öppenhållande, om bredden av hjulringar å arbetsåkdon på landet, om förbud mot fordons framförande å väg;

mål — — — — — — skjutsväsendet;

mål om — — — — — — begagnande;

mål om — — — — — — bidraga;

mål om — — — — — — tångtäkt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari *1926*.

D) att riksdagen, med tillkännagivande att Kungl. Maj:ts proposition, nr 128, icke kunnat i oförändrat skick av riksdagen antagas, måtte för sin del antaga följande

Kungl. Maj:ts förslag: *Reservanternas förslag:*

Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av § 1 i förordningen om landsting den 21 mars 1862.

Härigenom förordnas, att § 1 i förordningen om landsting den 21 mars 1862 skall erhålla följande ändrade lydelse:

§ 1.

I varje län skall finnas ett landsting, sammansatt av valda ombud från länets landsbygd och städer; dock att detta stadgande, ävensom vad här nedan vidare föreskrives, icke äger tillämpning å stad, som har en folkmängd av minst en etthundrafemtiondel av rikets hela invånarantal, eller å stad, som utträtt ur landsting och vars invånarantal ej minskats under det, som berättigat staden till utträde. Landstingsmännen äro i utövningen av sitt uppdrag icke bundna av valmäns föreskrifter.

Landstinget tillkommer att, i den ordning denna förordning stadgar, rådslå och besluta om för länet gemensamma angelägenheter, vilka avse den allmänna hushållningen, jordbrukets och andra näringars utveckling, anstalter för kommunikationsväsendets befordrande, hälsovård, undervisning, allmän ordning och säkerhet, med mera dylikt, såvitt dessa angelägenheter icke enligt gällande författningar tillhöra offentlig myndighets ämbetsåtgärd.

Landstinget tillkommer ock att rådslå och besluta om angelägenheter, som jämlikt lagen om allmänna vägar på landet ankomma på landstingets prövning; dock må ej i överläggningar och beslut rörande sådan angelägenhet deltaga ombud från landstingsområdets städer. Med de jämkningar, som härav föranledas, och såvitt annat ej följer av vad i nämnda lag är stadgat, skall vid behandling av sådan angelägenhet denna förordning i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

Kungl. Maj:ts förslag:

Denna lag träder i kraft den 1 januari *1925* men skall redan dessförinnan vinna tillämpning, i den mån sådant föranledes av bestämmelserna i 8 kap. 2 § i lagen om allmänna vägar på landet.

Utskottets förslag:

Denna lag träder i kraft den 1 januari *1926* men skall redan dessförinnan vinna tillämpning, i den mån sådant föranledes av bestämmelserna i 8 kap. 2 § i lagen om allmänna vägar på landet.

E) att riksdagen, med tillkännagivande att Kungl. Maj:ts proposition, nr 215, icke kunnat i oförändrat skick av riksdagen antagas, måtte för sin del antaga följande

Kungl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

Förslag

till

Lag

angående ändrad lydelse av 7 kap. 7, 13 och 19 §§ vattenlagen.

Härigenom förordnas, att 7 kap. 7, 13 och 19 §§ vattenlagen skola i nedan intagna delar erhålla följande ändrade lydelse:

7 KAP.

7 §.

Tarvas för — — — — den dikande.

Vad nu sagts om ägare av väg skall i fråga om allmän väg på landet, som hålles av köping eller municipalsamhälle, avse samhället och i fråga om annan allmän väg på landet, vägstyrelsen, samt beträffande allmän väg i stad, staden.

13 §.

Skall allmän väg på landet eller därtill hörande bro eller trumma byggas eller ändras och påfordrar ägare av mark, innan arbetet påbörjas,

Kungl. Maj:ts förslag: *Reservanternas förslag:*

att för markens framtida torrläggning vattenavlopp anordnas genom vägen i enlighet med av honom framlagd, av sakkunnig person uppgjord plan, åligge den, på vilken arbetet ankommer, att sålunda utföra detsamma, där det kan ske utan men för anläggningens brukbarhet och framtida bestånd; och njute ersättning därför med det belopp, varmed anläggningen och underhållet därav må fördyras. Underlåtes det — — — — åläggas honom.

Vad ovan — — — — och trummor.

19 §.

Där arbete — — — — finnes skälig. Gottgörelse för ökning i underhållskostnad skall i fråga om allmän väg inbetalas till den, som är skyldig att underhålla vägen; och har denne även att gälda gottgörelse för minskning i dylik kostnad.

Skall ersättning — — — — eller borgen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari *1925*.

Denna lag träder i kraft den 1 januari *1926*.

Bilaga A till herr von Sneiderns m. fl. reservation.

Till Riksdagens andra särskilda utskott.

Genom Kungl. Kommunikationsdepartementets skrivelse den 28 april 1922 har Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen blivit anbefalld att skyndsamt avgiva och till utskottet senast den 8 maj överlämna utlåtande angående de kostnader, som skulle bliva förbundna med ifrågasatt ny väglagstiftnings genomförande, och får Styrelsen i överensstämmelse härmed vördsamt anföra, att den korta tid av fem arbetsdagar som stått till buds ej medgivit en detaljgranskning av de överlämnade handlingarna utan endast mera summariska överslagsberäkningar, vilka kunna tjäna till ledning för frågans bedömande och härmed överlämnas.

Enär en del uttalanden och förutsättningar lagts till grund för de yttranden och den kritik som i stor omfattning framkommit med anledning av den till antagande föreslagna nya väglagen, vilka antingen alldeles icke eller ock i mycket ringa grad utöva inflytande på bedömandet av de fördelar och nackdelar i ekonomiskt avseende, som bliva en följd av den nuvarande organisationens utbytande mot den ifrågasatta nya, torde det för vinnande av klarare uppfattning härom endast vara behövligt att sammanställa och redogöra för de förhållanden, som i särskild grad inverka på och äro av vikt för denna frågas bedömande.

Huvuduppgiften för den nya väglagsstiftningen är att genom naturaunderhållets ersättande med underhåll genom vägkassan ernå förbättrade vägar och jämnare fördelning av väghållningsbesväret.

Vad ernåendet av väsentligt förbättrade vägar beträffar, kan detta önskemål icke vinnas allenast genom sådana arbeten, som avse underhåll av befintlig väg, utan måste för vinnande av detta önskemål i samband eller jämsides med underhållsarbetenas utförande erforderliga arbeten för grundförstärkning verkställas antingen dessa arbeten å vissa sträckor utföras på en gång eller grunden successivt förstärkes under en följd av år i den mån härför erforderliga medel finnas tillgängliga.

Då det ej kan ifrågasättas, att andra arbeten än direkta underhållsarbeten skola åligga en naturaväghållare;

då enligt vad förut sagts dessa arbeten ofta måste utföras i samband med event. grundförstärkningsarbeten å viss sträcka;

då begreppen underhåll å ena sidan och grundförstärkning eller byggande av väg å andra sidan ofta nog ej kunna skarpt särskiljas utan så att säga gå i varandra; samt

då slutligen omfattningen av vägunderhållet är i hög grad beroende av vägarnas byggnadssätt och detta arbete sålunda drabbar väghållarna olika på vägar med olika byggnadssätt — synes en rättvis fördelning av vägtungan icke kunna med bibehållande av nuvarande naturavägunderhåll ernås.

För att erhålla ett begrepp om det värde, vartill vägunderhållet skulle kunna uppskattas år 1928, d. v. s. det år då den nya vägorganisationen tidigast skulle kunna tänkas genomförd, göres nedanstående beräkning av de sannolika kostnaderna för detta år med utgång från vissa kända statistiska uppgifter.

Beräkning av kostnaden för vägunderhållet med bibehållande av nuvarande organisation jämförd med motsvarande kostnad efter nyorganisation enligt 1922 års väglagsförslag.

A. *Nuvarande organisation.*

Kostnaden för vägunderhållet enligt nuvarande organisation kan beräknas med ledning av befintlig statistik över kostnaderna för:

1. Indelade vägars underhåll.
2. Ej indelade vägars underhåll.
3. Vinterväghållning.
4. Förvaltning.

1. *Indelade vägars underhåll.*

Såsom bekant finnas ej några uppgifter om den verkliga kostnaden för de till allmänt underhåll indelade vägarna, utan endast en uppskattad kostnad. Denna uppskattade kostnad har enligt statistiken i så gott som fullständigt jämn stegring ökats från 6 miljoner kronor år 1906 till 8 miljoner år 1915 d. v. s. med 2 miljoner på 9 år eller 0,22 milj. pr år. Med beräkning av att denna stegring under åren före kriget kan anses normal och att denna normala stegring fortsättes till 1928 d. v. s. i 13 år från 1915 skulle stegringen under denna tid bliva 13 . 0,22 = 2,86 milj. kronor. Det år 1915 till 8 miljoner kronor uppskattade naturavägunderhållet skulle under normala förhållanden år 1928 således hava stegrats med 2,86 miljoner eller till 10,86 miljoner.

Med hänsyn till den under de senaste åren starka utvecklingen av vägtrafiken, vilken utveckling säkerligen under de närmaste åren alltjämt kommer att fortsätta i oförminskad grad, kräves ett avsevärt bättre underhåll å våra vägar, vilket krav måste komma till synes uti en ständigt större ökning av det uppskattade värdet å vägarnas naturaunderhåll, än vad som enligt ovanstående kan anses normalt. Detta uppskattade värde, om det skall vara rättvist, måste beräknas med vederbörlig hänsyn till trafikens utveckling och den därav orsakade ökade slitningen å vägarna. Huru stor ökning härutinnan bör beräknas är svårt att objektiv bedöma, men understiger säkerligen icke under de 13 åren 1915—28 procenttalet 50. Med hänsyn till den år 1928 ökade trafiken bör det ovan angivna till 10,86 milj. uppskattade naturaunderhållet ökas med 50 % eller till 16,3 milj. kronor.

Denna siffra förutsätter, att arbetsprisen år 1928 skulle hava återgått till samma höjd som före 1915, men då försiktigheten bjuder att beräkna en avsevärd höjning av de normala före kriget rådande prisen, bör en höjning härför göras av sist beräknade siffra, 16,3 miljoner. Höjningens storlek måste vara proportionell mot höjningen i arbetslöner under samma tid. Huru dessa komma att ställa sig 1928 är naturligtvis svårt att beräkna. Tidigare hava nationalekonomer ganska allmänt ansett, att det allmänna prisläget efter krisen skulle komma att stanna vid omkring det dubbla mot före år 1914, samt att arbetsprisen skulle komma att ställa sig något högre, men numera synes man böra förutsätta, att såväl det allmänna prisläget som arbetslönerna komma att ställa sig väsentligt lägre. Antager man, att arbetslönerna år 1928 stå 50 % högre än 1914, motsvarande ett indextal

av 150, torde man vara på den säkra sidan. Motsvarande höjning i den ovan uppskattade kostnaden för naturaunderhållet 16,3 miljoner bliver således 8,15 milj. och skulle härefter det för år 1928 uppskattade värdet av naturaunderhållet beräknas bliva 24,5 milj. eller i avrundat tal *25 miljoner kronor.*

Ett stöd för sannolikheten av denna siffra å naturaunderhållets uppskattade värde vinner man genom en jämförelse mellan de under åren 1915—20 av särskilda nämnden verkställda nya uppskattningarna av underhållskostnaden och de äldre uppskattningarna före 1915, vilka framgå ur 1920 och 1915 års vägstatistik. Ur denna äro i bilaga 1 sammanförda 61 distrikt, i vilka ny uppskattning skett, samt de resp. beloppen såväl totalt för vägunderhållet i sin helhet som pr meter väg. Genom de nya uppskattningarna av vägunderhållet i dessa 61 distrikt har det uppskattade beloppet ökats från 1,107,500 kronor till 3,311,800 kronor, d. v. s. de nya uppskattningarna äro 2,99 eller praktiskt taget 3 gånger så höga som de äldre. Man torde nu med säkerhet kunna förutsätta, att samtliga distrikt före 1928 komma att få ny uppskattning och att dessa uppskattningar komma att gå i samma riktning som de här anförda, vilket skulle medföra, att den före 1915 uppskattade kostnaden 8 milj. kronor inom några år kommer att ökas till den tredubbla 24 milj. mot av styrelsen såsom sannolika här ovan beräknade 25 miljoner.

2. *Ej indelade vägars, broars pch färjors underhåll.*

Kostnaderna härför hava 1906 varit 0,9 miljoner kronor, vilken kostnad år 1915 ökats till 1,7 miljoner för att 1919 stiga till 4,4 miljoner och 1920 till 5,7 milj. Den normala ökningen före 1915 i dessa kostnader har varit 0,1 miljon per år, och skulle med samma beräkningssätt som ovan använts stegringen under de 13 åren 1915—28 bliva 1,3 miljoner eller från 1,7 miljoner år 1915 till 3,0 miljoner år 1928.

Till följd av ökningen i trafiken skulle nu ifrågavarande kostnad för underhåll av ej indelade vägar, broar och färjor ökas i likhet med vad som ovan beräknats för de indelade vägarna med 50 %, men det är påtagligt att vägkassorna under de närmaste åren måste övertaga en hel del vägar, å vilka genom den ökade trafiken underhållet så försvåras, att naturaunderhåll ej längre kan å dem användas. Under dessa omständigheter bör underhållskostnaden för dessa vägar, broar och färjor egentligen ökas med mera än 50 %, men bibehålles här dock denna siffra. Ovannämnda 3,0 miljoner ökas sålunda till 4,5 miljoner kronor.

Liksom ovan är angivet, bör jämväl denna kostnad, med hänsyn till en år 1928 beräknad arbetskostnadsindex av 150, ökas med 50 % eller från 4,5 miljoner till 6,75 eller runt 7 miljoner kronor, motsvarande, enligt vad ovan är nämnt, en verklig kostnad härför år 1920 av 5,7 miljoner.

3. *Vinterväghållningen.*

Vinterväghållningen kostade år 1906 omkring 1,3 miljoner och år 1915 omkring 1,4 miljoner. Kostnaden har således under dessa år endast i obetydlig grad stegrats.

Kostnaderna i fråga komma emellertid säkerligen att ökas av samma skäl som ovan anförts i fråga om naturaunderhållet, dels genom årligen ökad väglängd, dels genom ökad trafik och därav ökat behov av plogning, skottning och andra arbeten samt dels slutligen av de ökade arbetslönerna. Ökningen torde säkrast kunna beräknas ske i samma proportion som den ovan beräknade ökningen i

naturavägunderhållet från 8 till 25 miljoner eller till omkring det tredubbla, således för vinterväghållningen från 1,4 milj. till 4,2 milj. kronor.

4. *Förvaltning.*

Förvaltningskostnaderna uppgingo år 1906 till 0,20 milj. och år 1915 till 0,32 milj. kronor och skulle med samma årliga stegring efter 13 år eller år 1928 uppgå till omkring 0,5 milj. Denna kostnad bör med hänsyn till det större arbetet och behovet av kunnigt biträde (vägmästare) ökas på sätt tidigare är anfört om naturaunderhållet med minst 50 % d. v. s. till 0,75 milj. samt även för dyrtiden med 50 % d. v. s. till 1,2 milj. Härtill kan för jämförelsens skull observeras, att de verkliga förvaltningskostnaderna redan år 1920 stigit till 0,7 milj.

B. *Ny organisation enligt 1922 års väglagsförslag.*

1922 års förslag till ny väglag innebär ur kostnadssynpunkt i huvudsak:

1. Naturaunderhållets utbytande mot underhåll genom vägkassans försorg och anställandet av vägmästare.
2. Vägdistriktens förstoring i regel från härad till län.
3. Ökning av statens och vägdistriktens bidrag till underhållet.

Övriga ändringar i väglagen äro ej av sådan betydelse i ekonomiskt hänseende, att de här böra beröras.

1. *Naturaunderhållets utbytande mot underhåll genom vägkassans försorg och anställandet av vägmästare.*

Det torde få anses riktigt, att vägkassan bör kunna utföra underhållet för ett belopp, som motsvarar den riktigt uppskattade naturaunderhållskostnaden, ovan beräknad till 25 milj. kronor, därest det vore möjligt att på förhand åstadkomma en fullt riktig uppskattning av denna kostnad. Därav följer emellertid icke, att de erforderliga utgifterna för vägkassans övertagande av naturaunderhållet bliva lika stora eller lika små efter övertagandet som dessförinnan, utan bliva tvärtom de erforderliga kontanta utgifterna för vägunderhållet i praktiken givetvis större både för vägkassan och för de nuvarande väghållarna efter nya väglagens genomförande. För vägkassan därför, att några direkta utgifter för naturaunderhållet hitintills ej behövt utdebiteras inom vägdistrikten, utan hava väghållarna fått vidkännas kostnaden för arbete och besvär utöver värdet av statsbidraget, och för naturaväghållarna därför, att det kontanta bidrag, som kommer att åligga dem efter ett till sin verkliga kostnad uppskattat vägunderhåll (vägskatt), kommer att medföra ökade kontantutlägg i förhållande till deras utgifter för naturaunderhållet.

Att underhållet av ej indelad väg, broar och färjor, om det fortfarande liksom hitintills verkställes av vägstyrelserna, måste bliva till kostnaden enahanda och oberoende av naturaunderhållets övertagande är påtagligt, varför denna post fortfarande skall utföras med 7,0 milj. kronor.

Liknande är förhållandet med kostnaden för vinterväghållningen, som utföres med 4,2 milj. kronor.

2. *Vägmästare och förråd.*

Vägmästare: lön	3,000	
» dyrtidstillägg	500	
Resor och motorcykel	2,500	6,000

Erforderliga antalet vägmästare för tillsyn å vägunderhållet är i hög grad beroende på sättet för vägunderhållets utförande. Redan med nuvarande organisation tarvas i en del distrikt anställandet av vägmästare och kommer detta behov att ökas i den mån distrikten genom vägkassan övertaga hela eller större delen av vägunderhållet. Om alla landets 370 vägdistrikt skulle övertaga underhållet i sin helhet från naturaunderhållarna, så skulle flertalet av dem behöva anställa vägmästare, sannolikt omkring 300 stycken med en vägmästare per distrikt. Genom häradsdistriktens sammanslagning till länsdistrikt kan en avsevärd minskning i antalet vägmästare ske, då de kunna bättre utnyttjas i ett färre antal jämnstora vägmästaredistrikt. Så kan man vid användning av vägvaktsystem beräkna antalet till omkring 250 stycken eller omkring 10 per län, under det att man, om entreprenadsystem med ej alltför små entreprenader kommer till användning, bör kunna nedbringa antalet till 200, motsvarande i medeltal 8 i varje län. En av dessa vägmästare har tillsyn över förrådet av maskiner och verktyg samt materialier i den mån dessa ej äro i förvar hos resp. vägmästare på deras distrikt.

Kostnad för vägmästare.

a) för underhåll i medeltal omkr. 8 st. per län. För hela landet 200 stycken à 6,000 1,200,000
eller i runt tal 1,2 milj. kronor.

b) för byggnad och biträde vid undersökningar samt för underhåll vid användning av vägvaktsystem 250 st. à 6,000 1,500,000

Kostnaden för vägmästare, vilka direkt handhava vägarbetena, synes böra läggas på dessa arbeten, och bör den icke hänföras till förvaltningen utan föres den för vinnande av bättre överskådlighet här nedan skild från övriga kostnader.

3. *Vägdistriktens förstoring i regel från härad till län.*

Vägdistriktens förstoring från de nuvarande, i regel omfattande ett härad, till de uti den nya lagen förutsatta landstingsområdena medför tydligen ingen ändring i sättet för vägunderhållets utförande och således ej heller i kostnaden för detsamma, utan medför vägdistriktens förstoring endast en ändring i förvaltningskostnaderna.

Dessa förvaltningskostnader äro tidigare beräknade bliva 1,2 mill. kronor.

Förvaltningskostnad i ett län.

Län med medelstorlek. Vägdirektören ägnar sig huvudsakligen åt underhållet, mindre åt byggnad och undersökningar.

Länsvägstyrelse.

(Omkring 10 sammanträden årligen).

Ordförande	2,000	
Ledamöter, 4 st.	2,000	
Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens ombud	1,000	
Reseersättningar	2,000	
Dyrtidstillägg ovan inberäknade	—	7,000
Vägnämnder		5,000

Vägdirektör m. m.

Vägdirektör, lönegrad 17	9,000	
Resor, 80 dagar à 50	4,000	
Ingenjörs- eller ritbiträde, olika i olika län, medelkostnad	4,000	
Biträden för kassa-, bokförings- och skrivgöromål gemensamt med landstingsexp., andel för vägunderhåll	6,000	
Expenser	10,000	
Lokal för vägdirektör	2,000	
Dyrtidstillägg (index 150) c:a 15 % å 18,000 kr.	3,000	38,000
Summa för ett län		50,000
För hela landet 24 × 50,000		1,200,000
Eller 1,2 miljon kronor.		

Om vägdirektören enligt de föreslagna bestämmelserna skall förutom vägunderhållet jämväl sköta nybyggnader och undersökningar kan han personligen icke i detalj handhava alla hithörande ärenden, utan måste han då till hjälp hava dels en erfaren ingenjör dels biträdande ingenjörer och dels även ett ökat antal vägmästare. Under dessa förutsättningar beräknas följande *ökning* i kostnad för vägdirektör med biträden.

Vägdirektör med biträden, ökad kostnad för nybyggnad och undersökning.

Vägdirektör, ökad lön	1,500
ökade resor 40 dagar à 50	2,000
Ingenjör, lönegrad 16	8,500
resor, 100 dagar à 50	5,000
Ingenjörsbiträde	4,000
Expenser	3,000
Lokal	1,000
Dyrtidstillägg, 15 % å 14,000	2,000
Summa	27,000
För hela landet 24 × 27,000	648,000

eller i avrundat tal 0,7 miljon kr *ökad* kostnad.

Uti nedanstående tabell sammanställas ovanstående beräknade kostnader för vägunderhållet under förutsättning, dels att nuvarande lag bliver gällande, dels att det nya förslaget till lag bliver gällande.

Vägkassans utgifter för vägunderhållet.	Nuvarande lag. Milj. kr.	Ny lag. Milj. kr.
Indelade vägars underhåll genom vägkassan	—	25,0
Ej indelade vägars, broars och färjors underhåll	7,0	7,0
Vinterväghållning	4,2	4,2
Vägmästare	—	1,2
Förvaltning	1,2	1,2
Summa	12,4	38,6
Indelade vägars naturaunderhåll enligt uppskattning	25,0	—

Om det sålunda till 25 miljoner kronor enligt nuvarande lag uppskattade vägunderhållet betraktas såsom en härför riktigt beräknad kostnad, bliver vägunderhållskostnaden för landet i sin helhet praktiskt taget densamma enligt nuvarande lag och enligt den föreslagna nya lagen.

Det är emellertid påtagligt, att det är så gott som ogörligt att kunna verkställa en riktig uppskattning av dessa kostnader, då fasta utgångspunkter härför saknas och då det därjämte självfallet är omöjligt att nu kunna förutse prisläget, när en gång mera normala förhållanden efter nuvarande kristid inträtt.

I de handlingar, som från riksdagens utskott blivit till styrelsen överlämnade, återfinnas ett flertal beräkningar över vägunderhållskostnaderna med till synes vitt skilda resultat, och vill styrelsen här söka göra en jämförelse mellan de olika beräkningarna.

Överstelöjtnant Ekelund och major Lundström hava beräknat följande kostnader för:

Vägmästare	2,216,400
Vägunderhåll	35,870,400
Broar och färjor	1,800,000
Summa	39,886,800

eller i runt tal 40 milj. kronor.

Denna kostnad synes vara beräknad vid en prisindex av omkring 200. Om denna kostnad 40 milj. för år 1922 omräknas med hänsyn till av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för år 1928 antagen prisindex 150 samt med hänsyn till 20 % stegring i kravet på underhåll, erhålles ett belopp av 36 miljoner, motsvarande av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen härför beräknade 25 + 7 + 1,2 = 33,2 milj.

I betraktande av att utgångspunkterna för de bägge beräkningarna äro vitt skilda, måste överensstämmelsen anses god.

Ingenjör Wretlind har beräknat de indelade vägarnas underhåll år 1922 till 22,8 miljoner, motsvarande av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för 1928 beräknade 25 milj., mot vilken ingenjör Vretlinds beräkning synes låg. Vretlinds totalkostnad 1921 31 miljoner mot Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens för 1928 beräknade 38,6 milj. synes även väl låg.

Landshövding Mörner beräknar för förvaltning och sommarunderhåll inberäknat vägmästare 29,4 miljoner, under det att Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens motsvarande belopp är 35,4 miljoner.

Distriktsingenjören, kaptenen Skarstedt beräknar för 1925, dock utan angivande av prisläget i form av index, kostnaden för förvaltning, däri inberäknat jämväl undersökningar samt sommarunderhåll, för ett län till 1,520,000 kr. eller för landet 36,480,000 kronor, under det att Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknar motsvarande kostnad år 1928 till 25 + 7 + 1,2 + 1,2 + 0,7 = 35,1 miljoner, således rätt väl överensstämmande.

Jämförelsen mellan de olika beräkningarna giver således vid handen, att desamma på grund av olika utgångspunkter och uppfattningar visserligen variera avsevärt, men synas alla dessa beräkningar peka hän på att totalkostnaderna för vägunderhållet sommar och vinter samt förvaltningen bliva omkring 35 à 40 millioner kronor. Om samfärdselns krav på ett förbättrat underhåll bliver större eller mindre än vad nu kan förutses eller om arbetskostnadsindex bliver högre

eller lägre än vad som i beräkningarna antagits, så är det påtagligt, att vägunderhållskostnaderna i samma mån komma att ökas eller minskas.

Utöver underhållsarbeten, i viss mån förbättrade enligt vad ovan är sagt, tillkomma rena förbättringsarbeten samt nybyggnadsarbeten, vilkas kostnad dock i stort sett icke bör ändra sig genom den nya lagstiftningen, vilken ej i någon större mån sysslar härmed.

Statens och vägdistriktens bidrag till vägunderhållet.

a. *Om nu gällande lag bibehålles oförändrad.*

För beräkningen av kostnaderna för staten, vägkassan och naturaunderhållarna enligt nuvarande lag har man att utgå från ovan anförda siffror, nämligen:

	Miljoner kr.
Uppskattad kostnad för till naturaunderhåll indelade vägar	25,0
Ej indelade vägar, broar och färjor	7,0
Vinterväghållning	4,2
Förvaltning	1,2
Summa	37,4

		Miljoner kr.
Statsbidrag enligt väglagen § 60 utgår med tre tiondelar av uppskattade kostnaden för underhållet av allmän väg, bro och färja eller 0,3 · (25,0 + 7,0) =	9,6	
Statsbidrag till särskilt betungade vägdistrikt, hitintills belöpande sig till omkring 150,000, beräknas ökat till tre gånger detta belopp	0,5	10,1
Vägkassans bidrag 70 % å kostnaden för ej indelade vägar, broar och färjor 0,7 · 7,0	4,9	
Vinterväghållning	4,2	
Förvaltning	1,2	
	10,3	
Härifrån avgår statsbidrag till betungade distrikt	0,5	9,8
Naturaunderhållarna det uppskattade värdet av naturaunderhållet efter avdrag av statsbidraget 70 % av 25 mill.		17,5
	Summa	37,4

b. *Om den föreslagna lagen bliver gällande.*

För beräkning av kostnaden för staten och landstinget om ny lag bliver gällande har man att utgå från ovan beräknade siffror:

	Miljoner kr.
Indelade vägar	25,0
Ej indelade vägar	7,0
Vinterväghållning	4,2
Vägmästare	1,2
Förvaltning	1,2
Summa	38,6

Statsbidrag enligt § 13.

Grundbidrag 30 % av hela kostnaden 0,3 · 38,6	11,6	
Tilläggsbidrag enligt 1920 års vägsakkunniges utredning omkring 5 % å 38,6 mill.	1,9	13,5
Landstingens bidrag		25,1
Summa		38,6

Enligt dessa beräkningar bliver:

Statens bidrag ökat från	10,1	till	13,5	mill.
Vägkassornas utgifter ökade från	9,8	»	25,1	»
Naturaunderhållarnas uppskattade arbete minskas från	17,5	»	0,0	»

Vägkassornas ökade utgifter från 9,8 till 25,1 eller 15,3 miljoner, beroende på övertagandet av naturaunderhållet, måste täckas av landstingsskatt, vilken i stort sett uttages av de nuvarande naturaväghållarna, vilka i gengäld bliva befriade från underhållsskyldigheten.

Stockholm den 5 maj 1922.

FRIDOLF WIJNBLADH.

Fr. Enblom.

Bil. 1.

Tillhör Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 5 maj 1922.

Jämförelse mellan uppskattning av naturaunderhållet åren 1915 och 1920, i de distrikt, som under dessa år fått ny uppskattning.

Väghållningsdistrikt.	1915 uppsk. pr m. underh. I kronor	1915 uppsk. pr m. vägl. II öre	1920 uppsk. pr m. underh. III kronor	1920 uppsk. pr m. vägl. IV öre	Ökning 1915—1920 antal III: I	Ökning 1915—1920 ggr. IV: II
Stockholms län.						
Stockholms läns västra fögderis norra	9,100	6,1	14,200	9,6	1,6	1,6
Vätö sockens	1,400	3,9	4,100	11.0	2,9	2,8
Värmdö skeppslags	4,500	9,1	37,100	60,0	8,2	6,6
Uppsala län.						
Bro härads	5,300	12,6	8,200	19,1	1,5	1,5
Vendels tingslags	3,400	5,5	10,600	17,1	3,1	3,1
Södermanlands län.						
Jönåkers härads	20,300	6,5	83,800	26,6	4,1	4,1
Hölebo »	11,400	9,2	29,500	22,4	2,6	2,4
Oppunda »	36,000	5.9	159,700	26,0	4,4	4,4
Österrekarne »	19,700	8,0	85,500	34,3	4,3	4,3
Selebo »	8,400	9,0	30,900	33,3	3,7	3,7
Östergötlands län.						
Dals härad	11,300	18,4	31,000	53,5	2,7	2,9
Jönköpings län.						
Östbo härads	45,800	8,9	115,000	19,8	2,5	2,2
Kronobergs län.						
Konga härads	24,500	4,2	115,700	18,9	4,7	4,5
Uppvidinge »	21,300	3,7	50,900	8,4	2,4	2,3
Kinnevalds »	28,600	8,3	53,800	16,4	1,9	2,0
Norrvidinge »	13,700	5,5	30,200	12,1	2,2	2,2
Sunnerbo »	66,200	8,1	150,500	18,5	2,3	2,3
Kalmar län.						
Tunaläns härad	14,700	6,3	54,300	23,3	3,7	3,7
Blekinge län.						
Gammelstorps socken	4,200	12,5	8,600	24,6	2,0	2,0

Väghållningsdistrikt.	1915 uppsk. underh. I kronor	1915 pr m. vägl. II öre	1920 uppsk. underh. III kronor	1920 pr m. vägl. IV öre	Ökning 1915—1920 antal III:I	Ökning 1915—1920 ggr. IV:II
Kristianstads län.						
V. Göinge härads	64,500	10,0	94,200	13,4	1,5	1,3
Ö. » »	45,200	10,0	72,300	16,0	1,6	1,6
Malmöhus län.						
Torna härads	59,000	24,0	117,900	48,1	2,0	2,0
Bara »	67,100	29,4	151,700	58,1	2,3	2,0
Hallands län.						
Höks härads	26,400	16,3	97,000	41,8	3,7	2,6
Halmstads »	23,100	10,1	93,300	40,9	4,0	4,1
Årstads »	16,100	10,2	100,900	47,2	6,2	4,7
Göteborgs o. Bohus län.						
Inlands Fräkne härads	2,700	4,4	17,500	27,3	6,5	6,2
» Torpe »	4,600	7,7	17,900	29,8	3,9	3,9
Orusts »	20,100	10,9	46,400	24,4	2,3	2,2
Skaftö sockens	500	3,4	1,500	9,6	3,0	2,8
Tjörns härads	8,500	12.1	24,200	34,5	2,8	2,8
Stångenäs »	23,400	48,6	36,500	50,0	1,6	1,0
Tanums »	19,900	13,6	40,900	27,8	2,0	2,0
Bullarens »	10,600	14,7	20,000	24,1	1,9	1,6
Älvsborgs län.						
Flundre härads	5,900	9,6	18,100	34,2	3,0	3,5
Vättle »	12,200	14,6	33,600	41,0	2,8	2,8
Örebro län.						
Sköllersta härads	20,000	8,3	46,100	20,5	2,3	2,5
Västmanlands län.						
Tuhundra härads	14,100	15,1	58,700	81,5	4,2	5,4
Snevringe »	12,700	4,9	123,800	47,3	9,7	9,6
Yttertjurbo »	6,700	11,2	51,400	85,7	7,6	7,6
Åkerbo »	23,000	7,8	60,700	20,4	2,6	2,6
Norrbo »	16,200	10,9	113,500	79,4	7,0	7,3
Gamla Norbergs »	18,600	12,1	38,600	18,3	2,1	1,5
Övertjurbo »	19,100	11,9	150,200	86,3	7,8	7,8
Kopparbergs län.						
St. Tuna o. Silvbergs socknars	14,500	7,3	49,600	24,3	3,4	3,3
Leksands tingslags	17,000	11,1	46,000	19,2	2,7	1,7

Väghållningsdistrikt.	1915 uppsk. pr m. underh. I kronor	vägl. II öre	1920 uppsk. pr m. underh. III kronor	vägl. IV öre	Ökning 1915—1920 antal III: I	ggr. IV: II
Rättviks o. Boda socknars	9,100	10,6	29,300	34,0	3,2	3,2
Mora tingslags	7,500	4,4	40,400	24,1	5,4	5,4
Älvdalens »	3,700	3,7	10,800	15,4	2,9	1,5
Söderbärke bergslags h:ds	7,600	8,6	22,700	20,3	3,0	2,4
Jämtlands län.						
Revsunds tingslags	8,000	5,2	17,700	9,3	2,0	1,8
Hammerdals »	27,700	10,2	76,200	24,3	2,8	2,4
Ovikens »	9,500	20,6	15,800	23,9	1,7	1,2
Undersåkers »	20,000	10,2	61,500	29,6	3,1	2,9
Bergs »	15,600	10,0	38,700	24,7	2,5	2,5
Svegs »	11,200	5,1	38,100	17,5	3,4	3,4
Västerbottens län.						
Fredrika sockens	4,000	4,2	14,200	15,3	3,6	3,6
Norrbottens län.						
Arvidsjaurs tingslags	26,500	10,4	76,100	22,9	2,9	2,2
Överluleå »	10,200	14,6	25,000	15,1	2,4	1,0
Nederkalix »	10,900	7,2	24,800	12,6	2,3	1,7
Edefors sockens	13,700	17,3	24,400	24,6	1,8	1,4
Summa för 61 distrikt	**1,107,500**	—	**3,311,800**	—	—	—

Genom de nya uppskattningarna av vägunderhållet i dessa 61 distrikt har således det uppskattade beloppet ökats 2,99 eller praktiskt taget 3 gånger.

Bilaga B till herr von Sneiderns m. fl. reservation.

Approximativa statistiska beräkningar ang. fördelningen av kostnaden för vägunderhåll m. m. enligt olika förslag.

Vid beräkningarna ha förutsatts,

1) att, på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen antagit, hela kostnaden för vägunderhåll, vinterväghållning och administration visst år (1928) kommer att uppgå till c:a 38,5 miljoner kronor;

2) att statsbidrag utom enligt alternativ IV kommer att utgå enligt grunderna i Kungl. Maj:ts förslag;

3) att beskattningsföremålen nämnda år bliva fördelade på det sätt, att taxeringsvärdet å jordbruksfastighet utgör 6,5 miljarder kronor, å annan fastighet 2,5 miljarder kronor samt skattepliktig (beskattningsbar) inkomst 2,0 miljarder kronor, därav 0,2 miljarder kronor inkomst av fast egendom.

Alternativ I. Före 1920 års skattereform gällande skattesystem.

Statsbidrag: 13,5 miljoner kronor.

Belopp att uttaxera: 25 miljoner kronor.

Beskattningsgrunder: Inkomst av fast egendom skattefri; 1 vägfyrk för 100 kr. tax.-värde å jordbruksfastighet; 1 vägfyrk för 200 kr. tax.-värde å annan fastighet; 1 vägfyrk för 30 kr. inkomst.

Beskattningsföremål	Antal bevillningskronor	%	Antal vägfyrkar	%	Skatt, kronor	Skatt per vägfyrk, öre	Skatt per bevillningskrona, kronor
Jordbruksfastighet	3,900,000	16,8	65,000,000	47,3	11,800,000	18,2	3,05
Annan fastighet	1,250,000	5,4	12,500,000	9,1	2,300,000	18,2	1,83
Inkomst	18,000,000	77,8	60,000,000	43,6	10,900,000	18,2	0,61
	23,150,000	**100,0**	**137,500,000**	**100,0**	**25,000,000**	**18,2**	**1,08**

Skatt per bevillningskrona i medeltal 1,08 kr.

Anm. Hänsyn har här ej tagits till omfattningen av naturaunderhållet. Jfr nedan anm. vid alternativ II.

Alternativ II. Kungl. Maj:ts proposition.

Statsbidrag: = alt. I.
Belopp att uttaxera: = alt. I.
Beskattningsgrunder: 1 vägfyrk för 100 kr. tax.-värde å jordbruksfastighet; 1 vägfyrk för 200 kr. tax.-värde å annan fastighet; 1 vägfyrk för 30 kr. inkomst.

Beskattningsföremål	Antal bevillningskronor	%	Antal vägfyrkar	%	Skatt, kronor	Skatt per vägfyrk, öre	Skatt per bevillningskrona, kronor
Jordbruksfastighet	3,900,000	15,5	65,000,000	45,1	11,250,000	17,3	2,90
Annan fastighet	1,250,000	5,0	12,500,000	8,7	2,200,000	17,3	1,74
Inkomst av fast egendom .	2,000,000	8,0	6,700,000	4,6	1,150,000	17,3	0,58
Övrig inkomst	18,000,000	71,5	60,000,000	41,6	10,400,000	17,3	0,58
	25,150,000	**100,0**	**144,200,000**	**100,0**	**25,000,000**	**17,3**	**1,00**

Skatt per bevillningskrona i medeltal 1,00 kr.

Anm. Detta alt. skiljer sig från nu gällande bestämmelser företrädesvis därutinnan, att kostnaden i sin helhet utdebiteras på de olika beskattningsföremålen, under det att med bibehållandet av nuvarande bestämmelser den beräknade kostnaden för naturaunderhållet (17,5 miljoner kr.) skulle betyda en kostnad av 26,9 öre per vägfyrk, vilket per bevillningskrona för jordbruksfastighet betyder 4,50 kr., för annan fastighet 2,70 kr. och för inkomst 0,90 kr.

Alternativ III. Vägsakkunnigas förslag.

Statsbidrag: = alt. I.
Belopp att uttaxera: = alt. I.
Beskattningsgrunder: 1 vägfyrk för 200 kr. tax.-värde å jordbruksfastighet; 1 vägfyrk för 300 kr. tax.-värde å annan fastighet; 1 vägfyrk för 30 kr. inkomst.

Beskattningsföremål	Antal bevillningskronor	%	Antal vägfyrkar	%	Skatt, kronor	Skatt per vägfyrk, öre	Skatt per bevillningskrona, kronor
Jordbruksfastighet	3,900,000	15,5	32,500,000	30,2	7,550,000	23,3	1,95
Annan fastighet	1,250,000	5,0	8,300,000	7,7	1,930,000	23,3	1,56
Inkomst av fast egendom .	2,000,000	8,0	6,700,000	6,2	1,550,000	23,3	0,78
Övrig inkomst	18,000,000	71,5	60,000,000	55,9	13,970,000	23,3	0,78
	25,150,000	**100,0**	**107,500,000**	**100,0**	**25,000,000**	**23,3**	**1,00**

Skatt per bevillningskrona i medeltal 1,00 kr.

Alternativ IV. Herr von Sneiderns m. fl. reservation.

Statsbidrag: 17,5 miljoner kronor.
Belopp att uttaxera: 21 miljoner kronor.
Beskattningsgrunder: = alt. III.

Beskattningsföremål	Antal bevillningskronor	%	Antal vägfyrkar	%	Skatt, kronor	Skatt per vägfyrk, öre	Skatt per bevillningskrona, kronor
Jordbruksfastighet	3,900,000	15,5	32,500,000	30,2	6,350,000	19,5	1,63
Annan fastighet	1,250,000	5,0	8,300,000	7,7	1,620,000	19,5	1,30
Inkomst av fast egendom .	2,000,000	8,0	6,700,000	6,2	1,300,000	19,5	0,65
Övrig inkomst	18,000,000	71,5	60,000,000	55,9	11,730,000	19,5	0,65
	25,150,000	**100,0**	**107,500,000**	**100,0**	**21,000,000**	**19,5**	**0,84**

Skatt per bevillningskrona i medeltal 0,84 kr.

Vägskatt per bevillningskrona enl. alt. I—IV (sammanställning).

Beskattningsföremål	Vägskatt per bevillningskrona, kronor			
	I	II	III	IV
Jordbruksfastighet	3,05	2,90	1,95	1,63
Annan fastighet	1,83	1,74	1,56	1,30
Inkomst av fast egendom	—	0,58	0,78	0,65
Övrig inkomst	0,61	0,58	0,78	0,65
Medeltal	**1,08**	**1,00**	**1,00**	**0,84**

Skatt per vägfyrk och bevillningskrona enl. alt. II—IV under förutsättning, att det uttaxerade beloppet minskas med 4 miljoner kronor i automobilskattemedel.

Beskattningsföremål	II		III		IV	
	Skatt per vägfyrk. öre	Skatt per bevillningskrona, öre	Skatt per vägfyrk, öre	Skatt per bevillningskrona, öre	Skatt per vägfyrk, öre	Skatt per bevillningskrona, öre
Jordbruksfastighet	14,5	2,45	19,5	1,63	15,7	1,30
Annan fastighet	14,5	1,47	19,5	1,30	15,7	1,04
Inkomst av fast egendom	14,5	0,49	19,5	0,65	15,7	0,52
Annan inkomst	14,5	0,49	19,5	0,65	15,7	0,52
Medeltal	**14,5**	**0,84**	**19,5**	**0,84**	**15,7**	**0,68**

Enligt kommunikationsdepartementets statistik för år 1919 skulle, om hela riket utgjort ett väghållningsdistrikt, utdebiterats för naturaväghållare 6,36 öre per vägfyrk och för övriga väghållningsskyldiga 18,15 öre per vägfyrk.

2) Av herr *Johansson* i Brånalt som anfört:

»Ehuru de synpunkter och åskådningar, som under utskottets behandling av vägfrågan framförts av mig, icke blivit av utskottet beaktade, har jag vid överläggningarna och besluten medverkat till den Kungl. propositionens antagande med de förändringar, som majoriteten vid de preliminära besluten först fattade, och detta av de skäl, att utskottets majoritet därigenom förklarade, dels att de nuvarande grunderna för vägbördans fördelning icke vore tillfredeställande och att en ny vägfyrktalssättning eller utskyldsberäkning för vägunderhållet borde komma till stånd, dels att grundbidraget till vägdistriktenas kostnader skulle höjas till 40 procent och dels att den solidariska ansvarigheten körlagets medlemmar emellan skulle utgå.

Om jag således i dessa grundsatser föranletts att omfatta utskottets preliminära förslag, så har jag lika litet på dessa som på andra principiella områden för vägfrågans ordnande här i landet kunnat bibringas andra åsikter än de jag tidigare utom och inom utskottet förfäktat.

Landets vägunderhåll har i alla tider varit en synnerligen tryckande börda för den jordbrukande delen av landets befolkning. Före 1891 voro således huvudsakligen alla vägbördor lagda på den i mantal satta jorden. Genom 1891 års reglering av dessa bördor erhölls visserligen statsanslag till det allmänna vägväsendet, varjämte vägskattefördelningen utsträcktes att omfatta inkomstbevillningen och annan fastighet. Genom dessa reformer kom emellertid jordbruket icke att erhålla den avsedda lindringen. Den ökade livligheten i trafiken, som samtidigt inträffade, ställde oupphörligen nya krav på grundförbättringar, omläggningar och särskilt underhållet av de allmänna vägarna på landet. Vägtungan för de jordbrukande folklagren är således i stort sett minst lika tung nu, som den var före reformen 1891.

Då det emellertid står som ett oavvisligt mål för mig, att få till stånd en rättvisare fördelning av vägbördorna i det gemensamma samhället och särskilt när det gäller städernas oförklarliga särställning i vägskattehänseende, kan jag icke finna annat än att de i motionen nr 251 framförda motiv, skäl och förslag äro fullt berättigade och väl värda att av riksdagen tagas i allvarligt övervägande. Dess mer tilltalande måste denna likställighetssträvan i vägskattehänseende verka, då man i dessa dagar från statsmakternas sida synes vilja göra allt för att få nya folkskaror att fästas vid jordbruket och därifrån få sin livsnäring. Samtidigt härmed borde också, synes det mig, tillses, att den orättvisa och betungande klassbeskattning av landets jordbrukare för de allmänna vägarnas underhåll avskaffas. I ovan åberopade motion har nämligen

föreslagits, att landets samtliga städer skulle åläggas att direkt deltaga i vägunderhållet på så sätt, att de städer, som tillhöra landsting, skulle ingå i vägdistriktets underhållsskyldighet och att de städer, som ej ingå i landsting, skulle bilda egna vägdistrikt.

Genom den Kungl propositionens fall inom utskottet har nu denna organisationsplan, vilken avsåg att varje landstingsområde skulle bilda vägdistrikt, kommit att sakna formell grundval. Principen om städernas deltagande i vägunderhållet kvarstår emellertid och den måste enligt min mening finna en rättfärdig lösning. Huru vill man exempelvis förklara den rättsgrund, varpå städernas befrielse från vägunderhåll vilar? Vägkommissionen liksom alla myndigheter, som hörts över hela detta förslag, ha icke berört den rättsgrund, varmed man vill förklara detta gamla prerogativ. Man anser tydligen, att därför att det varit så, bör det också i framtiden så förbli. Det finnes emellertid stor anledning för riksdagen att erinra Kungl. Maj:t om den stora oförklarliga skillnad, som denna samhällsangelägenhet framkallat emellan städer å ena sidan och köpingar och municipalsamhällen å andra, en särskillnad som i orättvisa kan jämställas med förhållandena mellan städer och landsbygden i allmänhet. Städer sådana som Trosa med 913 invånare, Östhammar med 931, Skanör med 717, Falsterbo med 413 och Sigtuna med 709 invånare, jämte flera andra, äro exempelvis fria från att ingå i vederbörande väghållningsdistrikt, under det att köpingar sådana som Nynäshamn med 3,669 invånare, Saltsjöbaden med 2,882, Valdemarsvik med 2,004, Mönsterås med 1,366, Nybro med 2,638, Tomelilla med 1,941, Avedala med 1,723, Mellerud med 1,317, Vara med 1,054, Sunne med 1,453, Hallsberg med 1,946, Kopparberg med 1,556, Kungsör med 1,785, Krylbo med 1,873, Borlänge med 1,711, Morastrand med 1,446, Smedjebacken med 2,469, Bollnäs med 1,124 och Ljusdal med 1,923 invånare samt municipalsamhällen sådana som Oxelösund med 3,204 invånare, Flen med 2,001, Åtvidaberg med 3,098, Boxholm med 2,170, Åbyklippan med 2,620, Höganäs med 6,008, Bjuv med 2,604, Arlöv med 3,612, Lomma med 2,749, Kävlinge med 2,060, Mölndal med 6,210, Hagen med 3,343, Krokslätt med 5,946, Gårda med 7,186, Lunden med 6,046, Forshaga med 2,524, Karlskoga med 2,283, Björkhamre med 2,250, Skönsmon med 3,021, Skönsberg med 2,908, Malmberget med 4,795, Kiruna med 7,054 invånare med flera skola ingå i vederbörliga väghållningsdistrikt. Anomalin i denna ojämna fördelning av kostnaderna för underhållet av vägarna på landet är fullständigt uppenbar. Om nu någon giltig grund för städer, som ej ingå i landsting, möjligen skulle finnas för en sådan särställning, så

förefinnes åtminstone ingen rättvis anledning att frånskilja städer, vilka deltaga i landsting, från vederbörliga väghållningsdistrikt.

Ävenledes i fråga om principen att vid en lagstiftning från det allmänna gatuunderhållet i städerna avskilja sådana gator och torg, vilka icke äro nödiga förbindelseleder med landsbygden och stadsdelarna, anser jag att ett kommande förslag till lag om allmänna vägar bör taga hänsyn till att en likställighet mellan såväl landsbygd, municipalsamhällen och köpingar som städer bör åstadkommas, då det gäller en så betydelsefull frågas rättvisa lösning, varför jag får på det livligaste understödja de åberopade motionärernas därom framställda yrkande. Detta är dess mer berättigat, då sådan särskiljning i fråga om gatuunderhållet i köpingar och municipalsamhällen redan nu förefinnes och i den Kungl. propositionen föreslogs att bibehållas.

Då emellertid dessa mina synpunkter icke framkomma i de yrkanden, vartill utskottets såväl majoritet som minoritet kommit, har jag nödgats att i en särskild reservation upptaga dessa spörsmål.

Med stöd av vad jag anfört har jag ansett, att utskottet bort hemställa

> att riksdagen med avslag å Kungl. Maj:ts förevarande proposition ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t efter verkställd utredning ville för riksdagen framlägga förslag till ny väglag, byggd på den grundsatsen, att kostnaderna för väghållningsbesväret böra efter lika grunder åläggas samtliga landets skatteskyldiga utan skillnad mellan land och stad.»

3) Herr *Asplund* som anfört:

»På de av utskottet anförda skäl har jag ansett, att Kungl. Maj:ts förslag till ny väglag bort kunna i huvudsakligen oförändrat skick av riksdagen godkännas. Genom vissa under utskottsarbetet provisoriskt antagna ändringsförslag hava även de mest vägande anmärkningarne mot förslaget bortfallit, i främsta rummet de uttalade farhågorna för en dyrbar och byråkratisk organisation. Vissa lättnader dels beträffande vinterväghållet, dels genom borttagande av körlagens solidariska ansvarsskyldighet och av särbidragen m. m. hava även genom ändringsförslagen beretts de väghållningsskyldiga och i första hand fastighetsägarna.

Jag skulle därför gärna hava biträtt ifrågavarande ändringsförslag jämte propositionen i övrigt, om utskottets majoritet velat nöja sig med de stora och påtagliga förmåner i förhållande till nuvarande väglags be-

stämmelser, som därigenom kommit de väghållningsskyldige och i främsta rummet innehavarne av jordbruksfastigheter till del. De nuvarande naturaväghållarna skulle ju icke blott befrias från det alltmera betungande naturaväghållet utan genom distriktens utvidgning att omfatta hela länen, skulle även de nuvarande väghållningsdistrikt, som huvudsakligen omfatta jordbruksbygder och på grund därav, att de sakna större inkomstskatteobjekt, i allmänhet hava en relativt hög vägskatt, få sin stora vägskattebörda till väsentlig del överflyttad på de mera industrialiserade väghållningsdistrikten inom länet med deras större skattekraft. Men oaktat härigenom inkomsttagarne inom sistnämnda slaget distrikt skulle erhålla en betydligt högre vägskatt mot förut, har en tillfällig majoritet inom utskottet velat *med sannolikt 30 à 50 % ytterligare förhöja inkomsttagarnes redan ökade vägskattebörda* genom att yrka på en sådan omläggning av nu gällande bestämmelser om vägfyrktalsberäkningen, att det fyrktal, som hittills åsatts jordbruksfastighet skulle minskas till hälften och fyrktalet för annan fastighet med en tredjedel, varemot fyrktalet för inkomst skulle bliva oförändrat.

Köpingar och municipalsamhällen, vilkas innevånare till övervägande del utgöras av inkomsttagare, skulle således, i stället för att beredas lättnader i väghållningsbördan, i allmänhet få densamma högst betydligt förstorad. En sådan åtgärd skulle i längden bliva mera förlust- än vinstbringande för landsbygden, i det att en hel del av ifrågavarande samhällen förvisso skulle söka sig stadsrättigheter för att undslippa vägskatt, och därigenom skulle samtidigt landsbygden förlora en stor mängd beskattningsföremål även för kommunala ändamål.

Visserligen delar jag utskottets uppfattning, att de nuvarande grunderna för vägbördans fördelning icke äro fullt tillfredsställande, men då genom ett antagande av en ny väglag enligt Kungl. Maj:ts förslag med de ändringar i övrigt, som utskottet tidigare varit inne på, redan så stora fördelar vunnits, i främsta rummet för innehavarne av jordbruksfastigheter, har jag, oaktat jag särskilt såsom representant för Norrland har det allra största intresse av att vägfrågan löses redan vid denna riksdag, med hänsyn till att vägskattefrågan ej med fog kan skiljas från den stora kommunalskattereformen, vid den slutliga voteringen inom utskottet måst ställa mig på deras sida, som röstat för avslag å lagförslaget.

Den tillfälliga utskottsmajoriteten har emellertid *även sökt på städerna avlasta* en betydligt större del av vägskattebördan, än som avsetts i den kungl. propositionen. Genom den höjning av grundbidraget från 30 % till 40 %, som i detta hänseende föreslogs, skulle statsbidraget

hava ökats, om man utgår från 1918 års allmänna väghållningskostnader från enligt Kungl. Maj:ts förslag beräknade 4,708,000 kronor till 6,057,000 kronor. Utgår man från av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppskattade kostnader för ett fullgott underhåll med proportionell fördelning å de olika länen i enlighet med 1918 års kostnader, skulle kostnaderna ökas från 13,464,000 kronor enligt Kungl. Maj:ts förslag till 17,332,000 kronor enligt den tillfälliga utskottsmajoritetens eller med icke mindre än nära 4 miljoner kronor. Det torde därför få anses uteslutet, att detta sistnämnda förslag skall röna någon anslutning alls från dem, som anse sig representera städernas intressen eller överhuvud från sparsamhetens förespråkare inom riksdagen.

Emellertid synes det mig hava varit lämpligt, om en sådan fördelning av statsbidraget kunnat genomföras, som utan att medföra någon väsentlig kostnadsökning utöver Kungl. Maj:ts förslag, kunnat i något högre grad än detta tillgodose kravet på utjämning i vägbördan mellan de olika länen. I detta hänseende synes det mig, att man kunnat undvika att öka statsbidraget för de allra minst betungade länen utöver nu utgående 30 % av underhållskostnaderna för väg, bro och färja, vilken procent med användande av siffrorna för år 1918 skulle ungefär motsvara 24 % i genomsnitt av totala kostnaden för vägunderhållet (med tillägg således av kostnader för vinterväghållning samt förvaltning). Av vägkommissionen har framlagts ett förslag om fyra särskilda bidrag, vart och ett à 20 %, utgående det första på hela kostnaden per vägfyrk och de övriga på överskottet utöver resp. 1, 2 och 3 fjärdedelar av högsta för något län förekommande kostnad per vägfyrk. Detta förslag led emellertid av det felet, att den totala kostnaden för statsbidraget blev högre ju större utjämningen mellan de olika länen blev. Jag har i en mitt yttrande bifogad tabell angivit, dels huru enligt 1918 års kostnader för vägunderhållet och detta års vägfyrktal inom de olika länen statsbidraget skulle utgå i öre per vägfyrk och procentuellt av hela underhållskostnaden, dels därutöver inom de olika länen kvarstående skattetryck i öre per vägfyrk, allt enligt fyra olika alternativ A, B, C och D. Alt. A avser Kungl. Maj:ts förslag, 30 % grundbidrag och 40 % tilläggsbidrag på den del av jämförelsetalet, som för något län överstiger riksmedeltalet. Alternativ B avser herr von Sneiderns m. fl:s reservation, innefattande 40 % grundbidrag och 40 % tilläggsbidrag utöver riksmedeltalet. Alternativ C innefattar en anordning med tre bidrag för åstadkommande av en viss *nedsättning* av statsbidraget i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag för de län, vilkas jämförelsetal ligga *under halva riksmedeltalet*, och en viss förhöjning för de län, som ligga *över hela riksmedeltalet*. Som grundbidrag skulle utgå 20 % av

Statsbidrag till utjämning av väghållningsbördan mellan länen, angivet i öre per vägbilaga B till 1920 års vägsakkunnigas betänkande lämnade uppgifter samt därutöver nödvändig utdebi- och i propositionen bibehållna bestämmelser). De olika kolumnerna gälla följande alternativ:
Kol. 4, 8 och 11, *Alt. A*, Kungl. Maj:ts förslag, 30 % grundbidrag, 40 % tillägg utöver riksmedeltalet.
Kol. 6, 10 och 13, *Alt. C*, 20 % grundbidrag, 20 % första tilläggsbidrag utöver hälften av riksmedeltalet,
Kol. 4, 8 och 11 följas för Stockholms—Kronobergs län } *Alt. D.* Herr Asplunds reservation 30 %
Kol. 6, 10 och 13 följas för Västernorrlands—Norrbottens län }

1	2	3	4	5	6
	1918 inom länen		Statsbidrag utgående		
			per vägfyrk enl. alternativen		
Län	befintligt vägfyrktal	utgående kostnad per vägfyrk	A och D	B	C
	st.	öre	öre	öre	öre
Stockholms	5,858,383	7,56	2,27	3,02	1,51
Örebro	4,072,260	8,23	2,47	3,29	1,65
Södermanlands	2,636 590	11,28	3,38	4,51	2,65
Gävleborgs	3,683,794	12,06	3,62	4,82	2,96
Uppsala	2,056,601	13,00	3,90	5,20	3,34
Kopparbergs	5,160,916	13,16	3,95	5,26	3,40
Göteborgs och Bohuslän	3,573,316	13,21	3,96	5,28	3,42
Värmlands	5,119,454	13,38	4,01	5,35	3,49
Kalmar	2,923,216	13,42	4,03	5,37	3,50
Östergötlands	3,768,477	16,05	4.81	6,42	4,56
Älvsborgs	3,481,608	16,25	4,88	6,50	4,64
Blekinge	1,038,479	16,94	5,08	6,78	4,91
Kronobergs	2,457,759	18,35	5,51	7,34	5,48
Summa vägfyrk *under* riksmedeltalet	**45,830,853**		A	B	C och D
Västernorrlands	4,560,296	18,69	5,62	7,49	5,63
Jönköpings	2,669,206	18,81	5,71	7,59	5,72
Malmöhus	6,830,399	20,48	6,88	8,93	7,06
Västmanlands	2,214,432	20,48	6,88	8,93	7,06
Jämtlands	2,056,110	23,92	9,28	11,67	9,81
Kristianstads	3,554,091	24,53	9,71	12,16	10,30
Hallands	2,115,155	24,82	9,91	12,39	10,53
Skaraborgs	2,697,485	25,95	10,71	13,31	11,44
Västerbottens	2,379,704	26,45	11,06	13,71	11,84
Gottlands	532,322	28,70	12,63	15,50	13,64
Norrbottens	2,678,550	40,93	21,19	25,28	23,42
Summa vägfyrk *över* riksmedeltalet	**32,287,750**				
Totala vägfyrktalet	**78,118,603**	18,65	= Riksmedeltalet		

Kostnaderna för statsbidraget utgöra för de olika alternativen, om man utgår från en total undervinterväghållning och administrationskostnader,

enligt år 1918 (enl. bil. B sakkunniges betänkande) utgående kostnader . . . . . .
» av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen beräknad kostnad för fullgott underhåll . . . . . .

Bilaga till herr Asplunds reservation.

fyrk och i procent av de allmänna vägunderhållskostnaderna för olika län för år 1918 enligt i tabelltering per vägfyrk för täckande av återstående kostnader (vägfyrktalen beräknade efter nu gällande

Kol. 5, 9 och 12, *Alt. B*, herr von Sneiderns m. fl:s reservation, 40 % grundbidrag, 40 % tilläggsbidrag. 40 % andra tilläggsbidrag utöver riksmedeltalet.

grundbidrag, 50 % tilläggsbidrag utöver riksmedeltalet.

7	8	9	10	11	12	13	
å 1918 års utgifter				Kvarstående skattetryck (utdebitering per vägfyrk) enl. alternativen			
i % av *hela* vägunderhållskostnaden							
enl. nuvar. grund f. väg, bro o. färja	enl. alternativen						
proc.	A och D %	B %	C %	A och D öre	B öre	C öre	
24,5	30	40	20	5,29	4,54	6,05	
23,3	30	40	20	5,76	4,94	6,58	
25,7	30	40	23	7,90	6,77	8,63	Halva riksmedeltalet.
20,3	30	40	25	8,44	7,24	9,10	
21,6	30	40	26	9,10	7,80	9,66	
24,0	30	40	26	9,21	7,90	9,75	
26,7	30	40	26	9,25	7,93	9,29	
25,9	30	40	26	9,37	8,03	9,89	
26,8	30	40	26	9,39	8,05	9,92	
26,5	30	40	28	11,24	9,63	11,49	
25,2	30	40	28	11,37	9,75	11,61	
28,4	30	40	29	11,86	10,16	12,03	
28,5	30	40	30	12,84	11,01	12,87	
	A	B	C och D	A	B	C och D	Riksmedeltalet 18,65 öre per fyrk.
21,7	30	40	30	13,07	11,20	13,06	
26,6	30	40	30	13,10	11,20	13,09	
28,3	34	44	34	13,60	11,55	13,42	
24,2	34	44	34	13,60	11,55	13,42	
24,5	39	49	41	14,64	12,25	14,11	
27,3	40	50	42	14,82	12,37	14,23	
28,0	40	50	42	14,91	12.43	14,29	
26,5	41	51	44	15,24	12,64	14,51	
23,8	41	51	45	15,39	12,74	14,61	
22,7	44	54	48	16,07	13,20	15,07	
23,9	52	62	57	19,74	15,65	17,71	
24,0	= statsbidrag år 1918 (för väg, bro och färja) i procent av hela underhållskostnaden						

hållskostnad av uppskattat naturaunderhåll och verkliga kostnader för underhåll av bro eller färja,

Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C	Alternativ D
4,708,000 kronor	6,057,000 kronor	4,615,000 kronor	4,873,000 kronor
13,464,000 kronor	17,322,000 kronor	13,198,000 kronor	13,937,000 kronor

jämförelsetalet, som första tilläggsbidrag ytterligare 20 % av den del av jämförelsetalet, som överstiger halva riksmedeltalet, och som andra tilläggsbidrag 20 % av den del, som eventuellt överskjuter hela riksmedeltalet. Alternativ D innefattar ett vid den slutliga voteringen i utskottet framställt yrkande om 30 % grundbidrag (i likhet med Kungl. Maj:ts proposition) samt 50 % tilläggsbidrag utöver hela riksmedeltalet. Siffrorna för de olika länen återfinnas beträffande de län, vilkas jämförelsetal ligger under riksmedeltalet, d. v. s. Stockholms t. o. m. Kronobergs län i kolumnerna för alternativ A, således kol. 4, 8 och 11, och för de län, vilkas jämförelsetal ligga över riksmedeltalet, d. v. s. Västernorrlands t. o. m. Norrbottens län i kolumnerna för alternativ C, således kol. 6, 10 och 13. Alternativ D ger sålunda samma statsbidrag åt länen under riksmedeltalet som Kungl. Maj:ts förslag, alternativ A, och åt länen med jämförelsetal *över* riksmedeltalet samma statsbidrag som alternativ C. Nu skulle visserligen ett antagande av alternativ C medföra en besparing i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag av ung. 93,000 kronor, beräknat å 1918 års underhållskostnader, eller 266,000 kronor, beräknat å de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angivna kostnaderna för ett fullgott vägunderhåll, medan alternativ C däremot innebär en ökning av resp. kostnadssummor med ung. 165,000 kronor och 473,000 kronor resp. Men då det förra alternativet icke alls kommit under utskottets prövning på grund av uteblivandet av sammanjämkningsförsök, och då detsamma innebär en om ock obetydlig sänkning icke blott av det enligt Kungl. Maj:ts förslag utgående statsbidraget för de län, som ligga under riksmedeltalet, utan även en liten sänkning för några av dessa län under *nu* utgående statsbidrag, och sålunda icke torde kunna räknas såsom något sammanjämkningsförslag, så har jag ansett mig böra som ett sådant föreslå alternativ D, således att grundbidraget skulle kvarstå i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag vid 30 %, men tilläggsbidraget höjas till 50 %, varigenom statsbidraget för de mest betungade länen skulle komma att ligga ungefär mitt emellan de siffror, som framgå ur Kungl. Maj:ts förslag och herr von Sneiderns m. fl:s reservation. Emellertid har jag samtidigt ansett mig böra föreslå, att det för underhåll av ödebygdsvägar avsedda extra tilläggsbidraget, av Kungl. Maj:t föreslaget till 30 %, nedsättes till 20 %, varigenom en viss, ehuru skäligen obetydlig besparing åstadkommes, samtidigt som statsbidraget för den s. k. »sista utgiften» för ifrågavarande län i skälig grad nedsättes.

Ehuru jag på anförda skäl i den slutliga voteringen inom utskottet nödgats ansluta mig till yrkandet om avslag å det förevarande förslaget, har jag dock ansett mig pliktig att till utskottets utlåtande foga

ett tillkännagivande, att enligt min mening utskottet bort föreslå riksdagen att, utan ändring av de i 4 kap. 7 § föreslagna bestämmelserna om vägskattens fördelning å olika beskattningsföremål och utan väsentlig förhöjning av det för vägunderhållet utgående statsbidragets totala belopp, men med en förändring av detsamma för ernående av en något bättre utjämning mellan länen, bifalla Kungl. Maj:ts proposition med de ändringar i övriga punkter av förslaget, som innefattas i de under utskottets behandling av frågan fattade provisoriska ändringsbesluten.

Jag anser sålunda:

1:o) *att* 7 § i 4 kap. av Kungl. Maj:ts förslag bort godkännas i sin oförändrade lydelse;

2:o) *att* 13 § i 4 kap. av Kungl. Maj:ts förslag bort godkännas med följande ändring av punkterna:

'2 b. Överstiger distriktets jämförelsetal medeltalet av jämförelsetalen för alla distrikt i riket, utgår utöver grundbidraget ett tilläggsbidrag med belopp, motsvarande för varje vägfyrk inom distriktet *50* procent av skillnaden mellan distriktets jämförelsetal och nämnda medeltal; samt

3. I fråga om ödebygdsväg utgår särskilt statsbidrag utöver vad ovan angivits med 20 procent av distriktets kostnad under nästföregående år för vägunderhåll och vinterväghållning å sådan väg.'

3:o) *att* i övrigt Kungl. Maj:ts förslag med de ändringar, som innefattas i herr von Sneiderns m. fl:s vid betänkandet fogade reservation, bort godkännas.»

4) av herrar *Borell*, *Hult*, *Frändén*, *J. B. Johansson* och *Brännström*, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Sedan lång tid tillbaka hava såväl genom inom riksdagen väckta motioner som annorledes krav framställts på ändringar av nu gällande väglag i syfte att åstadkomma dels en jämn och rättvis fördelning av vägbördan, vilken nu oskäligt hårt trycker landsbygdens befolkning, särskilt landets jordbrukare, dels ock en förbättrad väghållning. Dessa krav hava i samma mån som samfärdseln å vägarna ökats, i synnerhet till följd av den alltjämt tilltagande automobiltrafiken, vuxit i styrka och befogenhet. De huvudsakligaste anledningarna till den nu rådande ojämnheten i väghållningsbesväret hänföra sig till gällande bestämmelser om vägdelning och uppskattningen av kostnaden för det in natura utförda

vägunderhållet. Då i regel lång tid förflyter mellan vägdelningarna inom ett och samma väghållningsdistrikt, kunna desamma icke tillräckligt smidigt anpassas efter ändrade taxeringsvärden och växlande trafikintensitet. Genom uppskattningarna, som jämväl äga rum med långa mellantider, ernås icke, särskilt vid de hastiga växlingar i arbets- och materialpriser, som under de senare åren ägt rum, tillräcklig överensstämmelse mellan den verkliga och den uppskattade kostnaden, och erfarenheten visar att i synnerhet ifråga om de livligast trafikerade och det största underhållsarbetet krävande vägarna den uppskattade kostnaden, efter vilken statsbidrag numera utgår, i regel väsentligt understiger den verkliga. I sådana fall blir naturaväghållningsskyldigheten för de därtill förpliktade en synnerligen tung börda, som ytterligare skärpes, därest, såsom ej sällan är förhållandet, avståndet mellan väghållarnes hemvist och respektive väglotter är stort. Underhållet å vägar av nu angivna slag kräver ofta så mycket arbete och så stor kostnad, att det för den enskilde väghållaren icke ens är möjligt att på ett tillfredsställande sätt utföra detsamma. Att vid sådant förhållande vägarna i vissa fall icke hållas i det skick, som av en växande trafiks behov påkallas, är helt naturligt. Härtill bidrager ock, att de särskilda väglotterna ofta äro så korta och underhållet alltså uppdelat på så många väghållare, att jämnhet och likformighet däri icke kan ernås, ävensom att en del väghållningsdistrikt äro för små och sakna erforderlig ekonomisk bärkraft. Även mellan de särskilda väghållningsdistrikten råder ojämnhet i fråga om väghållningsbesväret, och må i sist angivna hänseende särskilt framhållas, att den ojämna uppskattningen av kostnaden för naturaväghållet verkar jämväl därhän, att det bidrag, som enligt 60 § i väglagen skall utgå från dem, som icke utgöra vägunderhåll in natura, uttages synnerligen ojämnt inom olika väghållningsdistrikt.

Av vad nu anförts framgår, att en genomgripande revision av väglagstiftningen måste anses vara av synnerligt behov påkallad, särskilt med hänsyn till jordbrukarnas berättigade intresse av en rättvis fördelning av väghållningsbesväret och med hänsyn till kravet på förbättrade vägar.

I fråga om det nu föreliggande förslaget till ny väglag må väl medgivas, att genom detsammas antagande en förbättrad väghållning skulle kunna ernås, under förutsättning att tillräckliga penningmedel kunde därför disponeras, ävensom att förslaget tillgodoser kravet på utjämning av väghållningsbesväret såväl inom ländstingsområdena som mellan desamma. Det måste emellertid anmärkas, att i samband med förslagets framläggande icke förebringats någon som helst utredning angående de kostnader, som ett genomförande av detsamma skulle betinga. Någon

dylik utredning av beskaffenhet att kunna utgöra tillförlitlig grund för bedömande av denna fråga har givetvis icke kunnat av utskottet verkställas och kan ej heller anses åstadkommen genom det från Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av utskottet infordrade yttrandet, för vars avgivande styrelsen haft till sitt förfogande en tid av allenast fem dagar. Mot den framkomna invändningen att en ekonomisk utredning i ärendet näppeligen kan åstadkommas med hänsyn till svårigheten att finna utgångs- och jämförelsepunkter för beräkningarna må i detta sammanhang erinras, att det, även med beaktande av dessa svårigheter, torde ligga inom möjlighetens gräns att åstadkomma en dylik utredning, om ock beräkningarna måste bliva i viss mån approximativa. Utskottet hyser emellertid den uppfattningen, att ett antagande av det föreliggande förslaget skulle komma att medföra en väsentlig förhöjning av den nuvarande kostnaden för vägväsendet och att denna ökade kostnad kan befaras bliva så betydlig, att förslaget redan av sådan anledning och med hänsyn särskilt till den nu rådande ekonomiska situationen icke bör antagas.

Förslaget avser, att de nuvarande väghållningsdistrikten inom varje landstingsområde skola sammanslås till ett enda distrikt omfattande hela nämnda område. Även om man lämnar de sålunda föreslagna väghållningsdistrikten större frihet, än i Kungl. Maj:ts förslag avsetts, att ordna förvaltningen inom distrikten efter föreliggande behov, lärer dock den nya organisationen med nödvändighet påkalla inrättandet av ett betydande antal fasta tjänstebefattningar för vägväsendets skötande och således ett frångående av det nuvarande, huvudsakligen på frivilligheten vilande systemet och införande av ett mera byråkratiskt system, för vars inverkan i fördyrande riktning utskottet, särskilt på grund av de under kristidsåren vunna erfarenheterna uti ifrågavarande hänseende, hyser bestämda farhågor. Den nuvarande organisationen har vunnit hävd för sig, den utgör ett beprövat led i den kommunala självstyrelsen och har den stora förtjänsten, att den arbetar billigt. Genom tillskapandet av de föreslagna större distrikten försvinner den överskådlighet och personalkännedom, som de nuvarande vägstyrelserna äga över väghållningen inom respektive distrikt, faktorer som säkerligen spela en betydande roll ifråga om möjligheten att begränsa och nedbringa kostnaderna för vägväsendet. Borttagandet av naturaväghållningen och vägunderhållets ombesörjande enligt bestämmelserna i förslaget, genom anlitande av entreprenad eller lega eller genom av de särskilda distrikten anställd personal, måste enligt utskottets uppfattning jämväl medföra i hög grad ökade kostnader.

Vid bedömandet av den nu behandlade frågan bör ej heller förbises, att enligt förslaget städerna icke ingå i vägdistrikten, vadan de ökade

kostnaderna för såväl organisationen som väghållningen måste bäras av landsbygden ensam i den mån icke statsbidrag härför utgår och således huvudsakligen även i fortsättningen av de nuvarande väghållningsskyldiga. Vad statsbidraget beträffar, skulle detsamma visserligen enligt förslaget ökas och utgå å den verkliga kostnaden, men till detta statsbidrag får landsbygden även i sin mån bidraga.

Utöver vad ovan anförts kan mot förslaget med fog anmärkas, att allmänhetens omedelbara inflytande på vägfrågorna skulle avkopplas genom de nuvarande vägstämmornas avskaffande. Landstinget sammanträder endast en gång om året, är sammansatt med hänsyn till politiska synpunkter och har andra viktiga uppgifter, som taga dess tid i anspråk. Den enskilde medborgaren mister sitt nuvarande inflytande på vägfrågorna i sin trakt. Landstingets vägstyrelse och dess tjänstemän bliva de bestämmande. Även med bästa vilja torde stora svårigheter uppstå för landstingsdistriktens vägstyrelser att fullt opartiskt behandla länets olika delar. — De i förslaget upptagna vägnämnderna lära icke kunna i vidare mån göra sig gällande, då de ej få beslutanderätt, och svårigheter torde komma att uppstå att till ledamöter i dessa nämnder få de mest dugande och lämpliga personerna i orterna. Den viktiga garanti för sparsamhet, som ligger däri, att de väghållningsskyldige inom ett ej allt för stort område, om vilket de äga noggrann kännedom, få besluta å vägstämma, försvinner.

Även om de nu angivna betänkligheterna skulle kunnat övervinnas, har det dock varit klart för utskottet, att ett antagande av Kungl. Maj:ts förslag, som bland annat skulle medföra att hela väghållningsbesväret av alla däri deltagande skall utgöras medelst kontant vägskatt — till sin storlek väsentligt höjd i följd av det nya systemets fördyrande inverkan — icke är möjligt, utan att samtidigt den hårda belastning, som ifråga om väghållningsbesväret nu påvilar jordbruksfastigheter lättas, så att dessa beskattningsobjekt ej längre komma i en sämre ställning än andra beskattningsföremål. Därjämte måste fordras att högre statsbidrag, än som i den kungl. propositionen föreslagits, beviljas och att dylikt bidrag utgår jämväl för vinterväghållningen. Utan på sådant sätt åstadkommen lättnad i väghållningsbesväret skulle detsamma helt säkert bliva allt för tungt för de skattepliktiga. Ovissheten, huruvida dessa enligt utskottets mening oeftergivliga villkor för det nya förslagets antagande kunna ernås, har ock, i förening med farhågan för och ovissheten om förslagets ekonomiska konsekvenser, verkat därhän, att utskottet icke kunnat biträda detsamma och detta så mycket mindre som det synts utskottet, att ett fullt rättvist och jämlikt samt praktiskt ordnande av väg-

skattefrågan icke kan ernås, med mindre det nuvarande systemet med vägskattens utgående efter vägfyrk avskaffas och vägskatten liksom annan kommunal utskyld utdebiteras efter bevillningskronor. Icke ens den jämkning i grunderna för vägskattens utgående, som av 1920 års vägsakkunniga föreslagits, synes vara tillräcklig för ernående av en fullt rättvis fördelning av väghållningsbesväret. En dylik fullständig omläggning av grunderna för vägskattebesväret torde emellertid icke kunna genomföras annat än i samband med det definitiva ordnandet av hela det kommunala skatteväsendet, och en i samband härmed företagen utredning härom synes därför böra verkställas.

I detta sammanhang må erinras, att den ändring av 12 § i väglagen, som genomförts i syfte att möjliggöra för vägdistrikt att genom vägstyrelsen ombesörja underhållet helt eller delvis av distriktets vägar, ännu icke hunnit i nämnvärd mån visa sina verkningar.

Den omständigheten att köpingar och municipalsamhällen ingå i vägdistrikten, men däremot icke städerna, har gjorts till föremål för olika yrkanden såväl i väckta motioner som inom utskottet. Då denna fråga medför betydande konsekvenser i olika avseenden, som utskottet i saknad av tillräcklig utredning icke kunnat överblicka, vill utskottet häruti innan icke intaga någon bestämd ståndpunkt, men synes det utskottet tänkbart att vissa med avseende å sin storlek med köpingar och municipalsamhällen jämförliga städer skulle kunna ingå i vägdistrikten.

Vid den preliminära behandlingen inom utskottet av det föreliggande förslaget har utskottet ansett att under alla förhållanden lagens ikraftträdande borde framflyttas ett år utöver vad i den kungl. propositionen föreslagits. Därest ny utredning företages och denna skyndsamt bedrives, borde frågans slutliga lösning ej behöva nämnvärt fördröjas utöver nämnda tid.

Med hänsyn till vad utskottet anfört anser sig utskottet alltså icke kunna tillstyrka bifall till den kungl. propositionen, men då emellertid ett rent avslag skulle kunna medföra frågans undanskjutande till en oviss framtid, anser utskottet, att riksdagen bör i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att vägfrågan i hela dess vidd företages till ny omprövning samt att därvid i anslutning till vad förut anförts särskilt måtte beaktas frågorna om vägskattebesvärets lösande i samband med det definitiva ordnandet av kommunalskatteväsendet, om utjämning av vägskattebördan dels inom landstingsområdena genom särskild landstingsskatt och dels landstingen emellan genom statsbidrag, om väghållningsbesvärets däri inbegripet jämväl vinterväghållningens underlättande genom lämpligt avpassade statsbidrag ävensom frågorna, huruvida natura-

väghållet bör helt avskaffas eller möjlighet kvarstå för vägdistrikten att bibehålla detsamma å orter, där sådant anses lämpligt, huruvida de nuvarande vägdistrikten med deras organisation må kunna bibehållas med de omregleringar, som må anses påkallade av hänsyn till nödvändigheten att åstadkomma ett förbättrat vägunderhåll samt huruvida bättre likställighet ifråga om väghållningsbesväret må kunna vinnas, därest vissa städer, som deltaga i landsting, i likhet med köpingar och municipalsamhällen intagas i vägdistrikten.

På grund av vad sålunda anförts hemställer utskottet:

1) *att* riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 100 samt i anledning av samma proposition och motionerna nr 123 inom första kammaren och nr 239 inom andra kammaren i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om förnyad skyndsam utredning av vägfrågan, med beaktande av ovan angivna synpunkter, samt för riksdagen framlägga det förslag, som av samma utredning kan föranledas;

2) *att* riksdagen måtte avslå samtliga yrkanden om ändring i Kungl. Maj:ts proposition nr 100;

3) *att* riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 122;

4) *att* riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 128;

5) *att* riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 215;

6) *att* riksdagen måtte avslå motionen nr 241 inom andra kammaren, i vad den innefattar yrkande om ändring i nu gällande väglag och begäran om skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om förslag till ny väglagstiftning;

7) *att* riksdagen måtte avslå motionen inom andra kammaren nr 242, i vad den innefattar yrkande om ändring av gällande väglag; samt

8) *att* riksdagen måtte finna motionerna inom andra kammaren nr 240, 241, 242, 247 och 254, i vad de innefatta yrkande om avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 100, besvarade genom utskottets hemställan under 1).»

Stockholm 1922. Kungl. Boktryckeriet. P. A. Norstedt & Söner.

221479