Nr 21.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om allmänna vägar m. m.; given Stockholms slott den 3 januari 1934.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

1) lag om allmänna vägar;
2) lag om vägdistrikt; samt
3) lag angående ändring i vissa delar av lagen den 13 juni 1919 (nr 287) om ödebygdsvägar.

GUSTAF.

Henning Leo.

Förslag
till
Lag
om allmänna vägar.

Härigenom förordnas som följer:

Allmänna bestämmelser.

1 §.

Allmän 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 s' 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 vägbana och de områden därinvid, som stadigvarande tarvas för vägbanans bestånd och underhåll, såsom slänt, bankett, dike och upplagsplats, ävensom trumma, skyddsvärn, vägmärke och annan för vägens bestånd eller brukande utförd anordning.

Såsom väg anses bro och färja med färjläge ävensom för den allmänna samfärdseln allenast vintertiden avsedd körled, som prövas nödig (särskild vinterväg).

3 §.

Väg skall läggas där den tarvas och utan oskälig kostnad bäst kan göras. Den skall med avseende å fasthet, bredd, lutningsförhållanden och beskaffenhet i övrigt vara lämpad efter samfärdselns behov.

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, vidtagas annan lämplig anordning.

5 §.

Väg skall städse hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. Intill dess annat varder i vederbörlig ordning medgivet, skall väg vidmakthål-

las till bredd och beskaffenhet i övrigt, som genom författning eller särskilt meddelad föreskrift stadgats.

6 §.

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

Upptages, med anledning av snöfall eller av annan giltig 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 finnes nödigt.

I fråga om väg, varå automobiltrafik är tillåten, ankommer det på länsstyrelsen att bestämma, huruvida vägen skall hållas fri från hinder av snö och is i den omfattning, som kräves för sådan trafik, eller allenast i den utsträckning, som erfordras för samfärdsel med åkdon framfört av dragare.

7 §.

Väghållning omfattar:
byggande av väg (8 §),
vägunderhåll (9 §),
vinterväghållning (10 §).

8 §.

Till byggande av väg räknas förutom anläggning av ny väg även omläggning och förbättring av väg.

9 §.

Till vägunderhåll räknas:

1) åtgärd för vägs vidmakthållande i ett för samfärdseln tillfredsställande skick såsom påförande av väghållningsämnen, vägbanans jämnande, dikesrensning, underhåll och iståndsättande av bro eller färja samt ombyggnad av trumma;

2) uppsättande av skyddsvärn, vägmärke eller annan dylik anordning, såvida åtgärden ej företages i samband med vägens byggande; samt

3) öppnande och stängande av rörlig bro samt drift av färja.

10 §.

Vinterväghållning omfattar arbete för att hålla vägbana till erforderlig bredd fri från hinder av snö och is ävensom för dess utmärkande, där så tarvas, så ock åtgärd för vägbanas bättrande genom påskottning av snö, där å kortare sträckor till följd av ojämn snösamling uppstått menföre, som med hänsyn till samfärdselns art och omfattning är till avsevärd olägenhet.

11 §.

Väghållare är på landet vederbörande vägdistrikt och inom stads område staden.

Åligger någon på grund av särskilt åtagande att svara för väghållning,

förbliver därvid intill dess, i den ordning 23 § stadgar, väghållningen övertages av vägdistriktet eller staden.

Angående vägdistrikt stadgas i lagen om vägdistrikt.

12 §.

Vad i 11 § sägs innefattar ej hinder för kommun eller landsting att lämna bidrag till byggande av väg.

13 §.

Väghållning, som åligger vägdistrikt, besörjes av en för ändamålet utsedd vägstyrelse.

Stad åliggande väghållning verkställes av den kommunala nämnd eller styrelse, som därtill utsetts.

14 §.

Inom köping eller annat samhälle på landet, för vilket stadsplanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning, är samhället berättigat och, om vägdistriktet därom framställer begäran, skyldigt att vara väghållare i fråga om vägsträcka, som på grund av nämnda lag skall vara upplåten för allmänt begagnande såsom gata. För denna väghållning skall samhället njuta ersättning av distriktet, dock ej med högre belopp än det vartill kostnaden för väghållningens utförande efter samfärdselns behov skäligen kan skattas. Samhället är ock berättigat att för distriktets räkning, mot enahanda ersättning, i vidare mån än nyss sagts ombesörja väghållningen inom samhället.

15 §.

Ersättning jämlikt 14 § för byggande av väg skall till beloppet bestämmas av länsstyrelsen efter parternas hörande, och ankommer det tillika på länsstyrelsen att föreskriva tid för ersättningens utbetalande.

Ersättning jämlikt 14 § för vägunderhåll och vinterväghållning skall årligen erläggas med belopp, som fastställes i den ordning nyss sagts. Sådan fastställelse skall gälla för en tid av tio år. Övertages under löpande tioårsperiod enskild trafikled inom samhället till allmänt underhåll eller bygges ny allmän väg eller övertager samhället till underhåll väg, som förut underhållits av vägdistriktet, skall den ersättning för ökning i vägunderhåll och vinterväghållning, som må tillkomma samhället, i enahanda ordning särskilt fastställas för återstående delen av tioårsperioden. Indrages under nämnda tid allmän 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 ny fastställelse av ersättningen äga rum.

16 §.

I fall, som i 15 § avses, äger länsstyrelsen utse två gode män att efter syn å marken avgiva yttrande med förslag till ersättning.

Hava parterna i fråga om ersättningen träffat överenskommelse, må länsstyrelsen icke meddela från överenskommelsen avvikande beslut, med mindre yttrande avgivits av gode män.

För sitt arbete och därmed förbundna kostnader äga gode männen bekomma gottgörelse av vägdistriktet med belopp, som bestämmes av länsstyrelsen.

17 §.

Skall i samhälle, som i 14 § avses, väg byggas inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd, åligger det samhället att utan kostnad för vägdistriktet tillhandahålla mark, som erfordras för vägens byggande. Den inskränkning i tomtägares skyldighet att ersätta gatumark, som enligt 45 och 46 §§ stadsplanelagen eller motsvarande äldre bestämmelser äger rum, därest i gatumarken ingår allmän väg, skall ej inträda i det fall, att vägen efter den 1 januari 1928 byggts inom område, som ingår i stadsplanen.

18 §.

Vid väghållning skall iakttagas vad om fasta fornlämningar, naturminnesmärken och nationalparker är särskilt stadgat.

19 §.

Närmare bestämmelser angående tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen.

Om behandling av frågor angående byggande av väg m. m.

20 §.

Fråga om byggande av väg ankommer på länsstyrelsens prövning; dock må i stad väg, som enligt fastställd stadsplan, stomplan eller avstyckningsplan skall ingå i gata eller annan allmän plats, omläggas eller förbättras utan sådan prövning.

21 §.

Göres hos länsstyrelsen ansökning om anläggning av ny väg på landet, skall länsstyrelsen, där ansökningen gjorts av annan än vägstyrelsen, inhämta dennas yttrande i ärendet. Länsstyrelsen äger jämväl, därest med hänsyn till frågans omfattning och betydelse eller eljest så finnes lämpligt, kalla trafikanter samt övriga, vilka saken kan angå, att vid sammanträde inför länsstyrelsen eller den länsstyrelsen förordnar yttra sig rörande ansökningen.

Föranleder icke den verkställda utredningen avslag å ansökningen, skall länsstyrelsen låta på vägdistriktets bekostnad upprätta plan och kostnadsförslag rörande företaget. Berörda plan och förslag skola under viss kort tid och i den ordning länsstyrelsen bestämmer hållas tillgängliga för allmänheten. Berör företaget område, för vilket stadsplan, stomplan, byggnadsplan eller avstyckningsplan fastställts, skall från byggnadsnämnd, där sådan finnes, in-

hämtas yttrande, huruvida ur plansynpunkt något är att erinra mot företaget. Efter det vägstyrelsen ånyo och jämväl vägstämman lämnats tillfälle att yttra sig samt länsstyrelsen föranstaltat om den utredning i övrigt, som kan anses erforderlig, meddelar länsstyrelsen beslut i ärendet.

Vad ovan stadgats skall äga motsvarande tillämpning i det fall, att länsstyrelsen själv eller därtill av Konungen anbefalld upptager fråga om anläggning av ny väg.

22 §.

Uppstår fråga om anläggning av ny väg i stad, skola bestämmelserna i 21 § äga motsvarande tillämpning. Plan och kostnadsförslag skola dock, där länsstyrelsen ej annorlunda beslutar, upprättas genom stadens försorg.

23 §.

I enahanda ordning, som i 21 och 22 §§ stadgas, behandlas jämväl fråga angående omläggning eller förbättring av väg, som icke enligt fastställd stadsplan, stomplan eller avstyckningsplan för stad skall ingå i gata eller annan allmän plats; dock ankommer det på länsstyrelsens prövning, huruvida annan av de i nämnda lagrum omförmälda åtgärderna än hörande av vägstyrelsen eller däremot svarande styrelse eller nämnd i stad bör vidtagas.

Vad nu är sagt skall i tillämpliga delar gälla angående fråga om inrättande av särskild vinterväg, om sådan ändring av vägs bredd och beskaffenhet i övrigt, som avses i 5 §, även om ändringen ej är att hänföra till byggande av väg, om förändring av ödebygdsväg eller enskild väg till landsväg, om indragning av väg ävensom angående vägdistrikts eller stads övertagande av väghållning, som ålegat någon på grund av särskilt åtagande.

Om snöploglag.

24 §.

För ordnande av vinterväghållningen å landet skola, om vägstyrelsen så finner erforderligt, till snöploglag indelas lämpligt belägna och i övrigt tjänliga jordbruksfastigheter. Varje snöploglag skall därvid tilldelas viss vägsträcka med skyldighet för ploglaget att, i den mån vägstyrelsen så fordrar, därå fullgöra vinterväghållningen mot ersättning enligt vad nedan sägs.

Indelning till snöploglag skall ske så, att de fastigheter, som för ändamålet 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 indelning av snöploglag uppgöres av vägstyrelsen. Sedan ägare och brukare av jordbruksfastigheter blivit å kommunalstämma hörda över förslaget, verkställer länsstyrelsen indelningen. Sådan indelning skall gälla tills vidare.

25 §.

De till samma snöploglag indelade fastigheterna skola, där ej annorlunda överenskommits, taga del i ploglagets arbete i förhållande till fastigheternas taxeringsvärden.

26 §.

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 länsstyrelsen.

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

Snöplogfogden är pliktig att övervaka, att ploglaget åliggande vinterväghållning behörigen fullgöres, samt att för sådant ändamål vid inträffande behov utfärda uppbåd till ploglaget att verkställa erforderligt arbete, vilket uppbåd medlemmarna äro skyldiga att sig emellan fortskaffa.

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

27 §.

Ersättning till snöploglag skall utgå i mån av utfört arbete. Kan överenskommelse ej träffas angående ersättningens belopp, skall detta bestämmas av länsstyrelsen.

28 §.

Eftersättes snöploglags vinterväghållning, äger vägstyrelsen låta på lämpligt sätt avhjälpa bristerna. Kostnaden härför skall av den försumlige gäldas i den mån kostnaden överskjuter den ersättning, som skolat tillkomma honom för arbetets utförande

Ordnings- och säkerhetsföreskrifter.

29 §.

Å väg må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma upplag, grind eller annan anordning, som bereder olägenhet för samfärdseln eller väghållningen.

Utan hinder av vad nu sagts må ämnen, som erfordras för underhåll av väg, därå uppläggas. Å vägbana må dock sådant upplag förekomma allenast under pågående arbete med vägens underhåll. Upplag skall så anordnas, att därigenom, såvitt möjligt, varken samfärdseln beredes olägenhet eller vägens avvattning försvåras.

Tillstånd till grinds bibehållande eller uppsättande må meddelas allenast beträffande väg med ringa samfärdsel och när synnerliga skäl därtill äro. Länsstyrelsen äger när som helst återkalla tillståndet så ock meddela föreskrifter, ägnade att minska olägenheten av grinden.

Vad i denna paragraf är föreskrivet skall icke äga tillämpning beträffande

grind eller bom, där väg korsas av järnväg, spårväg eller vattenväg, ej heller i fråga om dylik anordning, som erfordras för gränsbevakningens behov.

30 §.

Utmed väg må ej på mindre avstånd än tolv meter eller, vad angår ödebygdsväg, nio meter från vägbanans mitt utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnad eller förekomma upplag, stängsel eller dylik anordning, som hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten. Föreligga särskilda skäl att för tillgodoseende av trafiksäkerheten öka de i första punkten angivna minsta avstånden, äger länsstyrelsen föreskriva sådan ökning, dock högst till tjugu meter. Vid uppförande av byggnad å mark i annat höjdläge än vägbanans skall iakttagas, att till det eljest tillåtna minsta avståndet lägges så mycket, som motsvarar höjdskillnaden en och en halv gång räknad. Vid korsning i samma plan mellan allmänna vägar, mellan allmän väg och enskild, allmänneligen befaren väg eller mellan allmän väg och järnväg eller spårväg må icke utan länsstyrelsens tillstånd byggnad uppföras eller i denna paragraf avsedd, för trafiksäkerheten vådlig anordning förekomma inom ett område, som begränsas av räta linjer mellan punkter, belägna i vägarnas mittlinjer femtio meter från korsningen.

I närheten av väg må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma stängsel, som förorsakar snösamling på vägen.

Upplag eller annan anordning, som allenast på grund av vägs omläggning eller annan därmed jämförlig omständighet skulle komma att falla under förbud enligt denna paragraf, må förbliva orubbad, där ej den i 46 § omförmälda vägnämnden föreskriver skyldighet för jordägaren att borttaga eller ändra anordningen eller utbyta den mot anordning, vilken icke medför fara eller olägenhet, som ovan sägs. För skada, som uppkommer i anledning av sådant föreläggande, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägnämnden.

31 §.

Är fråga väckt om anläggning eller omläggning av väg, äger länsstyrelsen meddela förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad inom visst område, som kan beräknas bliva taget i anspråk för vägen eller komma att ligga i omedelbar närhet av densamma. Sådant förbud må ej meddelas för längre tid än tre år. Vid behov äger länsstyrelsen föreskriva förlängning av tiden; dock skall beslutet härom underställas Konungens prövning. Då vägens sträckning blivit slutgiltigt bestämd, upphör förbudet att gälla och träda i stället bestämmelserna i 30 § i tillämpning.

32 §.

Vad i 30 och 31 §§ är stadgat äger icke tillämpning i fråga om bebyggande av område, för vilket stadsplan, stomplan, byggnadsplan eller avstyckningsplan fastställts.

33 §.

Är för vinnande av fri sikt, för vägs upptorkande eller för hindrande av snösamling å väg erforderligt, att träd eller buske borthugges eller att träd kvistas, eller påkallas eljest i trafiksäkerhetens intresse sådan åtgärd, må, därest överenskommelse med jordägaren icke kan träffas, vägnämnden föreskriva skyldighet för jordägaren att inom viss tid ombesörja den erforderliga röjningen. Nämnden äger tillika föreskriva, att det område, föreläggandet avser, skall, intill dess annorlunda bestämmes, genom jordägarens försorg hållas fritt från skymmande träd och buskar på sätt i beslutet närmare angives.

Uppkommer i anledning av föreläggande, varom nu är sagt, avsevärd skada, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägnämnden.

34 §.

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 finnas anbragt nödigt skyddsvärn.

Vid väg skola, till upplysning för de vägfarande, finnas uppsatta erforderliga vägmärken.

35 §.

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

36 §.

Annonstavla, reklamskylt eller dylikt må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma utmed väg på mindre avstånd än tjugufem meter från vägbanans mitt. Vad nu är sagt avser dock icke å byggnad inom tättbebyggt område uppsatt tavla, skylt eller dylikt samt ej heller sådan anordning, som uppsatts å annorstädes belägen byggnad till upplysning om på stället bedriven affärsrörelse eller annan verksamhet.

Ej må i något fall inom synhåll från väg förekomma i första stycket avsedd anordning, som till form, färg eller eljest är av beskaffenhet att av vägfarande kunna förväxlas med vägmärke eller säkerhetsanordning av fastställd typ.

Anordning, som allenast på grund av vägs omläggning eller annan därmed jämförlig omständighet skulle komma att falla under förbud enligt första stycket, må förbliva orubbad, där ej vägnämnden föreskriver skyldighet för jordägaren att borttaga anordningen. För skada, som uppkommer i anledning av sådant föreläggande, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägnämnden.

37 §.

Om framdragande av elektriska ledningar å eller utmed väg är särskilt stadgat.

Om visst upplåtande av mark och om rätt att taga väghållningsämnen.

38 §.

Är fråga väckt om anläggning eller omläggning av väg och skall i anledning härav på offentlig myndighets föranstaltande verkställas stakning eller mätning å marken, undersökning av grund eller annan dylik förberedande åtgärd, må därför erforderligt tillträde till fastighet icke vägras.

Vid förrättningen skall tillses, att skada å växande gröda såvitt möjligt undvikes samt att skog icke onödigt nedhugges. Ej må i trädgård, annan därmed jämförlig plantering eller park utan ägarens medgivande träd skadas eller fällas.

Underrättelse om förrättningens påbörjande skall av den, som har att företaga densamma, senast en vecka förut med posten översändas till fastighetens ägare samt, där fastigheten är utarrenderad, även till arrendatorn eller ock införas i en eller flera ortstidningar.

39 §.

Kan på grund av arbete med vägs omläggning eller förbättring eller på grund av naturhändelse såsom jordras eller översvämning eller av annan orsak samfärdseln icke utan våda framgå å väg, äger länsstyrelsen på ansökning föreskriva, att nyttjanderätt till mark för tillfällig väg skall upplåtas för så lång tid, sådan väg till följd av det inträffade hindret är nödig.

40 §.

Vill väghållare, till förekommande av snösamling å väg, uppsätta snöskärm, och kan överenskommelse med jordägaren icke träffas, äger vägnämnden meddela väghållaren tillstånd därtill.

41 §.

Har genom åtgärd, som i 38 § avses, eller till följd av tillfällig vägs anordnande eller begagnande eller snöskärms uppsättande skada uppkommit, skall väghållaren härför gälda ersättning med belopp, som i brist på överenskommelse bestämmes av vägnämnden.

42 §.

Vill väghållare å annan än kronan tillhörig mark taga sand, grus, jord eller sten till vägs underhåll, och kan överenskommelse med jordägaren icke träffas, må frågan hänskjutas till vägnämnden, som, där ej upplåtelse av rätt i nämnda avseende kan anses lända jordägaren till märkligt men, äger bestämma, att sådan upplåtelse skall ske. I ty fall ankommer tillika å nämnden att föreskriva, i vilken omfattning och huruledes rätt, som nu sagts, må utövas samt till vilket belopp eller efter vilka grunder ersättning skall gäldas.

Vad sålunda stadgats utgör icke hinder för väghållare att i den ordning, som angives i lagen om expropriation, förvärva rätt till sand-, grus-, jord- eller stentäkt.

Om tillsyn å väghållningen.

43 §.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillkommer, enligt vad därom är stadgat, att utöva den centrala tekniska och ekonomiska uppsikten över vägväsendet.

44 §.

Den närmaste uppsikten över vägväsendet utövas av länsstyrelsen, och åligger det förty länsstyrelsen att övervaka väghållningens behöriga fullgörande samt att vidtaga därför nödiga åtgärder, allt i enlighet med vad i denna lag eller särskilda författningar närmare stadgas.

45 §.

Underlåter väghållare att verkställa beslut om byggande av väg eller yppas brist i vägunderhåll eller vinterväghållning och sker ej rättelse efter tillsägelse av den myndighet eller tjänsteman i orten, som har att biträda länsstyrelsen vid tillsyn å väghållningen, skall förhållandet genast anmälas till länsstyrelsen, som förelägger väghållaren viss tid, inom vilken erforderliga åtgärder skola hava företagits vid äventyr, om den tid försittes, att åtgärderna varda genom länsstyrelsens försorg på väghållarens bekostnad vidtagna. Föreläggande må av länsstyrelsen meddelas jämväl utan särskild anmälan.

Innan föreläggande meddelas, äger länsstyrelsen, om så finnes lämpligt, inhämta vägnämndens yttrande i ärendet.

Om vägnämnd.

46 §.

För varje vägdistrikt och för varje stad, där allmän väg finnes, skall utses en vägnämnd för fullgörande av de uppgifter, som jämlikt denna lag tillhöra sådan nämnd. Vägnämnd skall bestå av ordförande och två ledamöter.

Vid tillsättande av vägnämnd iakttages, att kunskap och erfarenhet beträffande såväl väghållning som jordbruk och skogsskötsel skola finnas företrädda inom nämnden.

47 §.

Ordförande och ledamöter i vägnämnden jämte tre suppleanter, av vilka en skall vara suppleant för ordföranden, förordnas av länsstyrelsen för fyra år, räknade från och med den 1 januari året näst efter det, då förordnandet skedde.

Avgår ordförande, ledamot eller suppleant före den bestämda tjänstgöringstidens utgång, skall länsstyrelsen förordna ersättare för den tid, som för den avgångne återstått.

48 §.

Den, som vill påkalla vägnämndens prövning av något ärende, skall göra framställning därom hos länsstyrelsen, som beslutar om ärendets hänskjutande till nämnden.

49 §.

Mot ordförande eller ledamot i vägnämnd gälla samma jäv, som i lag stadgas i fråga om domare.

Kan till följd av jäv nämnden icke bliva fulltalig, skall länsstyrelsen förordna ersättare för behandling av det ärende, i fråga om vilket jäv föreligger.

50 §.

För besluts fattande inom vägnämnden fordras, att nämnden är fulltalig. Äro vid omröstning inom nämnden meningarna delade, gäller vad de flesta säga. Har en var sin särskilda mening, gäller ordförandens.

51 §.

Ordförande och ledamot i vägnämnd skola för sitt arbete och därmed förbundna kostnader njuta ersättning enligt bestämmelser, som meddelas av Konungen. Ersättningen skall gäldas av väghållaren, men äger nämnden, om så av särskild anlednig prövas skäligt, ålägga väghållarens motpart att helt eller delvis återgälda väghållaren vad denne fått utgiva.

Väghållare eller annan sakägare äger ej rätt till ersättning för sin talans bevakande inför nämnden.

Om ansvar, handräckning och fullföljd av talan.

52 §.

Eftersätter snöplogfogde vad honom enligt 26 § tredje stycket åligger eller underlåter medlem av snöploglag att fortskaffa snöplogsfogdes uppbåd eller att sådant uppbåd hörsamma, böte från och med tio till och med etthundra kronor.

Bryter någon mot förbud, som meddelats i denna lag eller på grund av föreskrift däri, eller underlåter jordägare att ställa sig till efterrättelse föreläggande, som med stöd av 30 § tredje stycket, 33 § första stycket, 36 § tredje stycket eller 71 § meddelats, böte från och med tio till och med trehundra kronor, där ej å förseelsen följer straff enligt allmän lag.

Förseelse åtalas av allmän åklagare.

53 §.

Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan.

Saknas tillgång till böternas gäldande, skola de förvandlas efter allmän strafflag.

54 §.

Uppföres byggnad i strid mot förbud, som meddelats i eller med stöd av 30 eller 31 §, äger överexekutor meddela handräckning till rättelse i vad sålunda olagligen skett.

Varder förbud, som meddelats i eller med stöd av 29, 30, 35 eller 36 § och ej avser byggnads uppförande, icke iakttaget och sker ej rättelse genast efter tillsägelse av väghållaren eller utmätningsmannen i orten, eller efterkommes ej föreläggande, som med stöd av 30 § tredje stycket, 33 § första stycket, 36 § tredje stycket eller 71 § meddelats, äger utmätningsmannen föranstalta om rättelse.

55 §.

Ansökan om handräckning enligt 54 § må göras av allmän åklagare eller väghållare. Kostnaden för förrättningen skall av väghållaren förskjutas men omedelbart efter förrättningens slutförande av utmätningsmannen uttagas av den försumlige.

56 §.

Den, som ej åtnöjes med vägnämndens beslut i fråga, som omförmäles i denna lag, äger att över beslutet anföra besvär hos länsstyrelsen senast å femtonde dagen från det han erhöll del av beslutet.

57 §.

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

58 §.

Besvär över beslut jämlikt 39 § om upplåtelse av nyttjanderätt till mark för tillfällig väg eller jämlikt 40 § om uppsättande av snöskärm eller över föreläggande jämlikt 45 § må ej verka uppehåll med beslutets eller föreläglandets verkställande eller hindra uttagande av kostnad därför med mindre den myndighet, som har att pröva besvären, annorlunda förordnar.

Övergångsbestämmelser.

59 §.

Denna lag skall träda i kraft den 1 januari 1937.

Vad i 30—32 samt 52—55 §§ är stadgat om förbud i vissa fall mot byggnads uppförande samt om ansvar och handräckning i anledning av överträdelse av nämnda förbud skall lända till efterrättelse från och med den 1 januari 1935, då bestämmelsen i 25 § första stycket lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet skall upphöra att gälla. Förstnämnda stadganden skola dock icke äga tillämpning med avseende å byggnad, som vid 1934 års utgång redan påbörjats och mot vars uppförande hinder icke förelåg enligt då gällande bestämmelser.

60 §.

Med avseende å ödebygdsväg, som vid denna lags ikraftträdande är under byggande genom statens försorg, skall äldre lag fortfarande äga tillämpning, intill dess vägen blivit färdigställd och till allmänt underhåll övertagen.

61 §.

De distrikt, i vilka rikets landsbygd jämlikt lagen om vägdistrikt indelas, ävensom rikets städer skola, varje distrikt och stad inom sitt område, vid 1937 års ingång övertaga samtliga vägar, som då äro föremål för allmänt underhåll, och skola dessa därvid vara försatta i laggillt skick. Finnes brist, vars bättrande i vederbörlig ordning påkallats, icke vara avhjälpt vid vägens övertagande, äger distriktets vägstyrelse eller stadens däremot svarande styrelse eller nämnd avhjälpa bristen på den försumliges bekostnad.

62 §.

Är enligt vad om väghållningsbesvärets fullgörande gäller medlem av stadskommun skyldig att utföra väghållning eller att i stället härför erlägga särskild avgift till staden, skall skyldigheten upphöra från och med dagen för denna lags ikraftträdande, såvida icke Konungen, på framställning av staden, förordnar om skyldighetens avskrivning under en tid av tio år, räknade från nämnda dag. Sådant förordnande må icke meddelas, om skyldigheten är av ringa ekonomisk betydelse för staden.

Vad i denna paragraf stadgats skall icke äga tillämpning beträffande skyldighet, som vid denna lags ikraftträdande är föremål för avskrivning.

63 §.

Skall jämlikt 62 § första stycket successiv avskrivning av skyldighet att utföra väghållning äga rum, ersättes denna skyldighet av förpliktelse att utgiva en årlig avgift till staden. För avskrivningsperiodens första år skall avgiften utgå med belopp, svarande mot den normala årskostnaden för väghållningens utförande. Beloppet fastställes av länsstyrelsen, och skall därvid hänsyn tagas jämväl till de bidrag av automobilskattemedel och andra statsmedel, som staden åtnjuter eller kan väntas komma att åtnjuta. För avskrivningsperiodens återstående tid nedsättes avgiften årligen med en tiondel av det ursprungliga beloppet.

64 §.

Skall jämlikt 62 § första stycket avgiftsskyldighet successivt avskrivas, utgår avgiften för avskrivningsperiodens första år med det belopp, vartill avgiften under åren 1934—1936 årligen i medeltal uppgått. Har vid avgiftens bestämmande hänsyn icke tagits till bidrag, varom förmäles i 63 §, äger länsstyrelsen föreskriva skälig jämkning av beloppet. För avskrivningsperiodens återstående tid nedsättes avgiften årligen med en tiondel av det för periodens första år bestämda beloppet.

Innefattar avgift vederlag jämväl för annat än väghållning, ankommer på Konungen att efter stadens och de avgiftsskyldigas hörande förordna, huru stor del av avgiften skall anses motsvara väghållningsskyldigheten.

65 §.

Innan länsstyrelsen jämlikt 63 § fastställer avgift eller jämlikt 64 § föreskriver jämkning av avgift, skall särskild utredning förebringas angående den normala årskostnaden för fullgörande av den väghållningsskyldighet, för vilken vederlag skall utgå, samt angående övriga omständigheter av betydelse för ärendets avgörande.

Utredningen skall verkställas av en särskild nämnd, bestående av ordförande och två ledamöter. Ordföranden förordnas av länsstyrelsen, en ledamot utses av staden och en av de väghållningsskyldiga eller, där fråga är om jämkning av avgift, de avgiftsskyldiga. Sistnämnde ledamot utses å sammanträde inför magistrat eller stadsstyrelse eller, där sådan myndighet icke finnes, kommunalborgmästare.

Sedan nämnden slutfört sin utredning, skall nämndens protokoll jämte övriga till ärendet hörande handlingar insändas till länsstyrelsen.

Nämndens ordförande åtnjuter enligt länsstyrelsens beprövande ersättning av allmänna medel.

66 §.

Ersättning, som jämlikt 14 § tillkommer samhälle för byggande av väg, skall, där beslut om byggandet meddelats före den 1 januari 1937, bestämmas och utbetalas i den ordning, som för dylikt fall föreskrives i 9 § lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Överenskommelse om ersättning till samhälle för vägunderhåll eller vinterväghållning eller i brist på överenskommelse meddelad fastställelse av sådan ersättning rubbas icke genom denna lags ikraftträdande.

67 §.

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

68 §.

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

69 §.

Snöploglag, som vid denna lags ikraftträdande äro inrättade enligt bestämmelser i äldre lag, skola bibehållas till dess ny ploglagsindelning verkställts eller ploglag förklaras icke vidare vara erforderliga.

70 §.

Jämlikt äldre lag av länsstyrelse meddelat tillstånd till uppsättande eller bibehållande av grind å väg eller annat dylikt särskilt tillstånd skall icke till följd av denna lags ikraftträdande upphöra att gälla.

71 §.

Upplag eller annan anordning, som skulle komma att falla under förbud enligt 30 § eller 36 § första stycket, må, om anordningen lagligen tillkommit före 1934 års utgång, förbliva orubbad, där ej vägnämnden föreskriver skyldighet för jordägaren att borttaga, ändra eller utbyta anordningen. För skada, som uppkommer i anledning av sådant föreläggande, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägnämnden.

72 §.

Vägnämnd skall utses i god tid före denna lags ikraftträdande.

73 §.

Såvitt icke här ovan eller i övergångsbestämmelserna till lagen om vägdistrikt annorlunda stadgas, skola dels 25 kapitlet byggningabalken, i vad samma kapitel ännu gäller, dels lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, dels lagen den 13 juni 1919 om ödebygdsvägar, dels ock alla övriga stadganden, som strida mot denna lag, upphöra att gälla från och med den 1 januari 1937.

74 §.

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

Förslag
till
Lag
om vägdistrikt.

Härigenom förordnas som följer:

Allmänna bestämmelser.

1 §.

Rikets landsbygd skall vara indelad i vägdistrikt. Indelningen bestämmes av Konungen och iakttages därvid, att delar av samma kommun icke förläggas till olika distrikt samt att distrikt icke må omfatta kommuner inom skilda län.

2 §.

Medlem av vägdistrikt är en var, som är medlem av kommun inom distriktet.

3 §.

Vägdistrikt äger att självt, efter vad i denna lag närmare bestämmes, vårda sina gemensamma angelägenheter, såvitt icke handhavandet därav enligt gällande författningar tillkommer annan.

4 §.

För anskaffande av medel till bestridande av vägdistrikts utgifter, i den mån distriktets inkomster icke förslå därtill, äger distriktet beskattningsrätt enligt vad i denna lag stadgas.

5 §.

Vägdistrikts beslutanderätt utövas å vägstämma.

Förvaltning och verkställighet tillkomma vägstyrelse.

6 §.

Närmare bestämmelser angående tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen.

Om vägstämma.

7 §.

För utövande av vägdistriktets beslutanderätt skola ombud för de till distriktet hörande kommunerna sammanträda å vägstämma.

Ombuden jämte suppleanter för dem väljas å kommunalstämma eller, i kommun där kommunalfullmäktige finnas, av dessa. Valet förrättas under tiden från och med den 1 september till och med den 15 november.

8 §.

Antalet ombud bestämmes i förhållande till folkmängden sålunda, att en var kommun utser ett ombud för varje påbörjat befolkningstal av 2,000 eller det lägre tal, som må erfordras för att antalet ombud för hela vägdistriktet skall uppgå till minst 15.

Det ankommer på länsstyrelsen att i god tid före valet för en var kommun fastställa antalet ombud.

Varje kommun utser suppleanter till lika antal som ombud samt därutöver ytterligare en suppleant.

9 §.

Val av ombud jämte suppleanter skall i kommun, som utser två eller flera ombud, vara proportionellt, därest det begäres av minst så många väljande, som motsvara det tal, vilket erhålles, om samtliga väljandes antal delas med siffran för det antal ombud valet avser, ökad med 1. Om förfarandet vid sådant proportionellt val är särskilt stadgat.

Sker ej valet proportionellt, skall tillika bestämmas den ordning, i vilken suppleanterna skola inkallas.

10 §.

Valbar till ombud eller suppleant är en var inom vägdistriktet boende man eller kvinna, som är röstberättigad i någon till vägdistriktet hörande kommuns gemensamma angelägenheter.

Ombud eller suppleant kan ej den vara, som:

a) är omyndig;

b) är i konkurstillstånd;

c) är av allmänna fattigvården omhändertagen för varaktig försörjning;

d) på grund av honom ådömd straffpåföljd icke må utöva allmän befattning eller genom utslag, som ännu icke vunnit laga kraft, är dömd till påföljd, som nu är sagd; eller

e) är förklarad ovärdig att inför rätta föra andras talan.

Ej må annan avsäga sig uppdrag att vara ombud eller suppleant än:

a) ämbets- eller tjänsteman, som av sin befattning är hindrad att fullgöra uppdraget;

b) den som uppnått sextio års ålder;

c) den som eljest uppgiver hinder, vilket godkännes av vägstämman; eller

d) vid valet den som de fyra senaste åren, det år då valet sker inberäknat, tjänstgjort såsom ombud.

11 §.

Ombud jämte suppleanter skola väljas för fyra år, räknade från och med den 1 januari året näst efter det, då valet skedde.

Avgår ombud före valperiodens slut, inkallas den suppleant, som enligt den mellan suppleanterna bestämda ordningen bör inträda.

Inträffar för ombud eller behörigen kallad suppleant sådant hinder, att

han ej kan inställa sig å vägstämma, åligger det honom att därom ofördröjligen underrätta stämmans ordförande, som till tjänstgöring vid stämman inkallar den närmast i ordningen varande, till sådan tjänstgöring förut ej inkallade suppleanten.

12 §.

Vägstämman utser varje år bland ombuden en ordförande och en vice ordförande för nästkommande kalenderår. Underrättelse om dessa val, med angivande av de valdas namn och postadress, skall ofördröjligen insändas till länsstyrelsen.

För året näst efter det, då val av ombud ägt rum, skall ordförandevalet hållas vid första vägstämman under året och ordförandeskapet intill dess utövas av den, som å föregående års sista ordinarie stämma därtill särskilt utsetts.

13 §.

Vägstämma skall hållas å ort inom vägdistriktet eller å annat ställe, som för sådant ändamål blivit av stämman särskilt bestämt.

14 §.

Två ordinarie vägstämmor skola årligen hållas:

en före april månads utgång för besluts fattande i anledning av berättelsen om föregående årets räkenskaper och förvaltning; samt

en under tiden från och med den 15 till och med den 31 augusti för fastställande av vägdistriktets utgifts- och inkomststat, för val av ledamöter i vägstyrelsen, därest dylikt val under året skall äga rum, samt för val av revisorer.

Extra vägstämma hålles, när länsstyrelsen därom förordnar eller vägstyrelsen eller ombud med sammanlagt mer än hälften av vägdistriktets rösttal sådant äska eller ordföranden finner det nödigt.

15 §.

Kallelse till vägstämma utfärdas av stämmans ordförande eller, vid hinder för honom, av vice ordföranden. Kallelsen, vilken skall utfärdas skriftligen och innehålla bestämd uppgift om tid, ställe och de ärenden, som skola förekomma å stämman, skall senast en vecka före stämman med posten översändas till eller på annat sätt delgivas varje ombud ävensom införas i en eller flera ortstidningar. Den omständigheten, att kallelsen ej blivit införd i tidning, utgör ej hinder för stämmans hållande.

Länsstyrelsen samt en var ledamot av vägstyrelsen skola skriftligen underrättas om stämma.

16 §.

Ombud för kommun, som utsett allenast ett ombud, röstar å vägstämma för kommunens hela rösttal enligt den under nästföregående året upprättade röst-

längden för kommunalval och kommunala beslut. Det rösttal, som tillkommer ombud för annan kommun, bestämmes sålunda, att kommunens hela rösttal delas med siffran för antalet av kommunen utsedda ombud. Vad som icke uppgår till hel röst bortfaller.

17 §.

Vägstämma må ej företaga ärende eller besluta däri, såvida icke ombud med sammanlagt mer än hälften av vägdistriktets rösttal äro tillstädes. Är tillstädesvarande ombud enligt stadgandet i 47 § andra stycket hindrat att deltaga i visst ärende, utgör ej den omständigheten, att till följd därav de deltagandes rösttal icke överstiger hälften av hela rösttalet, hinder för ärendets företagande.

Ombud eller till stämma behörigen kallad suppleant, som utan anmält, av stämman godkänt hinder avhåller sig från stämman, skall böta till vägdistriktets kassa fem kronor och dubbelt så mycket, om stämman måste i anseende till det representerade rösttalets otillräcklighet inställas eller upplösas.

18 §.

Vid vägstämma äga landshövdingen eller den han i sitt ställe förordnar, vägingenjören ävensom ledamot av vägstyrelsen, ändå att de icke utsetts till ombud, att vara tillstädes och deltaga i överläggningarna men ej i besluten. Den rätt nu är sagd tillkommer jämväl revisor vid granskning av den av honom avgivna revisionsberättelsen.

19 §.

De ärenden, som företagas till avgörande å vägstämma, skola förut vara vederbörligen beredda av vägstyrelsen.

Val må dock av vägstämma förrättas utan föregående beredning. Detsamma gäller om avgörande av ärende, som fordrar skyndsam handläggning och icke avser utgift eller anskaffande av medel därtill eller avhändande av vägdistriktet tillhörig egendom eller efterskänkande av någon distriktets rättighet.

20 §.

Kan ärende, som handlägges å vägstämma, icke å den utsatta dagen bringas till slut, skall stämman fortsättas å annan dag. Om stämmans fortsättande skall, därest stämman så beslutar, kallelse i vanlig ordning utfärdas. Beslutes icke sådan kallelse, har ordföranden att, innan stämman upplöses, bestämma och för de närvarande tillkännagiva tid för den fortsatta stämman.

Om fortsättande och avslutande av valförrättning, när val är proportionellt, gäller vad i sådant hänseende är stadgat beträffande kommunalstämma.

Begäres vid ärendes behandling å vägstämma bordläggning av ärendet och förena sig ombud med sammanlagt minst en tredjedel av de närvarandes röst-

tal därom, skall ärendet uppskjutas till annan dag, som ordföranden har att bestämma och i vanlig ordning kungöra.

Bordläggning må ej, såvida icke beslut därom fattas med vanlig röstövervikt, ske i fråga om val eller mera än en gång i samma ärende.

21 §.

Ordföranden åligger att å vägstämma framställa ärendena till överläggning samt att tillse, att ej andra frågor företagas till avgörande än de, som finnas angivna i kallelsen till stämman.

Fråga, som fordrar skyndsam handläggning, må med iakttagande av vad i 19 § är stadgat, ändå att den ej angivits i kallelsen, företagas till avgörande å stämman, där samtliga närvarande ombud besluta, att den skall upptagas.

22 §.

Sedan överläggningen i ett ärende förklarats avslutad, framställer ordföranden proposition så avfattad, att den kan besvaras med ja eller nej. Ordföranden tillkännagiver därefter, huru enligt hans uppfattning beslutet utfallit, och befäster detsamma, där ej omröstning begäres, med klubbslag.

Begäres omröstning, skall den verkställas efter upprop och utom vid val ske öppet. Där ej för särskilda fall annorlunda stadgas, bestämmes utgången genom enkel pluralitet av de avgivna rösterna. Falla rösterna lika för olika meningar, skiljer vid val lotten mellan lika rösttal, men blir i övriga fall den mening beslut, som ordföranden biträder.

Val av vägstyrelse samt av revisorer och revisorssuppleanter skall vara proportionellt, därest det begäres av väljande med sammanlagt minst så många röster, som motsvara det tal, vilket erhålles, om samtliga väljandes rösttal delas med siffran för det antal personer valet avser, ökad med 1. Om förfarandet vid sådant proportionellt val skall gälla vad om proportionellt val å kommunalstämma är stadgat, i den mån avvikelse icke betingas av bestämmelsen i 16 § om röstvärdets beräkning.

23 §.

För beslut erfordras två tredjedelar av de i omröstningen deltagandes röster, då beslutet avser beviljande av anslag, vartill medel skola anskaffas genom upplåning, samt upptagande eller förnyande av lån, därunder inbegripet ingående av borgen, eller förlängning av tiden för erhållet låns återbetalande.

Beslut om beviljande av anslag skall tillika innefatta, huruvida anslaget skall utgå av tillgängliga medel eller erforderligt belopp skall uttaxeras eller upplånas.

24 §.

Vägstämmas ordförande är icke i denna sin egenskap berättigad att uppbära arvode eller ersättning för andra med uppdraget förenade kostnader än för skrivhjälp, skrivmaterialier, postporton och dylika utgifter, som för väg-

distriktets räkning påkallas vid uppdragets fullgörande. Vägstämman må för ett år i sänder besluta, att sådan ersättning skall utgå med visst belopp, vilket icke må överstiga vad skäligt är med hänsyn till beräkneliga utgifter av nämnda art.

Ombud åtnjuter för deltagande i vägstämma gottgörelse av vägdistriktets medel i form av dagtraktamente med åtta kronor för varje dag stämma hålles samt, där väglängden mellan ombudets hemvist och stället för stämmans hållande är större än tio kilometer, resekostnadsersättning, beräknad efter hälften av lägsta avgift för automobil eller hästskjuts, där icke järnväg eller omnibus är att tillgå eller fartygslägenhet begagnas, samt efter avgiften för tredje klass på järnväg eller plats i omnibus, där något av dessa fortskaffningsmedel finnes, eller för salongsplats på fartyg, där resan såmedelst sker.

25 §.

Ordföranden skall vid vägstämma föra eller på sitt ansvar låta föra protokoll.

Protokollet, av vilket skall framgå, vilka ombud varit närvarande, skall upptaga för varje ärende överläggningsämnet och beslutet, med angivande huruvida och i vilken ordning omröstning företagits.

Justering av protokollet verkställes senast fjorton dagar efter stämman å tid, som ordföranden bestämmer och vid stämman tillkännagiver, av ordföranden jämte minst två därtill för varje gång av stämman utsedda närvarande ombud. Justering må ock genast verkställas av stämman. Protokollet underskrives, med anteckning om justeringen, av ordföranden och de utsedda justeringsmännen eller, där justeringen verkställts av stämman, minst två vid stämman närvarande ombud.

Sedan protokollet justerats, skall tillkännagivande därom så fort ske kan införas i den eller de ortstidningar, i vilka kallelsen till stämman varit införd.

26 §.

Den, som å vägstämma deltagit i avgörandet av ärende, äger anföra reservation mot det fattade beslutet. Reservation skall anmälas innan stämman avslutas samt, om den närmare utvecklas, avfattas skriftligen och avgivas sist vid justeringen av protokollet.

27 §.

Ordföranden skall tillse, att avskrift av vägstämmans justerade protokoll tillställes länsstyrelsen och vägstyrelsen. För övrigt äger en var att taga avskrift av protokollet och att utan avgift få avskriftens riktighet bestyrkt.

28 §.

Vägstämmas förhandlingar skola vara offentliga; dock må stämman för visst ärende besluta, att överläggningen skall hållas inom stängda dörrar.

Ordföranden vakar över ordningen å vägstämman samt kan varna och, efter förutgången varning, låta utvisa en var, som förhåller sig oskickligt. Uppstår oordning, som ordföranden icke kan avstyra, äger han upplösa stämman.

Om vägstyrelse.

29 §.

Vägstyrelsen tillhör att:

1) ombesörja utförandet av vägdistriktet åliggande väghållning;

2) förvalta för distriktets vägväsende avsedda medel (vägkassan);

3) verkställa vederbörande myndighets och vägstämmans beslut rörande vägväsendet;

4) verkställa beredning av ärenden, som skola förekomma till behandling å vägstämma;

5) vidtaga övriga åtgärder, som jämlikt lag eller författning ankomma på styrelsen.

Med beaktande av den för vägdistriktet fastställda utgifts- och inkomststaten äger vägstyrelsen antaga och entlediga tjänste- och arbetspersonal för vägdistriktet.

30 §.

För vägstyrelsen skall finnas ett av länsstyrelsen utfärdat reglemente. Innan reglemente utfärdas, skall tillfälle beredas vägstämman att avgiva yttrande i ärendet.

31 §.

Antalet ledamöter av vägstyrelsen bestämmes av vägstämman. Antalet må dock icke vara under tre eller över fem.

En ledamot jämte suppleant för honom förordnas av länsstyrelsen. De övriga ledamöterna jämte minst lika många suppleanter väljas av vägstämman. Sker ej valet proportionellt, skall tillika bestämmas den ordning, i vilken suppleanterna skola inkallas till tjänstgöring.

32 §.

I avseende å valbarhet, obehörighet och rätt till avsägelse skall vad i 10 § är stadgat angående ombud å vägstämma äga motsvarande tillämpning beträffande ledamot och suppleant i vägstyrelsen; dock må länsstyrelsen kunna till ledamot eller suppleant förordna även den, som icke är mantalsskriven eller boende inom vägdistriktet.

Följande personer må icke vara ledamöter eller suppleanter i vägstyrelsen: landshövding, landssekreterare, landskamrerare, länsassessor, vägingenjör, ledamot av vägnämnd, domare eller allmän åklagare i orten, ej heller den, som är anställd av styrelsen eller eljest inför denna redovisningsskyldig.

33 §.

Ledamöter och suppleanter i vägstyrelsen utses för fyra år, räknade från och med den 1 januari året näst efter det, då förordnandet eller valet skedde. Val skall förrättas å andra ordinarie vägstämman under året näst efter det, då val ägde rum av ombud å vägstämma.

Avgår ledamot eller suppleant, som förordnats av länsstyrelsen, under den för honom bestämda tjänstgöringstiden, förordnar länsstyrelsen ledamot eller suppleant i den avgångnes ställe för den återstående delen av tjänstgöringstiden.

Avgår ledamot, som utsetts vid proportionellt val, inkallas till ledamot den suppleant, som enligt den mellan suppleanterna bestämda ordningen bör inträda; den sålunda inkallade tjänstgör under den tid, som återstått för den avgångne. Avgår annan vald ledamot, anställes fyllnadsval för den återstående delen av tjänstgöringstiden.

34 §.

Vägstyrelsen utser inom sig ordförande och vice ordförande att tjänstgöra den tid, för vilken de blivit utsedda till ledamöter. Till dessa befattningar kunna ordförande och vice ordförande i vägstämman väljas, såvida de äro ledamöter i styrelsen.

Underrättelse om dessa val, med angivande av de valdas namn och postadress, skall ofördröjligen insändas till länsstyrelsen för intagande i länskungörelserna.

35 §.

Vägstyrelsen sammanträder å det ställe och å de tider styrelsen bestämmer och dessutom så ofta ordföranden finner det nödigt, ävensom då länsstyrelsen därom förordnar eller minst halva antalet av styrelsens ledamöter för uppgivet ändamål gör framställning därom.

Vid vägstyrelsens sammanträden äger vägingenjören att vara tillstädes och deltaga i överläggningarna men ej i besluten.

36 §.

Suppleanterna i vägstyrelsen böra i den mellan dem bestämda ordningen kallas till tjänstgöring, i den mån det erfordras till följd av hinder för ledamot eller vid uppkommen ledighet, som ej ännu kunnat fyllas, efter ledamot, som icke utsetts vid proportionellt val.

Suppleant vare obetaget att även eljest närvara vid styrelsens sammanträden.

37 §.

Vägstyrelsen må ej handlägga ärende, såvida icke flera än hälften av ledamöterna äro tillstädes.

Ledamot eller till tjänstgöring kallad suppleant, som utan anmält, av styrelsen godkänt hinder avhåller sig från sammanträde, skall böta till vägkassan fem kronor och dubbelt så mycket, om sammanträdet måste i anseende till de närvarandes fåtalighet inställas eller upplösas.

38 §.

I fråga om sättet för besluts fattande och därför erforderlig omröstning skall vad i 22 § är stadgat om vägstämma äga motsvarande tillämpning med avseende å vägstyrelsen. Vid omröstning för tillsättande av tjänstebefattning skall förfaras såsom vid val.

39 §.

Vid vägstyrelsens sammanträde skall ordföranden föra eller på sitt ansvar låta föra protokoll.

Justering av protokollet verkställes av styrelsen antingen genast eller vid nästa sammanträde. Hava vid sammanträdet närvarit flera än tre ledamöter, må justering ock verkställas av ordföranden jämte två därtill av styrelsen utsedda närvarande ledamöter.

Därest någon i sammanträdet deltagande ledamot eller ock vägingenjören det yrkar, skall avskrift av det justerade protokollet ofördröjligen insändas till länsstyrelsen. En var äger att taga avskrift av protokollet och att utan avgift få avskriftens riktighet bestyrkt.

40 §.

Ordföranden åligger att ombesörja vägstyrelsens skriftväxling, mottaga alla till styrelsen ställda framställningar, ansvara för att räkenskaper föras i enlighet med givna föreskrifter, vårda styrelsens handlingar och hålla register över dem.

41 §.

Vägstyrelsen utser för varje kalenderår inom eller utom sig en kassaförvaltare.

42 §.

Penningar eller värdehandlingar, som för vägdistriktets räkning innehavas av vägstyrelsen, skola så förvaras, att de icke sammanblandas med andra penningar eller värdehandlingar.

Penningmedel, som ej erfordras för verkställande av nära förestående utbetalningar, skola för vägdistriktets räkning insättas hos bank eller å postgirokonto.

43 §.

En var ledamot av vägstyrelsen ansvarar gemensamt med de övriga för de medel styrelsen har under sin förvaltning ävensom för de säkerhetshandlingar, mot vilkas antaglighet han icke gjort anmärkning till protokollet.

44 §.

Ledamot av vägstyrelse äger för deltagande i sammanträde eller förrättning i vägdistriktets angelägenhet ur vägkassan åtnjuta gottgörelse i form av dagarvode med skäligt belopp, som bestämmes av vägstämman. Arvodet må icke sättas högre än till tolv kronor för sammanträdes- eller förrättningsdag. Vid resa för sammanträde eller förrättning, som nu sagts, utgår enligt av vägstämman fastställda grunder tillika resekostnads- och traktamentsersättning med högst vad som på grund av gällande bestämmelser utgår till vägingenjör vid resa inom tjänstgöringsområdet. För dag, då dagarvode åtnjutes, må likväl ej beräknas traktamentsersättning.

Jämte gottgörelse, som avses i första stycket, samt ersättning för kostnader för skrivmaterialier, postporton och dylika utgifter, som för vägdistriktets räkning påkallas vid uppdragets fullgörande, må efter vägstämmans bestämmande för med uppdraget förenat besvär utgå årsarvode till sådan ledamot av vägstyrelsen, som utsetts till ordförande, sekreterare, räkenskapsförare, kassaförvaltare eller innehavare av annan motsvarande befattning inom styrelsen. Arvodet skall till beloppet bestämmas för ett år i sänder och må icke överstiga vad på grund av göromålens omfattning och art kan anses skäligt, ej heller bestämmas med hänsyn till den inkomst av tjänst, yrke eller näring, som uppdragets innehavare genom dess fullgörande går förlustig. Ersättningen för kostnader för skrivmaterialier, postporton och dylika utgifter må bestämmas att utgå med visst belopp för år, vilket belopp icke må överstiga vad skäligt är med hänsyn till beräkneliga utgifter av nämnda art.

Om utgifts- och inkomststat samt revision.

45 §.

För vägdistrikt skall årligen upprättas en utgifts- och inkomststat för det nästföljande kalenderåret.

Statens utgiftssida skall upptaga:

a) det löpande årets beräknade brist;

b) de belopp i kapital och ränta, varmed distriktets skulder under det nästföljande året förfalla till betalning;

c) de anslag, som tidigare beslutats för nästföljande år, så ock de anslag, som beslutats i samband med statens fastställande, däribland även ett anslag för oförutsedda behov.

Statens inkomstsida skall upptaga:

a) det löpande årets beräknade behållning;

b) de inkomster, som i anledning av tidigare fattade beslut eller på annan grund kunna påräknas under det nästföljande året, så ock det belopp, som ytterligare skall anskaffas, ävensom sättet för dess anskaffande.

I stället för det löpande årets beräknade brist eller behållning må upptagas det belopp, vartill nästföregående års brist eller behållning enligt avslutade räkenskaper uppgått.

46 §.

Före juli månads utgång skall vägstyrelsen uppgöra och till vägstämmans ordförande avlämna förslag till utgifts- och inkomststat. Avskrift därav skall samtidigt insändas till länsstyrelsen.

Statförslaget skall från och med dagen för tillkännagivandet av den andra ordinarie vägstämman under året vara offentligen tillgängligt på lämpligt ställe, som utsättes i tillkännagivandet. På nämnda stämma upptages statförslaget till granskning och fastställelse.

Avskrift av den fastställda utgifts- och inkomststaten skall så fort ske kan och senast den 5 september insändas till länsstyrelsen.

47 §.

För granskning av det nästföljande årets förvaltning skola årligen tre revisorer utses, två av vägstämman och en av länsstyrelsen. På enahanda sätt utses jämväl tre suppleanter.

Den, vilken såsom ledamot av vägstyrelsen eller eljest är redovisningsskyldig till vägdistriktet, må icke utses till revisor eller revisorssuppleant för granskning av förvaltning, för vilken han har att redovisa, ej heller deltaga i val av revisor eller revisorssuppleant för granskning av sådan förvaltning eller i beslut med anledning av granskningen.

Revisorerna äga att när som helst inventera vägkassan samt taga del av räkenskaper och andra handlingar, som beröra förvaltningen. Vägstyrelsen må ej vägra att angående förvaltningen lämna revisorerna begärd upplysning.

48 §.

Vad i 44 § är stadgat angående arvoden till ledamot av vägstyrelse, traktaments- och resekostnadsersättning samt gottgörelse för skrivmaterialier med mera skall äga motsvarande tillämpning med avseende å revisor.

49 §.

Det åligger vägstyrelsen att enligt av Konungen meddelade föreskrifter föra vägdistriktets räkenskaper och avsluta dem för kalenderår. Räkenskaperna skola årligen före den 15 februari tillställas vägstämmans ordförande, vilken oförtövat, med föreläggande av viss tid för revisionsberättelsens avgivande, tillhandahåller dem åt revisorerna.

50 §.

Revisionsberättelsen avlämnas till vägstämmans ordförande, som över framställda anmärkningar infordrar vederbörandes förklaringar så tidigt, att de jämte revisionsberättelsen kunna framläggas till granskning å den första ordinarie vägstämman under året. Därjämte åligger det vägstämmans ordförande att före nämnda stämma tillställa länsstyrelsen avskrift av såväl revisionsberättelsen som de avgivna förklaringarna.

51 §.

Vägstämman äger för sin del besluta, huruvida framställd anmärkning skall förfalla och ansvarsfrihet för förvaltningen meddelas eller laga åtgärd för bevarande av vägdistriktets rätt skall vidtagas.

Finner länsstyrelsen ansvarsfrihet icke böra meddelas, äger länsstyrelsen förordna om vidtagande av därav påkallade åtgärder.

Anställes ej talan å den förvaltning revisionsberättelsen avser inom ett år från det berättelsen framlades å vägstämma, skall så anses, som om ansvarsfrihet blivit beviljad. Utan hinder av att ansvarsfrihet beviljats må talan föras på grund av brottslig handling, där ej ansvarsfriheten uppenbarligen avsett även den handlingen.

Om medel till bestridande av vägdistriktets utgifter.

52 §.

Till bestridande av kostnaderna för väghållningen utgår bidrag av statsmedel efter ty därom är särskilt stadgat.

53 §.

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

54 §.

Vägdistriktets medelsbehov skall, i den mån det ej fylles genom andra inkomster, täckas genom uttaxering av vägskatt.

55 §.

Skyldighet att utgöra vägskatt skall, med den i 56 § tredje stycket stadgade inskränkning, åligga en var, som jämlikt senast fastställda taxeringslängder är inom vägdistriktet skattskyldig till allmän kommunalskatt.

Vägskatt utgöres av skattskyldig i förhållande till det antal vägskattekronor och vägskatteören, som påföres honom.

56 §.

Vägskattekronor och vägskatteören påföras enligt följande grunder:

För varje skattekrona och skatteöre, som enligt kommunalskattelagen påförts skattskyldig såsom underlag för fastighetsskatt, påföras honom såvitt angår jordbruksfastighets jordbruksvärde samt tomt- och industrivärde så ock annan fastighet en och en halv vägskattekrona respektive ett och ett halvt vägskatteöre samt såvitt angår jordbruksfastighets skogsvärde en och tre

fjärdedels vägskattekrona respektive ett och tre fjärdedels vägskatteöre. Vad som icke uppgår till helt vägskatteöre bortfaller. Etthundra vägskatteören bilda en vägskattekrona.

För varje skattekrona och skatteöre, som enligt kommunalskattelagen påförts skattskyldig såsom underlag för kommunal inkomstskatt, påföres honom en vägskattekrona respektive ett vägskatteöre; dock skall i fråga om fysisk person, som för kommunal inkomstskatt i hemortskommunen påförts mindre än tre skattekronor, sådan påföring därstädes icke äga rum. Beträffande äkta makar skall, därest de i fråga om taxering till kommunal inkomstskatt icke äro att anse såsom av varandra oberoende skattskyldiga, befrielse enligt vad nyss sagts äga rum, allenast om makarna påförts sammanlagt mindre än tre skattekronor.

57 §.

Vad i 75 § kommunalskattelagen är stadgat om dödsbos och dödsbodelägares ansvarighet för kommunal utskyld skall äga motsvarande tillämpning i fråga om vägskatt.

58 §.

Till ledning för vägskattens bestämmande skola häradsskrivarna varje år efter slutade taxeringsförrättningar före juni månads utgång till vägstyrelsen insända förteckning, som för varje kommun inom vägdistriktet summariskt upptager antalet vägskattekronor. Vägstyrelsen låter däröver upprätta sammandrag, upptagande summan för hela vägdistriktet.

59 §.

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

Om underställning och besvär.

60 §.

Vägstämmas beslut angående upptagande av lån, därunder inbegripet ingående av borgen, skall, där fråga är om lån, ställt på längre återbetalningstid än två år, för att vinna bindande kraft underställas Konungens prövning och fastställelse.

Beslut, varom i första stycket sägs, skall insändas till länsstyrelsen, vilken det åligger att överlämna handlingarna, jämte eget yttrande, till Konungen.

61 §.

Vägstämmas beslut skall för att vinna bindande kraft underställas länsstyrelsens prövning och fastställelse, om beslutet avser:

a) upptagande av lån, därunder inbegripet ingående av borgen, i andra fall än i 60 § avses; dock att underställning icke erfordras, där ej i följd av beslutet sammanlagda beloppet av vägdistriktets utan underställning skedda upplåning överstiger skillnaden mellan, å ena sidan, ett belopp motsvarande tre gånger antalet av de skattekronor och skatteören, varefter vägskatt skolat utgöras för sistförflutna året, och, å andra sidan, den summa, som för nämnda år beslutits skola i vägdistriktet anskaffas genom uttaxering;

b) årsarvode till ledamot av vägstyrelse eller till revisor; eller

c) utgifter, som erfordra uttaxering under längre tid än fem år.

Vid prövning av beslut angående årsarvode äger länsstyrelsen, såframt det beslutade beloppet överstiger vad som kan anses skäligt, fastställa arvodet att utgå med visst lägre belopp.

Över vägrad fastställelse må vägdistriktet föra klagan hos Konungen.

62 §.

Underställning såsom i 61 § sägs skall ske jämväl i fråga om vägstyrelses beslut, om:

a) beslutet avser upplåtande av vägarbete på entreprenad, såframt arbetet innefattar en väsentlig del av väghållningen å den vägsträcka, som detsamma avser;

b) beslutet avser tillsättande av befattningshavare för tillsyn å eller ledning av väghållningen; eller

c) den av länsstyrelsen utsedde ledamoten av vägstyrelsen låtit till protokollet anteckna från beslutet avvikande mening.

Vid prövning av sålunda underställt beslut äger länsstyrelsen förordna i saken efter ty prövas lämpligast.

Över vägrad fastställelse må vägstyrelsen föra klagan hos Konungen.

63 §.

Medlem av vägdistrikt, som ej nöjes åt vägstämmans beslut, äger att söka rättelse däri genom besvär, om beslutet

icke tillkommit i laga ordning,

står i strid mot allmän lag eller författning eller annorledes överskrider vägstämmans befogenhet, eller

kränker hans enskilda rätt eller eljest vilar på orättvis grund.

Besvären skola, jämte det överklagade beslutet, ingivas till länsstyrelsen inom trettio dagar efter den dag, då vägstämmans protokoll justerades, dagen då det skedde likväl oräknad. Det åligger klaganden därjämte såväl att vid besvären foga bevis om dagen, då sådan justering ägde rum, som ock att inom fjorton dagar efter det tiden för besvärens inlämnande utgått till vägstämmans ordförande ingiva diariibevis över att han besvärat sig.

Försummar klaganden något av vad sålunda föreskrivits, må beslutet gå i verkställighet.

64 §.

Gå besvären ut därpå, att beslutet icke tillkommit i laga ordning, eller att det står i strid mot allmän lag eller författning eller annorledes överskrider vägstämmans befogenhet, äger länsstyrelsen, där besvären finnas böra godkännas, att förbjuda beslutets verkställighet.

Grundas besvären därpå, att klagandens enskilda rätt blivit genom beslutet kränkt, och bliva besvären godkända, gäller rättelsen till förmån för den som klagat, men står beslutet i övrigt fast, utan så är, att det finnes strida mot allmän lag eller författning eller eljest vila på orättvis grund, då länsstyrelsen må förordna om upphävande av beslutet i dess helhet.

65 §.

I länsstyrelsens utslag må ändring sökas hos Konungen senast före klockan tolv å trettionde dagen efter det klaganden erhöll del av beslutet, dagen då det skedde likväl oräknad; dock äger menighet, som klagar, tillgodonjuta femton dagar längre besvärstid än nu sagts.

66 §.

Där medlem av vägdistrikt ej nöjes åt vägstyrelsens beslut, som icke är av rent förberedande eller verkställande art, skall vad i 63—65 §§ är stadgat äga motsvarande tillämpning. Där beslutet rör uteslutande enskild persons förhållande, skall dock tiden för talans fullföljande räknas från den dag, då beslutet genom utdrag av protokollet delgavs klaganden.

Utan hinder av förd klagan må beslutet gå i verkställighet, där icke den prövande myndigheten annorledes förordnar.

Övergångsbestämmelser.

67 §.

Denna lag skall, såvitt ej nedan annorlunda stadgas, lända till efterrättelse från och med den 1 januari 1937, och skall vad i lag eller författning är däremot stridande från och med nämnda dag upphöra att gälla.

68 §.

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

69 §.

Indelning i vägdistrikt skall ske före den 1 april 1935 att gälla från och med den 1 januari 1937.

I samband därmed skola meddelas de övergångsbestämmelser, som finnas erforderliga, och må, där särskilda skäl därför äro, föreskrivas, att å beskattningsföremålen inom område, som förenats med annat till ett vägdistrikt, skall till fullgörande av området åliggande ersättningsskyldighet påföras vägskatt utöver vad som eljest utdebiteras inom distriktet.

70 §.

I de distrikt, som bestämts vid den i 69 § föreskrivna indelningen, skall under tiden från och med den 1 september till och med den 15 november 1935 förrättas val av ombud å vägstämma ävensom suppleanter för dem.

Angående vägstämma med dessa ombud skola även för tiden före år 1937 denna lags bestämmelser tillämpas, där ej annat följer av vad nedan stadgas.

Ordinarie vägstämma skall under år 1936 hållas första gången före mars månads utgång för val av ledamöter i distriktets vägstyrelse samt andra gången under tiden från och med den 15 till och med den 31 augusti för fastställande av distriktets utgifts- och inkomststat för år 1937 samt för val av revisorer för sistnämnda år.

Kallelse till den första vägstämman utfärdas av det ombud, som länsstyrelsen därtill utsett.

71 §.

Före utgången av mars 1936 skall länsstyrelsen utse en ledamot och en suppleant i vägstyrelse i distrikt, som i 70 § avses, samt utfärda reglemente för sådan vägstyrelse.

72 §.

Den i distrikt, som i 70 § avses, första gången utsedda vägstyrelsen skall tjänstgöra från och med den 1 april 1936 till 1940 års utgång. År 1936 ankommer det på densamma — förutom att upprätta förslag till utgifts- och inkomststat för år 1937 — att förbereda distriktets övertagande av väghållningen från och med sistnämnda år.

Där ej annat följer av vad ovan stadgats, skola angående vägstyrelse i distrikt, som i 70 § avses, denna lags bestämmelser tillämpas även för tiden före år 1937.

73 §.

Denna lags bestämmelser om upprättande av utgifts- och inkomststat samt om vägskatt skola lända till efterrättelse från och med år 1936. Beträffande debitering, uppbörd, indrivning och redovisning av vägskatt på grund av tidigare fattat beslut om uttaxering skola dock förut gällande bestämmelser tillämpas.

Vägskatt skall icke utgöras för äldre lotshemman, så länge de äro underkastade lotsningsskyldighet.

74 §.

Angående utseende av revisorer år 1936 för granskning av 1937 års räkenskaper och förvaltning skola denna lags bestämmelser tillämpas.

75 §.

Den av vägstyrelse i äldre distrikt under år 1936 utövade förvaltningen skall granskas och fråga om ansvarsfrihet därför behandlas i den ordning, som stadgas i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Förslag

till

Lag

angående ändring i vissa delar av lagen den 13 juni 1919 (nr 287) om ödebygdsvägar.

Härigenom förordnas, *dels* att 3—11 §§ lagen den 13 juni 1919 om ödebygdsvägar skola upphöra att gälla, *dels ock* att 2 § nämnda lag skall erhålla följande ändrade lydelse:

2 §.

Lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet skall i tillämpliga delar gälla med avseende å ödebygdsväg som vore den allmän väg.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1934. Med avseende å ödebygdsväg, som vid denna tid är under byggande, skall dock äldre lag fortfarande äga tillämpning, intill dess vägen blivit färdigställd och till allmänt underhåll övertagen.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 17 november 1933.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och finansdepartementen anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo, frågan om ny väglagstiftning samt anför därvid:

Inledning.

Den nu gällande lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, vilken, såvitt angår landsbygden, ersatte bestämmelserna i 25 kap. byggningabalken, grundades på förutsättningarna, att i regel varje härad skulle i fråga om byggande och underhåll av allmän väg utgöra en gemensamhet för sig (väghållningsdistrikt) samt att väghållningsbesväret skulle åvila huvudsakligen jordbruksfastigheterna. Vägunderhållet skulle efter vägdelning utgöras in natura av dessa fastigheter, varemot övriga i väghållningsbesväret deltagande beskattningsföremål skulle bidraga till väghållningen allenast med penningar, som skulle uttagas såsom vägskatt och ingå till en för distriktet gemensam vägkassa under förvaltning av en vägstyrelse. Till bestridande av kostnaden för vägunderhållet skulle lämnas allenast ett jämförelsevis ringa bidrag av statsmedel.

Redan kort tid efter det att den nya lagen år 1895 i allmänhet trätt i kraft framkommo anmärkningar mot densamma, och år 1900 begärde riksdagen viss revision av lagen, dock icke beträffande dess huvudgrunder, vilka borde lämnas orubbade. Fem år senare genomfördes vissa ändringar i lagen, av vilka de viktigaste voro: utsträckning av väghållningsskyldigheten till flera förut fritagna beskattningsföremål och skärpning av samma skyldighet för en del andra; inrättande av s. k. vägstämma såsom organ för de väghållningsskyldigas yttrande- och beslutanderätt; höjning av det ordinarie statsbidraget till vägunderhållet och anvisning på extra statsunderstöd åt synnerligen betungade vägdistrikt i mån av därför tillgängliga medel.

År 1911 ansågs tiden inne att låta väglagen, vari även efter 1905 företagits en del ändringar, bliva föremål för fullständig omprövning. Särskilda

sakkunniga, den s. k. *vägkommissionen*, tillkallades med uppdrag att verkställa utredning angående de åtgärder, som kunde finnas nödiga för åvägabringande av en jämnare fördelning av väghållningsbesväret, samt utarbeta det förslag till förändringar av väglagen m. m., vartill utredningen kunde föranleda, ävensom i samband därmed underkasta väglagstiftningen revision jämväl i andra avseenden. Kommissionen framlade år 1916 förslag till lag om allmänna vägar på landet samt följande år förslag till lag om vägkommunal styrelse på landet och förslag till övergångslag till båda lagarna.

Med anledning av framställda anmärkningar mot kommissionens förslag uppdrogs åt särskilt tillkallade sakkunniga, de s. k. *1920 års vägsakkunniga*, att verkställa granskning och omarbetning av förslagen. Sedan dessa sakkunniga under år 1921 avgivit betänkande med förslag till lag om allmänna vägar på landet, utarbetades på grundval av detta förslag proposition i ämnet till 1922 års riksdag (nr 100). Vid frågans behandling inom riksdagen vann det framlagda förslaget i stort sett allmänt gillande, men enighet kunde icke uppnås om grunderna för vägskattens utgörande och beräkningen av statsbidraget till väghållningen, varför propositionen icke blev av riksdagen antagen. Vid 1923 års riksdag väcktes inom båda kamrarna motioner i ämnet (I: 124 och II: 160), vilka emellertid ej heller ledde till något positivt resultat.

Emellertid hava under senare år, i avbidan på en fullständig revision av väglagen, ytterligare ändringar gång efter annan däri vidtagits, delvis åsyftande en reglering av vägskattebördan till lättnad för fastigheterna samt i övrigt mestadels betingade av behovet att med hänsyn till den alltmer tilltagande automobiltrafiken åstadkomma bättre vägunderhåll och ökad trafiksäkerhet. De viktigaste förändringarna innebära, att möjlighet beretts väghållningsdistrikt att övertaga samtliga allmänna vägar inom distriktet till underhåll medelst vägkassan, att statsbidraget till vägunderhållet inom distrikt, som begagnat sig av denna möjlighet, skall beräknas å distriktets verkliga kostnader för underhållet och icke, såsom förut, å uppskattad kostnad samt att statsbidrag skall utgå även till vinterväghållningen. I väghållningens och samfärdselns intresse hava de stadganden, som avse borthuggande av skymmande träd och buskar samt förekomsten av grind, stängsel och annan dylik anordning å eller utmed väg, ändrats eller kompletterats. Vidare hava beträffande väghållningen inom stadsliknande samhälle tillkommit bestämmelser för reglering av rättsförhållandet mellan samhället och väghållningsdistriktet.

Dessa partiella förändringar av väglagen hava skapat en god grund för åstadkommande av en förbättrad väghållning. Emellertid har den rastlösa utveckling, som vägväsendet under senare år undergått, till stor del reglerats vid sidan av väglagen genom i olika författningar meddelade bestämmelser, särskilt sådana varigenom föreskrivits villkor för åtnjutande av statsbidrag utöver dem, vartill väglagens stadganden berättiga. Sålunda hava dylika bestämmelser verksamt främjat den nu allmänt genomförda, synnerligen betydelsefulla övergången till vägunderhåll medelst vägkassan.

Enligt 1891 års väglag i de delar, som äga tillämplighet å nu rådande förhållanden, samt enligt andra vägväsendet på landsbygden rörande författningar gäller för närvarande i huvudsak följande.

Allmän väg är enligt väglagen av två slag, nämligen landsväg och bygdeväg, varjämte i de flesta avseenden under allmän väg inbegripes även ödebygdsväg. Särbestämmelser om sådan väg återfinnas i lagen den 13 juni 1919 om ödebygdsvägar. Vissa författningar bygga på en ytterligare indelning av de nämnda slagen av allmän väg, exempelvis vanliga bygdevägar och enkla sådana. Det ankommer på länsstyrelsen att besluta om byggande av allmän väg, om indragning därav samt om förändring av enskild väg till allmän. Väghållningen inom distrikten besörjes av en utav vägstämman utsedd vägstyrelse bestående av minst tre ledamöter. Vinterväghållningen utföres dock i vissa fall av särskilt inrättade ploglag. Inom köping eller annat samhälle på landet, för vilket vad i stadsplanelagen är stadgat för stad äger tillämpning, åligger det samhället att mot ersättning av distriktet ombesörja väghållningen med avseende å allmän väg, som på grund av nämnda lag skall vara upplåten för allmänt begagnande såsom gata. Samhället är berättigat att jämväl i vidare mån än nu sagts för distriktets räkning mot ersättning ombesörja väghållningen inom samhället. Enligt väglagen tillkommer det länsstyrelsen att övervaka vägarnas behöriga underhåll och vidtaga därför erforderliga åtgärder. Närmast under länsstyrelsen utövas tillsynen över vägväsendet av vederbörande landsfiskal med biträde av fjärdingsmän. Jämlikt kungörelsen den 16 maj 1930 (nr 160) angående den statliga vägorganisationen i länen skola länsstyrelserna utöva uppsikten över och bestyret med vägväsendet med biträde av vägingenjörer, biträdande vägingenjörer och vägingenjörsassistenter. Enligt den för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gällande instruktionen åligger det styrelsen bland annat att utöva den centrala tekniska uppsikten över vägväsendet. Till bestridande av kostnaderna för vägunderhållet utgår enligt väglagen statsbidrag med 30 procent, men därutöver utgå jämlikt andra författningar ytterligare bidrag till sagda kostnader ävensom bidrag till kostnaderna för byggande av väg. Sammanlagda bidraget uppgår i regel till minst 75 procent. I den mån distriktet tillkommande bidrag av statsmedel, huvudsakligen automobilskattemedel, och andra inkomster, exempelvis färjavgifter, icke förslå till bestridande av distriktets utgifter, täckas dessa genom uttaxering av vägskatt. Sådan skatt påföres praktiskt taget all jordbruksfastighet, för vilken fastighetsskatt enligt kommunalskattelagen utgöres, all annan fastighet, för vilken sådan fastighetsskatt utgöres, därest taxeringsvärdet uppgår till minst 800 kronor, samt till kommunal inkomstskatt beskattningsbar inkomst, därest den taxerade inkomsten uppgår till minst 1,000 kronor. Vägskatten utgår efter vägfyrk med iakttagande, att en vägfyrk påföres fastighet för varje 200 kronor av taxeringsvärdet samt inkomst för varje 15 kronor därav. Vid vägstämma beräknas röstvärdet efter vägfyrktal. Omfattar distriktet mer än en kommun, äga de väghållningsskyldiga låta sin talan å vägstämman föras genom av dem kommunvis å kommunalstämma efter vägfyrktal utsedda ombud. Sådant

ombud skall rösta för sin kommuns hela vägfyrktal, enskilda väghållningsskyldiga obetaget att vid vägstämman utöva rösträtt för eget vägfyrktal, som i ty fall avräknas från det, för vilket kommunombudet skall äga rösta.

Såsom förut nämnts bygger 1891 års väglag på principen om vägunderhållets utförande in natura av jordbruksfastigheternas innehavare. Då den allmänna övergången till underhåll medelst vägkassan, vilken förändring inom de flesta väghållningsdistrikt kom till stånd under 1920-talets senare år, alltså medförde, att stora delar av lagen saknade tillämpning, syntes tiden vara inne att ånyo upptaga frågan om en allmän revision av lagen. Även av andra skäl ansågs en sådan revision då påkallad. Sålunda förelågo hos Kungl. Maj:t ett betydande antal framställningar, därav flera från riksdagens sida, angående ändringar i väglagen, över vilka framställningar erforderliga yttranden inhämtats. Därtill kom, att statsmakterna år 1929 i syfte bland annat att främja en rationell planläggning och kontroll av vägarbetena fattat beslut om en genomgripande förändring av den statliga lokala vägorganisationen, varigenom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän och vägkonsulenterna, vilkas inkomst utöver en mindre avlöning och förrättningsarvoden huvudsakligen härflutit av enskild ingenjörsverksamhet, ersattes av helt statsavlönade vägingenjörer, vilka skulle vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän med stationsort i vederbörande residensstad och med tjänstgöring hos länsstyrelsen. I samband med denna ändring av själva organisationen genomfördes vad angår vägärendenas behandling en långt gående decentralisering från Kungl. Maj:t samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till länsstyrelserna i syfte att förenkla och påskynda ärendenas handläggning. Sålunda överflyttades till länsstyrelserna bland annat en stor del av ärendena rörande beviljande av statsbidrag till vägföretag.

År 1929 hade även frågan om städernas vägväsende bragts på dagordningen, i det att riksdagen i skrivelse den 24 maj 1929 (nr 191) anhållit om skyndsam utredning angående revidering av bestämmelserna rörande städernas allmänna vägar.

Genom beslut den 29 november 1929 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkuniga med uppdrag att verkställa revision av bestämmelserna om väghållningsbesvärets utgörande på landet samt om städernas allmänna vägar.

I anförande till statsrådsprotokollet nämnda dag lämnade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet en kortfattad redogörelse för tidigare utredningar rörande en allmän revision av väglagen samt för de i berörda lag vid olika tillfällen vidtagna ändringarna ävensom för åtskilliga framställningar angående ytterligare lagändringar, varefter han yttrade bland annat följande:

Av vad jag i det föregående anfört torde framgå, att behov av en revision av väglagen föreligger. Då nydaningsprocessen inom vägväsendet alltjämt pågår, kan emellertid den frågan uppställa sig, huruvida tidpunkten för en sådan åtgärd kan anses ännu vara inne. I detta avseende må framhållas, att trots den fortgående utvecklingen en viss stabilisering av hithörande förhållanden dock numera synes hava inträtt; jag erinrar om, förutom den i allmänhet genom-

förda övergången till vägkasseunderhåll, de rationella och i stort sett standardiserade underhållsmetoder, som numera tillämpas av åtminstone de större väghållningsdistrikten, samt icke minst om den snart ikraftträdande nya vägorganisationen med den rationalisering och den utvidgade kontroll av vägväsendet, som därmed avsetts och som torde medföra ökad fasthet och reda på detta område. Med hänsyn härtill och då en fullständig stabilisering på förevarande område i viss mån torde vara avhängig av en efter det nya läget avpassad lagstiftning, synes mig anledning icke föreligga att dröja med en revision av ifrågavarande lagstiftning, helst utredningen av de vägväsendet avseende spörsmål, som omförmälas i riksdagens förut nämnda skrivelser, icke lärer böra uppskjutas. Jag tillstyrker därför, att en sådan revision nu kommer till stånd.

Utan att närmare ingå på de föreliggande framställningarna om vissa ändringar i väglagen vill jag dock framhålla, att i fråga om de allmänna vägarnas beskaffenhet, konstruktion och indelning efter storleksordning och avsedda trafikändamål synas böra beaktas de på grund av automobiltrafiken inträdda nya förhållandena med därav orsakade förändringar beträffande den i skilda fall lämpliga vägbredden m. m., varjämte behovet av anordningar för trafikanvisningar torde få tagas under omprövning. Vidare framträder i avsende å väghållningsdistriktens organisation bland annat, att distrikten efter nutida förhållanden måste i vissa fall anses utgöra alltför små enheter. Visserligen lämna bestämmelserna i 5 § av väglagen möjlighet för länsstyrelserna att oberoende av vägdelning förordna om förening av väghållningsdistrikt, men dessa bestämmelser hava, enligt vad som upplysts, icke i något enda fall kommit till tillämpning. Sedan underhållet och vinterväghållningen med endast oväsentliga undantag numera övertagits av vägkassorna, hava väghållningsdistrikten för att möta automobiltrafikens krav på väl underhållna och snöröjda vägar tvingats att i stor utsträckning bedriva väghållningen maskinellt och för detta ändamål anskaffa erforderliga vägmaskiner — lastbilar, väghyvlar, vältar, snöplogar och stenkrossar m. m. Nämnda anskaffningar representera betydande utgiftsbelopp. För att dessa dyrbara redskap skola bliva rationellt utnyttjade, vilket givetvis är av stor betydelse, måste emellertid väghållningsdistrikten omfatta tillräckligt stor väglängd. Även för ett ändamålsenligt användande av den tekniska personal, som väghållningsdistrikten behöva för vägarbetenas behöriga tillsyn och skötsel, liksom också för nedbringande av förvaltningskostnaderna är det uppenbarligen av vikt, att väghållningsdistrikten erhålla tillräcklig storlek. Slutligen har denna fråga betydelse jämväl för spörsmålet om vägskattebördan; en lämpligt avvägd indelning av väghållningsdistrikten skulle otvivelaktigt bidraga till att utjämna denna börda.

Därest på grund av det nya läge, vari vägväsendet kommit, eller av andra skäl lagändringar, utöver vad för närvarande ifrågasatts, under arbetets gång skulle visa sig påkallade, böra givetvis även sådana frågor upptagas till behandling.

Vad slutligen angår vägväsendet i städerna, torde jag kunna inskränka mig till att hänvisa till jordbruksutskottets i riksdagens förenämnda skrivelse åberopade utlåtande (nr 24). Såsom utskottet framhållit, äro de bestämmelser, som finnas rörande städernas väghållning, föråldrade och oklara, vilket även medfört, att såväl beträffande väghållningens utförande som vägbördans fördelning skiftande och i vissa avseenden otillfredsställande förhållanden föreligga. Lika med riksdagen anser jag därför, att en utredning beträffande detta invecklade spörsmål bör komma till stånd. Med hänsyn till de beröringspunkter, som berörda spörsmål och frågan om revision av väglagen i viss

mån torde äga, synas utredningarna, som i allt fall torde få verkställas av särskilda inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga, böra sammanföras och uppdragas åt samma personer.

Av vikt är, att den utredning, vars igångsättande nu avses, i all erforderlig utsträckning verkställes i samarbete med på närliggande områden arbetande utredningar. Jag syftar därvid närmast på den av Kungl. Maj:t den 18 oktober 1929 beslutade utredningen av frågan om rationell utjämning av skattetrycket inom kommunerna.

Med stöd av förenämnda bemyndigande tillkallades den 4 december 1929 följande sakkunniga, nämligen landshövdingen G. Sederholm, ordförande, ledamoten av riksdagens första kammare lantbrukaren Elof B. Andersson i Fältenborg, dåvarande ledamoten av samma kammare hemmansägaren Karl Andersson i Eliantorp, ledamöterna av riksdagens andra kammare hemmansägarna C. J. Johansson i Uppmälby och N. E. Nilsson i Antnäs, drätseldirektören i Västerås Theofil Öberg samt dåvarande extra byråchefen numera t. f. överdirektören och chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen Nils Bolinder.

Dessa sakkunniga, de s. k. *1929 års vägsakkunniga,* avlämnade den 31 augusti 1932 betänkande med förslag till lag om allmänna vägar och lag om vägdistrikt jämte därmed sammanhängande förslag till ändringar i vissa lagar (statens offentliga utredningar 1932: 21). Vid betänkandet var fogat särskilt yttrande av ledamoten Johansson. Då i det följande talas om de vägsakkunniga, de sakkunniga eller sakkunnigförslaget, avses därmed, om sammanhanget ej giver annat vid handen, 1929 års vägsakkunniga respektive deras förslag.

Jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande hade de sakkunniga uppdragit åt kammarrådet Erik Schalling att för de sakkunnigas räkning verkställa särskild utredning angående väghållningsbesväret i städerna. Schallings i anledning härav gjorda utredning finnes såsom bilaga fogad vid de sakkunnigas betänkande.

Över detta betänkande med förslag hava, till följd av remisser eller därförutan, yttranden inkommit från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kammarkollegium, statskontoret, riksräkenskapsverket, byggnadsstyrelsen, domänstyrelsen, lantbruksstyrelsen, telegrafstyrelsen, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, lotsstyrelsen, chefen för generalstaben samt de s. k. 1931 års väg- och brosakkunniga, vilka nämnda år av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallades med uppgift att verkställa utredning beträffande åtgärder till vinnande av rationell ekonomisering i fråga om väg- och brobyggnader jämte i samband därmed stående spörsmål. Yttranden hava vidare inkommit från överståthållarämbetet, länsstyrelserna och vägingenjörerna i samtliga län, landstingets förvaltningsutskott i flertalet län, de flesta vägstämmor, vägstyrelser, magistrater och stadsstyrelser, stadsfullmäktige i de flesta städer samt följande föreningar eller deras styrelser, nämligen svenska vägstyrelsernas förbund, flera lokala vägstyrelseföreningar, svenska vägföreningen, svenska landstingsförbundet, svenska landskommunernas förbund, svenska stadsförbundet, svenska kommunaltekniska föreningen, svenska teknologföreningen, tekniska samfundet i

Göteborg, skånska ingenjörsklubben, svenska järnvägsföreningen och kungl. automobilklubben, med vilken sistnämnda ett stort antal andra föreningar av liknande slag instämt. Anmärkas må att i flera fall myndighet, som avgivit infordrat yttrande, i enlighet med vad i remissen anbefallts yttrat sig över förslagen allenast såvitt dessa angå myndighetens ämbetsområde.

Den av de sakkunniga föreslagna lagen om allmänna vägar inrymmer stadganden om vad som är att hänföra till sådan väg, om byggande och underhåll av väg, om tillsyn å väghållning samt om enskildas av väghållningen berörda förhållanden m. m. Den föreslagna lagen om vägdistrikt, som enligt de sakkunnigas uttalande borde bliva av kommunallags natur, innehåller bestämmelser om rikets indelning i vägdistrikt, om sådant distrikts beslutande, verkställande och kontrollerande organ, om utgifts- och inkomststat samt om medel till bestridande av vägdistriktets utgifter.

Båda lagförslagen avse såväl land som stad. Den föreslagna egentliga väglagen innehåller i allmänhet gemensamma bestämmelser för landsbygden och städerna, varemot förhållandet är annorlunda beträffande den föreslagna vägkommunala lagen.

Enligt sistnämnda lag utgör varje stad eget vägdistrikt, och väghållningen blir i sådant distrikt en vanlig kommunal angelägenhet. De jämförelsevis fåtaliga bestämmelser, som utöver de i lagen om kommunalstyrelse i stad givna ansetts böra gälla för stadskommunen i egenskap av vägdistrikt, hava inrymts i en särskild avdelning av den vägkommunala lagen.

Då däremot vägdistrikten på landet enligt de sakkunnigas förslag skola liksom hittills utgöras av för väghållningens ombesörjande särskilt bildade kommunala samfälligheter, hava för dessas del i lagen om vägdistrikt lämnats bestämmelser ungefär lika fullständiga som de i gällande kommunallagar förekommande. Härom yttra de sakkunniga:

I de mycket talrika fall, då för vägdistrikten kunna och böra gälla samma eller nära motsvarande regler som de för primärkommunerna eller landstingen gällande, innehåller lagförslaget endast undantagsvis hänvisning till annan kommunallag. För de personer, som på ett eller annat sätt deltaga i handhavandet av vägdistriktens angelägenheter, försvåras nämligen arbetet, därest de nödsakas att kombinera direkta bestämmelser och sådana, till vilka hänvisats. De sakkunniga hava därför ansett det lämpligast att göra den vägkommunala lagens bestämmelser så fullständiga, att dess tillämpning i de allra flesta fall skall kunna ske utan dylik kombination.

Kort tid efter avlämnandet av de vägsakkunnigas betänkande förelåg ytterligare ett av tillkallade sakkunniga avgivet, vägväsendet berörande betänkande. Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande hade chefen för finansdepartementet år 1929 tillkallat sakkunniga att biträda med utredning av frågan om rationell utjämning av skattetrycket inom kommunerna ävensom andra därmed sammanhängande spörsmål. Dessa sakkunniga, vilka antogo namnet *skatteutjämningsberedningen*, voro f. d. rådmannen E. E. Lyberg, ordförande, ledamoten av riksdagens andra kammare lantbrukaren O. L. Carlström, f. d. häradshövdingen K. Dahlberg, ledamöterna av riksdagens andra kammare möbelsnickaren J. E. G. Fast och hemmansägaren E. O. Magnusson, ledamö-

terna av riksdagens första kammare lantbrukaren O. L. Tjällgren och generaltulldirektören N. R. Wohlin samt sekreteraren i svenska landstingsförbundet S. A. Odén. I ett den 12 december 1932 dagtecknat betänkande, benämnt »Skatteutjämningsberedningen III. Principbetänkande med förslag till skatteutjämnande åtgärder genom överflyttning till staten eller till större kommunala utdebiteringsområden av kostnaden för kommunala förvaltningsuppgifter» (statens offentliga utredningar 1933: 4) framlade beredningen förslag angående, bland annat, vägdistriktens omfattning och organisation.

I skrivelse den 27 januari 1933 anbefallde Kungl. Maj:t länsstyrelserna och övriga myndigheter, från vilka utlåtande över de vägsakkunnigas förslag infordrats, att vid utlåtandets avgivande taga i övervägande vad i skatteutjämningsberedningens principbetänkande anförts angående vägväsendet, varjämte länsstyrelserna tillika anbefalldes att lämna landstingens förvaltningsutskott, vägingenjörerna och vägstyrelserna tillfälle till dylikt övervägande.

Sedan de över de vägsakkunnigas förslag avgivna yttrandena inkommit, har frågan om ny väglagstiftning varit föremål för fortsatt beredning inom kommunikationsdepartementet och hava därvid på grundval av sakkunnigförslaget utarbetats förslag till *lag om allmänna vägar* och *lag om vägdistrikt*. Såsom i många av yttrandena vitsordats, torde nämligen den av de sakkunniga föreslagna uppställningen av hithörande lagstiftning i två lagar vara lämplig. Även vad angår de erforderliga bestämmelsernas inrymmande i den ena eller den andra lagen ansluta sig departementsförslagen, utom i några mindre betydelsefulla fall, till vad de sakkunniga föreslagit.

Jag övergår härefter till att redogöra för berörda inom departementet utarbetade lagförslag, därvid jag ämnar först uppehålla mig vid förslagens huvudprinciper och särskilt sådana, beträffande vilka mera betydande meningsskiljaktigheter kommit till uttryck i de avgivna yttrandena eller eljest.

Allmän motivering.

Vägdistriktens omfattning.

En av de viktigaste frågorna vid utformandet av den nya väglagstiftningen och den som vid de olika utredningarna på vägväsendets område tilldragit sig den måhända största uppmärksamheten är spörsmålet om vägdistriktens omfattning. En väl avvägd distriktsindelning anses nämligen allmänt vara av synnerligen stor betydelse för ernående av en rättvis fördelning av väghållningsbesväret och för åstadkommande av rationell och ekonomisk väghållning.

Vad beträffar utjämningen av vägbördan skulle uppenbarligen mest stå att vinna genom ett förstatligande av hela det allmänna vägväsendet, och förslag därom hava även flera gånger väckts.

Vägkommissionen ansåg sig emellertid icke kunna förorda vägväsendets övertagande av staten. De av kommissionen anförda skälen härför kunna i

korthet sammanfattas sålunda: Det vore väl obestridligt, att de allmänna vägarna i betydande mån tillgodosåge statens intressen, men det måste dock fasthållas, att till varje väg i främsta rummet knöte sig ett lokalt intresse. Till följd av järnvägarnas och vattenvägarnas utveckling hade betydelsen av de allmänna vägarna alltmer lokaliserats. Den ökade användningen av automobiler syntes icke kunna förändra detta förhållande. Övertoge staten hela det allmänna vägväsendet, skulle det krävas en alltför omfattande, tung och dyrbar förvaltningsapparat. Det vore en gammal erfarenhet, att arbeten ställde sig jämförelsevis kostsamma, när de skulle utföras för statens räkning. Svårigheter att för skäligt pris erhålla entreprenader skulle säkerligen yppa sig i högre grad för staten än för mindre distrikt. Efter vad kommissionen kunde finna, skulle kostnaderna för statens handhavande av väghållningen bliva avskräckande stora. Statens övertagande av väghållningen skulle medföra, att kostnaden för denna täcktes på samma sätt som övriga statsutgifter. Bibehölles däremot väghållningsbesväret som ett åliggande för lokala samfälligheter, bleve det möjligt att såsom hittills tillämpa beskattningsprincipen: skatt efter intresse. Denna princip framstode just i fråga om vägväsendet utan all tvekan som den mest berättigade. Övertoges hela det allmänna vägväsendet av staten, skulle jordbrukets vinst av reformen gå utöver skälighetens gränser. Därtill komme, att, då i sådant fall städerna finge lika med landsbygden deltaga i underhållet av de allmänna vägarna, rättvisan krävde, att staten övertoge städernas väghållning och, åtminstone delvis, deras gatuhållning.

I likhet med kommissionen och huvudsakligen på de av denna anförda skäl funno 1920 års vägsakkunniga statens övertagande av det allmänna vägväsendet icke kunna tillstyrkas. De sakkunniga, bland vilka rådde delade meningar såväl om önskvärdheten av en fullständig utjämning av väghållningsbesväret som beträffande frågan om intresseprincipens berättigande vid vägbeskattningen, framhöllo, att, vilken åsikt man än därutinnan hade, det dock syntes uppenbart, att statens övertagande av den allmänna väghållningen skulle medföra en tung förvaltningsapparat och att väghållningen skulle såväl på grund härav som genom de ofta nog överdrivna anspråk, som då antagligen skulle ställas på vägnätets utsträckning och vägarnas beskaffenhet, bliva vida dyrare än om väghållningen ordnades som en kommunal angelägenhet. Den kommunala förvaltningen syntes ock kunna anordnas smidigare, under starkare kontakt med ortsbefolkningen och med ett bättre tillgodogörande av erfarenheten hos de gamla vägstyrelserna.

Även 1929 års vägsakkunniga hava av nu anförda skäl funnit sig icke kunna tillstyrka vägväsendets förstatligande. Samma ståndpunkt har intagits av skatteutjämningsberedningen.

Departementschefen.

Ehuru största delen av kostnaderna för väghållningen numera i sista hand gäldas av statsmedel och ehuru de allmänna vägarna och särskilt vissa av dem under de senare åren fått en allt större betydelse för den genomgående, långväga samfärdseln, anser jag dock lika med de sakkunniga, att övervägande skäl fortfarande tala mot förstatligande av vägväsendet. De fördelar,

som därigenom skulle kunna vinnas i ett eller annat avseende, synas icke vara av den betydelse, att de kunna uppväga olägenheterna av en statlig väghållning. En sådan skulle nämligen säkerligen komma att bliva bland annat förhållandevis dyrbar och kräva en vidlyftig förvaltningsapparat. I den mån vägbyggandet och vägunderhållet ytterligare standardiseras, vägväsendet utvidgas och vägtrafikens ställning och uppgift i förhållande till andra trafikgrenar klarlägges och fastställes, ökas måhända skälen för ett förstatligande av vägväsendet, men än så länge torde kravet på en efter de olika förhållandena i vårt land väl avpassad och ekonomisk väghållning bäst tillgodoses genom väghållningens ordnande som en kommunal angelägenhet. Frågan om statlig väghållning beträffande vissa slag av allmänna vägar, s. k. riksvägar och ödebygdsvägar, kommer att i ett senare sammanhang ägnas särskild behandling.

Om man alltså kan utgå ifrån att den allmänna väghållningen fortfarande bör handhavas av kommunalt organiserade organ, vägdistrikt, har man att avgöra vilken omfattning dessa distrikt skola hava.

Vägkommissionens förslag innebar, att landstingsområdet med undantag av dithörande städer och stadsliknande samhällen skulle utgöra vägdistrikt. Landstinget skulle vara vägdistriktets beslutande organ. I landstingets överläggningar och beslut i vägfrågor skulle dock ombuden från städerna icke äga deltaga. Landstingsområdet skulle vara ekonomisk enhet för väghållningen men samtidigt vara uppdelat i arbetskretsar för väghållningens fullgörande. Därvid skulle så tillgå, att alla kostnader för väghållningen, i den mån de ej täcktes genom statsbidrag, skulle gäldas av landstinget och täckas genom uttagande av vägskatt å samtliga vägskatteskyldiga inom landstingsområdet. Men att överlämna även väghållningens ombesörjande åt landstingsförvaltningen ansåg kommissionen däremot ej tillrådligt. En dylik anordning skulle enligt kommissionens åsikt ur förvaltnings- och kostnadssynpunkt kunna bliva förenad med svårigheter av samma art, som anförts i fråga om vägväsendets övertagande av staten, visserligen i mindre skala men dock alltid avsevärda. Kommissionen föreslog därför, att landstinget skulle genom sitt organ vägstyrelsen i allmänhet blott ombesörja vägbyggnader samt underhållet av broar och färjor, under det att primärkommunerna skulle bilda arbetskretsar, vilka omhänderhade allt övrigt vägunderhåll liksom vinterväghållningen inom respektive kommuner och ordnade därmed helt och hållet på sätt kommunen funne lämpligt. Kommunen skulle därefter äga att ur landstingskassan bekomma ersättning för vägunderhållet med belopp, vartill underhållet blivit i vederbörlig ordning uppskattat, och för vinterväghållningen efter det i verkligheten utförda arbetets skäliga värde.

Mot kommissionens förslag, att arbetets utförande skulle överlämnas åt primärkommunerna, riktade flera av de hörda myndigheterna och korporationerna en skarp kritik. I denna kritik instämde 1920 års vägsakkunniga. De ansågo därjämte, att i stort sett enahanda anmärkningar kunde göras mot en på sina håll ifrågasatt anordning, varigenom de gamla vägdistrikten i stället för primärkommunerna finge på det av kommissionen tänkta sättet

tjänstgöra som arbetsdistrikt. De sakkunniga förordade för sin del, att landstingsområdet ej blott gjordes till ekonomisk enhet för väghållningen utan även finge omhändertaga själva utförandet av arbetet. Bland de fördelar, som härigenom skulle vinnas, nämnde de sakkunniga följande: Utjämningen av väghållningsbesväret bleve effektivare än enligt vägkommissionens förslag. Då all väghållning skulle utföras genom landstingsvägstyrelsens försorg, bleve primärkommunernas befattning med vägväsendet obehövlig. Uppskattningen av vägunderhållet och därmed förbundna kostnader ävensom övriga nackdelar skulle försvinna. De för väghållningen erforderliga medlen skulle utdebiteras såsom landstingsvägskatt och ingå direkt i landstingsvägkassan. På grund av landstingsområdets större ekonomiska bärkraft skulle möjlighet förefinnas att anskaffa för ett rationellt vägunderhåll nödiga redskap och att åstadkomma ett gott vägunderhåll.

Det väglagförslag, som framlades i proposition till 1922 års riksdag, anslöt sig till 1920 års sakkunnigas förslag. Propositionsförslaget innehöll tillika en uttrycklig bestämmelse att, där sådant funnes lämpligt, landstinget ägde för särskilda delar av vägdistriktet (vägnämndsdistrikt) utse vägnämnder att biträda vägstyrelsen, i den mån sådant genom särskild instruktion eller annorledes uppdroges åt vägnämnden. Propositionen, som hänvisades till särskilt utskott, blev av detta avstyrkt. Emellertid framgår av utskottsutlåtandet jämte därvid fogade reservationer, att flertalet av utskottets ledamöter gillade förslagets huvudgrunder. Anledningen till avstyrkandet var den, att en utslagsgivande del av utskottets ledamöter icke ville ansluta sig till förslaget, med mindre detta i fråga om vägskattegrunderna och statsbidrag till väghållningen underginge vissa ändringar. Utskottets hemställan bifölls av båda kamrarna. Av dem, som icke gillade förslagets huvudgrunder, framhölls bland annat, att den nya organisationen skulle påkalla inrättandet av ett betydande antal nya tjänstebefattningar samt leda till ett mera byråkratiskt system och till fördyring av kostnaderna för vägväsendet ävensom att genom tillskapandet av de större distrikten möjligheten att överskåda väghållningen inom distrikten skulle försvinna, vilket även skulle bliva fallet med vägstyrelsernas goda personalkännedom, faktorer som säkerligen spelade en betydande roll i fråga om möjligheten att begränsa och nedbringa kostnaderna för vägväsendet.

Enligt *1929 års vägsakkunnigas* förslag skall vägdistriktsindelningen ankomma på Konungen. I motiven hava de sakkunniga förordat distrikt till omfattningen betydligt större än flertalet av de nuvarande men mindre än landstingsområden. För erhållande av dylika distrikt bör enligt de sakkunnigas mening sammanslagning av nuvarande distrikt i stor utsträckning komma till stånd. Ledamoten Johansson har emellertid beträffande ifrågavarande spörsmål uttalat en från de övriga sakkunnigas uppfattning avvikande mening samt föreslagit en lösning av frågan i huvudsaklig överensstämmelse med 1922 års förslag.

Efter att hava påpekat de nuvarande distriktens mycket växlande storlek ingå de sakkunniga på de med gällande indelning förenade olägenheterna och yttra härom:

Om de flesta distrikt torde gälla, att de äro alltför små för att möjliggöra ett effektivt utnyttjande av moderna tekniska hjälpmedel, utan vilka en fullgod väghållning numera svårligen kan utföras. Det må i detta sammanhang nämnas, att väglängden inom de olika distrikten i medeltal icke uppgår till mer än något över 20 mil. I åtskilliga distrikt torde med hänsyn till den ringa väglängden anskaffande av maskinell utrustning knappast vara ekonomiskt försvarbart; inom andra, där detta visserligen kan vara fallet, kan maskinparkens kapacitet likväl icke helt utnyttjas, varigenom väghållningen onödigt fördyras. Enahanda äro förhållandena i fråga om möjligheterna att anställa och utnyttja för vägarbetet erforderlig, tekniskt skolad personal. Dessa för vägväsendets såväl tekniska som ekonomiska utveckling betydelsefulla frågor synas icke heller kunna i nödig omfattning lösas genom samverkan mellan angränsande distrikt. Den nuvarande distriktsindelningen medför vidare ur administrativ synpunkt en alltför tungrodd och onödigt dyrbar organisation. Vart och ett av landets 376 vägdistrikt bildar en förvaltningsenhet med egen vägstyrelse, medelsförvaltning och räkenskapsföring. Den skärpning av den statliga kontrollen över vägdistrikten, som påkallas av att kostnaderna för väghållningen numera till övervägande delen bestridas av statsmedel, möter stora svårigheter bland annat just på grund av det stora antalet förvaltningsenheter. Så länge den nuvarande distriktsindelningen består, lärer man sålunda icke utan en synnerligen omfattande apparat kunna ernå effektiv kontroll över väghållningen och användningen av därtill anslagna medel. I sistnämnda hänseende må särskilt framhållas betydelsen av likformig, överskådlig bokföring. Visserligen hava normerande bestämmelser angående räkenskapernas förande lämnats, men erfarenheten har givit vid handen, att erforderlig enhetlighet i tillämpningen icke kunnat åvägabringas. För de myndigheter, som utöva den allt mer betydelsefulla statliga ledningen av och uppsikten över vägväsendet, framstår såsom en allvarlig olägenhet det jämförelsevis stora antalet förvaltningsenheter, med vilka förbindelse skall upprätthållas och vilkas verksamhet skall övervakas och kontrolleras.

Mot de nuvarande små distrikten har vidare anmärkts, att lokalbetonade synpunkter blivit allt för utslagsgivande vid behandlingen av frågor rörande byggande av väg. Denna anmärkning sammanhänger med det förhållandet, att initiativet i nämnda ärenden oftast tages av vägdistriktens organ, till vilkas mening den beslutande myndigheten givetvis tager stor hänsyn. Ehuru nu berörda anmärkning icke lärer kunna anses allmängiltig, har dock erfarenheten visat, att svårigheter stundom yppa sig, när det gäller att åstadkomma samverkan mellan flera distrikt för utförande i ett sammanhang av behövliga större vägföretag. Ofta nog bottna dessa svårigheter i den omständigheten, att ett planerat vägföretag berör något distrikt endast beträffande en relativt obetydlig sträcka och sålunda saknar större intresse för detta distrikt. Vad nu sagts belyser emellertid en långt ifrån betydelselös svaghet i den nuvarande distriktsindelningen. En annan olägenhet är, att i smärre distrikt, omfattande allenast några få kommuner, skillnaden i storlek mellan dessa lätt leder till att en kommun får ett dominerande inflytande i fråga om distriktets vägväsende, ett förhållande ägnat att giva detta en än mer lokalbetonad prägel.

De sakkunniga upptaga härefter till granskning förslaget att göra landstingsområdet till vägdistrikt och framhålla därvid till en början, att förhål-

landena inom vägväsendet numera äro helt annorlunda än då statsmakterna år 1922 hade att taga ståndpunkt till nu ifrågavarande spörsmål. Den oerhört ökade trafiken nödvändiggjorde ett intensifierat vägunderhåll och den i samband därmed utvidgade medelsförvaltningen hade tillsammans med ökningen av administrativa göromål i övrigt ytterligare skärpt anspråken på de verkställande organens aktivitet. Den arbetsmängd, som genomförandet av en organisation med landstingsområdet såsom vägdistrikt skulle övervältra på landstinget och dess vägstyrelse, vore således av en helt annan storlek nu än för blott ett tiotal år sedan. Efter att hava framhållit, att trots nu anförda förhållanden förslaget om landstingsdistrikt alltjämt hade sina ivriga förespråkare, ägna de sakkunniga nämnda förslag en ingående kritik och anföra därvid bland annat följande:

Ehuru en indelning efter landstingsområden i jämförelse med den nuvarande distriktsindelningen otvivelaktigt skulle medföra vissa fördelar, kunna de sakkunniga likväl icke förorda en dylik indelning. Framhållas må först, att landstingen, som väljas huvudsakligen efter politiska linjer, i allmänhet icke hava en sammansättning, som kan antagas vara särskilt lämpad för prövning av de från landstingens övriga uppgifter artskilda vägärendena. Härtill kommer, att landstingens arbetsbörda utan undantag torde vara så tyngande, att på dem icke lämpligen kan läggas prövningen av den vidlyftiga grupp av ärenden, som hänför sig till vägväsendets skötsel. Tvivelaktigt är väl ock, om landstingsorganisationen, icke minst därför att landstinget i regel sammanträder blott en gång årligen, då alla dess angelägenheter skola avgöras under ett fåtal dagar och en jäktande arbetstakt, besitter den smidighet, som erfordras för de ofta nog brådskande men på samma gång en grundlig prövning krävande vägärendenas avgörande. En utväg att undvika nu anmärkta olägenheter vore att uppdraga distriktets beslutanderätt åt särskilda för ändamålet valda vägfullmäktige. Detta synes i själva verket vara den enda lämpliga utvägen, därest en organisation med läns- eller landstingsdistrikt skulle genomföras.

På den i ett landstingsdistrikt fungerande vägstyrelsen skulle på grund av vägnätets avsevärda omfattning komma att vila en högst betydande arbetsbörda. Det torde med skäl kunna antagas, att arbetet skulle taga styrelsens tid och krafter i anspråk i sådan grad, att uppdraget som vägstyrelseledamot komme att nära nog fullständigt förlora karaktären av förtroendesyssla och att uppdraget måste lämnas åt personer, villiga att mot därefter tillmätta arvoden ställa sig så gott som helt till disposition för ändamålet. Erfarenheterna från vägingenjörsorganisationen giva vid handen, att ett läns vägväsende även i den begränsade omfattning, vari det faller inom vägingenjörens arbetsområde, är av den storleksordning med avseende å arbetsmängden, att dess skötsel kräver en ständig och energisk insats av arbete. Även om det icke skulle möta oöverstigliga hinder att förvärva fullt lämpliga personer, som ville ägna sin huvudsakliga arbetskraft åt vägstyrelsearbetet, äro dock svårigheterna härutinnan påtagliga, särskilt i betraktande av att uppdrag som ledamot av vägstyrelse lämnas endast för en jämförelsevis kort tid utan säkerhet för uppdragets förnyande. I varje fall torde man få räkna med, att länsdistriktsorganisation på ett betänkligt sätt skulle leda till allt för stor byråkratisering i fråga om vägväsendets skötsel.

Ytterligare bör framhållas, att landstingsområdenas i allmänhet vida omfattning skulle medföra svårigheter för distriktets beslutande och verkställande organ att vinna erforderlig kännedom om rent lokala men måhända synnerligen

beaktansvärda intressen och behov. Dylika skulle i vägdistrikt av ifrågavarande storleksordning antagligen få svårt att göra sig gällande. Ehuru vägnätet till avsevärd del redan nu har sin särskilda betydelse såsom förmedlare av mera långväga trafik, är det dock av vikt, att även de lokala behoven av goda vägförbindelser bliva tillgodosedda. Åtgärder, som kunna leda till ett eftersättande av betydelsefulla men mera lokalt betonade vägfrågors lösning, böra därför enligt de sakkunnigas mening undvikas, i den mån så kan ske med beaktande av organisationsfrågans sammanhang med de stora ekonomiska spörsmålen på vägväsendets område.

Delvis ur sist anförda synpunkter torde den tanken hava framkommit att låta landstingsområdet bilda vägdistrikt vad angår huvudvägarna, medan de mindre vägarnas skötsel skulle ankomma på de nuvarande små distrikten. En lösning av frågan enligt detta uppslag, som mera sällan kommit till synes och som torde sakna egentlig aktualitet, skulle visserligen åtminstone teoretiskt sett innebära en del beaktansvärda fördelar i jämförelse med det nuvarande systemet men kan likväl icke av de sakkunniga förordas. Det skulle vara förenat med ganska stor svårighet att verkställa en praktisk och naturlig indelning av vägnätet på länsdistriktet och de lokala distrikten, varjämte såväl i förvaltningshänseende som i flera andra avseenden en icke önskvärd dualism skulle uppstå. Olägenheterna av en dylik organisation skulle göra sig särskilt gällande i fråga om underhållsarbetet.

Beträffande de fördelar i skatteutjämningsavseende, som skulle vinnas under förutsättning av landstingsområdet som vägdistrikt, yttra de sakkunniga:

Verkställda undersökningar giva visserligen vid handen, att skattetryckets ojämnhet under sist angiven förutsättning skulle betydligt minskas. Den utjämning, som på denna väg skulle vinnas, inskränker sig emellertid till varje landstingsområde för sig och undersökningarna visa, att mellan de skilda landstingsområdena skulle komma att föreligga stor olikhet i skattebelastning. Maximisiffran skulle bliva omkring tre gånger större än minimisiffran och ungefär två gånger större än medeltalet. Ett särskilt utjämningsförfarande torde alltså, om man vill vinna en någorlunda jämn avvägning av vägskattebelastningen, komma att erfordras även vid indelning efter landstingsområden. Verkningarna av en sådan indelning skulle därför i nu ifrågavarande hänseende, bortsett från den ur rikssynpunkt jämförelsevis oväsentliga utjämningen inom varje landstingsområde för sig, inskränka sig till ett av den starka minskningen av antalet enheter orsakat underlättande av ett särskilt skatteutjämningsförfarande. Lättnader i detta avseende äro visserligen icke betydelselösa, men det är de sakkunnigas bestämda uppfattning, att vad härutinnan skulle vinnas icke uppväger de avsevärda nackdelar ur väghållningssynpunkt, vilka enligt det förut sagda vidlåda landstingsdistrikten. Det väsentliga i frågan om distriktsindelningen hänför sig otvivelaktigt till vad som ur teknisk och ekonomisk synpunkt är lämpligast. Skatteutjämningen är ett spörsmål i andra hand, som kommer i betraktande först sedan de frågor lösts, som avse ett förbilligande av väghållningen samt därigenom lindring av det absoluta skattetrycket.

I det kapitel i betänkandet, som handlar om medel till bestridande av väghållningskostnaderna, hava de sakkunniga förordat en med automobilskattemedel finansierad utjämning av vägskattebelastningen samt angivit de riktlinjer, som härvid borde följas.

Enligt de sakkunnigas åsikt bör, utom i undantagsfall, väglängden inom ett

distrikt icke understiga 30 och icke överstiga 70 mil. Härom anföra de sakkunniga:

Vid bedömandet av förevarande spörsmål inverka emellertid åtskilliga omständigheter av den art, att man icke utan vidare kan fastslå, att ett vägdistrikt under alla förhållanden lämpligen bör hava en viss storlek, uttryckt i ett bestämt antal vägmil. Sålunda måste hänsyn tagas till trafikens art och omfattning, faktorer vilka äro av särskild betydelse för väghållningen. Ytterligare bör beaktas, att vägdistriktets område icke bör vara så utsträckt, att vägarbetet därigenom försvåras och fördyras. I landsändar med tätmaskigt vägnät kan ett distrikt lämpligen omfatta en större väglängd än i trakter, där vägnätet är glest. Erfarenheterna från verksamheten inom de nuvarande distrikten giva emellertid vid handen, att ett distrikt med en sammanlagd väglängd av omkring 50 mil i allmänhet kan anses till omfattningen väl avvägt. Skötseln av ett vägnät av denna storlek kan i de flesta fall utan svårighet omhänderhavas av en vägstyrelse utan att styrelsens ledamöter behöva allt för mycket tagas i anspråk och dess verksamhet byråkratiseras. Arbetsmängden inom ett dylikt distrikt motiverar väl anställande av tekniskt skolad personal och medgiver ett effektivt utnyttjande av erforderliga maskiner, varigenom vägarbetet kan bedrivas på ett såväl tekniskt som ekonomiskt tillfredsställande sätt. Härmed är givetvis icke sagt, att en god och ekonomisk väghållning icke kan utföras i distrikt, där vägnätets längd avviker från den nyss angivna måttstocken. Vanskligt är att därutinnan uppdraga bestämda gränser, men enligt de sakkunnigas mening bör, om önskvärdheten av en tekniskt och ekonomiskt tillfredsställande väghållning tillmätes avgörande betydelse, väglängden inom ett distrikt icke understiga 30 och icke överstiga 70 mil.

Med det nu sagda hava de sakkunniga angivit vissa riktlinjer för distriktsindelningen. Vid denna göra sig emellertid även andra synpunkter gällande än de förut omnämnda. Hänsyn till den nuvarande indelningen synes böra tagas så till vida, att nya, större distrikt i allmänhet böra bildas genom sammanslagning av hittillsvarande distrikt. Uppdelning av sådant distrikt bör endast i undantagsfall förekomma. I vissa fall lärer det dock av praktiska skäl vara befogat att i någon mån lämpa distriktsindelningen mera efter de väggeografiska förhållandena än efter nuvarande väghållningsenheter, varvid klyvning av hittillsvarande distrikt stundom icke kan undvikas. De sakkunniga syfta härvid närmast på det förut berörda fallet, att en väg — och detta gäller särskilt de större vägarna — på endast en kort sträcka genomlöper ett vägdistrikt, för vilket som helhet sett vägen saknar större betydelse. Härav följande olägenheter i skilda hänseenden böra, i den mån så lämpligen kan ske, undanröjas genom avskiljande av en eller annan socken, som vägen genomlöper, från det gamla distriktet för att tilläggas det nya distrikt, inom vilket vägen i övrigt sträcker sig. Uppdelning av en socken på olika vägdistrikt bör givetvis icke ifrågakomma. I sakens natur ligger, att ett vägdistrikt bör vara geografiskt sammanhängande, så att vägarnas skötsel ävensom kontrollen däröver icke försvåras. Detta önskemål bör dock icke hindra sammanslagning av de nuvarande ödistrikten med närliggande fastlandsdistrikt. Måhända kan det dock i vissa fall befinnas lämpligt att alltjämt bibehålla större öar som särskilda vägdistrikt.

De sakkunniga omnämna, att de för att lättare kunna bedöma verkningarna i olika hänseenden av en med beaktande av sålunda framhållna synpunkter verkställd distriktsindelning på ett tidigt stadium av utredningen försöksvis uppgjort en dylik indelning, omfattande 172 distrikt, däribland åtskilliga ödistrikt.

Under utredningens gång hade de sakkunniga dock kommit till den uppfattningen, att distrikten lämpligen kunde göras något större än vad de sakkunniga till en början ansett.

Skatteutjämningsberedningen har i likhet med 1920 års vägsakkunniga föreslagit, att landstingsområdet med undantag av dithörande städer skall utgöra vägdistrikt. Beredningen anser emellertid lagen böra inrymma befogenhet för Konungen att efter hörande av länsstyrelsen, landstinget och andra vederbörande förordna om större landstingsområdens uppdelning i två vägkommuner. Beträffande öar, som nu bilda eget vägdistrikt, framhåller beredningen, att många av dem befinna sig i en särställning så till vida, att de praktiskt taget sakna allmän väg och hava exceptionellt små kostnader för sitt vägväsende. För det fall, att det därjämte kan antagas, att befolkningen på dessa öar i ringa omfattning är i tillfälle att begagna det övriga vägnätet, torde, yttrar beredningen, möjlighet böra beredas dem att fortfarande utgöra eget vägdistrikt.

Sedan beredningen såsom förut nämnts förklarat sig icke kunna tillstyrka väghållningens förstatligande, yttrar beredningen vidare:

Det torde därför endast återstå att välja mellan kommunala vägkommuner av högre eller lägre ordning. På grunder, som beredningen angivit vid klarläggandet av de allmänna riktlinjerna för eventuella kommunala förstoringar (Kap. IV), måste beredningen avstyrka och såsom skäligen värdelös beteckna en lagstiftning, som åsyftar att antingen direkt genom generella bestämmelser i ämnet eller efter prövning i varje särskilt fall av länsstyrelsen eller annan myndighet nå fram till en indelning i vägkommuner, större än de nuvarande väghållningsdistrikten men mindre än landstingsområdet. De ekonomiska motsättningarna bliva för starka eller utjämningseffekten illusorisk, om man söker sig fram efter denna linje. Redan vägkommissionen betecknade på huvudsakligen samma skäl som beredningen en sådan lösning av problemet såsom mycket svår att genomföra och såsom i och för sig otillfredsställande. På sätt i den föregående framställningen påpekats, har det också visat sig, att den för några år sedan åt länsstyrelserna lämnade befogenheten att förordna om sammanslagning av väghållningsdistrikt blivit så gott som resultatlös. Över huvud har det, som i Kap. IV utvecklats, varit tämligen fruktlöst att söka åvägabringa större utdebiteringsområden genom allmänna eller speciella bestämmelser om befogenhet för Kungl. Maj:t eller länsstyrelserna att förordna därom. Därest större vägkommuner än de nuvarande överhuvud finnas behövliga, lär följaktligen landstingsområdet regelmässigt böra bliva det nya utdebiteringsområdet.

Å sid. 193—197 i beredningens betänkande finnas intagna en del tabeller, av vilka framgår, att utdebiteringen av vägskatt år 1929 var högst 90 öre och lägst 6 öre per vägfyrk (bortsett från vissa ödistrikt med ännu lägre siffra) samt att under förutsättning av landstingsområdet som vägdistrikt maximum skulle hava sjunkit till 42.4 öre och minimum stigit till 14.5 öre, medan riksmedeltalet var 21.8 öre. I 208 distrikt skulle utdebiteringen hava sjunkit, medan den skulle hava stigit i 171 distrikt. Den maximala minskningen skulle hava uppgått till 60.9 öre per vägfyrk, under det den maximala ökningen

skulle hava stannat vid 37.4 öre eller, om ödistrikten undantagas, 17.1 öre per vägfyrk.

Efter att hava understrukit betydelsen av den skatteutjämning, som sålunda skulle inträda under förutsättning av landstingsområde som vägdistrikt, ingår beredningen på prövning, huruvida med sådana distrikt äro förknippade administrativa och andra praktiska olägenheter av den betydelse, att tanken på dylika distrikt trots de skatteutjämnande verkningarna måste uppgivas. Härom yttrar beredningen bland annat:

Utgångspunkten för denna prövning är, att överflyttning av kostnaderna måste medföra överflyttning jämväl av beslutanderätten i vägfrågor och omläggning av förvaltningen. Det torde vara berättigat påstå, att de invändningar, vilka under 1922 års riksdagsbehandling med särskild skärpa framfördes mot landstingens övertagande av väghållningen, i stort sett icke längre hava giltighet, emedan underlaget för dem bortfallit genom de betydelsefulla förändringar, som därefter inträffat. Sedan vägkassorna praktiskt taget över hela linjen övertagit vägunderhållet, gäller detta omdöme framför allt den år 1922 hävdade uppfattningen att den då ifrågasatta omorganisationen ej borde godtagas, emedan den förutsatte avskaffande av naturaunderhållet och för den skull måste komma att medföra ett avsevärt fördyrande av särskilt jordbrukarnas underhållsutgifter. Vidare hava, oberoende av organisationsfrågan, de krav på minskning av jordbrukets andel i vägskattebördan och på högre statsbidrag, som av motståndarna till 1922 års förslag uppställdes såsom oeftergivliga villkor för dess godtagande, sedermera vunnit beaktande. Såvitt beredningen kan finna, hava yrkandena på ytterligare lättnader i förstberörda hänseende ej något inre samband med spörsmålet om landstingsområdet såsom förvaltningsenhet, även om det kan tänkas, att olägenheterna av och motståndet mot skatteöverflyttning från jordbruksfastighet till andra beskattningsföremål bliva mindre, sedan vägskattebördan lagts på en sådan större utdebiteringsenhet.

I de verkställda sakkunnigutredningarna liksom ock av departementschefen, då beslut om tillkallande av 1929 års vägsakkunniga fattades, har, jämte det önskvärdheten av en skatteutjämning understrukits, framför allt den meningen samstämmigt uttalats, att större distrikt skulle medföra bättre tillgång på och ett rationellare utnyttjande av teknisk sakkunskap, erforderliga maskiner och redskap samt övad arbetskraft, ävensom att större distrikt skulle vara ägnade att minska förvaltningskostnaderna. Riktigheten härav torde knappast kunna jävas. I alla händelser är det tydligt, att utgifterna för administrationen så till vida skulle minskas, som skriftväxling, räkenskapsföring och kontroll måste vara betydligt besvärligare och ställa sig dyrare, när vägstyrelserna äro 376, än om de till antalet ej nå tiondelen av denna siffra. Även vägingenjörernas uppgift skulle underlättas, emedan deras kontakt med den vägkommunala ledningen kunde bliva mera intim och deras skrivarbete betydligt mindre, om förvaltningen koncentrerades, än då den är söndersplittrad i organ, självständigt verksamma på många skilda orter inom länet.

Ehuru det vitsordats, att vägstyrelserna i allmänhet på ett förtjänstfullt sätt fullgjort sina åligganden, har det sagts, att stora svårigheter ej sällan mött att för uppdraget anskaffa tillräckligt kvalificerade och intresserade personer. Om detta förhållande hittills på sina håll medfört mindre tillfredsställande effektivitet och onödigt höga kostnader, bör någon svårighet däremot ej yppa sig att inom det större området, länet, finna ett färre antal personer, lämpliga att utgöra vägstyrelse och att i denna egenskap mot varandra väga framkomna krav, planera och finansiera vägföretag samt hava

uppsikt över dem. Samtidigt skulle det bliva lättare för staten, som till den övervägande delen ställer till förfogande de för väghållningen erforderliga medlen, att genom en eller annan representant i varje vägstyrelse direkt följa och öva inflytande på besluten. Att den kommunala självstyrelsen på vägväsendets område komme att minskas genom överflyttningen och än vidare beskäras därigenom, att en statens representant direkt deltoge i förvaltningen, torde få anses vara en naturlig konsekvens av statens berörda ekonomiska intresse.

Av mera allvarlig beskaffenhet äro invändningarna att vägförvaltningen genom den ifrågasatta centraliseringen skulle byråkratiseras och förlora den direkta kontakt med arbetet, som för dettas ändamålsenliga bedrivande är av stor betydelse, samt att landstingen med sina mångahanda och måhända framdeles på andra områden utökade uppgifter skulle bliva alltför betungade med göromål. Framför allt fruktar man, att därigenom väghållningens administration och vägarbetena skulle fördyras.

Även om, på sätt nyss utvecklats, flera med en förstoring av förvaltningsenheten förbundna omständigheter äro ägnade att hålla vägkostnaderna nere, är det givetvis omöjligt att med bestämdhet förutsäga, huruvida icke dessa fördelar skulle uppvägas utav de skadliga verkningarna av en byråkratiserad och opersonlig förvaltning, som måste befatta sig med en mängd olikartade bestyr. Utan tvivel skulle farhågorna hava fog för sig, om organisationen bleve sådan, att länsstyrelserna och landstingen skulle besluta om och landstingets vägstyrelse verkställa vägarbetena utan biträde av andra än tjänstemän. En dylik konstruktion av förvaltningsmaskineriet bör och kan emellertid undvikas. Visserligen måste så tillvida en »byråkratisering» äga rum, som centralisationen förutsätter anlitande i högre grad än förut av arbetskraft, som helt tages i anspråk för vägfrågornas behandling. Kostnaden för en förvaltning av detta slag behöver dock ej bliva större, än när göromålen äro fördelade på mångdubbelt flera personer, vilka var för sig åtnjuta en mindre ersättning och endast delvis ägna sin tid åt vägväsendet. Än mindre synes detta behöva bliva fallet, därest vid arbetets utförande fortfarande får påräknas intresserat biträde ute i orterna av kommunala förtroendemän med insikt i vägfrågor och intim kännedom om de lokala förhållandena.

Det förefaller, som om möjligheten att på detta sätt i administrationen av vägväsendet bibehålla kontakten med ortsförhållandena förbisetts eller värdet därav underskattats av dem, som äro motståndare till förslaget att göra landstingsområdet till enhet för en mera centraliserad förvaltning. Över huvud torde det för ett praktiskt handhavande av väghållningen inom det förstorade vägdistriktet vara av värde, att lagstiftningen förutsätter och möjliggör en viss decentralisering med avseende å beredning och verkställighet av samt uppsikt över de vägarbeten, vilkas centrala planläggning och finansiering ankommer på landstinget och dess förvaltningsorgan. När landstingsområdets relativt ringa omfattning icke gör det överflödigt, skulle därför landstingets vägstyrelse hava skyldighet att uppdela distriktet i arbetskretsar, var och en med sin av vägstyrelsen (eller landstinget) utsedda kretsstyrelse eller vägnämnd, som skulle hava att utöva nyss omförmälda funktioner och därvid bland annat tillse, att i första hand ortens befolkning bereddes tillfälle till arbetsförtjänst på väghållningen. Om det än emellanåt torde visa sig fördelaktigare att göra arbetskretsen större, får det antagas, att den ofta komme att sammanfalla med det nuvarande väghållningsdistriktet, och att till ledamöter i kretsstyrelsen merendels bleve utsedda förutvarande vägstyrelseledamöter. Det bör lämnas öppet för landstingsförvaltningen att bestämma såväl härom som beträffande administrationens detaljer i övrigt allt efter de speciella förhållanden, som karakterisera landstingsområdet.

Det arbete, som därmed komme att läggas på landstingsförvaltningen, måste utan tvivel anses mycket krävande. Men det får ej förbises, att det framför allt bleve landstingets vägstyrelse, som skulle drabbas av detsamma, att vägbyggnader liksom hittills skulle beslutas av länsstyrelsen, sedan de av dem närmast berörda kommunerna och dessutom vägstyrelsen blivit hörda, samt att landstingets prövning av vägbudgeten och på densamma inverkande frågor enligt sakens natur måste bliva mera allmän och principiell. Någon desorganisation av landstingsförvaltningen eller omotiverad expansion av vägbyggandet borde under sådana omständigheter icke vara att befara såsom följd av överflyttningen.

De för beredningens ståndpunktstagande avgörande skälen har beredningen sammanfattat sålunda:

Med hänsyn till de betydande ojämnheterna i vägskattebördans fördelning och då kontantunderstöd för åstadkommande av utjämning måste betecknas såsom ett botemedel, vilket så sparsamt som möjligt bör anlitas, har beredningen alltså ansett ett starkt behov av förstorade vägkommuner föreligga. Den praktiskt taget enda lämpliga större enheten har befunnits vara landstingsområdet. Å ena sidan torde, förutom skatteutjämning, vissa administrativa fördelar ernås genom en dylik utvidgning av förvaltningsområdet, och å andra sidan synes det möjligt att förekomma de olägenheter, som befarats vara förbundna med utvidgningen.

Fyra av beredningens ledamöter hava funnit beredningens förslag icke böra läggas till grund för en reform på området. Dessa ledamöter, herrar Carlström, Magnusson, Wohlin och Tjällgren, hava härutinnan anfört:

Vad vägväsendet angår, innebär beredningens förslag en vittgående omläggning av de nu gällande reglerna för handhavandet och finansieringen av denna förvaltningsuppgift. Även beträffande denna gren av den kommunala verksamheten hysa vi uppfattningen, att en överflyttning av ansvaret för densamma på ett förvaltningsområde av länskommunens storlek skulle medföra en ökning av det allmännas totala utgifter för ändamålet och en byråkratisering av förvaltningen, även om det är sant, att ur skatteutjämningssynpunkt det bästa resultatet vinnes genom att göra landstingsområdet till väghållningsdistrikt. Det nuvarande mycket värdefulla lokala intresset för vägfrågorna skulle emellertid därigenom i betänklig grad avtrubbas. Med hänsyn till dessa förhållanden synes oss beredningens förslag på denna punkt alltför äventyrligt. Då därjämte 1929 års vägsakkunniga framlagt ett förslag, som går ut på ett sammanförande av de nuvarande i många fall otvivelaktigt alltför små väghållningsdistrikten till större distrikt och då nämnda sakkunniga därjämte till behandling upptagit frågan om väghållningstungans fördelning mellan skilda skatteobjekt — vilken sistnämnda fråga jämväl ur skatteutjämningssynpunkt äger icke ringa betydelse — sakna vi anledning att i förevarande sammanhang närmare ingå på ämnet och finna med hänsyn till det läge, vari frågan om vägväsendet befinner sig, beredningens förslag i förevarande del icke vara tillräckligt starkt motiverat för att läggas till grund för en reform på området.

Bland de *myndigheter, korporationer m. fl.*, vilka yttrat sig över förslagen, har det ojämförligt största antalet förordat en lösning av frågan enligt de av de vägsakkunniga uppdragna riktlinjerna.

Av de centrala ämbetsverken hava *kammarkollegiet, statskontoret* och *lantbruksstyrelsen* uttalat sig mot förslaget om landstingsområdet som vägdistrikt. De två förstnämnda hava emellertid framhållit, att sammanslagning av nuvarande distrikt syntes böra ske i större utsträckning än vad de sakkunniga tänkt sig. Vad de sakkunniga anfört därom, att ledamöterna i vägstyrelsen böra vara väl förtrogna med förhållandena inom distriktet och utöva sin verksamhet som bisyssla, har lantbruksstyrelsen funnit så vägande, att styrelsen trots sin sympati för större vägdistrikt ansett sig böra förorda sakkunnigförslaget.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordar däremot landstingsområdet som vägdistrikt och åberopar härför, utom de skatteutjämnande verkningarna, framför allt de fördelar i avseende å själva väghållningen, som med dylika distrikt enligt styrelsens förmenande skulle stå att vinna. Härom yttrar styrelsen:

Det starkaste skälet för styrelsens uppfattning att landstingsområdet bör utgöra den lämpligaste förvaltningsenheten är dock, att en sådan anordning skulle medföra bättre tillgång på och möjlighet till ett rationellare utnyttjande av teknisk sakkunskap, erforderliga maskiner och redskap samt övad arbetskraft. Den tekniskt kvalificerade ledning av vägväsendet, som nödvändiggöres av den oerhört ökade trafiken, torde icke kunna åstadkommas med en uppdelning i vägdistrikt i enlighet med de sakkunnigas förslag. Splittringen i administrationen torde icke möjliggöra anställande av tillräckligt kvalificerad arbetskraft eller utnyttjande till full effektivitet av erforderlig maskinpark.

Hos vägstyrelserna finnas redan nu anställda ett stort antal tekniskt utbildade tjänstemän (vägmästarna), vilkas verksamhet nu ledes av i regel tekniskt oskolade vägstyrelseordförande. Behovet av enhetlig kvalificerad teknisk ledning för dessa synes styrelsen ofrånkomlig för såvitt de krav, som numera ställas på väghållningen, skola kunna tillfredsställas. Vägingenjörernas nuvarande, praktiskt taget endast rådgivande funktion har icke visat sig för ändamålet tillräcklig. Behovet av denna enhetliga kvalificerade tekniska ledning med befälsrätt är icke genom de sakkunnigas förslag tillgodosett och synes styrelsen utgöra ett tungt vägande skäl för att icke godtaga de sakkunnigas förslag.

Genom införande av möjlighet inom det förstorade vägdistriktet av en viss decentralisation med avseende å beredning och verkställighet av de vägärenden, vilkas centrala planläggning och finansiering ankommer på det förstorade distriktet, skulle det lokala medinflytandet väl kunna tillgodoses. Någon i lagen föreskriven skyldighet till sådan decentralisation med kretsstyrelse eller vägnämnd anser dock styrelsen icke böra föreskrivas.

Efter ett ingående bemötande av de mot landstingsområdet såsom vägdistrikt framställda anmärkningarna giver styrelsen uttryck åt den uppfattningen, att förvaltningskostnaderna icke skulle ställa sig dyrare med landstingsdistrikt än med mindre distrikt. Styrelsen föreslår emellertid, att en kostnadsutredning i detta hänseende måtte verkställas, vilken utredning även borde avse formen för en organisation med landstingsområde såsom enhet.

Även *domänstyrelsen* har uttalat sig för landstingsdistrikt.

Riksräkenskapsverket anser, att åtminstone beträffande de mindre landstingsområdena övervägande skäl tala för att hittillsvarande vägdistrikt inom

ett landstingsområde sammanföras till en vägkommun. Huruvida jämväl medelstora och större landstingsområden regelmässigt böra utgöra distriktsenheter synes riksräkenskapsverket böra göras beroende av ställningstagandet till frågan om den nya vägorganisationens utformning i vad angår dels utövandet av beslutanderätten i vägärenden, dels beredningen och verkställigheten av samt uppsikten över beslutade vägarbeten. För sin del finner riksräkenskapsverket ett genomförande jämväl för de medelstora och större landstingsområdena av skatteutjämningsberedningens förslag nödvändiggöra, att vägdistriktens uppdelning i arbetskretsar och kretsstyrelsernas arbetsuppgifter fastare regleras än som framgår av beredningens förslag. Enligt riksräkenskapsverkets mening bör frågan härom göras till föremål för närmare utredning liksom även frågorna om dels formerna för vägärendenas behandling i landstinget och dels vägstyrelsernas arbetsordning och befogenhet.

1931 års väg- och brosakkunniga hava framhållit, att vägande skäl kunde anföras för såväl det ena som det andra av de båda huvudförslagen. Då emellertid förslaget om landstingsområdet som vägdistrikt icke förelåge i ett så utarbetat skick, att en fullt klar jämförelse kunde göras, ville de sakkunniga förorda, att detta förslag gjordes till föremål för en verkligt klarläggande utredning.

En ledamot av de sakkunniga har emellertid i denna punkt anmält reservation under bestämt avstyrkande av den förordade utredningen, enär enligt samma ledamots mening landstingens övertagande av vägväsendet otvivelaktigt skulle medföra en allmän fördyring av väghållningen och många andra olägenheter.

Länsstyrelserna i Hallands och *Norrbottens län* hava förordat landstingsområdet som vägdistrikt. Enligt förstnämnda länsstyrelses mening borde dock distriktets beslutanderätt utövas icke av landstinget utan av särskilt för ändamålet valda länsvägfullmäktige.

Länsstyrelsen i Stockholms län har visserligen funnit, att goda skäl talade för landstingsdistrikt, men har tillika framhållit, att med hänsyn till den bland vägmännen själva och inom landstingen utbredda obenägenheten mot dylika distrikt man för närvarande ej syntes kunna komma längre än till förstorade lokala distrikt enligt de sakkunnigas linje. En reform enligt denna linje skulle i varje fall innebära ett betydande framsteg, och det vore enligt länsstyrelsens åsikt synnerligen olyckligt, om hela den viktiga reformfrågan komme att falla.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län har på grund av hittills vunnen erfarenhet av det nuvarande systemets verkningar ansett sig kunna uttala, att man i detta län genom omreglerade vägkommuner, två för Gästrikland och fyra för Hälsingland, kunde trygga en god vägförvaltning, dock under förutsättning att teknisk ledning regelbundet och i vidgad omfattning utövades av fackutbildade ingenjörer. Huruvida en i skilda avseenden lika god lösning kunde vinnas genom ett landstingsdistrikt läte sig icke utan särskild utredning bedömas, och ville länsstyrelsen förorda en dylik hela riket avseende utredning.

De *övriga tjugu länsstyrelserna* förorda distrikt mindre än landstingsområ-

den och de allra flesta ansluta sig härutinnan till de sakkunnigas uttalade uppfattning angående riktlinjerna för distriktsindelningen. Några länsstyrelser hava emellertid funnit den av de sakkunniga angivna minimistorleken otillräcklig, medan en del andra däremot finna, att den utan olägenhet torde kunna minskas.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, som med tvekan ansluter sig till sakkunnigförslaget, uttalar, att man åtminstone torde böra göra ett försök med en vägorganisation i huvudsaklig överensstämmelse med de sakkunnigas linjer, innan man beslutar sig för en så radikal omläggning av organisationen som skatteutjämningsberedningen föreslagit.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län har givit uttryck åt en liknande uppfattning.

Bland *vägingenjörerna* hava meningarna varit mycket delade. Medan elva vägingenjörer förordat frågans lösning i huvudsaklig överensstämmelse med de sakkunnigas förslag, har flertalet av de övriga tretton enats om ett förslag av i stort sett följande innebörd. Länet skulle bilda utdebiteringsenhet. För själva väghållningens utförande skulle emellertid länet uppdelas i vägdistrikt, vart och ett med sin vägstyrelse, som självständigt skulle handhava väghållningen i enlighet med den utgiftsstat, som fastställts av länets vägrepresentation, länsvägfullmäktige. Dessa senare skulle utse ledamöter i distriktsstyrelserna. För att bland annat bereda hos vägfullmäktige förekommande ärenden skulle finnas en länsvägstyrelse. Varje distriktsstyrelse skulle inom sig utse en ledamot i länsvägstyrelsen.

Av de över trehundra *vägstyrelser* och ungefär lika många *vägstämmor*, som avgivit yttrande, hava alla utom cirka ett tiotal av vartdera slaget uttalat sig mot förslaget om landstingsområdet eller länet som vägdistrikt. I dessa yttranden har den uppfattningen ganska allmänt kommit till uttryck, att man vid en blivande omreglering av distrikten bör framgå med stor varsamhet och icke sammanslå nuvarande distrikt i den stora utsträckning, som de sakkunniga förordat.

Svenska vägstyrelsernas förbund yttrar härom:

Ovedersägligen är det ett önskemål att sådana åtgärder vidtagas, att en jämnare avvägning av vägdistriktens storlek och skattebördan inom desamma åvägabringas, ehuru härvidlag den allra största försiktighet vid genomförandet måste iakttagas. Förbundet kan ingalunda för sin del vara med om en så fullständig omvälvning som bildandet av landstingsdistrikt skulle innebära. Den motivering, som de sakkunnigas majoritet anfört för sitt långt mindre vittgående förslag, synes förbundet vara av den vikt, att frågan om bildandet av så stora enheter som landstingsdistrikt knappast på allvar kan upptagas till prövning. Enligt förbundets bestämda mening kommer en sammanslagning till landstingsdistrikt att, tvärt emot vad reservanten anser, medföra en tung organisation och en avsevärd byråkratisering vid ärendenas handläggning. Ehuru förbundet sålunda helt instämmer i de sakkunnigas motivering för en icke allt för långt gående omvälvning i detta avseende, kan det dock icke finna, att man ens bör sträcka sig till den gräns, som förslaget synes avse. Sant är visserligen att något *bestämt* förslag härutinnan icke framlagts, utan att det föreslagits, att Kungl. Maj:t skall bestämma om denna indelning

och att därvid länsstyrelserna skola komma med förslag i ärendet, varvid förutsättes »att vid indelningen böra en del lokala synpunkter få göra sig gällande». I den allmänna motiveringen säges att »det väsentliga i fråga om distriktsindelning hänför sig otvivelaktigt till vad som ur teknisk och ekonomisk synpunkt är lämpligast».

Denna synnerligen klokt formulerade huvudprincip torde alla kunna enas om och det gäller blott att vid utformandet av bestämmelserna finna denna gyllene medelväg. Förbundet vill erinra om, att den nuvarande vägdistriktsindelningen dock varit gällande under den med all sannolikhet mest påfrestande period, som hela vårt vägväsende genomgått, men att vägdistrikten lyckats klara svårigheterna utan att alltför stora misstag begåtts eller att oskäliga kostnader uppstått. Största svårigheten för vägdistrikten under denna tid har varit avsaknaden av en fast ledning av hela vägväsendet och som följd härav bristen på enhetliga riktlinjer och bestämmelser. Likaså har tillgången på väl utbildad teknisk personal varit kännbar, en brist som emellertid näppeligen vägdistrikten kunna lastas för. Båda dessa svårigheter komma dock att sannolikt relativt snart försvinna och då bliva förutsättningarna gynnsammare för vägdistrikten att än bättre än hittills gå i land med sina uppgifter. Det synes därför klokt att gå försiktigt fram och låta de lokala synpunkterna få spela en väsentlig roll.

Beträffande storleken av distrikten kan denna naturligtvis icke generellt fastställas. Vägförbindelsers förefintlighet spela en oerhörd roll, varvid bör tagas hänsyn till ej blott de radiella vägarna, utan kanske än mer till befintligheten av ringvägar. Med ett bra vägnät skapas möjlighet för att maskiner o. d. kunna rationellt utnyttjas. Förbundet anser, att de tänkta gränserna 30 och 70 mil i stort sett äro lämpliga. Befolkningstäthet och trafikintensitet böra jämväl beaktas vid fastställandet av distriktens storlek. Det får icke förglömmas att om distrikten bliva för stora erfordras en betydligt utvidgad tjänstepersonal, varigenom genast kontrollarbetet med därav orsakade kostnader springer i höjden.

Styrelsen för svenska landskommunernas förbund har förklarat sig dela de synpunkter, som de sakkunniga framhållit till ledning vid en blivande distriktsindelning. En ledamot av styrelsen har emellertid anmält avvikande mening, i det han ansett yttrandet böra ansluta sig till sakkunnigledamoten Johanssons förslag.

Landstingens förvaltningsutskott, av vilka nitton yttrat sig, hava i allmänhet uttalat sig för sakkunnigförslaget. Endast tre hava förordat landstingsområdet som vägdistrikt. I åtskilliga fall har emellertid en minoritet inom utskottet anmält reservation. Inom *svenska landstingsförbundets styrelse* hava tre ledamöter anslutit sig till de sakkunniga och tre ledamöter till skatteutjämningsberedningen.

Svenska vägföreningens styrelse har med fem röster mot fyra beslutat förorda landstingsdistrikt. Minoriteten biträdde sakkunnigförslaget.

Svenska teknologföreningens avdelning för väg- och vattenbyggnadskonst har förordat landstingsområdet som vägdistrikt samt hemställt om utredning angående den lämpligaste organisationen av dylikt distrikts beslutande organ.

Kungl. automobilklubben, med vilken nittiotre till klubbens landsförbund anslutna organisationer förenat sig, har däremot i huvudsakliga delar biträtt sakkunnigförslaget.

Departementschefen.

År 1931, det sista år för vilket fullständig officiell statistik rörande vägväsendet föreligger, var antalet vägdistrikt i riket 379, men sedan dess har genom sammanslagningar av distrikt antalet något minskats. Nämnda år utgjorde väglängden inom distrikten i medeltal 20.3 mil. Olikheten i detta avseende mellan de skilda distrikten är emellertid högst betydande, vilket framgår av följande sammanställning.

Väglängd (uttryckt i mil) år 1931	Antal distrikt	Väglängd (uttryckt i mil) år 1931	Antal distrikt
0 —10	100	60.1— 70	6
10.1—20	134	70.1— 80	4
20.1—30	74	80.1— 90	1
30.1—40	33	90.1—100	2
40.1—50	16		
50.1—60	9		379

Såsom de sakkunniga framhållit och tämligen allmänt vitsordats, torde de allra flesta distrikten vara till sin omfattning alltför små för att möjliggöra en fullt ekonomisk väghållning under ledning av tekniskt utbildad personal och med effektivt utnyttjande av moderna vägmaskiner. Även ur andra synpunkter äro betydande olägenheter förknippade med de nuvarande små vägdistrikten och hänvisar jag till vad de sakkunniga och skatteutjämningsberedningen härutinnan anfört. Av en inom kommunikationsdepartementet uppgjord tabell med uppgifter från samtliga väghållningsdistrikt å förvaltningskostnader m. m. för år 1932 (*tabell 1*) synes framgå, att nämnda kostnader i regel äro relativt störst i de mindre distrikten. Berörda tabell torde jämte övriga i det följande åberopade tabeller såsom bilaga få fogas vid statsrådsprotokollet.

Om det alltså i stort sett råder en välgrundad enighet därom, att en vägorganisation med förstorade distrikt är av behovet påkallad, dela sig meningarna, då det gäller att lösa frågan, huru vittgående förstoringen skall göras och huru de nya distrikten skola vara organiserade. Härvid torde dock knappast flera än två alternativ kunna ifrågakomma, nämligen å ena sidan medelstora distrikt med vägstämma eller vägfullmäktige som beslutande organ och å andra sidan landstingsdistrikt.

Otvivelaktigt skulle bildandet av landstingsdistrikt för vägväsendet medföra icke obetydliga fördelar i vissa hänseenden. Sålunda skulle härigenom skatteutjämningssynpunkten tillgodoses bättre än vid en organisation enligt sakkunnigförslaget. Denna synpunkt har emellertid i och med den utveckling av förhållandena, vilken medfört, att statsbidragen numera täcka huvuddelen av kostnaderna för väghållningen, för frågans bedömande minskat i vikt och synes icke böra vara utslagsgivande, helst som särskilda skatteutjämningsåtgärder för riket i dess helhet bliva erforderliga såväl i det ena som det andra fallet och, såsom de sakkunniga framhållit, en avsevärd utjämning kan ske även med mindre distrikt.

Med landstingsdistrikt skulle — förutom en effektivare eller åtminstone enklare skatteutjämning — även vinnas fördelen av större enhetlighet och överskådlighet såväl med avseende å planerandet av nya vägföretag som i fråga

om vägunderhållet. För de statliga myndigheter, som hava att taga befattning med vägväsendet, skulle landstingsdistrikt medföra större lättnader än vad som kan vinnas vid ett genomförande av sakkunnigförslaget. Slutligen må ej heller förbises, att vid sammanslagning av de nuvarande distrikten till landstingsdistrikt frågan om övertagandet av de gamla distriktens ekonomiska förbindelser torde kunna lösas mera friktionsfritt än vid en sammanslagning till distrikt av mera begränsad omfattning.

Ehuru sålunda åtskilliga fördelar skulle uppnås vid en organisation med landstingsområdet som vägdistrikt, torde emellertid i andra avseenden vissa olägenheter vara förenade med dylika distrikt. En vägstyrelse för ett helt landstingsområde, särskilt i de norra delarna av landet, kan näppeligen tänkas förfoga över tillräcklig kännedom om vägväsendets behov inom distriktets alla delar och skulle ej hinna att på samma sätt som vägstyrelsen i ett medelstort distrikt övervaka väghållningen. Ledningen skulle lätt komma att helt glida över till den för distriktet utsedde arbetschefen eller vägdirektören och hans tekniska medhjälpare. Visserligen hava både skatteutjämningsberedningen och reservanten bland de sakkunniga tänkt sig, att de gamla vägstyrelserna skulle fungera såsom kretsstyrelser, men deras ställning torde i så fall närmast bliva den av ett rent verkställighetsorgan utan större inflytande på vägärendenas avgörande. Man lärer knappast kunna förvänta, att kretsstyrelserna under sådana förhållanden skulle fatta något livligare intresse för sina uppgifter.

Vad de rena förvaltningskostnaderna angår föreligger visserligen ingen närmare utredning, varpå en jämförelse mellan de båda huvudförslagen kan grundas, men då resekostnaderna kunna förväntas bliva större ju vidsträcktare distriktet är och då arvoden och övriga ersättningar till ledamöterna i kretsstyrelserna inom ett landstingsdistrikt icke torde komma att väsentligt understiga vad i sådant avseende skulle erfordras för vägstyrelser i självständiga medelstora distrikt, förefaller det sannolikt, att förvaltningskostnaderna inom landstingsdistrikt, organiserade på sätt föreslagits, icke skulle bliva lägre än kostnaderna vid en distriktsindelning enligt de sakkunnigas riktlinjer.

Utöver vad nu sagts hava mot landstingsdistrikt riktats åtskilliga andra anmärkningar, bland andra den, att det efter politiska linjer utsedda landstinget icke skulle vara lämpat för prövning av vägfrågorna. Häremot må emellertid framhållas, att politiska synpunkter göra sig på vissa håll starkt nog gällande även vid valen av kommunombud till de nuvarande vägstämmorna, och antagligen skulle detta också bliva fallet vid val av vägfullmäktige enligt de sakkunnigas förslag. Vidare kan mot berörda anmärkning invändas, att landstingen visat sig lämpliga att handhava andra allmänviktiga opolitiska ärenden, exempelvis dem som röra sjukvården. Däremot torde man icke kunna frånkänna den invändningen viss betydelse, att landstingens arbetsbörda redan nu är så tyngande, att man icke utan mycket starka skäl bör åt dessa församlingar överlämna den vidlyftiga grupp av ärenden, som hänför sig till vägväsendet. Med hänsyn till att landstinget i regel sammanträder blott en gång om året, skulle landstingsorgani-

sationen därjämte komma att sakna den för de ofta nog brådskande vägärendenas behandling erforderliga smidigheten. Skatteutjämningsberedningen har visserligen framhållit, att landstingets prövning av vägbudgeten och på densamma inverkande frågor måste bliva mera allmän och principiell, men det vill dock förefalla som om ett dylikt förfaringssätt skulle bliva svårt att praktiskt tillämpa. Landstinget skulle ju hava att fatta beslut i frågor om byggande av väg och rörande annat, som kunde inverka på utdebiteringen. Att härvid inskränka prövningen till en allmän och principiell sådan torde knappast vara möjligt. Tvärtom torde lämpligheten och behovet av varje särskilt vägföretag komma att träda i förgrunden och giva anledning till långvariga debatter.

Vid övervägandet av förevarande spörsmål må därjämte erinras om att, enligt vad av den lämnade redogörelsen för inkomna yttranden framgår, en övervägande majoritet av hörda myndigheter och landets vägstyrelser uttalat sig mot en indelning i landstingsdistrikt. För en lösning av vägfrågorna efter denna linje förefaller således tiden under alla förhållanden uppenbarligen icke vara mogen.

Då emellertid, såsom jag förut framhållit, de flesta av de nuvarande distrikten hava alltför ringa omfattning för att en tillfredsställande vägorganisation skall anses föreligga, måste likväl en allmän distriktsreglering företagas. I överensstämmelse med de sakkunnigas förslag synes den nya indelningen böra ankomma på Kungl. Maj:ts prövning.

I fråga om de riktlinjer, som därvid böra följas, kan jag i stort sett instämma med de sakkunniga. Dock anser jag, att distrikten med fördel kunna göras något större än vad de sakkunniga tänkt sig. I anledning av vad dessa i berörda avseende yttrat har från några håll anmärkts, att väglängden tillmätts alltför stor betydelse som norm vid bestämmande av distriktens omfattning. Denna anmärkning kan jag icke dela. De sakkunniga hava nämligen framhållit även flera andra för distriktsindelningen betydelsefulla faktorer och just med hänsyn härtill påpekat vanskligheten av att fastslå någon viss väglängd som den lämpliga, vilken uppfattning även kommit till uttryck i den vida latituden mellan den angivna minimilängden, 30 mil, och maximilängden, 70 mil. Såsom de sakkunniga även framhållit, bör största möjliga hänsyn tagas till den bestående indelningen, så till vida att de nya större distrikten i regel böra bildas genom sammanslagning av äldre distrikt. Delning av sådant distrikt synes endast undantagsvis böra ifrågakomma. I vissa fall kunna givetvis särskilda skäl föreligga för bibehållande av ett äldre distrikt, ehuru väglängden därinom icke uppgår till nyss angivna minimum, d. v. s. 30 mil. Jag tänker härvid närmast på sådana ödistrikt, vilkas befolkning endast i ringa mån har möjlighet till eller behov av att använda vägarna inom närbelägna fastlandsdistrikt, men även på områdena i de norrländska fjälltrakterna, där vägnätet visserligen för närvarande är synnerligen glest men föremål för snabbt utbyggande.

Beträffande verkningarna i skatteutjämningshänseende vid bildandet av medelstora distrikt får jag hänvisa till *tabell 2*, som avser fem förslagsvis

tänkta distrikt. Av tabellen framgår, att en icke obetydlig skatteutjämning vinnes även med distrikt mindre än landstingsområden.

Vägdistriktens beslutande organ.

Frågan om utövandet av de väghållningsskyldigas beslutanderätt har under de senaste årtiondena tilldragit sig livligt intresse. I riksdagen hava väckts motioner om begränsning av rösterna såväl för enskilda väghållningsskyldigas fyrktal som för kommuners genom ombud företrädda fyrktal, om införande av allmän och lika rösträtt å vägstämma, om ändrade grunder för val av vägstämmoombud samt om genomförande av fullmäktigesystem för vägfrågornas behandling. Åren 1909 och 1924 anhöll riksdagen i skrivelser till Kungl. Maj:t om utredning angående begränsning av rösträtten vid vägstämma.

Enligt *de vägsakkunnigas* förslag skulle vägdistriktets beslutanderätt utövas av för ändamålet särskilt valda fullmäktige, i förslaget benämnda vägfullmäktige. För val av sådana skulle distriktet indelas i valkretsar, varje valkrets bestående av en eller flera kommuner. Antalet fullmäktige skulle bero av folkmängden på så sätt, att en var valkrets skulle utse en fullmäktig för varje påbörjat befolkningstal av 1,000 eller det lägre tal, som kunde erfordras för att antalet fullmäktige för hela distriktet skulle uppgå till minst 10. Vid valkretsindelningen skulle iakttagas, att varje krets skulle hava en folkmängd överstigande 1,000, att kommun, vars folkmängd överstege nämnda tal, icke finge förenas med annan sådan kommun samt att varje valkrets skulle kunna omslutas med en sammanhängande gränslinje. Valet skulle förrättas kommunvis å kommunalstämma enligt särskild röstlängd och vara proportionellt, om så begärdes av röstande med sammanlagt visst antal röster. En del särbestämmelser skulle gälla angående valet i krets, som omfattade mer än en kommun. I sådan krets skulle valet, oavsett huruvida begäran därom framställdes, vara proportionellt och röstsammanräkningen för dylik krets skulle förrättas av länsstyrelsen. Rösträtt skulle tillkomma allenast de vägskattskyldiga och skulle röstvärdet beräknas så, att varje röstberättigad ägde en röst för varje påbörjat antal av fem vägskattekronor, som påförts honom, dock högst tio röster. Rösträtt skulle icke få utövas av den, som med avseende å honom påförd vägskatt till distriktet, vilken förfallit till betalning under de tre sistförflutna kalenderåren, häftade för skatt för flera än två av dessa år.

I motiveringen för sitt förslag om införande av fullmäktigesystemet hava de sakkunniga anfört:

Vad först angår själva sättet för utövandet av de väghållningsskyldigas beslutanderätt torde för införande av fullmäktigesystem tala samma skäl, som beträffande övriga kommuner föranlett, att beslutanderätten i de flesta frågor uppdragits åt fullmäktige. Endast vad angår smärre borgerliga samt smärre och medelstora kyrkliga kommuner är fullmäktigeinstitutionen icke obligatorisk. Faran för att tillfälliga majoriteter skola bliva i stånd att utöva ett bestämmande inflytande på avgörandet av vägdistriktens ärenden är visserligen på grund av det vanligen tillämpade systemet med kommunombud betydligt

mindre än motsvarande fara i andra kommuner utan fullmäktigerepresentation, men systemet med kommunombud är å andra sidan, särskilt i mindre distrikt, ägnat att underlätta majoritetsförtryck från de större kommunernas sida. Ett eller ett par dylika ombud kunna ofta diktera stämmans beslut. Förhållandena torde nämligen vanligen gestalta sig så, att kommunombudets rösträtt endast i ringa omfattning inskränkes genom närvaro av enskilda väghållningsskyldiga. Systemet medför visserligen i regel ett snabbt avgörande av ärendena, men å andra sidan föreligger en viss fara för att ärendena icke underkastas en tillräckligt grundlig och allsidig prövning. När det gäller frågor av synnerlig betydelse för distriktet eller någon del därav, tilldrager sig givetvis vägstämman större intresse hos de enskilda väghållningsskyldiga, och under sådant förhållande händer det ej så sällan, att stämman blir talrikt besökt och att förhandlingarna bliva synnerligen tidsödande. Om vägdistriktens territoriella omfattning ökades, skulle detta uppenbarligen komma att återverka på de enskilda väghållningsskyldigas möjlighet att närvara å vägstämma; ökade resekostnader och ytterligare tidsförluster skulle självfallet verka återhållande. Sannolikt skulle också som en följd av distriktens förstorande systemet med kommunombud komma att så gott som undantagslöst tillämpas, ett system som emellertid enligt vad förut sagts är behäftat med vissa ganska betydande olägenheter.

Då de sakkunniga förordat indelning av riket i betydligt större vägdistrikt än de flesta av de nuvarande, hava de sakkunniga däri funnit en alldeles särskild anledning att taga under noggrant övervägande, huruvida de väghållningsskyldigas beslutanderätt må kunna utövas på lämpligare sätt än för närvarande. De sakkunniga hava därvid funnit det naturligast med ett representationssystem av det slag, som tillämpas inom andra kommunala samfälligheter.

I fråga om de föreslagna rösträttsbestämmelserna yttra de sakkunniga:

Den betydelsefulla frågan om rösträtt vid vägfullmäktigeval har varit föremål för de sakkunnigas ingående prövning, därvid de sakkunniga i första hand tagit i övervägande, huruvida bestämmelser motsvarande dem, som stadgats angående rösträtt å vägstämma, böra gälla vid val, varom nu är fråga. Såsom redan nämnts beräknas röstvärdet å vägstämma efter vägfyrktal och någon begränsning i fråga om antalet röster finnes icke föreskriven. Följden härav har i många distrikt blivit den, att ett fåtal väghållningsskyldiga äro i tillfälle att utöva ett bestämmande inflytande på vägärendenas avgörande å vägstämma. I verkligheten torde emellertid olägenheterna av gällande rösträttsbestämmelser hava varit föga framträdande, och synas de ofta framkomna ändringsförslagen hava föranletts huvudsakligen av rent principiella skäl. Det torde för övrigt i detta sammanhang även böra framhållas, att för den viktiga grupp av ärenden, som avser byggande av väg, ett korrektiv mot maktmissbruk förefinnes däri, att vägstämma icke har det slutliga avgörandet av dessa ärenden i sin hand. Detta tillkommer offentlig myndighet, som givetvis ägnar frågorna en fullt saklig behandling.

Val av vägfullmäktige enligt graderad röstskala och med rösträtt endast för dem, som äro skyldiga att erlägga skatt till vägdistriktet, skulle vissserligen stå i dålig samklang med vad som gäller i fråga om val av övriga kommunala representationer, men vägande skäl kunna å andra sidan anföras mot likformighet härvidlag. Landstingens samt de borgerliga och kyrkliga primärkommunernas arbetsuppgifter äro till övervägande delen av social eller kulturell art, något som icke är fallet med vägkommunens. I fråga om vägväsendet göra sig i främsta rummet gällande synpunkter av ekonomisk och teknisk natur. Med hänsyn till att väghållningen i så hög grad är en ekonomisk

angelägenhet, synes det rimligt att låta endast dem öva inflytande på vägväsendet, vilka deltaga i väghållningskostnadernas bestridande, d. v. s. dels staten, företrädande såväl egna som motortrafikanternas intressen, dels ock de vägskatteskyldiga. Rösträtt vid val av vägfullmäktige bör i överensstämmelse härmed tillkomma endast den, som är pliktig att erlägga vägskatt. Det sagda torde även väl motivera en på så sätt graderad röstskala, att röstvärdet ställes i viss relation till storleken av vederbörandes andel i vägskattebördan. En sådan gradering torde vara så mycket mer påkallad, om vägbeskattningen, såsom de sakkunniga föreslå, fortfarande anordnas enligt andra och för fastighetsägarna ogynnsammare repartitionsgrunder än beskattningen till primärkommunerna. För att emellertid förhindra att avgörandet vid vägfullmäktigeval lägges i ett fåtal vägskatteskyldigas hand, varigenom intresset för vägärendena skulle slappna hos det stora flertalet av de övriga och möjlighet lätt öppnas för mer eller mindre oberättigade enskilda intressen att få ett dominerande inflytande på hithörande område, torde dock ett väl avvägt högsta röstetal böra bestämmas.

De över sakkunnigförslaget hörda *myndigheterna*, vilka icke förordat landstingsdistrikt, hava i allmänhet uttalat sig för den nuvarande vägstämmans ersättande med vägfullmäktige. Reformen har däremot avstyrkts av de flesta *vägstyrelser* och *vägstämmor*, som yttrat sig i ämnet.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har avstyrkt sakkunnigförslaget i denna del under framhållande att vägstämmorna med den nuvarande organisationen i viss mån och kanske i huvudsak redan vore representantförsamlingar, i det att kommunombuden så gott som undantagslöst bestämde besluten. Den tungroddhet, särskilt vid omröstningarna, som vidlådde kommunal- och kyrkostämmorna, vore knappast tillfinnandes vid vägstämmorna. Till kommunombud torde som regel utses personer med särskild insikt i och intresse för vägväsendet, vadan i fråga om den kvalitativa sammansättningen av distriktets beslutande organ knappast några förbättringar skulle vinnas genom införande av vägfullmäktigeinstitutionen.

Länsstyrelsen i Kronobergs län finner den föreslagna anordningen icke lämpligare än den nuvarande, mot vilken åtminstone i nämnda län icke hade försports några anmärkningar. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* har givit uttryck åt en liknande uppfattning.

Länsstyrelsen i Kristianstads län förklarar sig tveksam rörande lämpligheten av att med vägfullmäktige ersätta vägstämmorna, vilka enligt länsstyrelsens mening fungerat fullt tillfredsställande. Vad som ibland vållar oreda vid sådana stämmor är, yttrar länsstyrelsen, den enskilde väghållningsskyldige tillerkända rätten att deltaga i stämmans förhandlingar och där utöva rösträtt, en rättighet vilken såsom i praktiken fullkomligt betydelselös lämpligen kunde borttagas.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län finner det icke tilltalande att skapa en ny genom proportionella val utsedd, på grundval av en ny valkretsindelning och eventuellt särskild vallängd tillkommen kommunal beslutande församling, men enligt länsstyrelsens förmenande torde under nuvarande förhållanden knappast någon annan utväg finnas, därest man ej lämnar uppdraget åt någon redan befintlig kommunal församling, varvid ej gärna någon annan än landstinget kunde ifrågakomma.

Länsstyrelsen i Värmlands län anser sig icke kunna biträda förslaget om vägfullmäktige men föreslår i fråga om vägstämman vissa reformer, däribland borttagande av enskild väghållningsskyldigs rätt att deltaga i besluten. Den enskildes yttranderätt bör däremot enligt länsstyrelsens mening bibehållas.

Även *vägstyrelseföreningarna i Kristianstads* och *Malmöhus län* samt *landstingets i förstnämnda län förvaltningsutskott*, vilka samtliga förorda vägstämmans bibehållande, föreslå borttagande av enskild väghållningsskyldigs rösträtt å sådan stämma.

Svenska vägstyrelsernas förbund finner det vara både onödigt och olämpligt att på ifrågavarande område vidtaga så genomgripande förändringar, som de sakkunniga föreslagit. Förbundet anser, att gällande bestämmelser om vägstämma böra i huvudsak bibehållas.

I fråga om rösträttsbestämmelserna äro meningarna synnerligen delade. Medan i ett avsevärt antal yttranden, däribland en stor del av länsstyrelsernas, sakkunnigförslaget lämnats utan erinran eller i huvudsak tillstyrkts, hava i de övriga yttrandena framförts anmärkningar i två mot varandra gående riktningar. Under det sålunda många, däribland flertalet vägstyrelser och vägstämmor, finna den föreslagna tiogradiga röstskalan alltför starkt begränsa de större vägskattebetalarnas inflytande, påyrka däremot andra, bland vilka märkas åtta länsstyrelser, lika rösträtt för alla röstberättigade. Bland dessa senare finnas åter två grupper, av vilka den ena vill tillerkänna rösträtt allenast åt den, som är väghållningsskyldig d. v. s. pliktig att erlägga vägskatt, medan den andra gruppen förordar allmän och lika rösträtt i enlighet med vad som gäller vid val inom andra kommunala samfälligheter.

I flera yttranden har framhållits, att för rätt att utöva rösträtt bör gälla det villkoret, att vederbörande gäldat honom påförd vägskatt, som förfallit till betalning under de tre senaste åren.

Vad angår antalet vägfullmäktige, valkretsindelningen och valförfarandet har sakkunnigförslaget blivit föremål för en hel del anmärkningar.

Sålunda har ganska allmänt den meningen kommit till uttryck, att med tillämpning av bestämmelserna i sakkunnigförslaget antalet fullmäktige i folkrika distrikt skulle bliva för stort. För att råda bot härför borde bestämmas visst maximiantal fullmäktige eller också föreskrivas att en fullmäktig skall utses, icke såsom enligt förslaget för varje påbörjat befolkningstal av 1,000, utan för visst högre sådant tal, exempelvis 2,000, i vilket fall stadgandena om valkretsindelning finge givas ett häremot svarande ändrat innehåll. Såsom lämpligt maximiantal har i de flesta av de yttranden, där förslag härutinnan framställts, nämnts antingen siffran 30 eller siffran 40.

Länsstyrelserna i Jönköpings och *Norrbottens län* anse, att hela vägdistriktet bör utgöra en enda valkrets.

Vad de sakkunniga föreslagit angående själva valet av vägfullmäktige har i allmänhet lämnats utan erinran.

I fråga om det proportionella valsättet vid val av vägfullmäktige hava dock från åtskilliga håll uttalats farhågor för att detsamma skall medföra den mindre önskvärda konsekvensen, att valen komma att ske efter partipoli-

tiska linjer. I en del andra yttranden åter har man föreslagit bestämmelse därom, att valet även i valkrets, som består av endast en kommun, skall vara proportionellt, oavsett om begäran därom framställes eller ej.

Den föreslagna bestämmelsen, att valet skall förrättas å kommunalstämma, har från ett och annat håll utsatts för kritik, därvid man förordat val i samma ordning, som gäller vid val av övriga kommunala representantförsamlingar, d. v. s. med tillämpning av den kommunala vallagen.

Styrelsen för svenska landskommunernas förbund har i detta hänseende anfört:

Det torde få anses uteslutet, att ett proportionellt val skulle i större kommuner kunna förrättas på kommunalstämma. Det låge visserligen närmast till hands att föreskriva, att val av vägfullmäktige skulle förrättas inför respektive valnämnder. I mindre kommuner och i kommuner, där enighet under hand kunde vinnas om en gemensam lista, vore det emellertid en onödigt stor apparat att engagera valnämnderna i dessa val. Det kunde därför ifrågasättas att föreskriva, att valet finge förrättas å kommunalstämma, såvida ej proportionellt val begärdes av ett på visst sätt beräknat antal deltagare i stämman, i vilket sistnämnda fall valet finge anordnas inför valnämnderna. Ett annat sätt för frågans lösning vore att bestämma, att valet i kommuner av en viss storlek, exempelvis kommuner med flera än 1,500 invånare, alltid skulle vara proportionellt.

Departementschefen.

Lika med de sakkunniga finner jag den nuvarande vägstämman icke vara ett lämpligt organ för utövandet av vägdistriktets beslutanderätt, och än mera skulle säkerligen de med densamma förenade olägenheterna komma att framträda efter en i enlighet med förut angivna riktlinjer genomförd ny distriktsindelning med förstorade distrikt. Den naturligaste och enklaste lösningen av förevarande fråga torde otvivelaktigt stå att vinna genom att lägga beslutanderättens utövning i händerna på för ändamålet särskilt valda representantförsamlingar.

Frågan om utformandet av ett lämpligt representationssystem för vägdistriktens del torde i viss mån vara beroende av ställningstagandet till den av de vägsakkunnigas majoritet förfäktade grundsatsen, att endast de som deltaga i väghållningskostnadernas bestridande böra äga rätt att öva inflytande på vägväsendet och att den enskildes inflytande bör ställas i relation till storleken av hans andel i vägskattebördan.

De sakkunniga medgiva, att de av dem föreslagna rösträttsbestämmelserna stå i dålig samklang med vad som gäller i fråga om val av övriga kommunala representationer, men finna att vägande skäl kunna anföras mot likformighet härvidlag. De sakkunniga hava i detta sammanhang framhållit, att landstingens och de borgerliga och kyrkliga primärkommunernas arbetsuppgifter till övervägande delen vore av social eller kulturell art, vilket däremot icke vore fallet med vägkommunernas, enär i fråga om vägväsendet i främsta rummet gjorde sig gällande synpunkter av ekonomisk och teknisk natur. Häremot kan emellertid med fog invändas, dels att de allmänna vägarna hava stor social och kulturell betydelse och dels att även landsting och primärkommuner hava att avgöra frågor av betydande ekonomisk räckvidd och även frågor av teknisk natur, exempelvis byggnadsfrågor, frågor om vatten- och avloppsled-

ningar, om ledningar för elektriskt ljus och kraft o. s. v. Vidare må påpekas, att till vägväsendet hörande frågor i städerna behandlas av de på grundval av allmän och lika rösträtt utsedda stadsfullmäktigeförsamlingarna, och någon förändring härutinnan har icke föreslagits av de sakkunniga. Förglömmas må ej heller, att större delen av vägmedlen tillskjutes av staten och att det därför så mycket mindre finnes anledning att vid val av de organ, som skola besluta om dessa medels användning, tillämpa en graderad kommunal röstskala eller utesluta vissa eljest kommunalt röstberättigade. Vad de sakkunniga anfört till stöd för sitt förslag om särskilda rösträttsbestämmelser vid val av vägdistriktens representantförsamlingar kan jag alltså icke anse bärande, utan synes även för vägdistriktens del den på andra kommunala områden sedan länge gällande principen om allmän och lika rösträtt böra tillämpas. Därmed vinnes även den praktiska fördelen, att upprättande av särskild röstlängd för val av vägdistriktets representation icke behöver äga rum samt att valet inom kommun, där kommunalfullmäktige finnas, kan företagas av dessa.

Såsom i flera yttranden framhållits, förekomma nämligen redan nu så många kommunala allmänna val, att utseendet av vägdistriktens beslutande organ, i den mån så lämpligen kan ske, bör uppdragas åt redan varande kommunala representantförsamlingar, varvid icke gärna några andra dylika än primärkommunernas fullmäktige kunna ifrågakomma. Om valen förrättas av kommunalfullmäktige, vilka i regel besitta god insikt och erfarenhet rörande handhavandet av allmänna ekonomiska angelägenheter, torde även skapas ytterligare garanti för att vägdistrikten skola erhålla representationer, väl lämpade för sin uppgift. I mindre kommuner, där kommunalfullmäktige icke finnas, måste däremot direkta val äga rum och torde dessa, såsom de sakkunniga föreslagit, böra förrättas å kommunalstämma. Att låta valet i sådana kommuner med tillämpning av den kommunala vallagen äga rum inför valnämnderna torde nämligen icke vara erforderligt. De betänkligheter, som framförts mot vägfullmäktigeval å kommunalstämma, avse också så gott som uteslutande sådant val i större kommuner.

Om alltså i enlighet med vad nu sagts valet i de stora och medelstora kommunerna skall förrättas av kommunalfullmäktige och allenast i mindre kommuner, där kommunalfullmäktige ej finnas, å kommunalstämma, torde emellertid flera kommuners sammanförande till en valkrets, på sätt de sakkunniga tänkt sig, komma att stöta på stora praktiska svårigheter, helst om valkretsarna, såsom från många håll föreslagits, skulle göras större än enligt sakkunnigförslaget. Redan vid tillämpande av samma förslags bestämmelser skulle det emellertid säkerligen ofta visa sig erforderligt att sammanföra en eller två småkommuner med en stor eller medelstor kommun. Gåves åter valkretsarna avsevärt större omfattning än vad de sakkunniga tänkt sig, skulle även sammanförande av två kommuner, vilka båda hava fullmäktige, i vissa fall bliva behövligt. I detta sammanhang må erinras därom, att antalet fullmäktige i en kommun kan ganska betydligt överelleer understiga antalet fullmäktige i en annan kommun med ungefär samma folkmängd. Med hänsyn till det nu sagda anser jag sammanslagning av två eller flera kommuner till en valkrets icke böra ifrågakomma.

För att icke sammanlagda antalet kommunombud i ett vägdistrikt skall bliva alltför stort, torde allenast de folkrikare kommunerna böra få utse mer än ett ombud vardera. Valet i sådan kommun synes i enlighet med sakkunnigförslaget böra vara proportionellt, om så begäres av tillräckligt många väljande. I allmänhet lagom talrika representantförsamlingar torde kunna erhållas genom föreskrift, att en var kommun äger att utse ett ombud för varje påbörjat befolkningstal av 2,000 eller det lägre tal, som må erfordras för att antalet ombud för hela vägdistriktet skall uppgå till minst 15. I syfte att förhindra att vissa smärre kommuner genom en dylik bestämmelse skola bliva alltför starkt överrepresenterade i förhållande till andra kommuner, synes man i vad angår vägdistriktens representationer böra frångå den för andra kommunala representantförsamlingar gällande regeln, att varje representant äger en röst. I stället torde röstvärdet böra bestämmas så, att ombudet röstar för sin kommuns hela rösttal. I de fall en kommun utsett två eller flera ombud, bör givetvis varje kommunens ombud rösta allenast för en mot antalet ombud svarande bråkdel av kommunens hela rösttal. Genom en dylik uppdelning av rösttalet blir risken för att majoriteten inom en eller ett par stora kommuner skall utöva ett alltför dominerande inflytande på avgörandet av ett vägdistrikts angelägenheter avsevärt mindre än för närvarande, då varje kommun representeras av allenast ett ombud. Den tilltänkta förstoringen av distrikten kommer även att bidraga till avlägsnande av nämnda risk.

Huruvida de kommunombud, som enligt det nu sagda böra utgöra vägdistriktets representation, skola benämnas vägfullmäktige eller om man fortfarande skall röra sig med begreppet vägstämma saknar praktisk betydelse. Då emellertid, om man bortser från den praktiskt taget ganska betydelselösa rätten för enskilda väghållningsskyldiga att deltaga i vägstämmans överläggningar och beslut, den föreslagna representationen företer stora likheter med den nuvarande i regel av kommunombud sammansatta vägstämman, synas mig övervägande skäl tala för bibehållandet av begreppet vägstämma. Under det att stadsfullmäktige, kommunalfullmäktige och övriga fullmäktige utses genom direkta val och vid besluts fattande varje fullmäktig äger en röst, skola ju, enligt vad förut anförts, i båda dessa viktiga avseenden gälla andra regler i fråga om vägdistriktens kommunombud.

Statligt inflytande på den vägkommunala förvaltningen.

Vägdistriktets förvaltande och verkställande organ är, såsom förut nämnts, den av de väghållningsskyldiga utsedda vägstyrelsen. På styrelsen ankommer att ombesörja väghållningens utförande, förvalta vägkassan, upprätta förslag till utgifts- och inkomsstat samt även i övrigt bereda de ärenden, som skola behandlas å vägstämman, allt i enlighet med instruktion, som fastställes av länsstyrelsen. Då vägstyrelsens ledamöter i allmänhet innehava sitt uppdrag såsom en förtroendesyssla, visserligen avlönad men icke avsedd att taga större delen av deras arbetskraft i anspråk, och då de tillika i regel icke besitta teknisk sakkunskap, finnes i de flesta distrikt anställd en vägmästare.

De uppgifter, som åligga denne, äro givetvis mycket beroende av i vad mån vägstyrelsen själv eller någon dess ledamot tager befattning med det löpande väghållningsarbetet. Vägmästaren torde i allmänhet hava till viktigaste uppgifter att hava befäl över distriktets arbetspersonal, leda pågående vägarbeten och öva ständig tillsyn å vägunderhållet.

De vägsakkunniga hava icke funnit anledning att föreslå några genomgripande organisatoriska förändringar i fråga om den vägkommunala förvaltningen. De sakkunnigas förslag till lag om vägdistrikt ansluter sig härutinnan nära till innehållet i kommunallagarna. Särskilda förhållanden hava dock synts påkalla vissa avvikelser från de regler, som gälla för andra kommunala samfälligheter. Framför allt är så fallet beträffande det inflytande, som staten bör äga å handhavandet av vägdistriktets angelägenheter, och yttra de sakkunniga härom:

För blott något tiotal år sedan omfattade medelsförvaltningen inom vägdistrikten huvudsakligen distriktens egna skattemedel. Bidragen från statsverket inskränkte sig till underhållsbidraget enligt gällande väglag samt jämförelsevis blygsamma anslag till byggande av vägar. Genom successiva höjningar av statsanslagen såväl till byggande av väg som till vägunderhåll, vilka höjningar sammanhänga med automobilskattemedlens snabba tillväxt, har statsverkets bidrag till väghållningen tagit sådan omfattning, att de av vägdistrikten förvaltade medlen till övervägande delen utgöras av statsmedel. För närvarande torde vägdistriktens andel i väghållningskostnaderna utgöra omkring 30 procent. I betraktande härav framstår som ett betydande allmänt intresse, att statsverkets andel i väghållningskostnaderna i lämplig omfattning motsvaras av inflytande på vägmedlens användning. För att ett dylikt inflytande skall nå önskvärd effektivitet synes det nödvändigt att gå något utöver den beslutanderätt i fråga om vägbyggande och den efterhandskontroll å räkenskaperna, som redan nu finnas. Den förefintliga intressegemenskapen har synts de sakkunniga väl motivera, att visst utrymme beredes för statligt inflytande inom vägstyrelserna och hos vägfullmäktige. Man må visserligen icke överskatta den ekonomiska betydelsen av ett statligt insteg i den lokala vägförvaltningen, men mycket vore vunnet, om därigenom tryggades ett intimare samarbete mellan distrikten och statens myndigheter; utan tvivel har det ock sin betydelse, att de statliga synpunkterna få göra sig gällande redan på ett tidigt stadium av vägärendenas behandling.

De sakkunnigas förslag till lag om vägdistrikt innehåller på olika punkter bestämmelser, som syfta till att bereda staten tillbörligt inflytande på den vägkommunala förvaltningen. Innebörden av dessa föreskrifter, som delvis hava sin motsvarighet i gällande väglag, är i korthet följande.

Länsstyrelsen skall utse en ledamot jämte en suppleant i vägstyrelsen. Har denne ledamot deltagit i avgörande av ärende, däri vägstyrelsen fattat mot hans mening stridande beslut, skall han vara skyldig att anteckna avvikande mening till protokollet. För vägstyrelsen skall finnas ett av länsstyrelsen efter vägfullmäktiges hörande utfärdat reglemente. Länsstyrelsen äger förordna om hållande av sammanträde med vägstyrelsen. Avskrift av vid vägstyrelsens sammanträde hållet protokoll skall ofördröjligen insändas till länsstyrelsen. Såväl förslaget till utgifts- och inkomststat som den sedermera

fastställda staten skola i avskrift tillställas länsstyrelsen. Denna myndighet skall vidare utse en av de tre revisorer, som skola granska vägstyrelsens förvaltning, och revisorerna äga att när som helst inventera vägkassan samt taga del av räkenskaper och andra handlingar, som beröra förvaltningen. Skulle länsstyrelsen finna ansvarsfrihet för vägstyrelsens förvaltning icke böra meddelas, äger länsstyrelsen förordna om vidtagande av därav påkallade åtgärder.

Med avseende å vägfullmäktige innefattar sakkunnigförslaget icke någon motsvarande statlig representation. Emellertid skall länsstyrelsen underrättas om vägfullmäktiges sammanträde och äger själv förordna om hållande av extra sådant sammanträde. Landshövdingen eller den han i sitt ställe förordnar äger att vara tillstädes och deltaga i överläggningarna men ej i besluten, och protokollsavskrift skall tillställas länsstyrelsen.

I likhet med vad nu, ehuru i mindre utsträckning, är fallet, skola enligt sakkunnigförslaget vissa beslut för att vinna bindande kraft underställas Konungen respektive länsstyrelsen för prövning och fastställelse. Sålunda skola vägfullmäktiges beslut angående upptagande av lån, därunder inbegripet ingående av borgen, underställas Konungens prövning och fastställelse, där fråga är om lån, ställt på längre återbetalningstid än två år. Beslut, som avse upptagande av lån eller ingående av borgen i andra fall än nyss nämnts och då vägdistriktets sammanlagda upplåning överstiger viss gräns, skola underställas länsstyrelsens prövning och fastställelse. Detsamma gäller om beslut, som avse årsarvode till ledamot av vägstyrelse eller till revisor eller utgifter, som erfordra uttaxering under längre tid än fem år. I fråga om årsarvode äger länsstyrelsen, så framt det av vägfullmäktige beslutade beloppet överstiger vad som kan anses skäligt, fastställa arvodet att utgå med visst lägre belopp.

Såsom en betydelsefull nyhet ingå i de sakkunnigas lagförslag stadganden om underställning i vissa fall jämväl av vägstyrelses beslut. Sålunda skall beslut, som avser upplåtande av vägarbete på entreprenad, så framt arbetet innefattar en väsentlig del av väghållningen å den vägsträcka arbetet avser, underställas länsstyrelsens prövning och fastställelse. Detsamma gäller om beslut, som avser tillsättande av vägmästare eller annan befattningshavare för tillsyn å eller ledning av väghållningen. Därjämte skall underställning av beslut ske, då den av länsstyrelsen utsedde ledamoten av vägstyrelsen låtit till protokollet anteckna från beslutet avvikande mening. I samtliga dessa fall äger länsstyrelsen förordna i saken efter ty prövas lämpligast.

Slutligen må i detta sammanhang nämnas vissa stadganden av annan innebörd men dock liksom de nyss berörda föreslagna huvudsakligen i syfte att begränsa vägdistriktens utgifter eller möjliggöra en effektiv kontroll å desamma. I förstnämnda hänseende märkas normerande bestämmelser rörande dagarvoden, rese- och traktamentsersättning m. m. till vägstyrelseledamöter och revisorer, vilka bestämmelser överensstämma med de år 1931 i gällande väglag införda. Beträffande räkenskapsföringen har stadgats, att densamma skall ske enligt av Konungen meddelade föreskrifter. Den förordade minskningen av antalet vägdistrikt torde, yttra de sakkunniga, i betydande

grad komma att underlätta genomförandet av den önskvärda enhetligheten i fråga om vägdistriktens räkenskaper. Förslaget stadgar slutligen, att penningar eller värdehandlingar, som för vägdistriktets räkning innehavas av vägstyrelsen, skola så förvaras, att de icke sammanblandas med andra penningar eller värdehandlingar, samt att penningmedel, som ej erfordras för verkställande av nära förestående utbetalningar, skola för vägdistriktets räkning insättas hos bank eller å postgirokonto.

Vad de sakkunniga enligt det nu sagda föreslagit i syfte att bereda staten erforderligt inflytande å den lokala vägförvaltningen har av åtskilliga *vägstyrelser* och *vägstämmor* utsatts för kritik, därvid man gjort gällande, att förslagets realiserande i dessa delar skulle medföra ett oskäligt ingrepp i vägdistriktens självstyrelse samt förorsaka onödig omgång och kostnad. *Vägstyrelsernas förbund* har däremot inskränkt sig till att framställa en del detaljerinringar.

De hörda myndigheterna hava så gott som undantagslöst tillstyrkt eller lämnat utan erinran de viktigare av förslagets bestämmelser i ifrågavarande del, varemot beträffande vissa mindre betydelsefulla föreskrifter ganska skiftande meningar kommit till uttryck.

De länsstyrelser, inom vilkas län vägdistriktens organ ställt sig avvisande till förslaget i vad det avser stärkandet av det statliga inflytandet, hava i allmänhet, med understrykande av de sakkunnigas skäl, förklarat sig finna den framförda kritiken i huvudsak icke förtjäna avseende.

Slutligen må nämnas, att några länsstyrelser framhållit, att förslagets genomförande skulle få inverkan på länsstyrelsernas arbetsbörda och sannolikt nödvändiggöra en ökning av deras personal.

Departementschefen. I betraktande av att de vägdistrikten tillkommande bidragen av statsmedel numera täcka den övervägande delen av distriktens utgifter, finner jag lika med de sakkunniga det vara i hög grad angeläget och endast stå i överensstämmelse med god ordning, att staten bereder sig möjlighet att genom sina organ bättre än nu övervaka vägmedlens användning. Såsom de sakkunniga framhållit, är det av vikt att de statliga synpunkterna få göra sig gällande redan på ett tidigt stadium av vägärendenas behandling. Mot sakkunnigförslagets bestämmelser i ifrågavarande avseenden torde i stort sett inga berättigade anmärkningar kunna göras. Vad från vissa håll anförts därom att förslaget skulle innefatta alltför starka ingrepp i vägdistriktens självstyrelse synes med hänsyn till det förut sagda icke förtjäna beaktande. Förslaget syftar, såsom de sakkunniga påpekat, till ett ur skilda synpunkter önskvärt samarbete mellan statliga och vägkommunala organ, vägväsendet och skattedragarna till båtnad.

Ehuru de föreslagna bestämmelserna alltså i stort sett torde få anses väl motiverade, hava måhända dock de sakkunniga i sin strävan att stärka det statliga inflytandet gått något längre än som av omständigheterna påkallas. En och annan av sakkunnigförslagets hithörande föreskrifter, dock ingen av de mera betydelsefulla, hava därför icke intagits i departementsför-

slaget. Vilka bestämmelser som bland annat i syfte att förenkla förfarandet sålunda utsovrats framgår av den speciella motiveringen till departementsförslagets olika paragrafer.

Med anledning av de i vissa yttranden framställda erinringarna, att länsstyrelsernas arbetsbörda skulle komma att ökas såsom en följd av förslagets genomförande, må framhållas, att länsstyrelsen visserligen tillagts beslutanderätt i ett flertal frågor — och detta enligt båda de föreslagna huvudlagarna — men att i allmänhet det egentliga arbetet med ärendenas beredning torde komma att åvila länsstyrelsens sakkunniga biträde, vägingenjören, som är väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman. Dennes uttalade mening torde, åtminstone i mindre viktiga ärenden, i regel kunna läggas till grund för beslutet utan en alltför ingående saklig prövning från länsstyrelsens sida.

Grunderna för vägskattens utgörande.

Enligt 1734 års lag ålåg det allmänna väghållningsbesväret på landet uteslutande den i mantal satta jorden. Denna princip bibehölls orubbad ända till 1891 års vägreform, då besväret utsträcktes till andra beskattningsföremål och fördelades sålunda, att jordbruksfastighet, med undantag av staten eller menighet tillhöriga allmänningsskogar, skulle påföras en vägfyrk — den nya repartitionsenheten — för varje 100 kronor av taxeringsvärdet, att nämnda skogar, frälseränta, till bevillning taxerad annan fastighet med taxeringsvärde av minst 800 kronor ävensom staten tillhörig dylik fastighet, såvitt inkomst därav droges och taxeringsvärdet uppginge till minst nyssnämnda belopp, skulle påföras en vägfyrk för varje 400 kronor av taxeringsvärdet, samt att inkomst skulle påföras en vägfyrk för varje 30 kronor av den till bevillning beskattningsbara andelen därav. Vägskatt erlades icke för taxerade inkomster under 1,000 kronor och ej heller för inkomst av kanal, järnväg och annan farväg, inkomst av skeppsrederi och sjöfart, inkomst genom avlöning, arvode och traktamente eller annan med allmän eller enskild tjänstebefattning förenad förmån, pension, årligt understöd, gratifikation, livränta och undantagsförmån samt inkomst, som förvärvades genom arrende av staten tillhörig jordbruksfastighet. Bestämmelsen om en vägfyrk för varje 30 kronor av den beskattningsbara inkomsten tillkom genom sammanjämkning, sedan första kammaren beslutat en vägfyrk för varje 40 kronor och andra kammaren en vägfyrk för varje 20 kronor av den beskattningsbara inkomsten.

Den lindring för jordbruket i väghållningsbesväret, som 1891 års väglag innebar, ansågs emellertid icke tillräcklig, och revision av lagen påyrkades snart. År 1905 utfärdades lag om ändring i vissa delar av väglagen, innebärande, bland annat, höjning av repartitionstalen för vissa beskattningsföremål, i det att staten eller menighet tillhöriga allmänningsskogar skulle påföras en vägfyrk för varje 150 kronor av taxeringsvärdet och att frälseränta samt annan fastighet skulle påföras en vägfyrk för varje 200 kronor av taxeringsvärdet. I fråga om inkomst utökades skatteplikten sålunda, att vägskatt skulle utgå för inkomst, som uppgick till minst 1,000 kronor och varför be-

villning till staten utgjordes, dock med undantag för inkomst, som förvärvades genom arrende av staten tillhörig jordbruksfastighet.

Vägkommissionen föreslog i fråga om grunderna för vägskattens utgörande icke några ändringar i de gällande bestämmelserna. Kommissionen åberopade härvidlag, att den kommunala beskattningens reformering vore förestående samt att en definitiv omreglering av vägbeskattningen, vilken vore i högsta grad beroende av kommunalbeskattningen, icke kunde tänkas genomförd fristående för sig.

I samband med 1920 års förslag till kommunalskattelag — vilket bland annat upptog beskattningsformerna fastighetsskatt, näringsskatt och kommunal inkomstskatt — framlade Kungl. Maj:t i särskild proposition (nr 358) förslag till lag om ändring av väglagen i vissa delar. Då bevillningstaxeringen, vilken låg till grund för vägskatten, skulle upphöra efter antagande av den föreslagna kommunalskattelagen, önskade man anknyta vägskatten till den nya taxeringen till kommunalskatt, men, enär frågan om en fullständig revision av väglagstiftningen stod på dagordningen, ville man icke ingå på frågan om en omläggning av vägbeskattningen. Förslaget nöjde sig därför med att i väglagen infoga sådana i det föreslagna kommunalskattesystemet ingående beskattningsföremål, som närmast motsvarade de gamla, med iakttagande av att förut gällande repartitionsgrunder i huvudsak bibehölles oförändrade. Förslaget innebar emellertid, att för vägbeskattningen särskild taxering av inkomst måste äga rum i vissa fall.

Då 1920 års riksdag avslog förslaget till kommunalskattelag och antog det sedermera till år 1929 gällande kommunalskatteprovisoriet, gjordes icke några ändringar i själva väglagens beskattningsbestämmelser. De år 1920 vidtagna ändringarna beträffande bevillningstaxeringen — särskilt införandet av rätten till allmänna avdrag samt orts- och familjeavdrag — fingo emellertid en betydande inverkan å det relativa trycket av vägskattebördan.

I det förslag till väglag, som framlades i proposition till 1922 års riksdag, voro repartitionsbestämmelserna avfattade i överensstämmelse med då gällande väglags, dock att staten eller menighet tillhöriga allmänningsskogar skulle åsättas vägfyrk lika med andra jordbruksfastigheter.

Vid 1927 års riksdag framlade Kungl. Maj:t förslag till kommunalskattelag och i samband därmed i särskild proposition (nr 197) förslag till lag om ändring av väglagen. Enligt detta voro repartitionsgrunderna bestämda sålunda, att en vägfyrk skulle påföras jordbruksfastighet för varje 200 kronor av taxeringsvärdet, annan fastighet för varje 300 kronor av taxeringsvärdet, såvitt detta uppginge till minst 800 kronor, och inkomst för varje 30 kronor av den beskattningsbara andelen därav. Den gällande skattefriheten för inkomst understigande 1,000 kronor skulle enligt förslaget bortfalla, vilket motiverades därmed, att de skattefria orts- och familjeavdragen medförde den verkan, som med 1,000-kronorsgränsen torde hava åsyftats. I fråga om allmänningsskogar innebar förslaget, att repartitionen för dessa, i motsats till vad då gällde, skulle vara densamma som för jordbruksfastighet i allmänhet.

Kommunalskatteförslaget blev icke av riksdagen antaget, medan däremot vägskattefrågan löstes i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag, dock med den ändring att skattefriheten för inkomst understigande 1,000 kronor bibehölls. De av Kungl. Maj:t föreslagna repartitionstalen, 200, 300 och 30, nedräknades till hälften, d. v. s. till respektive 100, 150 och 15.

Beträffande den i propositionen nr 197 föreslagna ändringen av repartitionstalen för jordbruksfastighet och annan fastighet framhöll departementschefen, att förslaget i första hand åsyftade ett återställande av den relativa fördelningen av vägskattebördan före 1920 års kommunalskatteprovisorium. Detta hade nämligen, främst på grund av de då införda bestämmelserna om skattefria avdrag, medfört en så betydande omläggning av nämnda börda, att fastighetsägarna, från att förut hava burit omkring 50 procent därav, fått denna sin andel ökad till över 60 procent. I detta sammanhang framhölls vidare, att, sedan vägarna i de flesta distrikt övertagits till underhåll medelst vägkassan och för jordägarna därmed inträtt skyldighet att i stället för utgörande av vägunderhåll in natura erlägga kontanta bidrag till vägkassan, vägbördan otvivelaktigt kommit att för jordägarna kännas avsevärt tyngre än vad tidigare varit fallet. En snar jämkning av skattebördans fördelning mellan fastighet och inkomst vore alltså av behovet påkallad. Beträffande förhållandet mellan jordbruksfastighets och annan fastighets repartitionstal yttrade departementschefen, att den stora skillnaden såsom dåmera uppenbart mindre befogad borde i någon mån minskas.

Nytt förslag i kommunalskattefrågan, i huvudsak överensstämmande med 1927 års förslag, framlades för 1928 års riksdag och vann i det väsentliga riksdagens bifall, varefter samma år den nu gällande kommunalskattelagen utfärdades. I samband därmed upphävdes bevillningsförordningen, som förut var grundläggande för den kommunala beskattningen.

Enär även vägbeskattningen byggde på bevillningstaxeringen, föranledde bevillningsförordningens upphävande en samtidig ändring av väglagen, varigenom denna lags bestämmelser angående beskattningsföremålen anknötos till kommunalskattelagen i stället för bevillningsförordningen. Någon ändring beträffande repartitionstalen för de olika beskattningsföremålen företogs däremot icke.

Några genomgripande principiella nyheter i själva skattesystemet medförde 1928 års kommunalskattelagstiftning icke. Den allmänna kommunalskatten, som är dels fastighetsskatt och dels kommunal inkomstskatt, är utformad enligt den s. k. garantiskatteprincipen, innebärande att det belopp, som beskattas genom fastighetsskatt, får vid taxeringen till kommunal inkomstskatt avdragas från fastighetsinkomsten. Repartitionstalen i fråga om den kommunala fastighetsskatten (i anslutning till fastighetsbevillningen) voro, om man sätter repartitionstalet för inkomst till 1, för jordbruksfastighet 0.06 och för annan fastighet 0.05, d. v. s. beträffande jordbruksfastighet skattade man såsom om man haft en inkomst av 6 procent och beträffande annan fastighet såsom om man haft en inkomst av 5 procent på taxeringsvärdet.

Genom lagstiftningen 1928 ändrades dessa repartitionstal så, att de kommo att utgöra för jordbruksfastighets jordbruksvärde 0.06, tomt- och industrivärde 0.05 och skogsvärde 0.04 samt för annan fastighet 0.05.

Genom lagändring år 1932 har repartitionstalet för jordbruksfastighets jordbruksvärde sänkts till 0.05. Till en i anledning av beslut av 1933 års riksdag genomförd betydelsefull förändring i skattebördans fördelning återkommer jag längre fram.

Enligt *de vägsakkunnigas* nu föreliggande förslag skall vägskatt utgöras i förhållande till antalet påförda särskilda vägskattekronor och vägskatteören. Dylika skattekronor och skatteören skola påföras på grundval av antalet kommunala skattekronor respektive skatteören sålunda, att för varje skattekrona och skatteöre, som påförts någon såsom underlag för kommunal fastighetsskatt, påföras honom en och en halv vägskattekrona respektive ett och ett halvt vägskatteöre samt att för varje skattekrona och skatteöre, som påförts någon såsom underlag för kommunal inkomstskatt, påföres honom en vägskattekrona respektive ett vägskatteöre.

I motiven till sitt nu berörda förslag hava de sakkunniga anfört bland annat följande:

De nu gällande repartitionsgrunderna kunna enligt de sakkunnigas uppfattning icke anses svara mot rättvisans och billighetens krav. I betraktande av vägarnas stora betydelse för alla grupper av skattebetalare, såväl fastighetsägare som andra, framstår fördelningen av vägbördan som en uppenbar orättvisa mot de förra. Vägtrafiken utgöres numera till allra största delen av automobiltrafik, och torde denna trafik icke tillgodose fastighetsägarnas intressen i stort högre grad än övriga medborgares. Vägarna användas allt mer i genomgångstrafik, ofta av yrkesmässig art. Genom dessa förändringar i trafikförhållandena har fastighetsägareintresset med avseende å vägarna mer och mer trängts i bakgrunden. Såsom framgår av den förut lämnade redogörelsen för vägskattefrågans tidigare behandling, sammanhänger jordbruksfastigheternas hårda belastning icke blott därmed, att vägarna ansetts äga synnerlig betydelse för dessa fastigheter, utan även och i icke obetydlig grad med den omständigheten, att jordbrukarna fått utgöra sin andel av väghållningsbesväret huvudsakligen in natura. Då även i sistnämnda hänseende numera inträtt helt ändrade förhållanden, föreligger häri ett ytterligare skäl för jämkning av repartitionstalen.

Vad angår själva skattesystemet har bland de sakkunniga erinrats därom, att de skäl, som i fråga om beskattningen till primärkommunerna talade för uttagande av en särskild objektskatt, icke förelåge beträffande vägskatten och att denna förty rätteligen borde utgå i form av en ren inkomstskatt. Då detta emellertid skulle nödvändiggöra ett särskilt taxeringsförfarande för bestämmande av vägskatteunderlaget, något som icke synes böra ifrågakomma, hava de sakkunniga enats om att föreslå vägbeskattning enligt hittills tillämpat system. Enär beskattningsföremålen, dock med vissa mindre betydelsefulla undantag, äro desamma enligt kommunalskattelagen och enligt väglagen, synes i debiteringsavseende en förenkling kunna åstadkommas, därest vägskattens debitering baseras på de skattekronor, som enligt kommunalskattelagen påföras vederbörande skattskyldiga, och detta även i händelse å fastigheterna lägges en större andel i vägskattebördan än i den kommunala skattebördan. Under sistnämnda förutsättning erfordras allenast en bestämmelse, att fastig-

hetsskattekronorna skola för att tjäna som underlag för vägskatt multipliceras med visst tal.

När de sakkunniga behandlat frågan om grunderna för vägskattens utgörande, hava de sakkunniga funnit sig böra taga i noggrant övervägande det från jordbrukarhåll med alltjämt växande styrka framförda kravet på vägbördans fördelning så, att full likställighet vinnes mellan jordbruksfastighet, annan fastighet och inkomst, varmed torde åsyftas vägskattens utgörande efter de grunder, som gälla i fråga om den allmänna kommunalskatten. Bland de sakkunniga har å ena sidan den meningen gjorts gällande, att en dylik fördelning av vägskattebördan vore i princip befogad, medan å andra sidan ansetts, att fastigheterna allt fort ägde ett visst särintresse med avseende å vägarna, som motiverade en något drygare vägskattebelastning å dessa än å andra skatteobjekt. Då vägskattens utgörande enligt de allmänna kommunalskattegrunderna skulle medföra en plötslig, synnerligen genomgripande förändring i bestående skatteförhållanden, något som anses böra undvikas, hava de sakkunniga emellertid enhälligt stannat vid att föreslå en till sina verkningar mindre långt gående ändring av vägskattegrunderna.

De sakkunniga förklarade sig dela åsikten, att de minsta inkomsttagarna böra befrias från vägskatt, vilken mening tagit sig uttryck i nu gällande skattefrihet för taxerade inkomster under 1,000 kronor. I stället för bestämmelsen härom föreslogo emellertid de sakkunniga, att inkomstvägskattekronor icke skulle påföras den, som för kommunal inkomstskatt påförts mindre än tre skattekronor. Såsom skäl härför åberopades, att den personliga skatteförmågan syntes böra tillmätas avgörande betydelse och att i betraktande därav skattskyldighetsgränsen borde bestämmas med hänsyn icke till den taxerade utan till den beskattningsbara inkomsten, varigenom dessutom skulle vinnas en förenkling i debiteringsavseende. Under hänvisning till vissa betänkandet bifogade tabeller framhölls, att i fråga om vägskatteunderlagets totala storlek den föreslagna bestämmelsen torde komma att få ungefär samma verkan som föreskriften om skattefrihet för inkomster under 1,000 kronor.

Beträffande stadgandet om skattefrihet för annan fastighet än jordbruksfastighet, därest taxeringsvärdet understiger 800 kronor, anmärkte de sakkunniga, att detsamma såsom numera tämligen betydelselöst icke borde bibehållas.

De sakkunniga, som vid avfattandet av övergångsbestämmelserna till de av dem föreslagna lagarna utgingo från förutsättningen, att frågan om ny väglagstiftning skulle vinna sin lösning genom beslut av statsmakterna under år 1933, föreslogo, att lagarna skulle träda i kraft den 1 januari 1936. Emellertid ansågo de sakkunniga, att ändring i de vid tiden för betänkandets avlämnande gällande bestämmelserna om vägskatt borde komma till stånd tidigare. I anledning härav framlade de tillika förslag till lag om ändrad lydelse av 59 § i 1891 års väglag att träda i kraft den 1 januari 1934. Förslaget avsåg den ändringen, att, i stället för att jordbruksfastighet då påfördes en vägfyrk för varje 100 kronor av taxeringsvärdet och annan fastighet en vägfyrk för varje 150 kronor av samma värde, all fastighet skulle påföras en vägfyrk för varje 200 kronor av taxeringsvärdet. De sakkunniga framhöllo, att genom denna ändring skulle praktiskt taget vinnas samma fördelning av vägskattebördan som enligt bestämmelserna i den föreslagna lagen om vägdistrikt.

De flesta av de över förslagen hörda *myndigheterna*, såväl de centrala som de lokala, hava icke haft något att erinra mot de i förslaget till lag om vägdistrikt angivna grunderna för vägskattens utgörande.

Kammarkollegiet har i sitt yttrande anfört:

I sitt i anslutning till den i betänkandet omnämnda propositionen nr 197 till 1927 års riksdag avgivna utlåtande den 27 november 1925 uttalade sig kammarkollegiet för vägbeskattningens omläggning till kongruens med den kommunala repartitionsbeskattningen, under framhållande att genom motortrafikens utveckling den gamla uppfattningen om vägarnas nytta och behövlighet huvudsakligen för fastigheterna icke längre kunde med fog försvaras. Då bland de sakkunniga den meningen nu gjorts gällande, att fastigheterna allt fort ägde ett visst särintresse med avseende å vägarna, som motiverade en något drygare vägskattebelastning å dem än å andra skatteobjekt, torde detta i allt fall i regel icke gälla andra fastigheter än jordbruksfastigheter. Emellertid torde det icke utan fog kunna göras gällande, att en nedsättning av fastigheternas vägskattebörda till likställighet med inkomst bör, för undvikande av alltför genomgripande förändringar i bestående skatteförhållanden, ske i etapper, och har kollegiet med hänsyn härtill icke någon erinran mot de sakkunnigas förslag härutinnan.

I stället för den nuvarande bestämmelsen, att inkomst under 1,000 kronor är fri från skyldigheten att utgöra vägskatt, hava de sakkunniga, som ansett att den personliga skatteförmågan bör tillmätas större betydelse än vad nu är fallet och att skattskyldighetsgränsen sålunda bör bestämmas med hänsyn till den beskattningsbara inkomsten, föreslagit att de, som för kommunal inkomsskatt påförts mindre än tre skattekronor, icke skola vara vägskatteskyldiga.

Då man genom de i gällande kommunalskattelag föreskrivna avdrag från den taxerade inkomsten just avser att träffa den personliga skatteförmågan samt anledning att från vägskatt befria andra än dem, som med tillämpning av avdragsrätten icke bliva kommunalt skattskyldiga, numera icke torde föreligga, anser kollegiet den föreslagna begränsningen böra bortfalla.

Lantbruksstyrelsen finner reella skäl föreligga för att fastighetsägarna skola bära en relativt något högre andel i kostnaderna för vägunderhållet än andra skattskyldiga. Å andra sidan måste det enligt styrelsens åsikt anses billigt, att jordbruksfastigheterna, som förr på ganska naturliga grunder fått bära en relativt mycket hög andel i nämnda kostnader, få tillgodonjuta lindring i detta avseende. Styrelsen har därför förklarat sig icke hava något att erinra mot sakkunnigförslaget på denna punkt.

Riksräkenskapsverket anser den föreslagna nedsättningen av fastigheternas andel av vägskattebördan tillsvidare kunna godtagas. Därest emellertid i enlighet med skatteutjämningsberedningens förslag ansvaret för väghållningen överlåtes på landstingen, skulle, framhåller riksräkenskapsverket, med all säkerhet kravet på vägbördans fördelning så, att full likställighet vinnes mellan jordbruksfastighet, annan fastighet och inkomst, erhålla ökad aktualitet.

Statskontoret, *domänstyrelsen* samt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* hava lämnat förslaget i nu ifrågavarande del utan erinran.

Av *länsstyrelserna* hava sexton direkt tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Länsstyrelserna i Uppsala och *Blekinge län* hava funnit förslaget innebära en väl kraftig övervältring av skattebördan från jordbruksfastighet, särskilt dylik fastighet med skog, på andra beskattningsföremål. Förstnämnda länsstyrelse yttrar härutinnan:

Länsstyrelsen, som finner befogat, att för vägskattebördans fördelning särskilda, från grunderna för kommunalskatten till primärkommunerna avvikande regler skola vara gällande, kan icke underlåta att uttrycka tvekan om lämpligheten av att redan nu, så kort efter genomförandet av senaste ändring i grunderna för vägskattens utgörande, skrida till ny omläggning av dessa grunder, synnerligast som frågan om den kommunala beskattningen är föremål för utredning genom särskilda organ. Beaktas måste även, enligt länsstyrelsens mening, att under de närmaste åren beskattningen av inkomst med all sannolikhet kommer att stegras. Skattebördans fördelning mellan olika grupper av skattdragande synes böra ske under beaktande av alla de slag av skatter, som samtidigt skola utgöras, och icke verkställas isolerat för en enda skatteform, såsom nu ifrågasättes. Mot det nu framlagda förslaget, enligt vilket vägskattekronan skall för fastighet anknytas till den enligt kommunalskattelagen bestämda skattekronan, kan jämväl erinras, att därigenom åstadkommes större lättnad för skogsvärde än för jordbruksvärde samt för tomt- och industrivärde, eftersom enligt kommunalskattelagen repartitionstalet för skogsvärde är lägre än för de övriga delvärdena och jämväl lägre än för annan fastighet, under det att hittills för vägskatten ingen skillnad rått i repartitionen för dessa värden. En sådan större lättnad för skogsvärdet synes icke motiverad i fråga om vägskatten, då vägdistrikten icke såsom primärkommunerna uppbära skogsaccis. Ytterligare må framhållas, att vid den allmänna fastighetstaxering, som innevarande år företages, skogsvärdena torde bliva avsevärt sänkta — inom detta län med inemot 30 procent. Härigenom kommer beskattningsunderlaget, särskilt inom skogrika kommuner, att starkt nedgå. Då tillika på många håll — det må vara nog med att peka på Norrlands industrikommuner — beskattningsunderlaget även av andra orsaker kommer att starkt sjunka samtidigt som kommunernas utgifter ökas, kan det med fog sättas i fråga, om den närvarande tiden är lämplig för övervältring i den omfattning, som av de vägsakkunniga föreslås, av vägskattebördan från jordbruksfastigheter och i synnerhet jordbruksfastigheter med skog till andra beskattningsföremål. I varje fall synes det befallningshavanden skäligt, att en sådan övervältring icke företages isolerat utan först i samband med åtgärder, varigenom vägskattebördan i dess helhet minskas.

Länsstyrelserna i Malmöhus, Hallands, Älvsborgs, Gävleborgs, Västernorrlands och *Västerbottens län* hava mer eller mindre bestämt uttalat sig för vägskattens utgörande efter samma grunder, som gälla i fråga om den allmänna kommunalskatten.

I ett stort antal yttranden av *vägstyrelser* och *vägstämmor* har med skärpa påyrkats vägskattebördans fördelning enligt sistnämnda grunder.

De sakkunnigas förslag till lag om ändrad lydelse av 59 § gällande väglag föranledde i regel icke något särskilt uttalande.

Sedan i en vid 1933 års riksdag väckt motion (II: 359) hemställts, att riksdagen måtte antaga sistnämnda lagförslag, samt riksdagen bifallit denna motion, har genom lag den 26 juni 1933 59 § väglagen erhållit den av de sak-

kunniga föreslagna ändrade lydelsen. Denna lagändring träder i kraft den 1 januari 1934.

I jordbruksutskottets i anledning av motionen avgivna utlåtande yttrade utskottet:

Utskottet finner en omläggning av vägskattebördan i den riktning, som 1929 års vägsakkunniga föreslagit, vara starkt motiverad av billighetsskäl. Så gott som samtliga de myndigheter, som yttrat sig över de sakkunnigas förslag härutinnan, hava också tillstyrkt detsamma eller förordat ännu längre gående reformer i fastighetsägarnas intresse. Med hänsyn till nu rådande förhållanden inom jordbruksnäringen måste särskilt en snar jämkning av jordbruksfastigheternas vägskattebelastning anses vara av behovet påkallad. Då de sakkunnigas betänkande tydligen icke kan föranleda någon proposition till årets riksdag, kan den föreslagna ändringen i 59 § väglagen icke bliva genomförd till den 1 januari 1934 på annat sätt än genom bifall till motionen.

Departementschefen.

I fråga om vägbeskattningen har som nyss nämnts redan av 1933 års riksdag beslutats en reform, vilken i huvudsak medfört den förskjutning av skattebördan från jordbruksfastighet till övriga beskattningsföremål, som är syftemålet med de vägsakkunnigas föreliggande förslag. Inom kommunikationsdepartementet hava på basis av 1932 års taxeringssiffror verkställts undersökningar rörande verkningarna av denna reform. Det huvudsakliga resultatet av dessa undersökningar redovisas i *tabellerna 2, 3* och *4*. Verkningarna av riksdagsbeslutet äro, som av nämnda tabeller framgår, så betydande, att det enligt mitt förmenande ej kan anses lämpligt att, såsom från några håll ifrågasatts, gå än längre och genomföra en fullständig anslutning till kommunalskattelagens skattefördelning. För min del finner jag det nämligen obestridligt, att fastigheterna äga ett högre värde tack vare vägnätet, varför en viss merbeskattning av dem rent sakligt sett ej synes oberättigad. Men oavsett detta lärer tidpunkten just nu för en längre gående reform vara särskilt olämplig i betraktande av den knappa tillgången till andra mera bärkraftiga beskattningsföremål.

Med hänsyn till hela strukturen av gällande väglagstiftning kunde skattereformen vid 1933 års riksdag ej upptaga de rent tekniska ändringar, som förordats av vägsakkunniga och som gå ut på borttagande av vägfyrktalssättningen och vägskattens närmare anknytning till den kommunala taxeringen genom att bestämma antalet »vägskattekronor» i förhållande till antalet kommunalskattekronor. Detta förslag har ej mött gensagor från något håll och har av vissa hörda myndigheter m. fl. direkt förordats. Fördelarna av en dylik reform ligga också i öppen dag. Vägfyrktalslängden bortfaller och debiteringen blir för övrigt i hög grad förenklad. Åtskilliga för närvarande tämligen oklara frågor såsom om skattskyldighet till vägskatt vid fastighetsförsäljning o. dyl. finna sin lösning. Överhuvud åstadkommes genom den föreslagna ändringen över hela linjen av kommunalskatter ett enhetligt system, varigenom flera fördelar vinnas. Att skatteuppbörden blir enhetlig för hela riket och genomgående kommer att verkställas på samma sätt och på samma gång som uppbörden av landstingsskatt torde även vara ett steg i rätt riktning. Klara regler erhållas för klagomål rörande skattskyldigheten och rörande de-

biteringen, allt för närvarande rätt invecklade spörsmål. Jag tvekar därför ej att i huvudsak förorda förslaget i denna del. Det torde böra framhållas, att de ändringar, som inträda vid övergången till den nya lagstiftningen, ej böra påverka det privaträttsliga förhållandet mellan ägare och brukare av utarrenderad fastighet. I detta syfte fordras viss ändring i den s. k. norrländska arrendelagen. Frågan härom kommer att anmälas av chefen för justitiedepartementet.

Emellertid uppställa sig i förevarande sammanhang på grund av vägskattens anslutning till det kommunala beskattningsunderlaget ett par speciella frågor, vid vilka jag torde böra särskilt uppehålla mig.

Den ena av dessa frågor rör beskattningen av det i jordbruksfastighets taxeringsvärde ingående skogsvärdet. Repartitionstalet för detta utgör vid den kommunala beskattningen 0.04, medan repartitionstalet för fastighet i övrigt är 0.05. Skillnaden utfylles för kommunalbeskattningens vidkommande av en skogsaccis. Enligt vägsakkunnigas förslag skulle för varje kommunalskattekrona för fastighetsskatt åsättas en och en halv vägskattekrona, vilket är liktydigt med att för 100 kronor jordbruksvärde samt tomt- och industrivärde så ock för annan fastighet skulle åsättas 0.075 skattekrona, men för 100 kronor skogsvärde endast 0.06 skattekrona. Förhållandet skulle även kunna uttryckas så, att repartitionstalet i fråga om vägskatten skulle bliva 0.06 beträffande skogsvärde men 0.075 beträffande annat fastighetsvärde. Det i förhållande till fastighetens taxeringsvärde utgående vägfyrktalet enligt de av riksdagen år 1933 antagna grunderna är emellertid detsamma för skogsvärde som för annat värde, medan å andra sidan det s. k. procentavdraget, d. v. s. det avdrag som göres från fastighetsinkomst för det genom fastighetsskatt beskattade beloppet, är större i fråga om jordbruksvärde än beträffande skogsvärde. Följaktligen kan den växande skogen anses bliva i vissa fall relativt något för högt beskattad enligt nu gällande grunder. Enligt de vägsakkunnigas förslag blir förhållandet det motsatta, nämligen en icke oväsentlig lättnad för skogsvärde, vilken ej här som i fråga om den allmänna kommunalskatten kompenseras med skogsaccis. Denna ojämnhet, som ej av de sakkunniga motiverats, har påpekats särskilt av länsstyrelsen i Uppsala län, vilken tillika framhållit den betydande minskning i skogsskattekronornas antal, som uppstått på grund av skogsvärdenas sänkning vid 1933 års allmänna fastighetstaxering. För min del finner jag det i sin ordning, att man sätter repartitionstalet för vägskatt något lägre beträffande skogsvärde än beträffande jordbruksvärde för att därigenom bereda viss kompensation för det lägre procentavdrag, som svarar mot skogsvärdet. Härigenom åstadkommes viss lättnad i den växande skogens beskattning i förhållande till vad som gäller enligt de av 1933 års riksdag antagna grunderna. Ett medgivande av så stor nedsättning av repartitionstalet, att skogsvärdet skulle komma att gynnas framför övriga fastighetsvärden, kan jag däremot ej tillstyrka; tillräckliga skäl för en sådan skatteövervältring på övriga beskattningsföremål, som skulle bliva en följd av en dylik nedsättning, hava ej förebragts. En tillfredsställande jämvikt mellan de olika beskattningsföremålen torde ernås, om man stadgar, att för varje kommunalskattekrona i fråga om skogs-

värde åsättas en och trefjärdedels vägskattekrona. Detta skulle innebära, att repartitionstalet för vägskatten i fråga om skogsvärde bliver 0.07 mot 0.075 för övriga värden. Den omständigheten, att procentavdraget för skogsvärde är en procent lägre än för övriga värden, uppväges sålunda därav, att repartitionstalet för skogsvärde blir en halv procent lägre än för övriga värden, vilket får anses utgöra en tillräcklig kompensation, eftersom procentavdraget i genomsnitt kan endast till viss del utnyttjas. Några större tekniska svårigheter torde denna olikhet beträffande vägskattekronornas bestämmande ej medföra.

Den andra fråga jag vill beröra i avseende å övergången från vägfyrk till vägskattekronor avser den s. k. tusenkronorsgränsen. Enligt gällande grunder är *taxerad* inkomst, som understiger 1,000 kronor, fri från vägskatt. Vägsakkunniga hava härutinnan föreslagit sådan ändring, att frihet från vägskatt skall åtnjutas av den, vilkens antal kommunala inkomstskattekronor understiger tre. Detta innebär detsamma som att skattefrihet skall åtnjutas, om den skattskyldiges till kommunal inkomstskatt *beskattningsbara* inkomst understiger 300 kronor. Det har antagits, att det antal skattekronor, som genom sistnämnda förslag skulle undantagas från vägskatt, bleve i genomsnitt ungefär detsamma som enligt gällande grunder. Jag har på grundval av skattematerialet från vissa vägdistrikt låtit verkställa en undersökning, huru därmed i verkligheten skulle förhålla sig, och har därvid för jämförelsens skull låtit undersökningen omfatta även ett av en av de sakkunniga förordat alternativt förslag, enligt vilket skattefrihet skulle gälla, om mindre än fyra inkomstskattekronor påförts den skattskyldige. Det torde böra framhållas, att man vid denna undersökning även i övrigt utgått från de sakkunnigas förslag, bland annat därutinnan att jämväl beträffande skogsvärde för varje kommunalskattekrona beräknats allenast en och en halv vägskattekrona, en omständighet som emellertid endast obetydligt påverkar undersökningsresultaten. Dessa redovisas i *tabellerna 5* och *6*. Undersökningen styrker som synes de sakkunnigas antagande, att undantag för intill tre inkomstskattekronor skulle i stort sett innebära en motsvarighet till nuvarande bestämmelser; givetvis med den olikhet som följer av att vid undantagets medgivande enligt sakkunnigförslaget hänsyn skulle komma att tagas till levnadskostnadernas höjd, familjeförhållanden o. dyl., enär de vid de beskattningsbara beloppens uträknande åtnjutna skattefria avdragen vore bestämda med hänsyn till dessa förhållanden. Det alternativa förslaget om frihet för intill fyra skattekronor synes väl i allmänhet icke medföra någon väsentligt större minskning av beskattningsunderlaget än de sakkunnigas förslag. Emellertid förhåller det sig ju så, att en minskning av beskattningsföremålen betyder en ökad utdebiteringssats, vilken skulle drabba samtliga beskattningsföremål, även de till mycket stor del smärre löntagare, som skulle kvarstå såsom skattskyldiga, varför jag ej anser det rådligt att gå längre än de sakkunniga föreslagit. Jag tillåter mig i detta sammanhang understryka den fördel, som i debiteringstekniskt avseende vinnes genom att vid undantagens bestämmande utgå från den beskattningsbara inkomsten.

I fråga om förslagets detaljer föreslår jag för övrigt den ändring, att skatte-

friheten för den, som påförts mindre än tre inkomstskattekronor, blir gällande endast i vederbörandes hemortskommun — denna frihet synes därigenom komma att bättre anpassas efter den personliga skatteförmågan.

Sakkunnigförslaget i vad det avser detaljutformningen av beskattningsgrunderna giver mig för övrigt ej anledning till något särskilt uttalande.

Riksvägar.

Enligt 2 § i de sakkunnigas förslag till lag om allmänna vägar skall landsväg, som är av synnerlig betydelse för den genomgående långväga samfärdseln, benämnas riksväg. Annan landsväg skall benämnas vanlig landsväg. Jämlikt 23—26 §§ i samma lagförslag skola angående riksväg gälla följande särskilda bestämmelser. Fråga om byggande eller indragning av riksväg eller om förändring av vanlig landsväg eller enskild väg till riksväg eller riksväg till vanlig landsväg skall ankomma på Konungens prövning. Byggande av riksväg skall ske genom statens försorg; dock äger Konungen, i händelse byggnadsarbetet är av mindre omfattning, ålägga vägdistriktet att mot ersättning utföra arbetet. Vidare äger Konungen förplikta vägdistriktet att lämna bidrag till riksvägs byggande med högst en tiondel av den beräknade kostnaden för företaget. När riksväg blivit färdigställd, skall den övertagas till underhåll av distriktet.

Angående den betydelse, som de s. k. riksvägarna hava för den allmänna samfärdseln, yttra *de sakkunniga:*

När det gäller att taga ställning till frågan om vägväsendets förstatligande, helt eller delvis, måste särskild uppmärksamhet ägnas de jämförelsevis fåtaliga vägar, vilka hava till huvuduppgift att förmedla långväga, genomgående samfärdsel. Skillnaden mellan olika slag av vägar i nu berörda avseende framträdde givetvis mycket utpräglad under den tid, då ännu inga järnvägar funnos. De viktigaste landsvägarna voro då verkliga långfärdsleder av betydelse för hela riket eller stora delar därav. Så t. ex. talas i den förut omnämnda kungl. resolutionen den 8 januari 1735 om »kungs- och allmänna landsvägar, som gå igenom landet stapel- och uppstäderna emellan samt med gästgivaregårdar försedda äro». Under senare hälften av adertonhundratalet, då landet fick ett utvecklat järnvägsnät, förlorade de allmänna vägarna till följd härav alltmer sin forna betydelse för den långväga samfärdseln. Landsvägarnas ursprungliga uppgift att förmedla jämväl den stora genomgående person- och godstrafiken övertogs av järnvägarna.

I och med automobilismens genombrott under det senaste årtiondet hava trafikförhållandena emellertid ånyo fullständigt förändrats. En stor del av den person- och godstrafik, som förut förmedlades av järnvägarna, har överflyttats å de allmänna vägarna, och detta gäller i icke ringa utsträckning även den långväga trafiken. De stora stråkvägar, som denna genomgående samfärdsel företrädesvis begagnar sig av och vilka i lagförslaget benämnas riksvägar, hava för landsvägstrafiken fått en betydelse, motsvarande den stambanorna äga för järnvägstrafiken.

De sakkunniga omnämna i detta sammanhang, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter erhållen anbefallning i juni 1932 till Kungl. Maj:t avlämnat generalplan beträffande vägar för den genomgående mera långväga trafiken ävensom en beräkning av kostnaderna för erforderlig omläggning eller förbättring av de i planen upptagna vägarna.

Till motivering av förslaget, att byggande av riksväg i regel skall ske genom statens försorg, hava de sakkunniga, efter att hava påpekat att dylikt byggande i de flesta fall torde komma att innebära omläggning eller förbättring, anfört:

Kravet på planmässighet och enhetlighet i fråga om riksvägarnas iordningställande torde bäst tillgodoses, därest staten tager arbetet i egen hand. Härigenom lärer även vinnas, att dessa vägföretag komma till utförande inom en någorlunda snar framtid, vilket eljest sannolikt icke torde bliva fallet. Det kan nämligen förväntas, att vägdistrikten icke skola omfatta riksvägarnas iordningställande med samma livliga intresse, som ägnas andra, ur lokala synpunkter mera betydelsefulla vägfrågor. Även om emellertid ett dylikt intresse förefunnes, skulle likväl svårigheter möta att ernå det intima samarbete mellan vägdistrikt och mellan länsstyrelser, som oundgängligen erfordras för att arbetet med riksvägarnas byggande skall kunna planeras och utföras efter rationella, enhetliga principer. Ett ytterligare skäl för statens övertagande av väghållningen i nu berörda avseende föreligger i den omständigheten, att kostnaderna för arbetena i de flesta fall torde böra helt gäldas av automobilskattemedel.

De sakkunniga, som förklarat sig förutsätta, att byggande av riksväg skulle ske genom den centrala vägmyndighetens försorg, hava till motivering av de föreslagna bestämmelserna i övrigt anfört bland annat:

Enligt förslaget kan vederbörande vägdistrikt förpliktas att lämna bidrag till riksvägs byggande, dock högst med en tiondel av beräknade kostnaden för företaget. Dylikt åläggande måste anses motiverat i händelse företaget är av behovet påkallat, även om hänsyn icke tages till genomfartstrafiken. De flesta vägar, som kunna väntas bliva förklarade för riksvägar, torde emellertid redan nu vara av den jämförelsevis goda beskaffenhet, att de kunna på nöjaktigt sätt betjäna lokaltrafiken. Där så är fallet, bör vägdistriktet icke förpliktas att deltaga i kostnaderna för riksvägs omläggning eller förbättring.

Underhållets omhänderhavande av staten skulle enligt de sakkunnigas mening innebära en mindre ekonomisk och särskilt i organisatoriskt hänseende föga rationell anordning. I betraktande av att riksväg tillgodoser också det rent lokala behovet av vägförbindelser men att det oaktat kostnaden för sådan vägs byggande icke alls eller endast i obetydlig grad kommer att belasta vederbörande vägdistrikt, synes det rimligt, att detta i vanlig ordning underhåller genom distriktet löpande riksvägdel. För övrigt bör beaktas att, sedan riksvägarna antagligen inom en ej alltför avlägsen framtid blivit omlagda och förbättrade, deras underhåll icke torde bliva särskilt ekonomiskt betungande, helst om vägdistrikten, såsom troligt är, även framdeles komma i åtnjutande av statsbidrag enligt sådana grunder, att endast en mindre del av underhållskostnaderna stannar å distrikten.

Skatteutjämningsberedningen har, vad angår frågan om statens handhavande av väghållningen med avseende å riksvägarna, givit uttryck åt en annan mening än de sakkunniga. Efter att hava förklarat sig icke kunna tillstyrka ett fullständigt förstatligande av väghållningen yttrar nämligen beredningen vidare:

I likhet med 1911 års vägkommission finner beredningen sig ej heller kunna tillstyrka, att staten helt övertager utgifterna för en del av vägarna, nämligen de mest betydande av dem (riksvägarna), under det att väghållningen i övrigt förbliver ett i princip kommunalt bestyr. En dylik anordning skulle

otvivelaktigt uppkalla en allmän strävan att i tillämpningen utvidga begreppet riksvägar, en strävan som sannolikt skulle bliva svår att hålla tillbaka och därför komme att leda till ett ständigt ökat antal sådana vägar med allt drygare kostnader för det allmänna och allt flera av de olägenheter, som ansetts förbundna med ett fullständigt förstatligande av vägväsendet. Framför allt ur skatteutjämningssynpunkt torde anordningen vara förkastlig, emedan den, såsom vägkommissionen framhållit, snarare måste antagas komma att förstora olikheterna i de skilda vägdistriktens skattebelastning och därför föranleda ökade krav på statligt utjämningsunderstöd. Erfarenheterna från Norge, där sedan några år tillbaka en uppdelning av vägarna på angivet sätt är genomförd, bekräfta dessa farhågor.

Att låta ansvaret för och arbetet med väghållningen inom de särskilda delarna av landet åvila beträffande vissa vägar staten men i övrigt förvaltningsområden av mindre omfattning skulle dessutom betyda en uppdelning av väghållningens organisation och utförande, vilken skulle vara ägnad att höja de med arbetet förbundna totalkostnaderna. Det stundom framförda förslaget att staten skulle anlägga riksvägarna men väghållningsdistrikten ombesörja och det kommunala skatteunderlaget i sista hand svara för deras underhåll, träffas, om ock i mindre grad, av enahanda anmärkning och skulle medföra ytterligare dualism så till vida, som ansvaret för samma väg bleve tudelat, och sättet för ansvarets fördelning i praktiken säkerligen komme att leda till komplikationer.

I de avgivna *yttrandena* hava mycket skiftande meningar gjorts gällande angående sakkunnigförslagets bestämmelser om riksvägar, men från de flesta håll har förslaget i denna del rönt motstånd.

Åtskilliga myndigheter m. fl. hava uttalat sig mot att överhuvud taget införa begreppet riksväg i väglagen, därvid framhållits att de särbestämmelser, exempelvis i fråga om upprättande av plan och kostnadsförslag samt tilldelande av statsbidrag, vilka kunna anses påkallade beträffande vägar av synnerlig betydelse för genomgångstrafiken, böra meddelas i särskilda författningar. En dylik uppfattning har gjorts gällande av, bland andra, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Hallands, Älvsborgs, Kopparbergs, Gävleborgs och Jämtlands län, vägingenjören i Kopparbergs län, vägstyrelseföreningarna i Kalmar, Malmöhus och Jämtlands län, svenska landstingsförbundet samt landstingens förvaltningsutskott i Gotlands, Älvsborgs, Skaraborgs, Västmanlands och Gävleborgs län.

Vad som framför annat väckt opposition är den föreslagna bestämmelsen, att riksväg i regel skall byggas genom statens försorg. I denna del hava även de flesta av dem, som icke uttalat sig mot införande i väglagen av begreppet riksväg, givit tillkänna en från sakkunnigförslaget avvikande mening.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har angående sakkunnigförslaget, i vad det avser riksvägar, anfört:

Några vägande skäl att förstatliga en särskild klass av vägar, de s. k. riksvägarna, anser styrelsen ej förefinnas. Det bör enligt styrelsens mening såsom nu är fallet i fråga om viktiga genomfartsleder ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma storleken av statsbidraget, som för dessa vägar bör vara större än normalt. Det är givetvis av vikt att dylika för trafiken betydelsefulla vä-

gar snarast, i den mån så erfordras, iståndsättas för att motsvara den moderna trafikens krav. Å andra sidan bör man ej förbise, att ett förstatligande av dylika trafikleder med all sannolikhet kommer att leda till betydligt ökade kostnader för det allmänna icke minst genom ökade krav på att i tillämpningen utvidga begreppet riksvägar. Härtill kommer att anordningen ur skatteutjämningssynpunkt, särskilt om de sakkunnigas förslag till lag om vägdistrikt skulle vinna statsmakternas bifall, måste anses mindre lämplig, då den är ägnad att förstora olikheterna i vägdistriktens skattebelastning och därigenom föranleda ökade krav på statligt utjämningsunderstöd. Den föreslagna anordningen, att den kommunala vägorganisationen skulle underhålla de av staten byggda vägarna, innebär också en olämplig dualism med tudelning av ansvaret av beskaffenhet att i praktiken föranleda svårigheter. I fråga om själva vägbyggandet torde det, enligt styrelsens mening, bereda vare sig den av de sakkunniga föreslagna vägorganisationen med förstorade vägdistrikt eller ännu mindre den särskilt ur teknisk synpunkt starka organisation med landstingsområde såsom enhet, vilken styrelsen ämnar föreslå, någon svårighet att bygga vägar av den klass här är i fråga; och att för ändamålet inrätta en särskild central huvudorganisation synes styrelsen överflödigt, om ock den centrala vägmyndighetens inflytande å dylika vägars planläggande och byggande bör ökas. Lämpligen synes styrelsen böra inrymmas i huvudsak samma befogenhet i fråga om dessa viktigare trafikleder som styrelsen nu äger i fråga om broar och permanentbeläggningar. Styrelsen finner därför den i § 1 av lagen gjorda indelningen av de allmänna vägarna i landsvägar och ödebygdsvägar vara tillräcklig, vadan §§ 2 samt 23—26 och delvis § 17 i lagen torde böra utgå.

Statskontoret anser sig däremot icke böra framställa någon erinran mot att byggandet av riksväg övertages av statsverket mot ett relativt ringa kostnadsbidrag från vederbörande vägdistrikt.

Lantbruksstyrelsen uttalar, att skyldighet för statsverket att bekosta riksvägs byggande skulle innebära en välbehövlig utjämning av vägbyggnadskostnaderna.

Enligt *riksräkenskapsverkets* uppfattning skulle, därest en vägorganisation med landstingsvägdistrikt genomfördes, anledning saknas att åt en central organisation överlåta byggandet av riksvägar. Om den centrala statliga vägmyndigheten utrustades med särskild befogenhet beträffande dessa vägars planläggning, syntes deras byggande kunna anförtros åt vägstyrelserna.

Domänstyrelsen anser lika med de sakkunniga, att fråga om byggande av riksväg bör ankomma på Kungl. Maj:ts prövning. Huruvida själva byggandet bör ombesörjas av staten beror enligt styrelsens åsikt på huru frågan om vägdistriktens blivande storlek löses. Efter att hava framfört vissa betänkligheter mot riksvägs byggande genom statens försorg, yttrar nämligen styrelsen:

Sådant de sakkunnigas förslag i fråga om vägdistrikt utformats kunna likväl rent tekniska och organisatoriska skäl tala för statligt byggande av riksväg. Utgår man däremot från landstingsområde såsom vägdistrikt förefaller det styrelsen, som om hithörande frågors organisatoriska och tekniska lösning bättre tillgodoses, om riksväg i regel bygges genom vägdistriktets och icke genom statens försorg. Behovet av en dyrbar och för samarbetet med de lokala organen mindre lämplig statlig organisation skulle härigenom bortfalla.

1931 års väg- och brosakkunniga ställa sig avvisande emot det framlagda förslaget om riksvägar. Nämnda sakkunniga, som funnit den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjorda generalplanen för ett stamvägnät i stort sett acceptabel, yttra bland annat följande:

Beträffande behovet att så snart som möjligt realisera generalplanen växla förhållandena mycket i olika delar av landet. Stamvägarna sammanfalla i stor utsträckning med redan befintliga huvudvägar, vilka delvis befinna sig i mycket gott skick. Och i de flesta fall torde vägar finnas, som en lång tid framåt motsvara behovet.

Det är också mycket vanskligt att säga, om alla de föreslagna vägarna i fråga om sin betydelse för den allmänna samfärdseln på sådant sätt skilja sig från andra huvudvägar, att en särskilt gynnsam behandling med anslag av statsmedel för dem är motiverad. Den genomgående trafiken är i regel icke särskilt stor, vilket ej heller är underligt, då de ifrågavarande huvudorterna alla ligga vid landets järnvägsnät.

Sakkunniga ha ej kunnat komma till den övertygelsen, att tillräckliga skäl ännu föreligga för att skilja ur några vägar såsom riksvägar samt behandla dem administrativt eller organisatoriskt sett i annan ordning än landets övriga landsvägar.

Det synes tillräckligt, att man har ett generalschema för stamvägar uppgjort samt giver den centrala vägmyndigheten sådan befogenhet vid planläggandet av arbetena med vägbyggandet i landet, att schemats successiva och planmässiga genomförande genom de lokala vägmyndigheterna blir tryggat.

Det ökade inflytande på vägnätets utformning, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle erhålla, enligt utredningsmännens förslag till omorganisation av styrelsen, även utan särskilt organ för byggande av riksvägar, torde giva styrelsen sådan möjlighet. Det torde därför vara skäl, att man låter riksvägsprojektet ligga, tills man ser, vad en omorganiserad väg- och vattenbyggnadsstyrelse kan åstadkomma.

Bland *länsstyrelserna* hava de i Södermanlands, Jönköpings, Malmöhus, Skaraborgs och Västernorrlands län anslutit sig till sakkunnigförslaget eller lämnat det utan erinran. *Länsstyrelsen i Värmlands län* har ifrågasatt de jämkningar i förslagets bestämmelser, att dels arbete för byggande av riksväg må kunna i vidare omfattning än som föreslagits anförtros vägdistrikt, dels ock underhåll av dylik väg må, där så anses nödigt, kunna utföras genom statens försorg.

Övriga länsstyrelser hava uttalat sig mot statligt byggande av riksvägar eller gjort gällande, att sådant endast i undantagsfall bör ifrågakomma. De skäl, som länsstyrelserna i allmänhet åberopat för denna sin mening, sammanfalla i stort sett med de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförda. Några länsstyrelser understryka, att, om staten själv skulle bygga riksvägarna, denna omständighet skulle leda till obenägenhet hos distrikten att beträffande viktigare vägar företaga omläggnings- och förbättringsarbeten, enär distrikten frestades att räkna med sådan vägs förändring till riksväg. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* yttrar, att redan förslaget om riksvägar medfört tendenser i denna riktning. Flera länsstyrelser hava givit uttryck åt den meningen, att statligt riksvägsbyggande skulle menligt inverka på arbetsförhållandena å landsbygden. Därigenom skulle nämligen uppkomma en särskild vägarbe-

tarkår vid sidan av de lokala, vilket ur såväl ekonomiska som sociala synpunkter icke skulle vara lyckligt.

Svenska vägstyrelsernas förbund, som starkt framhåller sistberörda synpunkter, finner så många skäl tala mot förslaget om riksvägs byggande genom statens försorg, att förbundet allvarligt varnar för detsammas genomförande. Däremot har förbundet intet att erinra mot den föreslagna bestämmelsen, att fråga om riksvägs byggande skall ankomma på Konungens prövning. Emellertid förutsätter förbundet, att jämväl vederbörande vägdistrikt beredes möjlighet att före beslutets fattande framföra sina synpunkter och att hänsyn härtill tages i görligaste mån.

Vägingenjörerna hava i allmänhet uttalat den meningen, att det skall ankomma på Kungl. Maj:ts prövning, huruvida riksväg skall byggas genom statens eller vägdistriktets försorg.

Svenska vägföreningen anser anledning icke föreligga att skapa en särskild central organisation för riksvägars byggande.

Svenska teknologföreningen biträder sakkunnigförslaget, därest vägdistrikten skola hava den storlek de sakkunniga förordat, men under förutsättning av landstingsvägdistrikt anser föreningen särskild riksvägorganisation obehövlig. Den centrala vägmyndigheten bör emellertid i detta fall utrustas med särskild befogenhet beträffande riksvägarna.

Svenska stadsförbundets styrelse har intet att invända mot sakkunnigförslaget i och för sig men framhåller, att stadsplanelagstiftningens verkningar inom sådant område av stad, som skulle beröras av riksväg, torde kräva särskilt beaktande vid frågans lösning.

Departementschefen.

Mot de av de sakkunniga föreslagna särskilda bestämmelserna rörande vägar, som för den genomgående, långväga samfärdseln äro av synnerlig betydelse, de s. k. riksvägarna, hava som synes tungt vägande invändningar anförts. Närmast gäller detta förslaget, att byggandet av sådan väg regelmässigt skulle ske genom statens försorg och väl i de flesta fall helt på statens bekostnad. Såsom skatteutjämningsberedningen understrukit, skulle också en dylik anordning otvivelaktigt uppkalla en allmän strävan att utvidga begreppet riksväg och leda till ett ständigt ökat antal sådana vägar. Den gynnade ställning, som vägdistrikt med riksväg inom sitt område skulle intaga i förhållande till andra vägdistrikt, skulle utgöra en omständighet av beskaffenhet att framkalla slitningar mellan distrikten. Av åtskilliga länsstyrelser har i detta sammanhang framhållits, att inom deras län finnas flera vägar med ungefär lika stor betydelse för genomgångstrafiken och att det skulle bliva mycket vanskligt att utvälja en av dessa såsom riksväg. Man torde kunna befara, att månget vägdistrikt, i förhoppning att en väg av viss betydelse för genomgångstrafiken förr eller senare skulle bliva riksväg, komme att visa sig obenäget att med avseende å densamma utföra erforderliga omläggnings- och förbättringsarbeten. Därest, såsom föreslagits, byggandet av riksväg skulle ankomma på staten, medan i fråga om sådan vägs underhåll vanliga regler skulle gälla, komme detta att innebära ett särskilt gynnande av de vägdistrikt,

där riksvägarna försetts med varaktig beläggning och underhållskostnaderna därigenom nedbringats till ett minimum. Den föreslagna uppdelningen av väghållningsskyldigheten skulle för övrigt otvivelaktigt innebära en opraktisk dualism, förbunden med ökade totala kostnader. De sakkunniga hava i annat sammanhang själva framhållit de stora svårigheter, som möta vid försök att uppdraga en bestämd gräns mellan begreppen vägunderhåll och vägförbättring, vilket senare faller under begreppet byggande av väg.

Ett genomförande av sakkunnigförslaget skulle vidare förutsätta en relativt dyrbar central organisation för byggnadsärendenas handläggning. Då emellertid någon svårighet för de blivande, i allmänhet förstorade vägdistrikten att själva bygga vägar av det slag, varom nu är fråga, icke torde komma att föreligga, synas ej heller tekniska skäl tala för att uppdraga byggandet åt den statliga centrala vägmyndigheten. De sakkunniga hava själva framhållit, att de med sin indelning av de allmänna vägarna i riksvägar, vanliga landsvägar och ödebygdsvägar icke åsyftat att skapa tre i fråga om vägs bredd och beskaffenhet i övrigt från varandra åtskilda vägklasser, och i detta sammanhang påpekat, att å mindre trafikerade sträckor en riksväg självfallet bör vara av enklare beskaffenhet än en med tung och livlig trafik belastad vanlig landsväg.

Av nu anförda skäl finner jag mig icke böra biträda de sakkunnigas förslag, att vägar av synnerlig betydelse för den genomgående, långväga samfärdseln skola byggas genom statens försorg. Däremot delar jag till fullo de sakkunnigas mening om det riktiga och behövliga uti att den centrala vägmyndigheten beredes tillräckligt inflytande rörande dessa vägars planläggning och utförande. I detta syfte torde det dock icke vara nödigt att låta frågor om byggande av dylika vägar alltid ankomma på Konungens prövning; det synes vara tillfyllest, om vad väglagen beträffar det i den utsäges, att Konungen äger i förekommande fall låta föranstalta om erforderliga undersökningar, och har ett stadgande därom intagits i 21 §. Några därutöver i väglagen intagna särbestämmelser för nu ifrågavarande vägar anser jag icke behövliga. I den mån beträffande dem böra gälla särskilda regler, exempelvis i fråga om statsbidrag eller den centrala vägmyndighetens befogenheter, synas dylika regler böra meddelas i annan ordning, och saknar jag vid sådant förhållande anledning att i detta sammanhang till behandling upptaga berörda spörsmål.

Ödebygdsvägar.

Enligt lagen den 13 juni 1919 om ödebygdsvägar förstås med ödebygdsväg sådan väg, som till avsevärd längd sträcker sig över fjäll, genom skogar eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru vägen icke prövats vara för allmänna samfärdseln nyttig och nödig, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande. Enligt nämnda lag gäller följande:

Uppstår fråga om anläggning av ödebygdsväg, skall, efter det plan och kostnadsförslag uppgjorts samt de väghållningsskyldiga ävensom landsfiskalen blivit i ärendet hörda, länsstyrelsen pröva, huruvida den tillämnade vägen är att hänföra till ödebygdsväg. I samband med denna prövning äger läns-

styrelsen ålägga vägstyrelsen i distrikt, där vägen skall framgå, att, om företaget kommer till stand, ur vägkassan lämna bidrag till vägens byggande med visst belopp i penningar. Ej må sådan bidragsplikt åläggas, där densamma skulle för de väghållningsskyldiga verka oskäligt betungande, ej heller ma bidraget i allmänhet sättas högre än till en sjättedel av beräknade kostnåden för den del av företaget, som faller inom distriktet. Huruvida väg, som länsstyrelsen prövat vara att hänföra till ödebygdsväg, skall byggas eller ej, därom bestämmes i den ordning, som är eller må varda föreskriven i fråga örn beslut rörande användningen av statsanslag till sådana vägföretag. Anläggning av ödebygdsväg sker genom statens försorg, ödebygdsväg skall till byggnadssättet vara av sa enkel beskaffenhet, som kan vara förenlig med vägens ändamål. När ödebygdsväg eller del därav, som lämpligen kan upplåtas för allmän samfärdsel, blivit färdigställd, skall vägen övertagas till allmänt underhall. Intill dess sa skett, underhålles vägen av staten under den tid mark är bar. Vinterväghållningen åligger emellertid vägdistriktet. Underhållet övertages av vägdistriktet fr. o. m. året efter det, då länsstyrelsens beslut örn övertagandet vunnit laga kraft. Beträffande omläggning av ödebygdsväg skola nu återgivna bestämmelser äga motsvarande tillämpning, med iakttagande att länsstyrelsens prövning för sådant fall skall gälla frågan, huruvida omläggningen länder det allmänna till gagn.

Byggande av ödebygdsväg sker genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg, och skall styrelsen därvid samråda med vederbörande vägstyrelse. För utförande av arbeten genom styrelsens omedelbara försorg äger styrelsen förordna arbetschef och nödiga biträden eller upprätta entreprenadavtal. Styrelsen plägar åt vederbörande vägingenjör anförtro uppsikten över och ledningen av vägbyggnadsföretagen.

De vägsakkunniga, vilkas förslag till lag örn allmänna vägar under 27—33 §§ innehåller bestämmelser om ödebygdsväg, hava angående sådan väg icke föreslagit några väsentliga nyheter. Enligt de sakkunnigas åsikt kan det emellertid understundom vara lämpligt att låta arbete med byggande av ödebygdsväg utföras av vägdistriktet, och har i förslaget av denna anledning Konungen tillagts rätt att ålägga vägdistrikt förpliktelse härutinnan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalar i sitt yttrande över sakkunnigförslaget, att byggande av ödebygdsväg bör, såsom hittills, åligga den centrala vägmyndigheten, vilken dock bör äga att, där så finnes lämpligt och sedan Kungl. Majrts medgivande därtill utverkats, överlämna arbetets utförande till vägdistriktet.

I ett flertal andra yttranden har däremot gjorts gällande, att byggande av ödebygdsväg bör ske genom vägdistriktets försorg.

Sålunda yttrar ***länsstyrelsen i Stockholms län:***

u a(3ebygdsvägarna angår, förekomma icke några vägar av denna typ i Stockholms län, och har länsstyrelsen i följd härav icke någon egen erfarenhet av det hittillsvarande systemet att överlåta dessa vägars byggande åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Då de sakkunniga nu föreslagit detta systems bibehållande, vilket skett utan annan motivering, än att förslaget i denna del icke innebär något nytt i huvudsak, föranleder detta till antagandet, att de sakkunniga härvidlag låtit sig huvudsakligen påverkas av det bestående taktiska förhållandet. Enligt länsstyrelsens mening förefinnes emellertid grundad anledning ifrågasätta, huruvida det kan vara lämpligt och behövligt att

för framtiden behålla en dylik undantagsställning för ödebygdsvägarna. Den särställning, som dessa nu intaga, torde förklaras därav, att deras byggande från början tett sig som rent extraordinära arbeten med förhöjda statsbidrag. Länsstyrelsen förmodar emellertid, att det ur arbetsteknisk synpunkt numera knappast kan finnas något bärande skäl att förbehålla utförandet av dessa av ett förenklat byggnadssätt kännetecknade vägar åt ett statligt organ. Fastmera synes det antagligt, att dessa uppgifter utan olägenhet skola kunna överlåtas till vederbörande väghållningsdistrikt.

Även *länsstyrelserna i Kalmar, Älvsborgs, Kopparbergs, Västerbottens* och *Norrbottens län* samt *domänstyrelsen* hava uttalat, att byggandet av ödebygdsväg bör ankomma på vägdistriktet.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anför härom:

Länsstyrelsen hyser den uppfattningen att det ej är motiverat att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fortfarande skall handhava bestyren med anläggning av ödebygdsvägar. Styrelsen förordnar i regel vägingenjören som arbetsledare vid sådana företag, oavsett antalet vägbyggnader, samt tillsätter för varje företag en redogörare med särskilt arvode. Inspektionen utföres av styrelsen. Andra och vida större vägföretag handhavas av länsstyrelserna. Arbetet vid sådana vägar utföres genom vägstyrelsernas försorg. Dessa ombesörja även redogörarskapet och vägingenjören utövar kontrollen. Goda skäl tala för att bestyren med byggandet av ödebygdsvägar överflyttas till länsstyrelserna och den lokala vägorganisationen. Detta skulle innebära en icke oväsentlig besparing för statsverket.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län yttrar, att vissa av de skäl, som av länsstyrelsen anförts för att byggandet av riksväg borde åligga vägdistriktet, rent principiellt sett torde kunna åberopas för ett liknande förfarande även beträffande ödebygdsväg. Emellertid hade länsstyrelsen knappast anledning att ingå på denna fråga, då den för länet vore utan betydelse.

Vägstyrelsernas förbund har föreslagit, att byggandet av ödebygdsväg i regel skall utföras genom vägdistriktets försorg. Samma mening har gjorts gällande av *vägingenjören i Göteborgs och Bohus län.*

Departementschefen.

Av definitionen på begreppet ödebygdsväg framgår, att sådan vägs huvuduppgift icke är att betjäna den allmänna samfärdseln utan i stället att främja uppodlande och bebyggande av landets ödemarksdelar. Detta förhållande torde väl motivera den nu tillämpade grundsatsen, att kostnaden för ödebygdsvägs byggande helt eller i det närmaste helt skall åvila statsverket. Men härav följer icke utan vidare, att själva arbetet med vägföretagen bör omhänderhavas av staten. I detta sammanhang må anmärkas, att till vissa vägbyggnadsarbeten, som utföras av distrikten, lämnas numera statsbidrag med ända upp till nittio procent av den beräknade kostnaden. Då ödebygdsväg till byggnadssättet skall vara av enkel beskaffenhet, kunna tekniska synpunkter icke åberopas för statligt byggande av ödebygdsvägar. Åtskilliga skäl synas däremot tala för ändring av det nu tillämpade systemet. Överlämnandet av ifrågavarande vägbyggnadsarbeten till vägdistrikten skulle sålunda bland annat bidraga till att förenkla lösningen av den aktuella frågan om den statliga vägorganisationen och torde icke komma att medföra ett fördyrat vägbyggande utan snarare kostnadsbesparing.

På nu anförda skäl torde den i lagen om ödebygdsvägar och i sakkunnigförslaget förekommande bestämmelsen, att anläggning av ödebygdsväg sker genom statens försorg, icke böra upptagas i den blivande väglagen. Skall alltså i enlighet med det sagda vederbörande vägdistrikt bygga ödebygdsväg, synes även flertalet övriga av de sakkunniga föreslagna särbestämmelser i fråga om dylik väg böra utelämnas. Samtliga dessa stadganden — med några mindre betydelsefulla undantag — sammanhänga nämligen med bestämmelsen om ödebygdsvägs byggande genom statens försorg. Om man bortser från ett par i departementsförslaget intagna föreskrifter, som i detta sammanhang icke hava något intresse, saknar sagda lagförslag särskilda bestämmelser angående ödebygdsvägar. I fråga om byggnadssätt och i statsbidragshänseende bör däremot åtskillnad göras mellan dylika vägar och flertalet andra allmänna vägar. Hithörande frågor skola emellertid icke regleras i väglagen.

Vägväsendet i städerna.

Först med 1891 års väglag infördes en särlagstiftning för landsbygdens väghållning. Bestämmelserna i byggningabalkens 25 kapitel, som förut gällt beträffande såväl landsbygdens som städernas vägar, ägde därefter tillämpning endast i fråga om de senare. Medan 1891 års väglag, såsom förut berörts, gång efter annan i skilda avseenden ändrats, hava däremot byggningabalkens nämnda bestämmelser kvarstått oförändrade. Angående innebörden och tillämpningen av desamma får jag hänvisa till kammarrådet Schallings vid de sakkunnigas betänkande fogade utredning.

I anledning av en vid 1929 års riksdag väckt motion (II: 194) anhöll riksdagen, såsom förut nämnts, i skrivelse den 24 maj samma år (nr 191) om skyndsam utredning angående revidering av bestämmelserna rörande städernas allmänna vägar.

I jordbruksutskottets i anledning av motionen avlämnade och i riksdagens skrivelse åberopade utlåtande erinrade utskottet om vad enligt utskottets mening gällde på ifrågavarande område i allmänt rättsligt hänseende och om den inverkan 1862 års kommunallagstiftning fått på väghållningsbesväret i städerna, samt anförde vidare bland annat:

De bestämmelser, som funnes rörande städernas väghållning, vore i hög grad föråldrade och oklara, vilket även medfört, att såväl beträffande väghållningens utförande som vägbördans fördelning skiftande och i vissa avseenden otillfredsställande förhållanden förelåge. I fråga om vägbördan kunde otvivelaktigt påvisas, att denna på sina håll ej vore fördelad efter rättvisa grunder; särskilt torde så hava blivit förhållandet under de senare åren på grund av alltjämt ökade vägunderhållskostnader. En annan viktig fråga, som i detta avseende påkallade uppmärksamhet, vore fördelningen av städerna tillkommande automobilskattemedel; under nuvarande förhållanden torde tillräckliga garantier saknas för att i de städer, där väghållningsskyldighet ålåge en särskild kategori invånare, dessas intressen i detta hänseende behörigen iakttoges. Den bristande enhetlighet och de ojämnheter, som i dessa avseenden förelåge, utgjorde enligt utskottets mening i och för sig tillräckliga skäl till en revidering av förhållandena på detta område. Från trafiksynpunkt framstode emellertid

behovet av en sådan revidering såsom ännu mera trängande; att tidsenlig lagstiftning helt saknades rörande utförandet av väghållningen å städernas allmänna vägar, inbegripande viktiga delar av landets hårdast trafikerade vägsträckor, måste anses vara ett orimligt och ohållbart förhållande. Vid övervägande av frågan, i vilken ordning revideringen borde komma till stånd, hade utskottet icke förbisett, att den uppfattningen skulle kunna göras gällande, att spörsmålet borde lösas i sammanhang med reglering av samtliga övriga fastighetsonera, beträffande vilka den i princip erkända kommunala likställighetsgrundsatsen ännu icke blivit genomförd. Vid en sådan fullständig reglering mötte emellertid åtskilliga andra svårlösta, med andra lagstiftningskomplex sammanhängande spörsmål. På grund härav syntes kunna befaras, att lösningen av de förevarande vägfrågorna i berörda ordning skulle bliva ställd på lång och oviss sikt, och en sådan utgång borde med hänsyn till föreliggande omständigheter framförallt undvikas. Från anförda synpunkter förordade utskottet för sin del, att en särskild utredning, gående ut på en revidering av bestämmelserna om städernas allmänna vägar, snarast komme till stånd.

Yttranden över riksdagens ifrågavarande skrivelse inhämtades från städerna och länsstyrelserna samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kammarkollegiet, styrelsen för svenska stadsförbundet, svenska vägföreningen, svenska vägstyrelsernas förbund och Kungl. automobilklubben. Så gott som enhälligt tillstyrktes den begärda utredningen, varemot olika uppfattningar gjorde sig gällande, vilka frågor borde bliva föremål för ny lagstiftning, och huru de nya bestämmelserna skulle gestaltas.

Såsom i inledningen redan omnämnts uppdrogs åt 1929 års vägsakkunniga att verkställa den av riksdagen begärda utredningen.

De sakkunniga hava ansett sig icke böra föreslå någon särskild väglagstiftning för städernas del. De sakkunnigas huvudlagförslag avse båda såväl land som stad. Bortsett från vissa stadganden till reglering av förhållandet mellan å ena sidan vägdistrikt på landet och å andra sidan till sådant distrikt hörande stadsliknande samhälle innehåller den föreslagna egentliga väglagen, på något enstaka undantag när, icke några särbestämmelser i fråga om vare sig landsbygdens eller städernas vägväsende, varemot förhållandet är annorlunda beträffande den föreslagna lagen om vägdistrikt. De sakkunniga erinra därom, att enligt förslaget varje stad utgör eget vägdistrikt och att väghållningen i ett sådant distrikt blir en vanlig kommunal angelägenhet, för vars handhavande lagen om kommunalstyrelse i stad och på grund av denna tillkomna stadgar och reglementen böra i huvudsak bliva normerande. De jämförelsevis fåtaliga bestämmelser, som av särskilda skäl ansetts därutöver böra gälla för stadskommunen i egenskap av vägdistrikt, hava av de sakkunniga inrymts i en särskild avdelning av den vägkommunala lagen.

De för städernas del mest betydelsefulla stadgandena i förslaget till lag om allmänna vägar äro de, som avse väghållningsskyldigheten, behandlingen av frågor om byggande av väg samt tillsynen å väghållningen. Berörda bestämmelser innebära, dels att varje vägdistrikt, d. v. s. även stad, genom sin vägstyrelse skall ombesörja väghållningen inom distriktet, dels att fråga om byggande av väg skall bero på länsstyrelsens prövning och dels att länsstyrelsen skall övervaka väghållningens behöriga fullgörande samt vidtaga därför nö-

diga åtgärder. Beträffande kommunaliseringen av väghållningsbesväret i städerna föreslå de sakkunniga vissa övergångsbestämmelser, enligt vilka en successiv avskrivning av fastighetsägare åliggande förpliktelser kan ifrågakomma i fall, då dessa skyldigheter med hänsyn till deras ekonomiska betydelse för staden anses icke böra omedelbart upphöra.

Beträffande spörsmålet, huruvida stad såsom hittills skall utgöra egen väghållningsenhet eller uti ifrågavarande avseende sammanföras med kringliggande landsbygd, hava de sakkunniga framhållit följande:

Väglängden inom städerna uppginge sammanlagt till endast 186 mil, och vore det allenast 17 städer, inom vilka väglängden överstege 3 mil. I 7 städer funnes inga allmänna vägar. Vad de sakkunniga i fråga om landsbygdsdistriktens omfattning yttrat om en viss större väglängd inom ett distrikt såsom förutsättning för en rationell och ekonomisk väghållning talade således mot städernas fortsatta särhållande såsom egna vägdistrikt. Emellertid måste härvid beaktas den nära frändskapen i tekniskt avseende mellan väg- och gatuhållningen, som redan i och för sig motiverade gemensam skötsel av vägar och gator i stad. Sådan gemensamhet torde också överallt vara för handen i de städer, där väghållningen icke längre utfördes av enskilda väghållningsskyldiga. Städernas inordnande i vägdistrikt, omfattande såväl landsbygd som stad, skulle visserligen få skatteutjämnande verkningar, men frågan om en interkommunal skatteutjämning komplicerades därav, att städerna utom vägar bekostade även andra trafikleder, nämligen gatorna. Sammanfördes stad och landsbygd, krävde rättvisan, att kostnaderna för hållande av sådana gator, som tjänade den allmänna samfärdseln, framför allt genomfartsleder, lades å vägdistriktet i överensstämmelse med vad som nu gällde beträffande sådana gator i de stadsliknande samhällena på landet. Men detta skulle i sin tur göra gränsen mellan begreppen väg och gata ännu mera svävande än den för närvarande vore samt skapa talrika tvisteanledningar. På grund av berörda förhållanden vore det ganska svårt att bedöma, i vad mån städernas sammanförande med landsbygden i väghållningsavseende skulle medföra en lindring för landsbygdens skattebetalare. Uppenbart vore emellertid, att lindringen skulle tillgodokomma dem synnerligen ojämnt. Den utjämning mellan land och stad, som ansåges erforderlig, kunde lättast vinnas genom ändrade grunder för fördelningen av de statliga vägmedlen.

I betraktande av anförda förhållanden hava de sakkunniga funnit sig sakna skäl att förorda ett brytande av den historiskt givna åtskillnaden mellan land och stad i nu ifrågavarande avseende. Ehuru de sakkunniga alltså voro av den uppfattningen, att stad skulle i väghållningsavseende utgöra en gemensamhet för sig och i denna sin egenskap liksom väghållningsenheterna på landsbygden benämnas vägdistrikt, funno de sakkunniga emellertid, att organisationen inom de båda slagen av vägdistrikt borde vara helt olika. I detta sammanhang hava de sakkunniga framhållit, att medan vägdistrikten på landsbygden vore för väghållningens ombesörjande särskilt bildade kommunala samfälligheter, hade städerna av ålder varit och sedermera under reglerande inflytande av den för dem gällande kommunallagstiftningen ännu mera blivit samhällen av stor administrativ fasthet med väl ordnad självstyrelse. Vid sådant förhållande vore det tämligen uppenbart, att den för landsbygdsdistrikten föreslagna organisationen ej lämpligen kunde ifrågakomma för vägdistrikt,

bestående av stad. I dylikt distrikt borde i stället väghållningen utgöra en vanlig kommunal angelägenhet.

Med hänsyn till att även städernas väghållningskostnader, enligt vad de sakkunniga tänkt sig, skulle till övervägande delen i sista hand gäldas av statsmedel, hava de sakkunniga emellertid, i anslutning till vissa av förslagets bestämmelser angående vägdistrikt på landet, föreslagit stadganden i syfte att även för städernas del, utöver vad som gäller för kommunala ärenden i allmänhet, tillförsäkra statens vederbörande organ erforderligt inflytande i allmänhet och möjlighet att utöva nödig kontroll i synnerhet över medelsförbrukningen. Emellertid syntes det de sakkunniga mindre lämpligt att utan vidare låta vad som härutinnan föreslagits för landsbygdens del i tillämpliga delar gälla för städerna, utan kunde enklare och mindre vittgående stadganden här vara tillfyllest. I detta sammanhang yttra de sakkunniga:

Den svenska kommunala självstyrelseförvaltningen är med sin mångsidiga verksamhet, till övervägande del eller i varje fall i utpräglad grad, ekonomiskt betonad som den är, enligt de sakkunnigas uppfattning väl skickad att på ett tillfredsställande sätt handhava sådana angelägenheter, som röra den allmänna väghållningen även med behörig hänsyn tagen till det betydande statsintresse, som är knutet därtill. Särskilt kan det sagda anses gälla städerna, vilkas förvaltningsorgan ju för övrigt allt hitintills ombesörjt alla ärenden hörande till städernas vägväsende, frånsett i viss mån de numera icke så talrika fall, där naturaväghållning av vissa därtill särskilt skyldiga ännu består. Härtill kommer ytterligare, att i städerna finnes en särskild myndighet, magistraten respektive stadsstyrelsen, som det åligger att utöva legal och statlig uppsikt över kommunalförvaltningen och detta beträffande såväl de beslutande som de verkställande och i inskränkt bemärkelse förvaltande organen. Vidare må beaktas, att den i städernas förvaltning anställda personalen i allmänhet är kameralt och administrativt skolad och i de flesta fall även tekniskt utbildad. Härmed ernås ett ämbetsmannamässigt inslag i förvaltningen med därav följande noggrannare aktgivande på reglementen och författningar än som i regel torde kunna bliva fallet vid ett rent lekmannastyre, och varigenom i huvudsak torde nås samma syftemål, som avsetts med de för landsbygdens vidkommande föreslagna bestämmelserna om länsstyrelsens direkta och indirekta medverkan i förvaltningen.

Rikets städer äro alla, vad angår väglängden, mycket små distrikt. En jämförelse mellan å ena sidan väglängderna i de olika städerna och å andra sidan städernas storlek till folkmängd och i andra avseenden visar, att den del av det kommunala förvaltningsarbetet i städerna, som påkallas av väghållningen, är av relativt mycket ringa omfattning och detta även i en mindre eller medelstor stad med förhållandevis stort vägnät.

Med avseende å redovisning och räkenskapsföring samt kontroll över medelsförvaltningen böra dock bestämmelserna för stad, så nära som med hänsyn till olikheterna i fråga om förvaltningsorganen är möjligt, överensstämma med vad som föreslagits beträffande landsbygdens vägdistrikt.

I fråga om vägdistrikt, bestående av stad, innebär de sakkunnigas förslag följande. Distriktets beslutanderätt utövas av stadsfullmäktige. Länsstyrelsen skall underrättas om stadsfullmäktigesammanträde, varvid till vägväsendet hörande ärende skall behandlas. Vid sådant sammanträde äger landshövdingen eller den han i sitt ställe förordnar att deltaga i fullmäktiges över-

läggningar. Såsom vägstyrelse skall tjänstgöra den kommunala styrelse eller nämnd, som stadsfullmäktige därtill utse. Länsstyrelsen äger icke såsom i fråga om vägdistrikt på landet förordna någon ledamot i vägstyrelsen, och styrelsens beslut skola icke i något fall underställas länsstyrelsens prövning och fastställelse. Däremot skall även beträffande stad gälla, att vägstyrelsens protokoll liksom den fastställda utgifts- och inkomststaten i avskrift skola tillställas länsstyrelsen. I staten skall vad som är att hänföra till väghållningen upptagas skilt från stadens övriga utgifter och inkomster. Vad utöver de för staden såsom vägdistrikt beräknade inkomster finnes erforderligt för bestridande av kostnaderna för väghållningen skall täckas på sätt är stadgat om kommunala utgifter i allmänhet. Räkenskaperna skola föras enligt av Konungen meddelade föreskrifter. Länsstyrelsen skall utse en revisor att jämte stadens egna revisorer granska förvaltningen, i vad den avser väghållningen, och frågan om ansvarsfrihet i detta avseende skall prövas icke blott av stadsfullmäktige utan även av länsstyrelsen.

Angående lämpligheten av den av de sakkunniga föreslagna lagstiftningen, i vad den berör städerna, hava i de inkomna *yttrandena* mycket olika meningar kommit till uttryck. Praktiskt taget full enighet synes emellertid råda därom, att varje stad fortfarande bör utgöra egen väghållningsenhet och att väghållningsbesväret i de städer, där så ej redan är fallet, bör kommunaliseras.

Kammarkollegiet förklarar sig icke hava något att erinra mot en gemensam lagstiftning för land och stad samt anför härom:

De förvaltningsrättsliga skiljaktigheterna med avseende å vägväsendet, som föreligga mellan land och stad, torde icke vara av den beskaffenhet, att de lägga hinder i vägen för gemensam lagstiftning, vilken torde medföra fördelar i fråga om enhetlig reglering av väghållningens utförande och enskildas av väghållningen berörda förhållanden och av statens bidrag till väghållningen m. m. Berörda skiljaktigheter hänföra sig i huvudsak blott till olikheter i den administrativa organisationen, varvid emellertid är att märka, att uppsiktsmyndigheten är en och densamma (länsstyrelsen), samt till olikheter i grunderna för väghållningsbesvärets utgörande. Sagda skiljaktigheter hava i de sakkunnigas förslag föranlett vissa särskilda bestämmelser för städerna.

De flesta av *länsstyrelserna* hava i sina yttranden icke särskilt berört frågan om förslagens lämplighet vad angår väghållningen i städerna.

Länsstyrelsen i Hallands län har såsom en stor fördel med förslagen framhållit, att de reglerade vägväsendet både på landet och i städerna. Landets vägnät utgjorde ett sammanhängande nät av trafikleder och det vore nödvändigt, att vägärendena kunde behandlas mera enhetligt än som för närvarande vore möjligt. Emellertid ville det synas länsstyrelsen som om de sakkunniga gått i vissa avseenden väl långt i sin strävan efter likformighet. Det som främst erfordrades beträffande städernas vägväsende vore att giva statens organ, d. v. s. närmast länsstyrelserna, ökat inflytande. Detta åstadkommes genom den föreslagna lagen om allmänna vägar och särskilt de bestämmelser däri, enligt vilka beslutanderätten i frågor om byggande av väg tillerkändes länsstyrelsen. I lagen om vägdistrikt vore däremot endast vissa av de föreslagna stadgandena behövliga.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län anser, att städerna böra i huvudsak få sköta sina vägar under former, som tillämpas vid annan kommunal ekonomisk verksamhet. Det statliga inflytandet över städernas vägväsende, som förut haft sitt stöd i föråldrade delar av byggningabalken, borde klarläggas i nya bestämmelser, vilka dock icke syntes behöva föreskriva sådan detaljerad uppsikt, som de sakkunniga föreslagit. Sålunda kunde saklöst vissa av de för städerna föreslagna bestämmelserna i lagen om vägdistrikt utgå.

Länsstyrelsen i Stockholms län säger sig hava fått det intrycket, att den föreslagna unifieringen av landsbygdens och städernas väglagstiftning lägger på städerna en schablon, som icke lämpar sig för dem, samt att man bör söka få fram en enklare och smidigare apparat, och detta antingen bestämmelserna infogas i en allmän väglagstiftning eller — och enligt länsstyrelsens förmenande hellre — utformas i särförfattningar.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län uttalar, att städernas väghållningsfråga borde kunna lösas efter betydligt enklare linjer, om den frigjordes från lagstiftningen angående landsbygdens vägväsende. Ny utredning vore önskvärd och kunde lämpligen äga rum i samband med blivande utredning om rationell fördelning av automobilskattemedlen. Redan nu ville länsstyrelsen emellertid framhålla önskvärdheten av att — såsom de vägsakkunniga föreslagit — länsstyrelsernas inflytande beträffande städernas väghållning väsentligt ökades.

Länsstyrelsen i Örebro län finner förevarande spörsmål synnerligen tveksamt och vill närmast förorda, att frågan om städernas inordnande i det allmänna vägväsendet tillsvidare lämnas åsido, men att särskilda bestämmelser utfärdas i syfte av skärpt statlig tillsyn över byggande och underhåll av städernas vägar.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län har framhållit, att den föreslagna uppdelningen i dels allmänna vägar och dels gator samt övriga vägar skulle, liksom därmed samhörande bokföring och kontroll, bliva ganska besvärlig. Länsstyrelsen har härutinnan åberopat svenska teknologföreningens i saken avgivna yttrande, i vilket föreningen uttalat tvekan, huruvida sakkunnigförslaget på enklaste sätt löste städernas vägproblem, samt ifrågasatt, om det icke vore tillräckligt, därest vägmyndigheterna erhölle större inflytande i fråga om de vägföretag inom städerna, som utföras med bidrag av statsmedel.

Överståthållarämbetet avstyrker, att förslagen läggas till grund för lagstiftning avseende städernas vägar, men hemställer, då en ny sådan lagstiftning enligt ämbetets mening är önskvärd, att frågan härom må bliva föremål för fortsatt utredning. Såsom skäl för sitt avstyrkande anför ämbetet:

I de av stadskollegiet i dess utlåtande åberopade yttrandena hava, särskilt av gatunämnden och gatukontoret, framförts enligt ämbetets mening synnerligen beaktansvärda erinringar mot de remitterade förslagen såvitt städerna angår. Dessa erinringar sammanfalla för övrigt i väsentliga delar med de synpunkter, som av svenska stadsförbundets styrelse gjorts gällande i dess den 29 mars 1933 i ärendet avgivna underdåniga yttrande, av vilket överståthållarämbetet fått tillfälle att taga del.

I den kritik, som i dessa yttranden framförts över den föreslagna organisa-

tionen av städernas väghållning i överensstämmelse med förhållandena å landsbygden, kan överståthållarämbetet i huvudsak instämma. Att i uniformitetens intresse och i syfte att stärka kontrollen över städernas vägväsen införa en lagstiftning, som i och för sig är för städernas vidkommande så föga ändamålsenlig som den nu föreslagna, kan överståthållarämbetet, lika litet som de hörda myndigheterna, förorda.

I det av överståthållarämbetet åberopade, av *svenska stadsförbundets styrelse* avgivna yttrandet göres gällande, att de sakkunnigas försök att inordna städernas väghållning under en av landsbygdens förhållanden väsentligen betingad lagstiftning icke innebure ett lyckligt grepp på frågan. Härom yttrar förbundets styrelse:

När uppslaget gavs till den utredning beträffande väghållningsbesväret i städerna, som fullgjorts i och med avlämnandet av föreliggande betänkande, framfördes frågan härom utan något direkt samband med frågan om en revision av bestämmelserna rörande väghållningen på landsbygden. Varken den motion vid 1929 års riksdag, vari förslag väcktes om en sådan utredning, eller jordbruksutskottets med anledning av motionen avgivna utlåtande, vilket åberopades vid riksdagens hemställan om utredningen, gav någon anledning att räkna med en sammankoppling av denna utredning med en undersökning beträffande landsbygdens väghållningsfråga. När dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet hemställde om erforderligt bemyndigande för verkställande av den av riksdagen begärda utredningen, föreslogs emellertid att denna skulle infogas i ett betydligt vidare sammanhang. Behovet av en revision av lagen om väghållningsbesvärets utgörande på landet underströks i första rummet, och med hänsyn till de beröringspunkter, som spörsmålet om väghållningen i städerna och frågan om väglagens revision i viss mån torde äga, förordades en gemensam utredning i dessa angelägenheter.

Under det att frågan om en revision av bestämmelserna rörande väghållningen i städerna sålunda ursprungligen framförts oberoende av frågan om den allmänna väghållningen på landet, hava de sakkunniga med stöd av det åt dem givna uppdraget behandlat dessa bägge frågor såsom i princip samhörande. Med denna uppläggning av utredningen hava de ansett sig böra ifrågasätta, om överhuvud städernas nuvarande särställning såsom självständiga förvaltningsenheter för väghållningsuppgifterna bör bibehållas. De hava emellertid funnit sig sakna skäl att förorda ett brytande av den historiskt givna åtskillnaden mellan land och stad i detta avseende. Däremot hava de ansett sig böra föreslå en för såväl stad som landsbygd gemensam lagstiftning i ämnet, vilken på viktiga punkter skulle komma att innebära en ensartad reglering av väghållningsuppgifterna, oberoende av om dessa hänföra sig till stads område eller icke. Det sistnämnda skulle sålunda nästan oinskränkt gälla beträffande den del av väglagstiftningen, som ansetts böra hava karaktär av allmän civillag (förslaget till lag om allmänna vägar). Härutinnan hava de sakkunniga själva framhållit, att de vid utarbetandet av förslaget visserligen haft förhållandena på landsbygden närmast i tanke men därefter ingående prövat, i vad mån olikartade förhållanden i stad påkallade tillägg till eller förändringar i förslaget, vilket emellertid visat sig vara fallet endast i obetydlig mån.

Styrelsen nödgas från början framhålla, att den sålunda föreslagna lagstiftningen synes i avgörande punkter föga ändamålsenlig för städernas vidkommande. Försöket att inordna städernas väghållning under en av landsbygdens förhållanden väsentligen betingad lagstiftning torde i och för sig

icke hava inneburit ett lyckligt grepp på frågan. Styrelsen vill ej bestrida, att en del av de väghållningsuppgifter, som föreligga inom städernas gränser, kunna vara beroende av praktiskt taget samma villkor, som gälla för väghållningen på den egentliga landsbygden. Men å andra sidan torde det ej heller kunna förnekas, att väghållningen inom städernas områden i betydande utsträckning måste bli beroende av säregna förhållanden, som ytterst betingas av stadsbebyggelsens speciella krav. I den mån detta är fallet, torde reglerna för väghållningens utförande och vägfrågornas behandling kräva en särskild anpassning i åtskilliga hänseenden.

Stadsförbundets styrelse ingår härefter i sitt yttrande på en granskning av vissa bestämmelser i lagförslagen, som enligt styrelsens mening äro ägnade att väcka betänkligheter från städernas sida, samt finner sig efter slutad granskning böra avstyrka de sakkunnigas lagförslag, i vad de avse städernas väghållning.

En undersökning av yttrandena från *städerna* utvisar, att ungefär ett femtiotal av dem lämnat lagförslagen utan någon erinran. Denna grupp omfattar huvudsakligen mindre städer, dock återfinnas där åtskilliga andra såsom Norrköping, Linköping, Uppsala, Karlstad och Landskrona. En del städer, som funnit lagförslagen i stort sett lämpliga, hava i överensstämmelse med denna sin uppfattning framställt anmärkningar endast mot vissa enstaka bestämmelser. Sålunda yttrar drätselkammarens i Malmö andra avdelning, vilket uttalande stadsfullmäktige därstädes åberopa, att avdelningen anser förslagen i stort sett tillfredsställande och funnit sig föranledd att framställa endast några smärre erinringar däremot. Drätselkammaren i Västerås, vars yttrande stadsfullmäktige åberopa, finner, att förslagen på ett väl avvägt sätt utskifta skyldigheterna i fråga om byggande och underhåll av väg och att förslagen därför kunna läggas till grund för en ny lagstiftning i ämnet. Magistraten i samma stad säger sig sakna anledning att framföra några erinringar mot de grundläggande principerna i förslagen, såvitt desamma avse städernas vägar, utan finner dem väl ägnade att läggas till grund för lagstiftning. Även drätselkammarens i Borås av stadsfullmäktige åberopade uttalande innehåller en tillstyrkan av förslagen i princip.

Inemot halva antalet av städerna har emellertid framställt betydelsefulla anmärkningar. I de flesta fall rikta sig dessa mot bestämmelserna i lagen om vägdistrikt.

De mot förslaget till lag om allmänna vägar gjorda erinringarna avse huvudsakligen den ordning, i vilken frågor om byggande av väg skola beredas och avgöras. Den enligt förslaget länsstyrelsen tillerkända befogenheten att låta på vägdistriktets, d. v. s. stadens, bekostnad upprätta plan och kostnadsförslag angående vägföretag har liksom länsstyrelsens beslutanderätt i vägbyggnadsfrågor utsatts för skarp kritik från vissa städer, särskilt de största. Man har härvid gjort gällande, dels att förslagets bestämmelser innebure ett obefogat ingrepp i städernas för närvarande utövade, praktiskt taget oinskränkta självbestämningsrätt i sina vägfrågor, dels ock att hänsyn icke tagits till det i städerna föreliggande intima sambandet mellan väghållningen å ena sidan samt gatuhållningen och stadsplaneringsuppgifterna å den andra. Handlägg-

ning av vägfrågor i en ordning, som ej anknöte till stadsplanelagstiftningens principer, vore olämplig.

De mot förslaget till lag om vägdistrikt riktade anmärkningarna gå framför allt ut därpå, att vissa av bestämmelserna, exempelvis de om revision och meddelande av ansvarsfrihet, skulle innebära ett icke befogat ingrepp i städernas självstyrelse, medan däremot andra, och då närmast de, som avse budgetuppställningen och räkenskapsföringen, skulle bliva svåra att följa eller i varje fall medföra en högst betydande ökning av de kommunala förvaltningsorganens arbetsbörda. Den kontroll, som staten borde äga över de till bestridande av städernas väghållningskostnader lämnade statsmedlens användning, kunde och borde erhållas på ett mycket enklare sätt än genom den av de sakkunniga föreslagna vidlyftiga kontrollapparaten.

Den mest ingående kritiken av sakkunnigförslaget i dessa delar har framförts av de kommunala förvaltningsorganen i Stockholm, Göteborg och vissa andra av de största städerna.

Gatunämnden i Stockholm yttrar:

Den nu föreslagna organisationen av städernas väghållning i särskilda vägdistrikt i överensstämmelse med förhållandena å landsbygden måste gatunämnden finna konstlad och endast ägnad att medföra besvär och omgång utan motsvarande gagn och i åtskilliga fall även verkliga olägenheter. De syften, som ligga till grund för den tilltänkta lagstiftningen, nämligen ökad kontroll över städernas vägväsen, kan enligt nämndens mening, om så anses nödigt, lätt vinnas i vida enklare former.

På sätt de sakkunniga framhålla bildar gatu- och väghållningen i städerna en enhet för sig, som icke lätt kan delas. Ett uppläggande av särskilda räkenskaper för vägarna måste därför, då arbetena å väghållningen naturligen ske i samband med de egentliga gatuarbetena, i avsevärd utsträckning vila på uppskattningar och konstruktioner. Av samma skäl torde det visa sig endast ägnat att leda till besvär utan motsvarande nytta, därest staden skulle vara nödsakad att uppställa en särskild utgifts- och inkomststat för väghållningen, och icke heller är det lätt att inse, varför en sådan stat skulle, skild från stadens utgifts- och inkomststat i övrigt, insändas till överståthållarämbetet för särskild kontroll. Gatunämnden har icke något skäl att motsätta sig en sådan kontroll genom en av överståthållarämbetet utsedd revisor för väghållningen. Nämnden kan emellertid icke underlåta att anmärka, att en dylik revision av just vägutgifterna måste te sig något omotiverad, då motsvarande anordningar icke föreslagits i fråga om gatuarbeten, för vilka de sakkunniga förutsätta, att liksom hittills bidrag av automobilskattemedel kan komma att utgå, och ej heller äger rum i avseende å andra kommunala förvaltningsuppgifter, till vilka utgå statsbidrag, ofta med avsevärt större belopp än vad som för nu ifrågavarande ändamål skulle ifrågakomma. Ej heller torde det vara lätt att inse vad gagn och intresse den föreslagna bestämmelsen om skyldighet för gatunämnden att till överståthållarämbetet insända avskrift av protokoll över nämndens beslut i vägfrågor kan äga.

Uttalanden av liknande innebörd hava gjorts även av gatukontoret, kammarkontoret och drätselnämnden i Stockholm. Stadskollegiet därstädes finner den föreslagna lagstiftningen ur stadskommunal synpunkt förfelad och ägnad att åstadkomma olägenheter och skada för viktiga kommunala intressen samt motsätter sig bestämt, att förslagen upphöjas till lag. Stadsfullmäk-

tige hava i sitt yttrande åberopat vad stadskollegiet och de övriga förvaltningsorganen anfört. Anmärkas må emellertid, att magistraten icke funnit anledning till erinran mot de allmänna principer, som ligga till grund för förslagen, men magistraten har icke ingått i någon detaljgranskning.

Stadsfullmäktige i Göteborg hava såsom preliminärt yttrande över lagförslagen åberopat en av stadens fastighetskontor upprättad promemoria samt tillika framhållit, att fullmäktige ansåge sig icke kunna avgiva slutligt yttrande i saken, förrän fullmäktige beretts tillfälle att taga del jämväl av blivande förslag om statens ekonomiska andel i väghållningsbesväret.

Även *andra städer*, vilkas yttranden innehålla anmärkningar mot sakkunnigförslagen i väsentliga punkter, särskilt mot förslaget till lag om vägdistrikt, hava gjort sitt definitiva ställningstagande till förslagen beroende av statsbidragsfrågans lösning. Så t. ex. yttra stadsfullmäktige i Gävle, att, därest statsbidrag till städernas vägväsende kunde bliva att påräkna i den av de sakkunniga förordade utsträckningen, staden torde hava anledning att, trots i yttrandet framförda betänkligheter, tillstyrka ny väglagstiftning i huvudsaklig överensstämmelse med sakkunnigförslaget. Stadsfullmäktige i Karlskrona åberopa ett av stadens ombudsman avgivet utlåtande, vari yttras, att då den för städernas vägar gällande lagstiftningen vore omodern och ej uppfyllde sitt ändamål, städerna torde sakna anledning att avstyrka de sakkunnigas förslag, även om förslaget med sina kontrollföreskrifter m. m. måste anses innebära ett ganska kraftigt ingrepp i den stadssamhällena nu tillkommande självbestämningsrätten och även om städerna, därest förslaget upphöjdes till lag, komme att inordnas såsom ett led i ett tillsyningssystem, vars byråkratiska inriktning ej torde kunna helt undgås. En viktig förutsättning för städernas biträdande av förslaget syntes emellertid vara, att städerna bereddes gottgörelse för den ökade börda i ekonomiskt avseende, som förslagets genomförande torde komma att i gemen orsaka städerna.

Departementschefen.

Såsom allmänt vitsordats föreligger otvivelaktigt ett verkligt behov av att få de för väghållningen i städerna gällande, i hög grad föråldrade och oklara lagbestämmelserna ersatta av föreskrifter, som äro anpassade efter nutida förhållanden.

Den fråga, som vid den sålunda erforderliga lagstiftningens utarbetande först möter, är spörsmålet, huruvida stad såsom hittills skall utgöra egen väghållningsenhet eller i likhet med köpingar och andra stadsliknande samhällen ingå i kringliggande vägdistrikt. Skäl finnas visserligen, som tala för en dylik sammankoppling, men i betraktande av de betydande olägenheter, som — enligt vad av den lämnade redogörelsen framgår — i olika avseenden därmed skulle vara förbundna, synes man dock utan tvekan böra stanna vid ett bibehållande av den historiskt givna åtskillnaden mellan stad och land i nu ifrågavarande hänseende.

Vad härefter angår frågan, i vad mån olika regler skola gälla för å ena sidan den av vägdistrikten på landet och å andra sidan den av städerna utförda väghållningen, har man att skilja mellan två olika slag av stadgan-

den. Till det ena höra de, som av de sakkunniga sammanförts i förslaget till lag om allmänna vägar, medan det andra slaget reglerar den vägkommunala förvaltningen.

Lika med de sakkunniga finner jag övervägande skäl tala för att den egentliga väglagstiftningen utformas i en för land och stad gemensam lag. Skulle man tillskapa en särskild väglag för städernas del, torde nämligen denna komma att innehålla i stort sett samma bestämmelser som den för landsbygden erforderliga lagen. I detta sammanhang må erinras därom, att förhållandena i städernas ytterområden, särskilt i städer med vilka hela socknar inkorporerats, mångenstädes föga skilja sig från landsbygdens. Däremot torde vissa skäl kunna åberopas för att låta lagen om allmänna vägar i likhet med lagen om enskilda vägar icke äga tillämpning beträffande städernas till bebyggande planlagda områden. Emellertid må härvid anmärkas, att vissa städer i motsats till andra låtit planlägga områden, som sträcka sig långt utanför stadsbebyggelsen och där ännu landsbygdsförhållanden råda. Vid sådant förhållande torde vid bestämmande av lagens tillämplighetsområde undantag icke böra göras för de planlagda områdena. Med hänsyn härtill synes emellertid, såsom i ett flertal yttranden framhållits, bestämmelsen, att fråga om byggande av väg skall ankomma på länsstyrelsens prövning, böra undergå viss jämkning. Även i övrigt torde den av de sakkunniga föreslagna väglagen böra i vissa punkter närmare anpassas efter stadsförhållandena. I den speciella motiveringen till departementsförslagets olika paragrafer skall angivas, i vilka avseenden dylika jämkningar ansetts böra företagas och de närmare skälen därför.

Beträffande den vägkommunala förvaltningen synes däremot gemensam lagstiftning för land och stad icke lämpligen böra ifrågakomma. Detta sammanhänger med det förhållandet, att landsbygdens vägdistrikt äro för väghållningens ombesörjande särskilt bildade kommunala samfälligheter, under det att nämnda förvaltningsuppgift i stad utgör endast en — och en förhållandevis obetydlig — uppgift vid sidan av alla de andra stadskommunen åliggande. De städerna rörande bestämmelserna i förslaget till lag om vägdistrikt hava de sakkunniga föreslagit huvudsakligen i syfte att, utöver vad som gäller för kommunala ärenden i allmänhet, tillförsäkra statens organ inflytande på vägväsendets handhavande och i all synnerhet möjlighet att utöva nödig kontroll över medelsförbrukningen, detta särskilt med hänsyn därtill att väghållningskostnaderna även i städerna, enligt vad de sakkunniga tänkt sig, skulle komma att till större delen i sista hand gäldas av statsmedel.

I fråga om denna till grund för de sakkunnigas förslag liggande förutsättning må anmärkas, att pågående utredningar om motorfordonstrafikens skäliga andel i väghållningskostnaderna och om automobilskattemedlens fördelning mellan land och stad m. m. ännu icke fortskridit så långt, att man med någon större säkerhet kan uttala sig om, i vilken mån städernas väghållningskostnader komma att i framtiden bestridas med statsmedel eller med städernas skattemedel. Emellertid torde man hava anledning räkna med att åtminstone en högst väsentlig del av kostnaderna kommer att liksom för närvarande täc-

kas av statsmedel, och vid dylikt förhållande anser även jag i likhet med de sakkunniga det ofrånkomligt, att staten beredes ett tillbörligt inflytande i fråga om vägväsendet i städerna.

Såsom i ett stort antal yttranden framhållits, torde, vad själva sättet för statsintressenas tillgodoseende beträffar, sakkunnigförslaget komma att för städerna medföra vissa förvaltningstekniska olägenheter. Det bör nämligen ihågkommas, att vägväsendet i städerna står i intimt samband med gatuväsendet, varför det synes önskvärt, att städernas gator och vägar så vitt möjligt betraktas såsom en enhet. Enligt sakkunnigförslaget skulle vägväsendet och gatuväsendet få hållas isär beträffande bokföring, revision, tilldelning av statsbidrag m. m., vilket onekligen skulle komma att medföra en betydande ökning av förvaltningsorganens arbetsbörda. Då för gatu- och väghållningen i regel användas samma personal och samma maskiner, skulle den föreskrivna åtskillnaden i räkenskaper m. m. komma att till stor del vila på mer eller mindre osäkra uppskattningar och giva anledning till tvistigheter mellan de statliga kontrollmyndigheterna, å ena, samt stadens myndigheter, å andra sidan.

Vid bedömandet av behovet av de föreslagna bestämmelserna bör till en början beaktas det av de sakkunniga även omnämnda förhållandet, att i städerna finnes en särskild myndighet, magistraten respektive stadsstyrelsen eller kommunalborgmästaren, som det åligger att utöva legal och statlig uppsikt över kommunalförvaltningen. Vidare må erinras om att enligt kungörelsen den 16 maj 1930 (nr 162) med närmare bestämmelser angående fördelningen av automobilskattemedel väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall övervaka, att stad tillkommande dylika medel på lämpligt sätt användas för avsett ändamål. Uraktlåter stad att ställa sig till efterrättelse av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen givna anvisningar, äger styrelsen anmäla förhållandet för Kungl. Maj:t. Det åligger stad att årligen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingiva redogörelse för användningen av staden tilldelade automobilskattemedel. Slutligen må framhållas, att enligt den föreslagna lagen om allmänna vägar statens organ skola utöva ett högst betydelsefullt inflytande å väghållningen även i stad. Sålunda har avgörandet av vägbyggnadsfrågor lagts i länsstyrelsens hand, och samma myndighet har att övervaka väghållningens behöriga fullgörande m. m. Skulle emellertid ytterligare statskontroll över städernas väghållning och då närmast över de statliga vägmedlens användning anses erforderlig, torde den lämpligaste och enklaste lösningen av frågan stå att vinna genom komplettering av nyss återgivna föreskrifter i kungörelsen den 16 maj 1930.

Då på sätt förut angivits flertalet av de i de sakkunnigas förslag till lag om vägdistrikt intagna bestämmelserna om vägdistrikt bestående av stad skulle medföra betydande praktiska olägenheter och då det ökade statsinflytande, som må anses erforderligt, synes lämpligare kunna vinnas i annan ordning, hava berörda stadganden icke upptagits i departementsförslaget. Med hänsyn vidare därtill, att de återstående, städerna rörande bestämmelserna i de sakkunnigas nämnda lagförslag i stort sett endast fastslå regler, som även utan ny lagstiftning komma att gälla, har det inom departementet utarbetade förslaget till lag om vägdistrikt begränsats till att avse allenast landsbygden.

Specialmotivering.

Lag om allmänna vägar.

Allmänna bestämmelser.

1 §.

Paragrafen motsvarar 1 § i sakkunnigförslaget (s. 60—63 och 73). Enligt 2 § i samma förslag skulle landsvägarna indelas i två grupper, riksvägar och vanliga landsvägar. Av skäl, som i den allmänna motiveringen angivits, återfinnes emellertid icke denna indelning i departementsförslaget.

1931 års väg- och brosakkunniga, vilka i sitt den 15 mars 1933 avgivna yttrande över 1929 års vägsakkunnigas förslag uttalat sig angående riksvägar på sätt i den allmänna motiveringen återgivits men i övrigt gått förbi frågan om vägnätets indelning, hava i en den 31 augusti 1933 avlåten skrivelse närmare ingått på detta spörsmål och därvid anfört bland annat:

Vägtrafikens utveckling motiverar en starkare differentiering av vägnätet än den föreslagna och framtiden kommer sannolikt att medföra än större krav i detta avseende samt även krav på nya vägtyper, som logiskt böra kunna inpassas i indelningen. En sådan mer differentierad indelning har sin betydelse dels ur synpunkten, att det är ett önskemål att erhålla en nomenklatur, som passar för ett i realiteten befintligt system, dels emedan den administrativa behandlingen och bidragstilldelningen torde gestalta sig något olika för olika vägkategorier. Därmed vinnes även en anvisning till besparing, i det att med en större differentiering av vägnätet följer av sig själv en differentiering av den tekniska standarden med anpassning efter de olika behoven till fromma för en rationell ekonomisering.

För sin del hava 1931 års väg- och brosakkunniga föreslagit följande indelning, vilken enligt deras uppgift nära ansluter sig till de beslut, som fattades vid den internationella vägkongressen i Washington år 1930:

I. Huvudvägar
  a) riksvägar,
  b) länsvägar.
II. Bygdevägar
  a) vanliga bygdevägar,
  b) enkla bygdevägar,
  c) ödebygdsvägar.
III. Lokala vägar (som ej ingå i I och II)
  a) vägar och gator i städerna, stadsvägar,
  b) vägar i landsbygdens samhällen, ortsvägar,
  c) utfartsvägar.
IV. Specialvägar
  a) automobilvägar, »autostrador»,
  b) cykelvägar,
  c) gångvägar,
  d) ridvägar och släpvägar.

Angående den sålunda föreslagna indelningen yttra nämnda sakkunniga bland annat följande:

Huvudvägar äro vägar, som sammanbinda städer och större samhällen, uppsamlande trafik från eller spridande trafik till anstötande bygdevägar och lokala vägar. På huvudvägarna ställas större krav än på övriga vägar.

Riksvägar äro huvudvägar, som sammanbinda olika delar av riket och i allmänhet äro av synnerlig betydelse för den genomgående, långväga samfärdseln. Annan huvudväg benämnes *länsväg*, som huvudsakligen sammanbinder länets olika delar.

Bygdevägar äro vägar, som utgöra en viss bygds inre förbindelseleder, vilka tillföra trafik till huvudvägarna och vilka vanligen ej hava någon genomgående trafik. Allt efter sin betydelse och sitt byggnadssätt indelas bygdevägarna i *vanliga bygdevägar, enkla bygdevägar* och *ödebygdsvägar.*

Lokala vägar äro vägar, som endast tillgodose begränsade lokala behov. Hit höra *vägar och gator i städerna, stadsvägar, vägar i landsbygdens samhällen, ortsvägar* samt *utfartsvägar.* Vissa allmänna bygator, stationsvägar m. m. höra till denna grupp.

Specialvägar äro vägar uteslutande avsedda för visst slag av trafik. Ännu saknas dylika vägtyper i Sverige. Enär det emellertid förefaller sannolikt, att vissa dylika vägar även komma att visa sig behövliga och lämpliga i vårt land liksom i andra länder, bör plats för dessa vägtyper finnas inom systemet för vägnätets indelning. I första hand synes behov av *cykelvägar* föreligga, till vilken fråga de sakkunniga återkomma i annat sammanhang.

Även behov av särskilda *gångvägar* finnes t. ex. i Norrland. Särskilda automobilvägar, enbart upplåtna för automobiltrafik, förekomma på vissa platser utomlands (»autostrador»). Förslag har framlagts om dylika vägar även i vårt land, vartill, enligt de sakkunnigas mening, f. n. icke något behov föreligger. Denna vägtyp skulle emellertid tillhöra gruppen specialvägar.

De sakkunniga uttala vidare, att den av dem föreslagna indelningen vore av administrativ art och hänförde sig huvudsakligen till vägarnas geografiska belägenhet och trafikens karaktär. Byggnadssättet borde emellertid icke enbart bestämmas av till vilken administrativ vägkategori vägen hörde. I första hand vore det trafikens mängd och beskaffenhet, som borde bliva avgörande beträffande byggnadssättet.

Beträffande definitionen på ödebygdsväg, som helt överensstämmer med den i gällande lag givna, har *länsstyrelsen i Västerbottens län* påpekat, att erfarenheterna inom länet visat, att definitionen vore något för snäv. En ödebygdsväg borde få byggas, även om den ej vore direkt ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande men däremot ägnad att bereda en i fjälltrakter bosatt, ekonomiskt svagt utrustad befolkning nödtorftig förbindelse med det allmänna vägnätet.

Svenska stadsförbundets styrelse har framhållit betydelsen av att en klar avgränsning kommer till stånd mellan begreppen allmän väg och gata. Efter att hava berört de sakkunnigas i motiveringen gjorda uttalande därom yttrar styrelsen:

Man torde hava anledning att hysa tvekan, huru denna avgränsning lämpligen borde bestämmas, därest den formella skillnaden mellan väg och gata skulle få så betydande praktiska verkningar, som fallet skulle bliva vid ett genomförande av de sakkunnigas förslag i övrigt. Styrelsen skall framdeles

återkomma till dessa verkningar men vill redan här framhålla, att stadsplanelagen icke torde — såsom de sakkunniga möjligen förutsatt — giva säkra utgångspunkter för bedömande under alla förhållanden av frågan, om viss del av en trafikled skall anses hava fått karaktären av gata. Man synes visserligen enligt stadsplanelagen få räkna med att vägmark kan tagas i anspråk för gata, innan gatuhållningsskyldighet inträtt, men under vilka förutsättningar sådant ianspråktagande skall anses hava skett torde vara en svårbesvarad fråga.

I ett och annat yttrande från städerna har ifrågasatts, huruvida det icke skulle vara lämpligt att i lagtexten klarlägga avgränsningen mellan begreppen allmän väg och gata.

Departementschefen.

I den allmänna motiveringen har jag beträffande de sakkunnigas förslag om riksvägar framhållit obehövligheten av att i väglagen införa några särbestämmelser angående sådana vägar, d. v. s. dem som äro av synnerlig betydelse för den genomgående långväga samfärdseln, därvid jag påpekat, att de särskilda regler, exempelvis om tilldelning av statsbidrag eller den centrala vägmyndighetens befogenheter, som må erfordras med avseende å nämnda slag av allmänna vägar, icke böra givas lags natur. Vad sålunda sagts om riksvägarna synes äga motsvarande tillämpning med avseende å övriga grupper av allmänna vägar. Med hänsyn till sin uppgift intaga emellertid ödebygdsvägarna en sådan särställning, att deras upptagande såsom en från övriga allmänna vägar skild klass kan anses motiverat.

Något bärande skäl för att, på sätt länsstyrelsen i Västerbottens län ifrågasatt, ändra definitionen på ödebygdsväg finner jag icke förebragt.

Vad slutligen angår frågan, huruvida en trafikled i stad skall anses som allmän väg eller gata, torde böra gälla, att sådan väg, som ingår i mark, vilken enligt stadsplan eller stomplan är avsedd till gata, upphör att äga karaktär av väg i väglagens bemärkelse, i den mån vägen jämlikt bestämmelserna i 40 § stadsplanelagen skall vara upplåten till allmänt begagnande såsom gata. Har emellertid vägen tagits i anspråk för avsett ändamål, innan gatuhållningsskyldighet inträtt, bör dock tidpunkten för ianspråktagandet vara avgörande. Att i lagtexten reglera avgränsningen mellan begreppen allmän väg och gata synes icke erforderligt. I detta sammanhang må för övrigt anmärkas, att enligt departementsförslaget ifrågavarande gränsdragning får långt mindre praktisk betydelse än enligt de sakkunnigas förslag.

2 §.

Paragrafen motsvarar 3 § i sakkunnigförslaget (s. 74).

Vägstyrelseföreningen i Malmöhus län har påpekat att i de fall, då väg låge i jämnhöjd med intillvarande mark, det ofta inträffade, att vägen inkräktades genom plöjning eller på annat sätt. Det borde därför åligga väghållaren att, därest dike, vägbanans läge eller annat icke tydligt å marken angåve gränsen för vägområdet, anbringa särskilt gränsmärke, om länsstyrelsen prövade sådant vara erforderligt.

Beträffande vägområdes fixerande har *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* yttrat:

Ej sällan förekomme i samband med marklösen eller gratis upplåtelse av vägmark, att dylik mark med tanke på eventuell framtida vägbreddning lämnades till större bredd än som betingades av vägens omedelbara utläggning. Om upplåtelsen skett på sådant sätt, att den endast medfört vägrätt, vilket väl torde vara regel, förelåge givetvis risk för att, när vägens breddning ifrågakomme, upplåtelsens innehåll avglömts, med påföljd att ny lösen måste från vägdistriktets sida utgivas för mark, som i verkligheten avsetts att redan vara ställd till dess disposition. Kunde med vägrätten kombineras rätt att påkalla något slags avstyckningsförrättning, varigenom redan vid den ursprungliga upplåtelsen fixerades, hur stort markområde som ställts till vägdistriktets förfogande, borde detta kunna vara till fördel.

I detta sammanhang må anmärkas, att *vägstyrelseföreningen i Malmöhus län* i skrivelse den 16 mars 1931 hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes föranstalta om sådan ändring i lagen den 18 juni 1926 om delning av jord å landet, att bestämmande av allmän vägs gränser må kunna verkställas efter ansökan av vägdistrikt. Sedan dåvarande chefen för justitiedepartementet anmodat de vägsakkunniga att avgiva yttrande i berörda ärende, hava dessa, efter länsstyrelsernas och lantmäteristyrelsens hörande, i yttrande den 14 februari 1933 vitsordat behovet av ändring i jorddelningslagen i berörda avseende samt förordat lagstiftningsåtgärd i framställningens syfte.

Lantmäteristyrelsen har i sitt yttrande angående framställningen anfört:

Att väghållningsdistrikt åtminstone för betydande delar av de allmänna vägarna knappast enligt jorddelningslagen kan anses behörigt att påkalla gränsbestämningsförrättning, är enligt styrelsens mening sannolikt. Styrelsen finner även, att de skäl, som tala för att dylik behörighet borde finnas, äro värda allt beaktande, och att således en ändring av jorddelningslagen kan ifrågasättas. Emellertid har 1926 års jorddelningslag nu tillämpats så länge, att erfarenhet bör hava vunnits om eventuellt behov av jämkningar överhuvud taget i densamma. På grund härav har styrelsen den 1 oktober 1931 anmodat samtliga överlantmätare och distriktslantmätare att före den 1 april 1932 till styrelsen inkomma med yttrande om önskvärdheten av jämkningar i jorddelningslagen. Vid den behandling av frågan om dylika jämkningar, som styrelsen därefter kommer att företaga, kommer styrelsen även att upptaga frågan om behörighet för väghållningsdistrikt att påkalla gränsbestämningar för allmän väg.

Vägingenjören i Göteborgs och Bohus län har såsom en brist i sakkunnigförslaget framhållit, att såsom hörande till väg icke omnämnes dike eller annan anordning, varigenom vatten kan bortledas från det egentliga vägdiket eller eljest från vägmarken.

Länsstyrelsen i samma län har härom yttrat:

Frågan kunde svårligen praktiskt lösas genom att, såsom vägingenjören ifrågasatt, dylik vattenavledningsanordning tillerkändes egenskapen av tillhörighet till vägen. Emellertid vore det obestridligen ett mycket betänkligt förhållande, att såväl i nuvarande lagstiftning som enligt förslaget möjlighet syntes saknas för vägdistrikt att mot vederbörande markägares bestridande tvinga sig till rätt att bortleda vatten för vägs torrläggning. Icke ens vägdistrikt, som själv ägde den vägmark, vars torrläggning åsyftades, torde nämligen, efter vad länsstyrelsen kunnat finna, för detta ändamål hava dikningsvitsord enligt 7 kapitlet i gällande vattenlag. Och att vägdistrikt med endast vägrätt saknade dylikt vitsord torde i varje fall kunna förutsättas. Med

hänsyn till dessa förhållanden och då vägdistrikten i synnerligen stor omfattning icke kunde beträffande sin rätt till vägmarken åberopa annat än vägrätt, syntes angeläget, att genom lagändring — väl närmast då av 7 kapitlet vattenlagen — redan innehavet av vägrätt komme att medföra rätt att påfordra avlopps anordnande genom annans mark. Möjlighet att genom något med servitut likartat institut få en mellan vägdistrikt och ägare av mark vid sidan av vägen träffad överenskommelse om rätt för vägdistriktet att framleda avloppsdike från vägen genom sistnämnda mark bindande för framtida ägare av marken i förhållande till vägdistriktet såsom innehavare av vägrätt syntes också lämpligen böra beredas.

Departementschefen. De i yttrandena berörda spörsmålen om rätt för väghållare att påkalla lantmäteriförrättning för bestämmande av vägområdes gränser och att över annans mark bortleda vatten från vägen synas mig värda beaktande. Då emellertid dessa frågor, vilkas lösning torde kräva ändringar i jorddelningslagen och vattenlagen, böra bliva föremål för ytterligare utredning och övervägande, anser jag mig sakna anledning att i detta sammanhang närmare ingå på desamma.

Enär frågan om skyldighet för väghållare att å marken utmärka vägområdes gränser äger visst samband med nyssnämnda spörsmål om rätt att påkalla lantmäteriförrättning, har jag, ehuru skäl kunna anföras för stadgande av dylik skyldighet i vissa fall, likväl funnit mig icke nu böra föreslå någon bestämmelse härutinnan.

3 §.

Paragrafen motsvarar 4 § i sakkunnigförslaget (s. 75).

I anslutning till vad de sakkunniga i motiveringen yttrat må omnämnas, att *1931 års väg- och brosakkunniga,* vilka tillkallats för att verkställa utredning beträffande åtgärder till vinnande av rationell ekonomisering i fråga om väg- och brobyggnader jämte i samband därmed stående spörsmål, i sin förut berörda skrivelse den 31 augusti 1933 föreslagit tre vägbyggnadstyper, vilka skilja sig åt beträffande körbanans och vägrenarnas bredd, körbanans motståndskraft mot tryck samt det avstånd, inom vilket fri sikt i vägens riktning skall förefinnas. I motiveringen till detta förslag yttra nämnda sakkunniga bland annat:

Trafiken fördelar sig i regel ganska olika efter en väg. Närmast samhällena är trafiken i regel störst, för att därefter avtaga, ju längre man kommer från dem. Trafikens sammansättning är även en annan omkring samhällena än ute på fri landsbygd. Omkring samhällena förekommer sålunda ofta betydande cykel- och gångtrafik, som betingar en annan tvärsektion på vägen än längre bort från samhället. Där kräves större bredd å körbanan för att medge plats för stillastående fordon längs bebyggelse utmed vägen. Den livligare körtrafiken, liksom bebyggelsen, fordrar mer bärkraftiga och dammfria vägbeläggningar på körbanan närmast och inom samhällena.

Det skulle vara felaktigt att stereotypt använda samma tvärsektion eller samma vägbeläggning längs hela sträckan av en väg. Byggnadssättet bör anpassas efter de växlande behoven: bredden på körbanan bör varieras och ökas nära och inom samhällena, cykel- och gångbanor böra där tillkomma, vägbeläggningen bör lämpas efter trafikens krav o. s. v.

Det är sålunda icke möjligt att fastställa några generella byggnadsbestämmelser för huvudvägarna, resp. för bygdevägarna och för övriga administrativa vägkategorier enligt den av de sakkunniga föreslagna indelningen.

Huruvida en indelning av vägarna ur teknisk synpunkt bör göras, har varit föremål för diskussion. De sakkunniga hava emellertid enats om den uppfattningen, att med hänsyn till vägnätets tekniska systematisering en indelning av vägarna ur teknisk synpunkt i vissa typklasser är lämplig. En sådan teknisk indelning är ägnad att skapa reda vid de tekniska vägfrågornas behandling. Visserligen äro, såsom ovan framhållits, kraven på vägarna så starkt differentierade, att det är svårt att draga upp skarpa gränser mellan många olika vägbyggnadstyper. De sakkunniga föreslå därför endast tre byggnadstyper och angiva för utformandet av de tekniska bestämmelserna i fråga om huvudmåtten endast gränsvärden. Vad som i främsta rummet bör skilja de olika byggnadstyperna åt, äro de olika kraven på fri sikt och därav betingat läge i plan och profil, eller med andra ord vägens tracé. På huvudvägarna, för vilka man har att påräkna större trafikökning och större fordonshastighet, måste i detta avseende uppställas större krav än på bygdevägarna. Vidare böra för de olika vägtyperna gälla vissa minimimått för vägbredder, vissa fordringar beträffande vägbanans och broarnas bärighet m. m.

De sakkunniga föreslå sålunda följande vägbyggnadstyper att gälla vid ny- och ombyggnad av vägar, sålunda motsvarande den standard, som man vid vägnätets utveckling så småningom bör eftersträva att uppnå.

Byggnadstyp I, avseende huvudvägarna,
Byggnadstyp II, normalt avseende bygdevägarna,
Byggnadstyp III, normalt avseende ödebygdsvägarna.

Huvudvägarna böra städse byggas enligt typ I, medan bygdevägarna kunna byggas efter både typ I och II; ödebygdsvägarna alltid enligt typ III.

Den i 1929 års sakkunnigas förslag till lag om allmänna vägar i 4 § intagna, ur 3 § gällande väglag hämtade bestämmelsen, att väg skall läggas där den tarvas och var den jämnast och genast kan göras, hava tre länsstyrelser och en vägingenjör funnit icke lyckligt avfattad, enär genom densamma de ekonomiska synpunkterna vid bestämmande av vägs sträckning ej framhölles. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* påpekar i detta sammanhang, att numera förekomme överdrifter i bokstavlig efterlevnad av 3 § väglagen, kanske i föga mindre omfattning än detta lagrum fordom fått vara en död bokstav. Det vore nu alltför vanligt, att betydande kostnader nedlades på att bygga spikraka vägar, till intet annat ändamål än att få bort svaga buktningar på i övrigt felfria äldre vägar. Dylik misshushållning skulle fortfarande få författningsenligt stöd, därest nu ifrågakomna paragraf gåves den av de sakkunniga föreslagna avfattningen.

Svenska stadsförbundets styrelse anser det icke möjligt att för städernas del förbehållslöst fordra, att samfärdselns krav skola vara bestämmande för vägs sträckning och beskaffenhet. Härom yttrar styrelsen:

Redan den nödvändiga anslutningen av vägarna till en stads gatunät, för vars utformning ju icke endast samfärdselns krav kunna vara avgörande, torde påkalla eftergifter från dessa regler. Härtill kommer den enligt styrelsens mening mycket beaktansvärda omständigheten, att man i detta hänseende har att räkna med verkningar av de planeringsåtgärder för stadsbebyggelsens utvidgning, som enligt stadsplanelagstiftningen måste förutsät-

tas långt innan fråga om väghållningsskyldighetens avlösning av gatuhållningsskyldighet blir aktuell. Även om det ej skulle kunna ifrågasättas, att en sådan planläggning, som här avses, skulle vara strikt normerande för väghållningen, så synes själva syftet med planläggningen i allt fall kräva, att största möjliga hänsyn därtill tages vid vägfrågornas avgörande.

På grund av det nu sagda torde det kunna sättas i fråga, om det i förevarande avseende vore tillräckligt att i väglagstiftningen göra de eftergifter, som under alla förhållanden äro påkallade för en rationell lösning av stadsplaneringsuppgifterna. Det synes böra övervägas, om det icke också kunde vara erforderligt att i denna lagstiftning för städernas del giva direkta anvisningar, att frågor om vägarnas sträckning och beskaffenhet böra bedömas med största möjliga hänsynstagande till föreliggande stadsplaneringsuppgifter.

Liknande uttalanden återfinnas i yttranden från åtskilliga städer.

Angående motsvarande förhållanden i de stadsliknande samhällena på landet yttrar stadsförbundets styrelse:

De nuvarande särbestämmelserna om den allmänna väghållningen i omförmälda samhällen synas hava givit anledning till åtskillig tveksamhet om fastställd stadsplans verkningar vid lösandet av frågor angående omläggning eller förbättring av allmän väg inom dylikt samhälle. Det nu föreliggande förslaget synes ej innehålla något, som kan vara ägnat att undanröja denna tveksamhet. I enlighet med vad som framhållits beträffande motsvarande spörsmål för städernas del anser styrelsen, att vid dylika omläggnings- eller förbättringsarbeten största möjliga hänsyn måste tagas till stadsplanen. Då detta emellertid ej synes hava uppfattats såsom självfallet, får styrelsen ifrågasätta, om icke några klarläggande bestämmelser härutinnan kunde vara behövliga.

Även *byggnadsstyrelsen* framhåller, att vid vägärendenas behandling frågan om vägarnas betydelse ur stadsplanesynpunkt för vederbörande samhälle i allmänhet hittills icke ägnats erforderlig uppmärksamhet, samt anför vidare:

Det har under senare år även förekommit, att befintligheten av en stadsplan helt förbisetts och att vägföretag fastställts inom samhälles stadsplanelagda område, oaktat vägens planerade sträckning ej överensstämt med den för samhället gällande stadsplanen. Innan detta uppmärksammats, har även inträffat, att vägen kunnat utföras och iordningställas, varför man med hänsyn till de på vägföretaget redan nedlagda kostnaderna i allmänhet icke haft annat att göra än att ändra stadsplanen till överensstämmelse med den på detta sätt tillkomna vägen, oavsett huruvida stadsplanen därigenom blivit försämrad.

Departementschefen.

I anslutning till de framställda anmärkningarna har bestämmelsen i paragrafens första punkt omformulerats i syfte att framhålla de ekonomiska synpunkternas betydelse vid bestämmande av vägs sträckning.

Med anledning av de av stadsförbundets styrelse gjorda erinringarna mot paragrafens innehåll må det förhållandet understrykas, att, om väg skall byggas inom område, för vilket stadsplan fastställts, vägen skall givas en sträckning, som står i överensstämmelse med stadsplanen. Skulle alltså vid vägbyggnadsfrågans behandling visa sig, att vägen lämpligen bör läggas över mark, som enligt stadsplanen icke är avsedd till gata utan exempelvis till

byggnadskvarter, kan beslut om vägens sträckning över sådan mark likväl icke meddelas, innan planen blivit i vederbörlig ordning ändrad. Vad nu sagts om stadsplan, torde äga motsvarande tillämpning i fråga om andra dylika planer. De oegentligheter, som möjligen förekommit därutinnan, att väg inom samhällen på landet utlagts i strid mot fastställda planer, hava uppenbarligen berott på förbiseende från vägmyndigheternas sida, och torde något dylikt för städernas del icke vara att befara.

4 §.

Paragrafen motsvarar 5 § i de sakkunnigas förslag (s. 75).

Mot bestämmelsen, att i fråga om ödebygdsväg i stället för bros läggande eller färjas hållande må vidtagas »annan lämplig anordning», har från några håll anmärkts, att sistnämnda uttryck vore till innebörden dunkelt.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har givit uttryck åt den meningen, att, därest med uttrycket i fråga avsåges anordnande av vadställe, bestämmelsen borde utgå. Till följd av brist på broar skulle, yttrar länsstyrelsen, trafik å ödebygdsvägarna helt hindras vid tiden för vårfloden och vid långvarigt regn. I varje fall syntes det obilligt begära, att befolkningen i ödebygderna skulle tvingas att vid färder till mer bebyggda trakter vada i merendels iskallt vatten, helst kostnaderna för här erforderliga brobyggnader med hänsyn till vattendragens ringa bredd borde vara överkomliga.

Vägingenjören i Norrbottens län har som exempel på vidtagande av »annan lämplig anordning» framhållit anordnande av vadställe och s. k. stensatt svacka, men tillika påpekat, att därigenom icke möjliggjordes automobiltrafik under tider av högvattenstånd.

Departementschefen.

Lika med de sakkunniga finner jag med avseende å ödebygdsväg ovillkorlig fordran på bro eller färja icke böra uppställas, utan torde i vissa fall anordnande av vadställe eller annan dylik enklare åtgärd vara tillfyllest.

5 §.

Paragrafen motsvarar 6 § i de sakkunnigas förslag (s. 75).

6 §.

Paragrafen motsvarar 7 § i de sakkunnigas förslag (s. 76).

7 §.

Paragrafen motsvarar 8 § i de sakkunnigas förslag (s. 76).

I vägkommissionens och 1920 års vägsakkunnigas förslag liksom i viss mån även i gällande väglag behandlas begreppet vinterväghållning såsom ett med vägunderhåll sidoordnat begrepp. 1929 års vägsakkunniga hava däremot — då enligt deras mening till vinterväghållningen hörande arbeten fölle under begreppet vägunderhåll i vidsträckt bemärkelse och icke skulle ombesörjas

genom ploglag — ansett sig sakna skäl att i lagförslaget skilja mellan vinterväghållning och vägunderhåll.

Då emellertid enligt departementsförslaget vinterväghållningen i viss omfattning skall utföras genom ploglag — skälen härför återfinnas under 24 § — har det synts lämpligt att vid angivande av de arbeten, som väghållningen omfattar, fortfarande skilja mellan vinterväghållning och vägunderhåll.

8 §.

Paragrafen motsvarar 9 § i de sakkunnigas förslag (s. 76).

Angående innehållet i denna paragraf har *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anfört:

Lagförslaget byggde på ett mycket strängt särskiljande av begreppen byggande av väg och vägunderhåll. Om också gränslinjen teoretiskt kunde dragas och länsstyrelsen icke hade något att ur denna synpunkt erinra mot vad förslaget härutinnan innehölle, torde emellertid i praktiken vara ytterligt svårt att klart skilja underhåll från vissa principiellt till byggande hänförliga förbättringsarbeten. Att en mångfald smärre förbättringsarbeten med större fördel läte sig utföras i samband med det löpande årsunderhållet av vägarna än som självständiga företag, torde i varje fall vara ovedersägligt. Genom i administrativ väg tillkomna bestämmelser hade under senare år uttryckligen lämnats länsstyrelserna möjlighet att tillåta, att smärre förbättringsarbeten finge till utförande och ur statsbidragssynpunkt behandlas som underhållsarbeten. Länsstyrelsen hade för sin del funnit uteslutande fördelar vara förenade med detta system och kunde icke finna några verkliga sakskäl tala för systemets övergivande. Länsstyrelsen ansåge tvärtom så starka skäl tala för motsatsen, att länsstyrelsen ifrågasatte, om icke redan i texten till lagen om allmänna vägar borde inryckas bestämmelse, att smärre förbättringsarbeten finge enligt riktlinjer, som av Kungl. Maj:t närmare bestämdes, behandlas såsom vägunderhåll. De administrativa bestämmelserna kunde sedan lämpligen så avfattas, att ingen tvekan behövde råda om att vederbörande länsstyrelse alltid ägde att såsom underhållsarbeten behandla vanligen förekommande gränsfall mellan vägförbättring och egentligt vägunderhåll, exempelvis kurvskevning.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser det böra föreskrivas, att det tillkommer länsstyrelsen att i tveksamma fall avgöra, huruvida ett arbete skall anses som byggande av väg eller som vägunderhåll.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har uttalat önskvärdheten av bestämmelser att tjäna till ledning vid tolkningen av begreppet förbättring av väg.

Departementschefen.

Såsom de sakkunniga framhållit, omfattar väghållningen en sådan mångfald arbeten av skilda slag, att en uppräkning av arbetena och en indelning av desamma i det avseende, varom nu är fråga, endast med svårighet låta sig göra. Härtill kommer, att den fortlöpande utvecklingen inom vägväsendet med därav föranledda förändringar beträffande väghållningen medför, att en dylik uppräkning snart nog skulle bliva ofullständig och till innehållet föråldrad. En tämligen allmän formulering av hithörande stadganden i väglagen synes därför vara att förorda. Förtydligande detaljbestämmelser att tjäna till ledning i tveksamma fall böra meddelas i administrativ väg. I anledning av vad i ytt-

randena anförts må vidare framhållas, att de föreslagna lagbestämmelserna om vad som är att hänföra till det ena eller andra slaget av väghållning icke äro avsedda att lägga hinder i vägen för att i statsbidragshänseende — i enlighet med vad som nu gäller — låta vissa smärre förbättringsarbeten behandlas som vägunderhåll.

9 §.

Denna paragraf motsvarar 10 § i de sakkunnigas förslag (s. 76).

Bland de åtgärder, vilka nämnas såsom exempel på underhållsarbeten, har — i anslutning till vad i många yttranden förordats — medtagits även »underhåll och iståndsättande av bro eller färja». Enär enligt departementsförslaget — i olikhet med sakkunnigförslaget — till vinterväghållningen hörande arbeten angivas i en särskild paragraf, återfinnas icke i förevarande paragraf de i sakkunnigförslaget omnämnda åtgärderna »snöplogning» och »vägbanans utmärkande, där så tarvas».

10 §.

Denna paragraf, vilken angiver vad som är att hänföra till vinterväghållning, motsvarar 19 § i vägkommissionens och 11 § i 1920 års vägsakkunnigas förslag. Enligt dessa förslag skall till vinterväghållning räknas även arbete för vägbanas bättrande genom påskottning av snö, där å kortare sträckor till följd av ojämn snösamling uppstått menföre. För att emellertid utmärka, att dylik påskottning i regel bör ifrågakomma allenast å väg, där en någorlunda livlig trafik med hästfordon försiggår, har i förevarande paragraf av departementsförslaget efter ordet »menföre» tillagts satsen »som med hänsyn till samfärdselns art och omfattning är till avsevärd olägenhet».

11 §.

Första och tredje styckena i denna paragraf motsvara 11 § i de sakkunnigas förslag (s. 78) med den sakliga skillnad, som betingas därav, att enligt departementsförslaget jämväl de vägar, vilka i sakkunnigförslaget benämnas riksvägar, ävensom ödebygdsvägar skola byggas av vägdistrikten. Den omständigheten, att stad i egenskap av väghållningsenhet enligt departementsförslaget icke liksom enligt sakkunnigförslaget kallas vägdistrikt, har såväl beträffande förevarande som åtskilliga andra paragrafer föranlett redaktionella olikheter mellan de båda förslagen.

Paragrafens andra stycke motsvarar 58 § i de sakkunnigas förslag till lag om vägdistrikt (s. 152). Enligt nämnda paragraf i sakkunnigförslaget skulle landsting, kommun eller municipalsamhälle äga att lämna bidrag till byggande av väg.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har framhållit, att det knappast torde förefinnas tillräckliga skäl att helt generellt tillerkänna ett municipalsamhälle rätt att deltaga i kostnaderna för vägväsendet, och detta särskilt icke för fall då municipalsamhälle skilde sig från den rena landsbygden endast därigenom, att hälsovårdsstadgans bestämmelser rörande stad skulle tillämp-

pas å detsamma. Ehuru det föreslagna stadgandet i praktiken knappast torde få någon större tillämpning, syntes detsamma i sin nuvarande avfattning, teoretiskt sett, icke vara riktigt.

Även *länsstyrelsen i Örebro län* finner bestämmelsen, att municipalsamhälle skall äga lämna bidrag till byggande av väg, kräva viss begränsning samt yttrar härom:

Municipalsamhällen, som bildats för tillämpning allenast av ordningsstadgan för rikets städer samt brandstadgans eller hälsovårdsstadgans bestämmelser för stad, torde vara av den beskaffenhet, att frågor om vägväsendet fölle utanför deras uppgifter. Om föreskrift däremot lämnats, att byggnadsstadgan eller de i lag meddelade bestämmelserna om stadsplan eller tomtindelning i stad skola inom samhället lända till efterrättelse, borde däremot hinder icke föreligga för sådant samhälle att i likhet med kommun understödja ett för samhället nyttigt vägföretag.

Kalmar läns södra landstings förvaltningsutskott anser förevarande stadgande i dess helhet böra utgå.

Chefen för generalstaben har ifrågasatt, huruvida icke i nu behandlade paragraf av väglagförslaget borde införas en bestämmelse av innehåll, att vid krigsfara eller under krig angående väghållningen skall gälla vad Konungen därom stadgar. Till motivering av förslaget har generalstabschefen anfört:

Det vore avsett, att väghållningen under krig skulle omhänderhavas inom hemorten av den i fred befintliga vägorganisationen samt inom krigsskådeplats av nämnda organisation, förstärkt med av ingenjörstrupperna uppsatta väghållningsförband. För att bästa resultat skulle ernås, syntes det nödvändigt, att *en* myndighet samordnade den civila och den militära väghållningen. Den, som militärt sett förde befälet på krigsskådeplats, borde därför även kunna öva inflytande på den civila väghållningen därstädes.

Departementschefen.

På grund av stadgandet i förevarande paragraf, att skyldighet att ombesörja väghållning åligger på landet vederbörande vägdistrikt och inom stads område staden, komma de skyldigheter, som i vissa fall vägdistrikt eller stad nu äger med avseende å väghållning utom sitt område, att upphöra, i den mån de vila på offentlig-rättslig grund. Angående förekomsten av dylika skyldigheter hänvisas till Schallings utredning (s. 106 ff.).

Gällande väglags 5 § innehåller den bestämmelsen, att vad om väghållningsbesvärets fördelning på särskilda distrikt är stadgat icke må innefatta hinder för kommuner eller landsting att lämna bidrag till byggande av allmän väg, bro eller färja. Att på sätt de sakkunniga föreslagit utsträcka detta stadgande till att avse även municipalsamhällen synes mig icke motiverat i betraktande av de strängt begränsade uppgifter, som enligt 87 § lagen om kommunalstyrelse på landet tillkomma dessa samhällen. Ehuru de municipalsamhällen, för vilka byggnadsstadgan eller de i lag meddelade föreskrifterna om stadsplan och tomtindelning i stad skola lända till efterrättelse, i förevarande avseende kunna sägas i viss mån intaga en annan ställning än de övriga samhällena, torde dock knappast tillräckliga skäl föreligga att härutinnan i lag fastslå någon skillnad mellan olika slag av municipalsamhällen.

Vad härefter angår den av chefen för generalstaben berörda frågan om väg-

hållningen under krig eller vid krigsfara, torde — särskilt i betraktande av det starka statliga inflytandet på vägväsendets område — näppeligen behöva befaras, att den civila väghållningen under dylika tider skall komma att utföras utan tillbörligt hänsynstagande till den militära ledningens önskemål. Vid sådant förhållande lärer den föreslagna tilläggsbestämmelsen icke vara av behovet påkallad.

12 §.

Paragrafen motsvarar 12 § i sakkunnigförslaget (s. 79).

13 §.

Paragrafen motsvarar 13 § i sakkunnigförslaget (s. 79).

14 §.

Paragrafen motsvarar 14 § i sakkunnigförslaget (s. 79).

Svenska stadsförbundets styrelse har anfört:

Rörande de särskilda bestämmelser, som enligt den föreslagna lagstiftningen skulle gälla för köpingar och andra samhällen på landet, där stadsplanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning, anser sig styrelsen främst böra erinra därom, att från dess sida tidigare vid flera tillfällen uttalats, att en ställning jämförlig med städernas borde tillkomma dessa samhällen med avseende å den allmänna väghållningen. I betraktande av statsmakternas så sent som år 1927 fattade beslut om särbestämmelser i väglagen för dessa samhällens del utgår styrelsen dock nu ifrån, att någon ändring i princip beträffande samhällenas ställning i berörda hänseende ej kan påräknas.

I den nu föreslagna lagen om allmänna vägar hava nyssnämnda särbestämmelser upptagits med vissa jämkningar. Dessa jämkningar innebära väsentligen, att länsstyrelsen skulle tillerkännas beslutanderätten i några av de särskilda frågor, som aktualiseras på grund av omförmälda samhällens särställning. I vad detta gäller frågan, om samhälle må självt få ombesörja väghållningen beträffande allmän väg, som ej behöver vara upplåten såsom gata, kan styrelsen icke tillstyrka förslaget. Den nuvarande bestämmelsen, att samhället skall hava en ovillkorlig rätt att få ombesörja sådan väghållning, synes utgöra ett naturligt komplement till det grundläggande stadgandet, att samhället kan förpliktas och under alla förhållanden skall hava rätt att, om det så önskar, utföra väghållningen, i den mån gatuhållningsskyldighet föreligger. Det torde icke kunna tänkas inträffa, att ett samhälle skulle taga den här ifrågasatta rätten i anspråk utan att också ombesörja väghållningen i sistnämnda avseende. Om sålunda ett samhälle i alla fall skall utföra en del av väghållningen inom sitt område — och regelmässigt väl den mest krävande delen — synes det föga rimligt att förutsätta, att det skulle vara mindre skickat att utföra väghållningen i övrigt.

Länsstyrelsen i Blekinge län har yttrat:

Det kunde ifrågasättas, huruvida ej rättsförhållandet mellan vägdistriktet och samhället borde regleras på ungefär följande sätt: Om ej annat bestämdes, skulle vägdistriktet ombesörja väghållningen inom samhället. Därest emellertid endera parten — vägdistriktet eller samhället — påkallade, att samhället skulle övertaga denna väghållning, skulle förhandlingar upptagas dem emellan om villkoren härför. Kunde parterna enas i detta avseende, skulle

deras överenskommelse underställas länsstyrelsens prövning. Kunde parterna däremot ej enas, ägde part hänskjuta frågan till länsstyrelsen, som skulle avgöra såväl frågan om samhället lämpligen borde övertaga väghållningen som — i händelse så skedde — den ersättning, som skulle utgå härför.

Vägstyrelsernas förbund har uttalat följande:

Stadgandena i förevarande paragraf kunde åsamka vägdistrikten kostnader, större än om distrikten själva ombesörjde vägarbetena inom samhällena. Det förelåge exempel på att samhälle vid utförande av vägarbete måst betala avsevärt högre timpenning och ackordsersättningar än vad vägdistriktet såsom arbetsgivare skulle behövt göra. Visserligen ägde enligt förslaget länsstyrelsen fastställa den samhället tillkommande ersättningen, men det torde många gånger bliva svårt att avgöra, vilken kostnad skulle åsamkats vägdistriktet, i händelse detta ombesörjt arbetets utförande. I varje fall torde det vara tvivel underkastat, huruvida länsstyrelsen komme att fastställa ersättningen till lägre belopp än det av samhället för arbetet utgivna.

Vägstyrelseföreningen i Malmöhus län har anfört i huvudsak följande:

De föreslagna särbestämmelserna beträffande väghållningen inom samhällen, vilka bestämmelser vore skäligen betydelselösa, borde utgå, enär de kunde befaras åstadkomma onödiga tvister. Vägdistriktet borde självfallet så bygga och underhålla vägarna, att de speciella fordringar, som kunde uppställas beträffande väg inom köping eller annat samhälle, uppfylldes. Däremot torde det vara befogat att genom lagbestämmelser reglera förhållandet mellan vägdistrikt och samhälle i fråga om renhållning och vattenavledning å allmän väg. Om renhållningen stadgades vanligen i för samhället fastställd stadga och borde sådan stadga avse renhållningen i sin helhet och således även å allmän väg. Likaledes borde vattenavledningen ankomma på samhället. I större samhällen funnes ofta ett ordnat kloakväsen och borde vattenavledningen från väg, där så erfordrades och ansåges lämpligt, inordnas i detta. Då samhället handhade kloakväsendet i övrigt, torde det vara icke blott praktiskt utan även ur ekonomisk synpunkt fördelaktigare, att samhället ordnade även den del, som berörde allmän väg. Med renhållning följde vanligen snöröjning. Emellertid syntes det vara mera praktiskt, att vägdistriktet ombesörjde icke blott snöröjningen å vägbanorna utan även bortforsling av snö, i den mån sådant vore erforderligt.

Vägingenjören i Stockholms län har framhållit åtskilliga olägenheter, som enligt hans uppfattning äro förenade med den nuvarande regleringen av förhållandet mellan vägdistrikt och dithörande samhällen. I anslutning till dessa vägingenjörens anmärkningar har *länsstyrelsen i samma län* anfört:

I förslaget till lag om allmänna vägar ersätta bestämmelserna i 14—17 §§ de stadganden, som finnas i 9 § uti nu gällande väglag. Det torde vara en allmän erfarenhet, att nämnda 9 § icke i allo verkat på ett tillfredsställande sätt. Vägingenjören i länet har i en till sitt yttrande fogad bilaga närmare belyst de olägenheter, som framkallats av de nuvarande bestämmelserna. I likhet med vägingenjören kan länsstyrelsen konstatera, att de sakkunnigas förslag innebär en del förbättringar och förtydliganden, men anser länsstyrelsen ändock, att sakkunnigförslaget i denna del bör underkastas ytterligare granskning, så att ännu större tydlighet och fasthet beträffande ifrågavarande förhållanden vinnas. Vägingenjören har i sitt yttrande särskilt påpekat nödvändigheten av, att länsstyrelsen sättes i tillfälle att utöva en effektiv kontroll på det underhåll av allmänna vägar, vilket utföres av samhällen utav

här ifrågavarande slag, och därvid även berört frågan om en närmare reglering av förfarandet, då sådana samhällen önska utföra beläggningsarbeten å sina allmänna vägar. För ändamålet har vägingenjören förordat en anordning med kontrakt mellan vägdistriktet och samhället enligt formulär, som skulle av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utarbetas. Länsstyrelsen finner detta uppslag beaktansvärt och håller före, att det bör närmare undersökas.

Vägingenjören i Skaraborgs län anser, att samhälle tillkommande ersättning för väghållning bör utgå efter samhällets verkliga kostnad för arbetet.

Departementschefen.

De i 9 § gällande väglag intagna bestämmelserna synas mig innefatta en i stort sett tillfredsställande lösning av frågan rörande de stadsliknande samhällenas förhållande till det allmänna väghållningsbesväret, och jag finner därför anledning saknas att i denna del av väglagstiftningen vidtaga några mera betydelsefulla ändringar.

Beträffande samhälles rätt och skyldighet att för vägdistriktets räkning mot ersättning ombesörja väghållning med avseende å allmän väg, i den mån vägen på grund av stadsplanelagen skall vara upplåten för allmänt begagnande såsom gata, innebär sakkunnigförslaget icke någon saklig förändring. Även vad angår allmän väg, i fråga om vilken gatuhållningsskyldighet ännu icke inträtt, äger enligt gällande väglag samhälle en ovillkorlig rätt att mot ersättning av distriktet få ombesörja väghållningen. Enligt sakkunnigförslaget ankommer det däremot på länsstyrelsen att medgiva samhälle sådan rätt. På huvudsakligen de skäl, som stadsförbundets styrelse i sitt yttrande i denna del åberopat, anser jag det emellertid icke nödigt att upptaga de sakkunnigas berörda ändringsförslag.

Vad angår det av vägingenjören och länsstyrelsen i Stockholms län uttalade önskemålet om effektiv kontroll över det vägunderhåll, som utföres av samhälle, må anmärkas, att vad i departementsförslagets 45 § stadgas angående påföljd av yppad brist i vägunderhåll skall gälla även för samhällenas del.

Enligt gällande lag är vägdistriktets ersättningsskyldighet begränsad till en väghållning »efter samfärdselns behov». I sakkunnigförslaget förekommer i detta sammanhang i stället uttrycket »efter den *allmänna* samfärdselns behov». Huruvida med det ändrade uttrycket avsetts att införa en begränsning av ersättningsskyldigheten framgår ej av motiveringen. Har en trafikled karaktär av allmän väg, måste det emellertid anses rimligt, att vägen av vägdistriktet bygges och underhålles med hänsyn till all den trafik, som där äger rum. En uppdelning av denna trafik i allmän och enskild sådan skulle för övrigt icke låta sig göra. För undvikande av missförstånd torde nuvarande lags uttryck böra bibehållas.

Med den samhälle ålagda väghållningsskyldigheten avses endast att reglera förhållandet mellan samhället och vägdistriktet och icke att avlyfta de skyldigheter i avseende å gatas anläggande och underhåll, som på sätt i stadsplanelagen omförmäles kunna åligga de särskilda tomtägarna inom ett samhälle. I den mån kostnaderna för väghållningen på grund av dylika förpliktelser skola drabba tomtägarna, bör alltså en motsvarande minskning inträda i vägdistriktets ersättningsskyldighet. Då missuppfattning av gällande be-

stämmelser i detta avseende på sina håll synes hava förekommit, har en klarläggande bestämmelse härutinnan upptagits i lagförslagets förevarande paragraf.

15 §.

Paragrafen motsvarar 15 § i sakkunnigförslaget (s. 80).

Jämlikt 9 § andra stycket i gällande väglag skall samhälle tillkommande ersättning för byggande av väg utbetalas i mån av byggnadsarbetets utförande och skall, i händelse av tvist om beloppet eller om sättet för dess erläggande, tvisten avgöras av tre gode män, av vilka en utses av länsstyrelsen, en av distriktets vägstyrelse och en av samhället. Enligt tredje stycket i samma paragraf skall samhälle tillkommande ersättning för vägunderhåll årligen erläggas med belopp, som i brist på överenskommelse fastställes i den ordning nyss sagts. Sådan fastställelse skall gälla för en tid av tio år. Inträda emellertid under löpande tioårsperiod ändrade förhållanden med avseende å vägunderhållet inom samhället, skall ersättningsbeloppet jämkas eller ny fastställelse äga rum.

Enligt förevarande paragraf i förslaget skall ersättningen, oavsett huruvida tvist därom föreligger, alltid bestämmas av länsstyrelsen, sedan parterna blivit i ärendet hörda.

Beträffande den sålunda föreslagna ändringen yttrar *svenska stadsförbundets styrelse:*

Med ledning av hittills vunna erfarenheter av gällande bestämmelsers verkningar i praktiken synes det styrelsen snarast vara en fördel att få den av de sakkunniga föreslagna ändringen till stånd. Det förefaller nämligen, som om den nu såsom regel förutsatta möjligheten, att ersättningsfrågan skulle kunna avgöras genom godvillig överenskommelse mellan samhället och vägdistriktet, givit anledning till onödiga dröjsmål med igångsättandet av erkänt behövliga vägarbeten inom samhällena. Vid de förhandlingar, som förts för vinnande av sådan överenskommelse, synes det ej heller hava varit ovanligt, att själva utgångspunkterna för ersättningsfrågans bedömande missuppfattats. Då samhället oftast haft det största intresset i att de ifrågavarande vägarbetena skulle komma till utförande, har det legat nära till för vägdistriktet att vid ifrågavarande förhandlingar söka frampressa särskilda uppoffringar från samhällets sida. Man torde däremot få taga för givet, att sådana synpunkter icke skulle komma att läggas på ersättningsfrågorna, om avgörandet däri överlämnades åt länsstyrelsen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser däremot tillräckliga skäl saknas att på länsstyrelsen överflytta avgörandet av ersättningsfrågorna. Då väghållningskostnaderna fortfarande till avsevärd del skola åligga vägdistriktet, torde det, yttrar länsstyrelsen, knappast vara anledning befara att de väghållningsskyldiga, till statsverkets förfång, icke med tillräcklig skärpa skola bevaka sina intressen i nu berörda frågor. Länsstyrelsen torde för övrigt knappast förfoga över erforderlig sakkunskap för bedömandet av dessa ärenden.

Länsstyrelsen i Stockholms län har, i enlighet med förslag av vägingenjören i länet, förordat slopandet av bestämmelsen, att fastställelse av ersättning för vägunderhåll skall gälla för en tid av tio år, samt anför härom:

Bestämmelsen om viss giltighetstid synes nämligen olämplig av det skäl, att den i alltför hög grad låser fast ersättningsfrågan, vilket kan vara särskilt olägligt för det fall, att vederbörande samhälle underlåter att utföra vägunderhållet på nöjaktigt sätt och att i följd härav ett ingripande mot samhället erfordras. Det kan i sådan händelse vara värdefullt att hava möjlighet till en snabb revision av ersättningsfrågan, och synes därför böra föreskrivas, att fastställelse av underhållsersättning skall gälla tillsvidare intill dess länsstyrelsen må finna anledning vidtaga ändring.

Departementschefen.

Med hänsyn till att största delen av den samhälle för dess väghållning tillkommande ersättningen i sista hand gäldas av statsmedel anser jag, lika med de sakkunniga, det icke vara lämpligt att låta fråga om sådan ersättning behandlas som en vägdistriktets och samhällets ensak, och finner jag mig böra biträda de sakkunnigas förslag att lägga frågans avgörande i länsstyrelsens hand. Genom stadgandet i nästföljande paragraf är sörjt för att länsstyrelsen vid bedömandet av dylikt ärende må kunna äga tillgång till av sakkunniga personer verkställd utredning. Vad länsstyrelsen i Stockholms län anfört beträffande den tid, under vilken fastställelse av ersättning skall gälla, synes mig icke böra föranleda någon ändring i förslaget.

16 §.

Paragrafen motsvarar 16 § i sakkunnigförslaget (s. 80).

Hava parterna träffat överenskommelse om ersättningen, torde länsstyrelsen i de flesta fall kunna fastställa avtalet utan att dessförinnan hava inhämtat yttrande av gode män. Med anledning av uttalanden av vägstyrelsernas förbund m. fl. må framhållas, att gode männens yttrande icke skall på något sätt vara bindande för länsstyrelsen, vilken alltså må kunna meddela från parternas överenskommelse avvikande beslut, även om gode männen för sin del icke haft något att erinra mot densamma.

17 §.

Paragrafen motsvarar 17 § i sakkunnigförslaget (s. 80) med den ändring, som betingas därav att departementsförslaget saknar särbestämmelser om riksväg.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ifrågasatt det berättigade i att samhälle under alla förhållanden skall vara pliktigt att utan kostnad för vägdistriktet tillhandahålla mark för byggande av väg inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd. Föreskriften härom borde enligt styrelsens åsikt uppmjukas i så måtto, att Kungl. Maj:t eller länsstyrelsen tillerkändes befogenhet att, i händelse samhället icke åstundat vägbyggandet, helt eller delvis befria samhället från förpliktelsen i fråga.

Svenska stadsförbundets styrelse uttalar, att berörda skyldighet icke gärna kunde anses motiverad under annan förutsättning än att samhället skulle kunna utfå gottgörelse för markkostnaden enligt stadsplanelagens bestämmelser om tomtägares skyldighet att ersätta gatumark. En uttrycklig begränsning av samhälles ifrågavarande skyldighet, så att denna komme att avse allenast mark, som enligt stadsplan skall utgöra gatumark, syntes alltså påkallad.

Departementschefen.

Enär man torde kunna utgå ifrån att vid byggande av väg inom samhälles planlagda område vägen kommer att få samma sträckning som någon enligt stadsplanen tilltänkt gata, lärer i praktiken samhälles ifrågavarande skyldighet alltid komma att avse mark, som enligt stadsplan skall utgöra gatumark. Då vederbörande tomtägare jämligt stadsplanelagen äro skyldiga att ersätta samhället värdet av sådan mark, finner jag alltså i nyssnämnda yttranden förordade ändringar av gällande lags bestämmelser icke påkallade.

18 §.

Paragrafen motsvarar 18 § i sakkunnigförslaget (s. 80).

19 §.

Paragrafen motsvarar 19 § i sakkunnigförslaget (s. 81).

Om behandling av frågor angående byggande av väg m. m.

20—23 §§.

Dessa paragrafer motsvara 20—22 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 81).

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser det böra i lagen föreskrivas, att, innan länsstyrelse meddelar beslut rörande större vägföretag, avseende för den allmänna samfärdseln viktigare genomfartsvägar, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall hava granskat arbetsplan och kostnadsförslag.

Det i 21 § sakkunnigförslaget föreskrivna förfarandet vid behandling av fråga om byggande av landsväg har synts åtskilliga länsstyrelser allt för omständligt. Sålunda hava *länsstyrelserna i Stockholms* och *Kristianstads län* uttalat, att de nuvarande handläggningsformerna icke visat sig förenade med några olägenheter, som motiverade införandet av en vidlyftigare och mera tungrodd apparat i detta avseende. Även *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* finner den i 21 § sakkunnigförslaget föreskrivna proceduren vidlyftig, särskilt i jämförelse med det enklare förfarande, som jämlikt 22 § samma förslag efter länsstyrelsens prövning kan ifrågakomma vid behandling av ärenden om vägs omläggning eller förbättring. Under framhållande att ett vägföretags omfattning och betydelse icke i och för sig är beroende av om det gäller nyanläggning eller omläggning eller förbättring, har länsstyrelsen därför föreslagit, att det enklare förfarandet enligt 22 § må kunna få användas även beträffande smärre nybyggnadsföretag, där länsstyrelsen finner så kunna ske. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* har fäst uppmärksamheten på föreskriften om sammanträde med trafikanter och övriga, vilka saken kan angå. Denna bestämmelse synes, yttrar länsstyrelsen, vara alltför kategorisk, och torde det böra anförtros åt länsstyrelsen att för varje särskilt fall avgöra, huruvida sådant sammanträde erfordras eller ej.

Länsstyrelserna i Blekinge och *Kristianstads län* anse föreskrift böra lämnas om vederbörande landsfiskals hörande i ärenden av nu ifrågavarande art.

Vägstyrelsernas förbund framhåller risken av ett allt för livligt projekterande av vägar med därav följande kostnader för vägdistrikten samt yttrar härom vidare:

Det saknas icke redan nu ansatser i denna riktning och dessa kunna icke förhindras med mindre en viss återhållsamhet iakttages av länsstyrelsen. Här är utan tvivel ett område, där vissa besparingar kunna göras, och förbundet vill ånyo fästa uppmärksamheten på den skrivelse, som av förbundet den 28 april 1932 ingavs till chefen för kommunikationsdepartementet beträffande önskvärdheten av ett enklare förfarande vid den första projekteringen av vägar. Det gives många exempel på huru ganska stora belopp bortkastas på fullkomligt meningslösa undersökningar eller på förslag, utarbetade i detalj, där endast en enkel uppskattning bort vara tillräcklig. Här förefinnes ett inom vägdistrikten allmänt önskemål om besparingar, vilka emellertid hittills icke av statsmakterna rönt vederbörligt beaktande.

Förbundet hemställer att det överväges, huruvida icke ett särskilt anslag kunde ställas till länsstyrelsernas förfogande att användas i vissa särskilda fall till bekostande av sådan undersökning, där, enligt vägstyrelsens enhälliga mening, behov av dylik icke finnes. Skulle vägdistriktet sedermera komma att bygga den föreslagna vägen, torde detsamma i detta sammanhang åläggas att jämväl gälda dessa undersökningskostnader.

Även *länsstyrelsen i Värmlands län* uttalar önskvärdheten av att i vissa fall kunna använda ett enklare förfarande med verkställande endast av en uppskattning utan fullständig undersökning och detaljerat förslag. Ehuru 21 paragrafens avfattning enligt länsstyrelsens uppfattning icke torde utesluta det sålunda ifrågasatta förfaringssättet, borde dock, till undanröjande av all tvekan därom, detsamma uttryckligen medgivas.

Länsstyrelsen i Blekinge län har däremot gjort gällande en motsatt uppfattning i denna fråga och härutinnan yttrat följande:

Vad vägstyrelsernas förbund anfört om önskvärdheten av ett enklare och som följd därav även billigare förfarande vid den första projekteringen av vägar kan vid första påseendet synas ha goda skäl för sig. En närmare granskning av detta förbundets förslag torde dock ge vid handen, att man ej skulle vinna vad man önskar med dess realiserande. En så pass tillförlitlig kostnadsberäkning som den, vilken länsstyrelsen måste ha tillgänglig för att ta ställning till ett framkommet vägprojekt, torde i regel icke kunna åstadkommas utan uppgörandet av ett mera detaljerat förslag. Förbundets förslag skulle säkerligen ofta medföra, att tvenne undersökningar — kanske avsevärt skilda till tiden och därför verkställda av olika personer — bleve nödvändiga, först en mera summarisk och preliminär och sedan en mera noggrann och definitiv med därmed följande ökade kostnader. Denna nackdel torde vara minst lika stor som den, vilken i viss mån är förenad med det nuvarande förfarandet, i det att ett uppgjort förslag ibland kan komma att få »ligga» så länge, att det måste omarbetas, innan det lägges till grund för ett ståndpunkttagande. Erfarenheten ger förresten vid handen, att en dylik olägenhet i de flesta fall kan undvikas genom ett förtroendefullt samarbete mellan länsstyrelse, vägingenjör och vägstyrelser.

Vad angår behandlingen av städernas vägbyggnadsfrågor yttrar *svenska stadsförbundets styrelse:*

Särskilt betänkliga ur städernas synpunkt äro enligt styrelsens mening de bestämmelser, som enligt förslaget skulle komma att gälla beträffande ordningen för avgörandet i praktiskt taget alla vägfrågor av någon betydelse. De bestämmelser, som härutinnan föreslagits i 21 och 22 §§, och som (bortsett från riksväg) enligt 9 § skulle gälla icke blott anläggning av ny väg utan även

omläggning och förbättring av väg, skulle komma att medföra en genomgripande förändring av vad hittills i praktiken tillämpats för städernas del. Såsom torde framgå av den vid de sakkunnigas betänkande fogade särskilda utredningen angående väghållningsbesväret i städerna, hava dessa hittills utövat en praktiskt taget oinskränkt självbestämmanderätt i sina vägfrågor. Det torde visserligen också genom nämnda utredning få anses påvisat, att utvecklingen i detta hänsende gått vid sidan av gällande rätt, men samtidigt har denna utveckling där karakteriserats såsom helt naturlig och betingad av rådande förhållanden. Enligt de sakkunnigas förslag skulle nu denna utveckling brytas och beslutanderätten i de vägfrågor, som här avses, även för städernas vidkommande förbehållas länsstyrelsen. Överhuvud skulle tillvägagångssättet vid dylika frågors prövning nära anpassas efter den praxis, som utbildats för behandlingen av landsbygdens vägfrågor.

Också på denna punkt måste styrelsen återkomma till det intima samband, som i städerna föreligger mellan väghållningen å ena sidan samt gatuhållningen och stadsplaneringsuppgifterna å den andra. Förslaget i denna del avser ju uppenbarligen att säkerställa ett ökat statligt inflytande på vägärendenas behandling i städerna. Även om detta i och för sig vore behövligt — vilket styrelsen betvivlar — synes det på grund av nämnda samband uteslutet att slå in på den väg förslaget innebär.

En mycket vägande invändning däremot synes först och främst vara, att på så vis delar av i realiteten ett och samma trafikledsproblem inom en stads område ofta skulle bli föremål för behandling i olika former. Härmed åsyftas det så gott som regelmässigt föreliggande förhållandet, att en väg i stad har direkt fortsättning i en infarts- eller genomfartsgata. Man kan icke få förbise, att den formella skillnaden i dylika fall mellan väg och gata betingas av andra anledningar än ur samfärdselns synpunkt. Det torde ligga i sakens natur, att frågor angående omläggnings- eller förbättringsarbeten, vilka beröra såväl gator som vägsträckor, ofta aktualiseras i städerna. Likaledes kunna givetvis mindre sådana arbeten för vägarnas vidkommande direkt föranledas av gatunätets nödvändiga utvidgning. Att under dylika förhållanden införa en helt fristående ordning för vägärendenas behandling synes omöjligen vara rationellt.

Ej mindre beaktansvärd synes härvidlag den omständigheten vara, att vägfrågorna i städerna, såsom redan nämnts, i stor utsträckning direkt sammanfalla med stadsplaneringsuppgifter. Den ingående och allsidiga prövning, som måste ägnas en stads trafikledsproblem vid upprättandet av stadsplan eller stomplan, torde i och för sig få sägas innebära bättre garantier för en lycklig lösning därav än ett överlämnande till statlig myndighet att träffa avgörandet i enskilda fall, då detaljfrågor rörande vägväsendet aktualiseras. En handläggning av dylika frågor i en ordning, som formellt ej skulle anknyta till stadsplanelagstiftningens principer, synes med nödvändighet innebära en oformlighet.

Icke heller torde det få förbises, att den procedur för behandlingen av här avsedda vägfrågor, som utbildats för landsbygdens vidkommande, till stor del lär hava sin förklaring i att vägdistrikten ej själva förfogat över erforderlig teknisk sakkunskap för ändamålet. För städernas del torde man däremot få utgå ifrån, att sådan sakkunskap ändock måste finnas tillgänglig för gatuhållningsuppgifterna. Man bör kunna antaga, att den personal, som för sådant ändamål anlitas i städerna, skall kunna lösa även de arbetsuppgifter, som stadsvägarna erbjuda, på ett i tekniskt avsende tillfredsställande sätt.

I yttranden från många *städer* har gjorts gällande i stort sett samma mening som den av stadsförbundets styrelse framförda, därvid särskilt understrukits, att städerna i regel hade i sin tjänst tekniskt skolad personal, som vore bäst

skickad att upprätta planer och kostnadsförslag beträffande ifrågasatta vägbyggnadsföretag.

Departementschefen.

Den i 21 § sakkunnigförslaget föreskrivna ordningen för behandling av fråga om anläggning av väg finner jag vara i huvudsak lämplig. Emellertid synes bestämmelsen om sammanträde med trafikanter och övriga, vilka saken kan angå, böra i så måtto uppmjukas, att det må ankomma på länsstyrelsen att avgöra, huruvida med hänsyn till frågans omfattning och betydelse m. m. dylikt sammanträde bör hållas. Föreskrift om vederbörande landsfiskals hörande, på sätt tvenne länsstyrelser föreslagit, anser jag icke böra lämnas, men står det givetvis länsstyrelsen fritt att inhämta landsfiskalens yttrande, därest utredningen därigenom kan anses bliva främjad.

Sakkunnigförslagets bestämmelser angående upprättande av plan och kostnadsförslag föranleda ingen erinran från min sida, i vad desamma avse landsbygden. Såsom av motiveringen till förslaget framgår hava de sakkunniga icke tagit ställning till frågan, i vad mån beträffande vägar, som skola byggas med bidrag av statsmedel, i administrativ ordning böra meddelas ytterligare bestämmelser i berörda hänseende. Sådana bestämmelser finnas nu givna i instruktionen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och i kungörelsen angående statsbidrag till allmänna vägars byggande m. m. och komma givetvis även för framtiden att erfordras. Frågan om revision av härutinnan gällande föreskrifter torde komma att behandlas i annat sammanhang och kan därför här lämnas å sido.

I förtydligande syfte hava de sakkunniga i 21 § intagit bestämmelse, att vad i samma paragraf stadgats skulle äga motsvarande tillämpning i det fall, att länsstyrelsen själv upptager fråga om anläggning av ny landsväg. I departementsförslaget återfinnes ett motsvarande stadgande med en tilläggsbestämmelse av innebörd, att föreskrifterna om vägbyggnadsfrågors behandling skola äga tillämpning även för det fall, att Kungl. Maj:t anbefaller länsstyrelsen att upptaga fråga om anläggning av väg. Skälen för detta tillägg har jag framhållit i den allmänna motiveringen.

Vidkommande städernas vägbyggnadsfrågor finner jag i likhet med de sakkunniga ett ökat statligt inflytande vara av behovet påkallat. Även för städernas del torde därför, såsom de sakkunniga föreslagit, beslutanderätten i dessa frågor böra utövas av länsstyrelsen. På grund av vissa i yttrandena berörda förhållanden lärer det likväl icke vara ändamålsenligt att beträffande alla vägbyggnadsföretag i stad kräva länsstyrelsens prövning. Härvid må erinras om att väg inom område, för vilket stadsplan eller stomplan fastställts, i de flesta fall är avsedd att ingå i gata eller annan allmän plats. Omläggning eller förbättring av dylik väg sammanhänger i regel med vägens iordningställande som gata. Att underkasta hithörande arbeten länsstyrelsens prövning torde i allmänhet icke vara erforderligt utan endast ägnat att medföra omgång och besvär. I överensstämmelse med det nu sagda innehåller departementsförslaget den bestämmelsen, att väg, som enligt för stad fastställd stadsplan eller stomplan skall ingå i gata eller annan allmän plats, må omläggas eller förbättras utan länsstyrelsens prövning.

Enligt sakkunnigförslaget skall länsstyrelsen låta upprätta plan och kostnadsförslag rörande vägbyggnadsföretag, och detta skall gälla även vägar i stad. Med beaktande av vad stadsförbundets styrelse och flera städer anfört därom, att städerna i regel förfoga över tekniskt sakkunnig personal, väl skickad för dylika arbetsuppgifter, har i departementsförslaget stadgats, att plan och kostnadsförslag skola upprättas genom stadens försorg, där länsstyrelsen ej annorlunda beslutar. Beträffande vägar inom de större och medelstora städerna torde man kunna utgå ifrån att sådant beslut endast i undantagsfall kommer att meddelas.

Om snöploglag.

24 §.

I fråga om vinterväghållningen gäller enligt 65 § i 1891 års väglag, att länsstyrelsen skall, efter vederbörandes hörande, inom varje vägdistrikt av lämpligt belägna jordbruksfastigheter med undantag av staten eller menighet tillhöriga allmänningsskogar inrätta så kallade ploglag, av vilka ett vart tilldelas en viss vägsträcka för vidmakthållande. Enligt 75 § i samma lag äger emellertid länsstyrelsen förordna om vinterväghållningens utförande på annat sätt än genom ploglag.

I det uti proposition till 1922 års riksdag framlagda förslaget till väglag funnos bestämmelser om indelning av jordbruksfastigheter icke blott till ploglag för vinterväghållningens ombesörjande utan även till körlag för framskaffande av väglagningsämnen, därest sådant framskaffande icke kunde på frivillighetens väg åvägabringas.

I olikhet härmed innefattar 1929 års vägsakkunnigas förslag icke någon rätt för vederbörande vägdistrikt att av fastigheter mot ersättning uttaga arbetsbidrag in natura. Beträffande detta spörsmål yttra *de sakkunniga:*

Erfarenheten under den tid systemet med vägkasseunderhåll tillämpats har icke givit vid handen, att indelning av fastigheter till körlag med skyldighet att framskaffa erforderliga väghållningsämnen är av behovet påkallad. Vid sådant förhållande skulle lagstiftning härutinnan enligt de sakkunnigas mening giva uttryck åt en alltför långt driven försiktighet. Ur enahanda synpunkter hava de sakkunniga i sitt förslag icke upptagit bestämmelser om snöploglag. I de flesta distrikt torde redan nu vinterväghållningen ombesörjas av vägstyrelsen. Bland de arbeten, som ingå i denna väghållning, är snöröjningen det ojämförligt viktigaste och utföres numera i stor utsträckning med maskinplogar, särskilt i landets mera snörika delar. Detta arbetssätt har visat sig fördelaktigt såväl ur teknisk som ekonomisk synpunkt.

I *yttrandena* över sakkunnigförslaget har emellertid den meningen allmänt kommit till uttryck, att möjlighet att för vinterväghållningens utförande anlita särskilt inrättade ploglag alltjämt borde föreligga. Behov av ploglag gjorde sig gällande särskilt beträffande bivägarna men även i fråga om övriga vägar vid de tillfällen, då snön under stormväder packats så hårt, att nödig röjning icke kunde ske annorledes än genom skottning.

Vägstyrelsernas förbund har anfört:

Behov av ploglag förefunnes särskilt inom rikets sydligare delar, där vägstyrelserna icke, på samma sätt som i de snörikare trakterna, kunde stå maskinellt rustade för att möta ett kraftigt snöväders följder. De numera förefintliga anspråken på öppethållande av de allmänna vägarna torde vara praktiskt taget omöjliga att tillmötesgå, därest icke ploglag snabbt kunde mobiliseras. Ej minst bidragande till svårigheterna i detta avseende vore de längs vägarna ofta förekommande stengärdesgårdarna. Kostnaderna för att mildra verkningarna av starka snöfall bleve utan tvivel, om ploglagen bibehölles, väsentligt mindre än om denna möjlighet vore stängd.

Departementschefen.

Då behov av ploglag alltjämt torde föreligga, hava bestämmelser om sådana inarbetats i departementsförslaget. I förevarande paragraf, som med vissa ändringar motsvarar 65 § första stycket och 72 § gällande väglag, stadgas, att länsstyrelsen skall verkställa ploglagsindelningen. Förslag därtill skall uppgöras av vägstyrelsen, varefter ägare och brukare av jordbruksfastigheter skola å kommunalstämma höras över förslaget. I motsats till vad som nu gäller skall även staten eller menighet tillhörig allmänningsskog kunna indelas till ploglag, om den är lämpligt belägen och i övrigt för besväret tjänlig, d. v. s. i erforderlig mån förfogar över arbetskraft och dragare. Då vinterväghållningen i allmänhet lämpligast torde utföras på annat sätt än genom ploglag, bör det stå vederbörande vägstyrelse fritt att bestämma, i vilken omfattning den skall anlita ploglagen. Det har därför i förslaget stadgats, att varje ploglag skall tilldelas viss vägsträcka med skyldighet för ploglaget att efter vägstyrelsens bestämmande därå fullgöra vinterväghållningen.

25 §.

Paragrafen motsvarar 65 § andra stycket gällande väglag.

26 §.

Paragrafen motsvarar med vissa mindre ändringar 73 § gällande väglag.

27 §.

Paragrafen motsvarar 70 och 71 §§ gällande väglag. Enligt dessa lagrum skall å vägstämma uppgörelse söka träffas med ploglagen om ersättning för vinterväghållningen under en period av minst fem högst tio år. Kan överenskommelse ej träffas, skall ärendet hänskjutas till prövning av länsstyrelsen, som bestämmer ersättningsbeloppen. Dessa föreskrifter om fasta beting med ploglagen tillämpas emellertid numera i allmänhet icke, utan ersättning utgår i form av timlön för utfört arbete, vilket förfaringssätt ur såväl principiell som praktisk synpunkt torde vara att föredraga. I förevarande paragraf har därför stadgats, att ersättning skall utgå i mån av utfört arbete. Kan överenskommelse icke träffas angående ersättningens belopp, skall detta bestämmas av länsstyrelsen.

28 §.

Enligt denna paragraf, som skall ersätta 74 § gällande väglag, äger vägstyrelsen, om snöploglags vinterväghållning eftersättes, låta på lämpligt sätt

avhjälpa bristerna. Låter vägstyrelsen mot lega utföra arbetet, skall den försumlige ersätta den merkostnad, som kan uppstå därigenom, att han icke utfört arbetet. Någon svårighet att utröna merkostnaden torde ej föreligga, då den timlön, som den försumlige skulle ägt tillgodoräkna sig, bör vara förut bestämd.

Ordnings- och säkerhetsföreskrifter.

29 §.

Denna paragraf motsvarar med vissa jämkningar 34 och 35 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 85).

Svenska stadsförbundets styrelse har framhållit, att det föreslagna stadgandet, att väg ej må inkräktas genom upplag av andra ämnen än sådana, som erfordras för vägens underhåll, svårligen kunde tänkas gälla förbehållslöst för stadsvägarnas vidkommande. Den successiva utvidgning av gatunätet, som föranleddes av stadsbebyggelsens tillväxt, behövde formellt ej ske, förrän i varje fall sådan bebyggelse i viss utsträckning först ägt rum. Då dylik bebyggelse således kunde äga rum utmed allmän väg, torde det vara nödvändigt att räkna med att väg i någon mån skulle kunna tagas i anspråk för upplag av byggnadsmaterial.

Departementschefen. Såsom i berörda yttrande påpekats, torde ett förbehållslöst förbud mot upplag å väg i åtskilliga fall kunna medföra svårigheter, exempelvis när fråga är om uppförande av byggnad utmed väg, särskilt i tättbebyggda samhällen. På grund härav har enligt departementsförslaget länsstyrelsen tillagts dispensrätt även vad angår förbudet mot upplag, varjämte vidtagits vissa smärre, huvudsakligen redaktionella ändringar i sakkunnigförslaget.

30—32 §§.

Dessa paragrafer motsvara 38 och 39 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 88).

Enligt 38 § första stycket i sakkunnigförslaget må icke utmed väg utan länsstyrelsens tillstånd byggnad uppföras på mindre avstånd från vägbanans mitt än 9 meter eller det större avstånd, dock högst 15 meter, som länsstyrelsen på grund av särskilda skäl må hava bestämt. Är fråga om uppförande av mark i annat höjdläge än vägbanans, skall avståndet ökas så mycket, som motsvarar höjdskillnaden en och en halv gång räknad.

I samma paragrafs andra stycke stadgas, att, om fråga väckts om nyanläggning eller omläggning av väg, länsstyrelsen äger meddela förbud att uppföra byggnad inom område, som kan beräknas komma att ligga inom visst i beslutet angivet avstånd, dock högst 15 meter, från den tillämnade vägbanans mitt.

I de avgivna *yttrandena* har ganska allmänt framhållits, att de i 38 § i sakkunnigförslaget angivna avstånden icke äro tillräckliga, och denna anmärkning gäller särskilt beträffande områden vid vägskäl och vid korsningar i plan mellan allmän väg och järnväg. Från åtskilliga håll har påpekats ange-

lägenheten av att begreppet byggnad klarlägges och att de i paragrafen stadgade förbud må gälla icke allenast beträffande byggnader i egentlig mening utan även i fråga om andra anläggningar av mera bestående art, exempelvis murar, staket, brädgårdar och bensinanläggningar, vilka äro av beskaffenhet att minska sikten eller att genom sin omfattning eller dyrbarhet försvåra genomförandet av framtida vägbreddning.

Byggnadsstyrelsen anser de föreslagna stadgandena innebära betydande fördelar i förhållande till de nu gällande samt anför vidare:

Vad beträffar bestämmelserna i första stycket, första meningen, har byggnadsstyrelsen i och för sig intet att erinra däremot. Styrelsen vill emellertid ifrågasätta, huruvida icke maximiavståndet, 15 meter, skall komma att visa sig vara för snävt tilltaget, i synnerhet beträffande områdena närmast de större städerna. I allmänhet brukar nämligen stadsplanen för dylika samhällen, åtminstone för ytterområdena, angiva ett avstånd mellan byggnadslinjerna å ömse sidor om huvudtrafikled av minst 30 meter, ofta betydligt större. Styrelsen vill i varje fall framhålla angelägenheten av att i dessa fall avståndet av länsstyrelsen bestämmes till maximimåttet.

Mot bestämmelserna i paragrafens andra stycke har styrelsen intet att erinra i vad de avse den egentliga landsbygden, där någon samhällelig bebyggelse ej är att förvänta.

Därest en planerad väg skall tjäna som tillfart till ett större samhälle eller förmedla genomgångstrafik över detsamma, är det av synnerlig vikt, att den avsedda bebyggelsen och övriga användningssätt beträffande de områden, som äro belägna närmast utanför samhället, noga klarläggas. Den mest rationella lösningen av vägfrågan skulle i ett sådant fall givetvis erhållas genom att man först upprättade en allmän dispositionsplan för tillräckligt stor del av det område, inom vilket vägen skulle framdragas till samhället. Utan en sådan plan torde någon tillförlitlig utredning icke kunna åstadkommas och kännedom vinnas om alla de på en dylik fråga inverkande omständigheter. Innan klarhet vunnits om vägens lämpligaste sträckning, bör därför sådan bebyggelse förhindras, som kan fördyra eller hindra den planerade vägens framdragande.

Enligt byggnadsstyrelsens mening torde det sålunda kunna starkt ifrågasättas, huruvida, med hänsyn till svårigheten att omedelbart bestämma en sådan vägs slutliga sträckning, något maximimått beträffande omfattningen av det område, inom vilket byggnadsförbud må utfärdas, överhuvud bör meddelas i lagen och om det icke vore lämpligare att i nu angivna fall låta länsstyrelsen, efter företagen utredning, bestämma erforderligt område, varå nybyggnad utan särskilt lov ej finge ske. Ett dylikt byggnadsförbud torde icke innebära större inskränkningar i markägares rätt att förfoga över sin fastighet än som följer t. ex. av ett enligt 64 § stadsplanelagen utfärdat byggnadsförbud. Givetvis bör ett sådant utvidgat byggnadsförbud icke givas längre giltighetstid än intill dess den ifrågavarande vägsträckningen blivit till sitt läge slutgiltigt bestämd.

Länsstyrelsen i Stockholms län uttalar, att det icke synes lyckligt att begränsa länsstyrelsens bestämmanderätt till det i förslaget angivna avståndet av 15 meter från vägbanans mitt, vilket avstånd i vissa fall kan bliva otillräckligt, utan torde den begränsning, som förslaget i denna del innehåller, helt böra bortfalla.

1931 års väg- och brosakkunniga hava yttrat:

Den nya väglagen kommer att tillämpas även för infartsvägar till stora städer och för vägar genom tät bebyggelse. Dylika vägar kunna behöva skilda banor för körtrafik, för fotgängare och cyklister, stundom även för spårvägslinjer och för ryttare, vilka anordningar kunna kräva en sammanlagd bredd av upp till 40 m. De sakkunniga vilja därför föreslå, att maximimåttet från vägbanans mitt till bebyggelsen, som av länsstyrelsen kan bestämmas, må ökas till 20 m. Beträffande minimimåttet, som av 1929 års vägsakkunniga föreslagits till 9 m, kan det ifrågasättas, om icke detta mått även är för litet för huvudvägar och om icke för dessa vägar en ökning till 12 m vore önskvärd. Stadgandet om utökning av avståndet, när byggnad ligger i annat höjdläge än vägbanan, är välbetänkt.

Vid vägskäl, där livligt trafikerade vägar sammanstöta, erfordras stundom ytterligare ökning av det område, inom vilket byggnad utan särskilt tillstånd icke må uppföras. Vid dylika vägskäl kan erfordras utrymme för roterande trafik. De sakkunniga vilja därför föreslå, att länsstyrelse må äga befogenhet att vid vägskäl förbjuda bebyggelse inom ett område, begränsat av en cirkel med viss radie och med medelpunkten i skärningspunkten mellan de korsande vägarnas mittlinjer.

De faromoment, som järnvägskorsningarna i plan utgöra, betinga, att särskilda föreskrifter om bebyggelse vid dessa erfordras. De sakkunniga vilja därför föreslå, att länsstyrelse må äga befogenhet förbjuda bebyggelse vid järnvägskorsningar i plan inom visst erforderligt område.

Beträffande bestämmelserna i 38 § vilja de sakkunniga slutligen framhålla behovet av att det område, som sålunda av länsstyrelse frilägges från bebyggelse, noga fixeras. Varken bestämmelsen i den föreslagna lagen, att måtten skola räknas från vägens mitt, eller, som i nuvarande lag stadgas, från vägens kant, äro fullt tillfredsställande i detta avseende, ehuru 1929 års vägsakkunnigas förslag innebär en betydande förbättring.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit, att måtten i första stycket skola bestämmas till 12 respektive 20 meter samt till 15 respektive 25 meter vid vägskäl och korsningar i plan mellan allmän väg och järnväg. Det i andra stycket föreslagna måttet 15 meter borde ökas till 20 meter samt till 25 meter vid vägkorsning.

Järnvägsstyrelsen förklarar sig icke hava något att erinra mot förslaget, under förutsättning att till de »särskilda skäl», som må föranleda länsstyrelse att bestämma större avstånd än det normala, är att hänföra jämväl behovet av fri sikt vid korsning mellan allmän väg och järnväg.

Vägstyrelsernas förbund anför:

Genom skrivelse den 10 februari 1930 fäste förbundet chefens för kommunikationsdepartementet uppmärksamhet på önskvärdheten av att vissa bestämmelser beträffande »byggnadslinjer» vid vägar snarast måtte utarbetas. Det är därför med glädje förbundet ser att dessa önskemål beaktats och att bestämmelser härom inarbetats i det framlagda förslaget. Dessa bestämmelser synas också i stort sett vara väl avvägda, men erfordra enligt förbundets oavvisliga mening dels viss mindre ändring, dels vissa tillägg.

Ändringen avser de mått av minst 9 och högst 15 meter, inom vilka byggnad ej utan länsstyrelses tillstånd må uppföras från vägbanans mitt. Dessa mått synas ej vara tilltagna med tillräckligt beaktande av de breddningsmöjligheter, som böra förefinnas vid de allmänna vägarna, åtminstone vid de av

riksvägs och vanlig landsvägs natur. Vid ödebygdsväg åter torde de kunna fylla behovet. Vid livligare trafikerade vägar torde högsta gränsen böra ökas till minst 17.5 meter och helst förslagsvis upp till 20 meter. Det förekommer redan vägar i Stockholms närhet, där bredden på vägbanan fastställts till 15 meter. I dylika fall äro de föreslagna minimi- och maximiavstånden redan för små för att giva nödig trygghet för den i dessa fall vid vissa tillfällen ytterst livliga trafiken. I kurvor synes dessutom det föreslagna minimiavståndet av 9 meter vara alldeles för litet å innersidan och bör därför vid kurvor under 500 m. radie ökas till 12 meter.

Tilläggen äro följande: Förtydligande bör göras över vad som i denna paragraf avses med byggnad eller också bör paragrafen utsträckas att gälla jämväl för bensinanläggningar, kyrkogårdsmurar, stängsel o. d. eller liknande anläggningar av mera bestående art.

Tillräcklig hänsyn har ej tagits till de svårigheter, som särskilt förefinnas i korsningspunkterna mellan två vägar eller mellan en väg och en järnvägslinje. Ett friläggande från byggnader eller andra skymmande föremål i dylika punkter på ett från den matematiska korsningspunkten större avstånd än det som uppstår med de föreslagna bestämmelserna är en nödvändighet. Storleken av den sålunda frilagda ytan kan givetvis göras till föremål för särskilt övervägande och anser sig förbundet för närvarande icke kunna ange något exakt mått å densamma, utan inskränker sig här endast till ett påpekande av nödvändigheten med särskilda bestämmelser härutinnan.

Svenska vägföreningen föreslår, att de i första stycket angivna måtten skola ändras till minst 12 respektive 20 meter samt att vid vägskäl och plana korsningar mellan allmän väg och järnväg betydligt större områden än eljest må friläggas från bebyggelse.

Svenska teknologföreningen, med vilken *skånska ingenjörsklubben* instämt, har förordat bestämmelser av följande innebörd:

Byggnad må icke utan länsstyrelsens tillstånd uppföras närmare vägbanans mitt än 12 meter eller det större avstånd, dock högst 20 meter, som länsstyrelsen på grund av särskilda skäl må bestämma. Vid vägskäl må ej utan dylikt tillstånd byggnad uppföras på ett område, begränsat av en cirkel med förslagsvis 30 meters radie och medelpunkten i skärningspunkten mellan de korsande vägarnas mittlinjer. Vid vägs korsning i plan med järnväg skall det från bebyggelse frilagda området bestämmas så, att det begränsas av räta linjer från punkter på vägens och järnvägens mittlinjer, vilka punkter äro belägna förslagsvis 100 meter från korsningspunkten. Länsstyrelsens befogenhet att meddela byggnadsförbud beträffande mark utmed en tillämnad väg bör omfatta ett område intill 20 meter från vägens mitt, vid vägkorsningar utökat på sätt i det föregående angivits.

Flertalet *vägingenjörer* har föreslagit, att vid vägskäl byggnad icke skall få uppföras inom ett område, som begränsas av sammanbindningslinjer mellan punkter, belägna i de korsande vägarnas mittlinjer 50 meter från skärningspunkten. Samma förslag har framställts av *tekniska samfundet i Göteborg.*

Enligt tredje stycket i 38 § sakkunnigförslaget skall vad i sagda paragraf är stadgat icke äga tillämpning i fråga om bebyggande av område, för vilket stadsplan, stomplan, byggnadsplan eller utomplansbestämmelser fastställts.

Byggnadsstyrelsen har hemställt, att ifrågavarande stadganden måtte göras tillämpliga även beträffande bebyggande av område, för vilket utomplansbestämmelser fastställts. Härom yttrar styrelsen:

Paragrafen skall sålunda äga tillämpning beträffande dels den egentliga landsbygden, där byggnadsplan eller utomplansbestämmelser ej äro gällande, och dels de områden av stad och stadsliknande samhälle, vilka ej ingå i stadsplan och för vilka ej heller fastställts stomplanebestämmelser eller utomplansbestämmelser. För sistnämnda områden finnas vissa allmänna föreskrifter meddelade i 80 § byggnadsstadgan angående storleken av tomtplats och den del därav, som må bebyggas, byggnads avstånd i förhållande till väg, grannfastighet och annan byggnad ävensom angående byggnads höjd och antal våningar. Rörande byggnads avstånd till väg stadgas, att byggnad ej må läggas närmare gräns mot väg än 4.5 meter och ej närmare vägs mittlinje än 9 meter. Vid mindre väg av ringa trafikbetydelse (enskild väg) kan dock byggnadsnämnden medgiva mindre avstånd till vägs mittlinje, dock ej under 6 meter.

Enligt byggnadsstyrelsens mening böra bestämmelserna i ifrågavarande paragraf av förslaget göras tillämpliga även inom område, för vilket fastställts utomplansbestämmelser. I motsats till de sakkunniga kan byggnadsstyrelsen icke finna, att de i utomplansbestämmelser upptagna föreskrifterna skulle kunna ersätta de föreslagna bestämmelserna i 38 §. Utomplansbestämmelser innehålla nämligen föreskrifter, motsvarande dem som finnas angivna i 80 § byggnadsstadgan. De för områden på landet hittills fastställda utomplansbestämmelserna överensstämma i huvudsak med stadgans föreskrifter, och de bestämmelser, som fastställts för stadsområden, innehålla i allmänhet endast obetydliga avvikelser från dessa föreskrifter, i regel allenast beträffande tomtplats storlek. Där icke utomplansbestämmelser redan finnas fastställda, torde de alltså hädanefter ytterst sällan komma till användning inom stadsområden, då 80 § byggnadsstadgan i allmänhet är tillfyllest. Genom utomplansbestämmelser skulle visserligen kunna meddelas föreskrift av samma innehåll som bestämmelserna i första stycket av 38 §. Någon möjlighet att genom utomplansbestämmelser medgiva länsstyrelse tillstånd att utfärda sådant byggnadsförbud, som avses i paragrafens andra stycke, förefinnes däremot icke. Det byggnadsförbud, som omnämnes i 15 § stadsplanelagen, torde icke hava avseende å föreliggande fall och någon rätt för länsstyrelse att meddela byggnadsförbud för bestämmelseområde på landet stadgas icke i lagen. Ett dylikt byggnadsförbud inom bestämmelseområdena skulle bliva av större betydelse än beträffande övriga områden, för vilka paragrafen skall gälla. Den i utomplansbestämmelserna intagna föreskriften om byggnads avstånd till väg avser — liksom 80 § byggnadsstadgan — endast att reglera bebyggandet i förhållande till redan befintlig väg. Framdragandet av en ny väg inom ett dylikt bestämmelseområde kan icke — såsom beträffande stadsplan, stomplan och byggnadsplan är fallet — sägas komma att hindra genomförandet av bestämmelserna eller stå i strid med desamma, då bestämmelserna med sin generella avfattning närmast äro avsedda att reglera byggnadsverksamheten t. ex. i förhållande till en trafikled, var helst den än må framdragas inom området. Huruvida för bestämmelseområdenas del denna fråga bör ordnas genom ändring av stadsplanelagstiftningen eller därigenom att 38 § i förslaget göres tillämplig inom desamma, kan måhända vara tveksamt. Styrelsen anser för sin del hinder icke möta mot att reglerna härom upptagas i ett sammanhang i väglagen.

Även i en del andra yttranden, däribland av *1931 års väg- och brosakkunniga* samt *svenska teknologföreningen*, hava den blivande väglagens bestäm-

melser om byggnadsförbud ansetts böra göras tillämpliga jämväl beträffande område, för vilket utomplansbestämmelser fastställts.

I 39 § av sakkunnigförslaget stadgas bland annat, att utmed väg må ej på mindre avstånd än 9 meter från vägbanans mitt utan länsstyrelsens tillstånd förekomma upplag eller annan anordning, som hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten.

Icke så få *myndigheter m. fl.* hava funnit det angivna avståndet, 9 meter från vägbanans mitt, otillräckligt. De flesta av dem, som yttrat sig härutinnan, hava föreslagit antingen 12 eller 15 meter samt vid vägskäl och järnvägskorsningar i plan ännu större avstånd.

Länsstyrelsen i Gotlands län har förordat, att lagrummet gives en mera allmän avfattning, innebärande förbud mot varje anordning utmed väg, vare sig stängsel, upplag, bensinpump, telefonstolpar eller annat, som kan skymma utsikten, verka snösamlande eller försvåra underhållet eller överhuvud innebära fara för trafiksäkerheten. Det torde, enligt nämnda länsstyrelses uppfattning, knappast vara möjligt att låta dylikt förbud vara knutet till visst avstånd från vägen; de lokala förhållandena och anordningarnas art försvårade uppställande av en bestämd regel härutinnan.

Svenska stadsförbundets styrelse har — under framhållande av liknande skäl som av förbundet åberopats beträffande upplag å väg — förklarat sig anse berörda stadgande i 39 § av sakkunnigförslaget icke kunna ifrågakomma vad angår stadsvägarna.

Departementschefen.

Vad först angår förbud mot byggnads uppförande utmed väg lära de inkomna yttrandena giva vid handen, att sakkunnigförslagets bestämmelser i denna del böra skärpas. I anledning härav har i departementsförslaget stadgats, att byggnad ej må uppföras på mindre avstånd än 12 meter (enligt sakkunnigförslaget 9 meter) från vägbanans mitt. Beträffande ödebygdsväg har emellertid det i de sakkunnigas förslag angivna avståndet bibehållits. I överensstämmelse med allmänt uttalade önskemål skola, på sätt lagtexten närmare utvisar, särbestämmelser gälla rörande område vid korsning i samma plan mellan allmänna vägar eller mellan sådan väg och vissa andra trafikleder. Föreligga eljest särskilda skäl att för tillgodoseende av trafiksäkerheten öka de förutnämnda minsta avstånden av 12 respektive 9 meter, skall länsstyrelsen äga föreskriva sådan ökning, dock högst till 20 meter (enligt sakkunnigförslaget 15 meter).

Vidkommande länsstyrelsens rätt att utfärda byggnadsförbud i anledning av väckt fråga om nyanläggning eller omläggning av väg har, huvudsakligen på av byggnadsstyrelsen anförda skäl, i lagtexten icke fastslagits något maximimått beträffande omfattningen av det område, med avseende å vilket förbud må utfärdas.

Vidare föreligger mellan förslagen den olikheten, att enligt departementsförslaget stadgandena om byggnadsförbud skola vara tillämpliga även vad angår område, för vilket utomplansbestämmelser fastställts. Rörande skälen härför får jag hänvisa till vad byggnadsstyrelsen i denna del yttrat.

Bestämmelserna om upplag, stängsel eller dylik anordning, som hindrar vägs avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten, hava synts lämpligen böra ansluta sig till stadgandena om förbud mot byggnads uppförande utmed väg.

33 §.

Paragrafen motsvarar 37 § i sakkunnigförslaget (s. 87).

Från många håll har uttalats den från de sakkunnigas mening avvikande uppfattningen, att det i lagrummet föreskrivna tvångsförfarandet bör kunna tillämpas även för att befordra vägs upptorkande. Denna åsikt har framförts av, bland andra, sex länsstyrelser, fjorton vägingenjörer samt vägstyrelseföreningarna i två län.

Länsstyrelsen och *vägstyrelseföreningen i Kalmar län* framhålla såsom önskvärt, att föreläggande må kunna meddelas även angående borthuggande av buskar, som förorsaka snösamling å väg.

Länsstyrelsen och *vägingenjören i Göteborgs och Bohus län* föreslå, att beslutanderätten beträffande röjningsåtgärder skall överlämnas åt vägingenjören i stället för åt vägnämnden, vilken senare allenast borde hava att pröva tvistiga ersättningsfrågor. Samma förslag har framförts av *vägstyrelsernas förbund, vägstyrelseföreningen i Skaraborgs län* samt *tekniska samfundet i Göteborg.*

I några yttranden har uttalats önskvärdheten av lagtextens avfattande så, att därav tydligt framgår, att vägnämndens tillkallande icke bör ifrågakomma, förrän försök till överenskommelse med jordägaren misslyckats.

I fråga om skadeståndsskyldighetens omfattning hava *länsstyrelserna i Blekinge* samt *Göteborgs och Bohus län* ställt sig tveksamma till borttagandet av den nu gällande begränsningen, att ersättning skall lämnas allenast i händelse jordägaren lider avsevärd skada. Den föreslagna utökningen av skadeståndsskyldigheten kunde nämligen antagas komma att medföra en del trakasserier. Från vissa håll har föreslagits en sådan formulering av stadgandet om skadeersättning, att därav tydligt måtte framgå, att jordägaren är berättigad till ersättning jämväl för sitt arbete med röjningens utförande.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län, vägingenjörerna i Östergötlands och *Gävleborgs län* samt *vägstyrelseföreningen i Östergötlands län* hava gjort gällande, att röjning eller i allt fall den upprepade röjning, som erfordras för att för framtiden bibehålla fri sikt, borde ombesörjas av väghållaren själv och att förty vägnämndens beslut icke borde innefatta ett föreläggande för jordägaren att utföra röjningen. Såsom skäl härför har åberopats, bland annat, att jordägaren i allmänhet torde sakna större intresse för fri sikts erhållande och bibehållande och icke utan upprepade påminnelser komme att fullgöra sin röjningsskyldighet. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* har däremot förklarat sig dela den uppfattning, som kommit till uttryck i de sakkunnigas förslag, nämligen att föreläggandet bör riktas mot jordägaren och icke mot väghållaren. Att själva utförandet av den föreskrivna röjningen lämpligen

bör överlåtas åt väghållaren, är väl — yttrar länsstyrelsen — riktigt, men härom torde överenskommelse i regel kunna träffas mellan jordägaren och väghållaren.

I anledning av att olika meningar uttalats i frågan, huruvida 24 § gällande väglag, vilket lagrum motsvaras av 37 § i sakkunnigförslaget, kan tillämpas för erhållande av fri sikt över järnväg vid korsning med allmän väg, hava de sakkunniga anmärkt, att de icke avsett, att nämnda paragraf i deras förslag skulle kunna tillämpas för sådant fall.

De sakkunniga, vilka den 20 november 1931 tillkallats för att inom kommunikationsdepartementet biträda med utredning om åtgärder till höjande av trafiksäkerheten vid korsningar i plan mellan vägar och järnvägar m. m., hava i sitt den 31 januari 1933 avgivna betänkande uttalat sig i denna fråga och därvid anfört:

Att 24 § i gällande väglag icke är tillämplig för erhållande av fri sikt över järnväg i den utsträckning, som avses i § 5 uti 1924 års kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg, förefaller tämligen tydligt. Enligt § 2 i denna kungörelse åligger det järnvägs innehavare att i förekommande fall uppsätta i kungörelsen angivna säkerhetsanordningar. Då dylika anordningar som regel skola uppsättas endast där fri sikt enligt § 5 i kungörelsen icke förefinnes, skulle — därest åt 24 § väglagen gåves nyssnämnda vidsträckta tillämpning — detta kunna hava till följd, bland annat, att järnvägs innehavare i första hand påkallade skyldighet för vederbörande vägdistrikt att anordna fri sikt enligt § 5 i 1924 års kungörelse och endast för det fall, att dylik sikt icke kunde — i allt fall icke utan betydande kostnader — åstadkommas, uppsatte säkerhetsanordningar enligt § 4 i kungörelsen. I likhet med de vägsakkunniga finna utredningsmännen därför, att det stadgande, som i det nya väglagsförslaget är avsett att ersätta ifrågakomna bestämmelse i 24 § väglagen, icke bör givas tillämplighet med avseende å fall, som avses i nyssberörda § 5.

Att helt utesluta stadgandets tillämpning med avseende å korsning mellan järnväg och allmän väg torde emellertid icke böra ifrågakomma och är förmodligen ej heller av de vägsakkunniga avsett. Exempelvis förekomma fall, då visserligen kryssmärke är synligt inom avstånd, som föreskrives i § 3 uti 1924 års kungörelse, eller ljussignal kan iakttagas inom det avstånd, som i § 8 av kungörelsen stadgas, men i vilka fall kryssmärket eller ljussignalen skulle kunna göras synligt på ett betydligt större avstånd — vilket givetvis innebure en avsevärd förbättring — därest några skymmande träd bleve borthuggna, en skymmande häck klippt etc. Till att utföra dylika åtgärder äro järnvägarna icke pliktiga; ofta sakna de för övrigt möjlighet därtill. Enligt utredningsmännens uppfattning ligger det lika mycket i trafiksäkerhetens intresse, att åtgärder av nu angiven art vidtagas, som att, för erhållande av fri sikt över vägbanan, i en vägkurva träd borthugges eller kvistas. Det vill därför synas utredningsmännen, att den möjlighet till beredande av bättre sikt, som av de vägsakkunniga föreslagits, bör föreligga jämväl med avseende å nyss angivna och därmed jämförliga förhållanden vid korsning i plan mellan järnväg och allmän väg. I dylikt syfte kunde måhända räcka att — i stället för den föreslagna lydelsen »fri sikt över vägbanan» — det i gällande väglag förekommande, mera obestämda uttrycket »fri sikt» bibehölles samt att i motiveringen till ett blivande stadgande av sådant innehåll gåves uttryck åt den uppfattning om dess tillämplighet, som här uttalats.

Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande över sakkunnigförslaget anfört:

Styrelsen kunde för sin del icke finna annat, än att det föreslagna stadgandets ordalydelse lämnade utrymme för en sådan tolkning, att stadgandet vore tillämpligt jämväl då det gällde att förebygga fara i anledning av korsning mellan järnväg och landsväg. Även om här ej vore fråga om »fri sikt över vägbana», så syntes hänsyftningen på trafiksäkerheten i övrigt såsom motiv till ifrågavarande åtgärder utgöra tillräckligt stöd för denna uppfattning. En sådan tolkning måste även vara sakligt sett synnerligen befogad i betraktande av att plankorsningar mellan järnväg och landsväg enligt vad erfarenheten visat utgjorde en så betydande fara, närmast för landsvägstrafiken, att så pass enkla och blygsamma åtgärder för ökat skydd i form av fri sikt över järnvägen, varom i § 37 förmäldes, måste anses, under förutsättning av en förståndig tillämpning, särdeles väl motiverade. Såvitt styrelsen kunde finna förelåge heller intet skäl, varför det skulle föreligga större behov av ifrågavarande skyddsåtgärder vid exempelvis en landsvägskrök, en korsning mellan två landsvägar eller vid en utfartsvägs anslutning till landsväg än vid en plankorsning mellan järnväg och landsväg. Därest paragrafen ej skulle anses kunna eller böra givas den tolkning, som styrelsen sålunda funne påkallad, hemställde styrelsen för den skull, att paragrafen måtte givas sådan formulering, att den bleve tillämplig jämväl å korsning mellan järnväg och väg.

Svenska järnvägsföreningen finner likaledes den föreslagna bestämmelsen böra gälla i fråga om åstadkommande av fri sikt över järnväg vid korsning med allmän väg. Till utmärkande härav torde, yttrar föreningen, efter orden »över vägbana» lämpligen böra införas orden: »eller densammas korsning med väg eller järnväg». — Liknande uttalande har gjorts av *vägstyrelseföreningen i Malmöhus län.*

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser, att för möjliggörande av fri sikt, som järnvägsförvaltning önskar åstadkomma, jordägare bör vara skyldig att tåla skogsröjning.

I anledning av att det i 24 § gällande väglag använda uttrycket »fri sikt» i förslaget utbytts mot uttrycket »fri sikt över vägbana» har *länsstyrelsen i Malmöhus län* ifrågasatt ett förtydligande samt härom yttrat:

Huruvida med förändringen i uttryckssättet avsetts att giva föreskriften ett annat innehåll, framgår ej klart av motiveringen till föreskriften. Nuvarande föreskrift lär i allmänhet hava tolkats så, att den gällt fri sikt icke blott över den väg, på vilken den vägfarande i ett visst ögonblick befinner sig, utan också över en väg, som stöter till denna. För sistnämnda händelse har fordran på »fri sikt» inskränkts till krav på avlägsnande av sådant, som omöjliggör iakttagande på nödigt avstånd av fordon, som framföres på den tillstötande vägen. Det skulle kunna tänkas att de sakkunniga avsett, att föreskriften endast rör fri sikt över den vid ett givet tillfälle använda vägbanan, men mot ett sådant antagande strider det av de sakkunniga i motiven till paragrafen gjorda uttalandet, att de icke avsett att förevarande föreskrift i förslaget skulle tillämpas för erhållande av fri sikt över järnväg vid korsning med allmän väg.

Jämväl *länsstyrelsen i Skaraborgs* län finner ett förtydligande i berörda avseende påkallat.

Angående den föreslagna bestämmelsen, att å väg växande träd, vars bevarande anses önskvärt ur naturskyddssynpunkt, icke må borthuggas utan tillstånd av vägnämnden, yttrar *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län:*

Att naturskyddssynpunkten vunnit beaktande i sista stycket av 37 § finner länsstyrelsen riktigt. Skyddet bör dock icke inskränkas till allenast å väg växande träd — i praktiken liktydigt med alléträd — utan få omfatta jämväl vid sidan av vägen befintliga träd, vilka särskilt förtjäna bevaras, men beträffande vilka tillämpning av paragrafens första stycke satts i fråga. Länsstyrelsen förmenar, att i dylika fall vägingenjören — om, såsom länsstyrelsen föreslagit, denne erhåller beslutanderätt om röjning — skall hava att, oberoende av anförda besvär, hänskjuta frågan, icke till vägnämnden utan till länsstyrelsen, innan träds borthuggande må äga rum. Detsamma synes böra gälla även beträffande å eller invid väg växande träd, som äro att betrakta som kulturminnesmärken eller med vilka historiska minnen äro förknippade.

Även *länsstyrelsen i Västmanlands län* har funnit det icke lämpligt med vägnämndens medverkan för vidtagande av åtgärder ur naturskyddssynpunkt. Tillståndet till träds borthuggande borde meddelas av länsstyrelsen, som enligt gällande författningar handhade liknande ärenden. Enligt *länsstyrelsens i Örebro län* mening lärer, därest stadgandet skall bibehållas, för vinnande av nödig effektivitet detsamma böra ändras därhän, att å väg växande träd, som *kan antagas* hava värde ur naturskyddssynpunkt, ej må borthuggas utan vägnämndens tillstånd.

Departementschefen.

De sakkunniga hava framhållit, att röjning i syfte att befordra vägs upptorkande i betraktande av vägarnas nuvarande beskaffenhet icke kunde anses så av behovet påkallad, att tvångsförfarande borde ifrågakomma, i händelse överenskommelse med jordägaren icke kunde träffas. Med hänsyn till här avsedda åtgärders betydelse för vägunderhållet anser jag emellertid, att man icke bör avhända sig enligt gällande lag föreliggande möjlighet att i fall av behov förordna om dylika åtgärder för befordrande av vägs upptorkande. Vidare torde, såsom i några yttranden påpekats, skyldighet böra kunna åläggas jordägaren att borthugga snösamlande buskar.

Det i vissa yttranden framförda förslaget, att föreläggande att vidtaga röjningsåtgärder skulle meddelas av vägingenjören, medan däremot skadeståndsfrågan skulle prövas av vägnämnden, synes av flera skäl icke vara lämpligt. Prövningen av skadeståndsanspråket torde böra ankomma på den, som meddelat föreläggandet, och båda funktionerna fyllas av vägnämnden. I detta sammanhang må erinras därom, att jämlikt 46 § kunskap och erfarenhet beträffande såväl väghållning som jordbruk och skogsskötsel skola finnas företrädda inom nämnden, som alltså kan förväntas erhålla en för fullgörande av nu ifrågavarande uppgifter väl lämpad sammansättning. I enlighet med vad i några yttranden förordats har lagtexten avfattats så, att därav tydligt framgår, att vägnämnden bör anlitas först sedan försök till överenskommelse med jordägaren misslyckats.

Vad angår skadeståndsskyldigheten anser jag, att till förekommande av bagatellartade tvister den i gällande väglag stadgade begränsningen, innebärande

att ersättning skall lämnas allenast i händelse jordägaren lider avsevärd skada, bör bibehållas. Vid bedömandet av det i vissa yttranden berörda spörsmålet, huruvida och i vad mån jordägaren skall vara berättigad till ersättning jämväl för själva röjningsarbetet, må beaktas, att jordägaren givetvis äger tillgodogöra sig de träd eller buskar, som borthuggas. Vid sådant förhållande kan icke såsom en allmängiltig regel gälla, att ersättning skall utgå för arbetet.

Beträffande frågan, huruvida föreläggande må kunna meddelas för erhållande av fri sikt över järnväg vid korsning med allmän väg, kan jag i huvudsakliga delar instämma i det uttalande, som därutinnan gjorts av förenämnda sakkunniga för utredning om åtgärder till höjande av trafiksäkerheten vid korsningar mellan väg och järnväg. I enlighet med vad dessa sakkunniga förordat har i stället för det av 1929 års vägsakkunniga använda uttrycket »fri sikt över vägbana» det i gällande väglag förekommande, mera vida uttrycket »fri sikt» upptagits i departementsförslaget.

I detta förslag återfinnes icke det i sakkunnigförslaget intagna stadgandet, att å väg växande träd, vars bevarande anses önskvärt ur naturskyddssynpunkt, icke må borthuggas utan tillstånd av vägnämnden. Det finnes knappast anledning befara någon vandalisering i detta avseende, och en bestämmelse däremot skulle i allt fall med den vaga formulering, som åt densamma torde få givas, komma att vid tillämpningen erbjuda åtskilliga svårigheter och ofta förorsaka onödig kostnad och tidsutdräkt.

34 §.

Paragrafen motsvarar 36 § i sakkunnigförslaget (s. 87).

I enlighet med vad några länsstyrelser föreslagit, har i fråga om vägmärkena tillagts, att de skola vara av beskaffenhet, som i särskild ordning bestämmes. I kungörelsen den 12 juni 1931 (nr 252) angående vägmärken hava meddelats detaljerade föreskrifter angående olika slag av sådana märken.

35 §.

Paragrafen motsvarar 41 § i sakkunnigförslaget (s. 91).

I vissa yttranden har föreslagits, att det i paragrafen avsedda förbudet skall utsträckas att gälla även upptagande av grop eller grav av beskaffenhet att medföra fara för trafiken. Med hänsyn till innehållet i nästföregående paragrafs första stycke synas emellertid knappast tillräckliga skäl föreligga för en dylik skärpning av förbudet.

36 §.

Paragrafen motsvarar 40 § i sakkunnigförslaget (s. 89).

I yttrandena har ganska allmänt uttalats, att förslagets bestämmelser böra avsevärt skärpas. Beträffande det i första punkten av 40 § angivna avståndet 9 meter från vägbanans mitt hava tre länsstyrelser, flertalet vägingenjörer och kungl. automobilklubben förordat ökning till 25 meter. Två länsstyrelser och en vägingenjör föreslå 20 meter, medan åter en länsstyrelse, fyra vägin-

genjörer och en vägstyrelseförening uttala sig för ett avstånd av 12 meter. Tre länsstyrelser hava utan angivande av visst mått förordat skärpta bestämmelser. En vägstyrelseförening har föreslagit stadgandets ändring därhän, att annonstavlor, reklamskyltar och dylikt överhuvud taget icke få uppsättas utan länsstyrelsens tillstånd.

Länsstyrelsen i Blekinge län har påpekat, att med den allmänna avfattning stadgandet erhållit syntes det svårt att under förbudet icke inbegripa även anbringande av skylt å byggnad till upplysning exempelvis om där bedriven affärsrörelse eller annan näring. Det syntes därför nödvändigt, att undantag i detta hänseende uttryckligen stadgades. Undantaget borde emellertid gälla endast å byggnad fastsatt annonstavla o. d. samt vidare avse endast första punktens och ej även andra punktens fall.

Även *kungl. automobilklubben* framhåller, att föreskrifterna böra gälla allenast fristående tavlor och skyltar. Enligt klubbens åsikt bör förbud stadgas mot anbringande av reflektorer å anordningar, varom nu är fråga.

Andra punkten i sakkunnigförslaget hava *vägstyrelsernas förbund* samt *länsstyrelserna i Blekinge, Kristianstads* och *Örebro län* m. fl. funnit allt för vagt formulerad och därför svår att tillämpa. Att objektivt avgöra, om en tavla eller skylt är av beskaffenhet att så tilldraga sig vägfarandes uppmärksamhet, att trafiksäkerheten därigenom menligt påverkas, torde icke gärna vara möjligt, yttrar länsstyrelsen i Kristianstads län.

Från åtskilliga håll har förordats, att lagtexten gives en avfattning, som tydligt tillkännagiver, att förbudet gäller icke blott skyltar, vilka på grund av sin form kunna förväxlas med vägmärken av fastställd typ, utan även sådana, som utförts i för vägmärken och vägsignaler föreskriven färg.

Järnvägsstyrelsen finner det visserligen självfallet, att med det i paragrafen använda uttrycket »vägmärke av fastställd typ» avsetts även de varningsmärken och säkerhetsanordningar, som enligt särskild författning skola finnas vid vissa järnvägsövergångar, men anser likväl att detta bör tydligt utsägas i lagtexten.

Telegrafstyrelsen har — med förmälan att styrelsen sedan någon tid tillbaka låtit längs de allmänna vägarna uppsätta mindre skyltar eller snarare vägvisare, avsedda att utmärka vägen till närmaste telefonstation — hemställt, att väglagens ordnings- och säkerhetsföreskrifter icke måtte göras tillämpliga beträffande dessa skyltar.

Departementschefen.

I likhet med de sakkunniga finner även jag, att nu gällande förbud mot uppsättande utmed väg av annonstavlor, reklamskyltar eller dylikt bör skärpas. Det avstånd från vägbanans mitt, inom vilket sådan anordning icke må förekomma, har i sakkunnigförslaget angivits till 9 meter men torde, såsom i yttrandena ganska allmänt framhållits, böra avsevärt utökas. I överensstämmelse härmed har det i departementsförslaget bestämts till 25 meter. Ifrågavarande förbud skall emellertid icke avse å byggnad inom tättbebyggt samhälle uppsatt tavla eller skylt samt ej heller sådan anordning, som upp-

satts å annorstädes belägen byggnad till upplysning om på stället bedriven affärsrörelse eller annan verksamhet.

Den i sakkunnigförslaget förekommande bestämmelsen, att ej i något fall inom synhåll från väg må förekomma tavla, skylt eller dylikt, som av vägfarande kan förväxlas med vägmärke av fastställd typ, återfinnes i något omredigerad form i departementsförslaget. Däremot innehåller detta icke någon motsvarighet till det av de sakkunniga föreslagna stadgandet om förbud mot tavla, skylt eller dylikt, som är av beskaffenhet att så tilldraga sig vägfarandes uppmärksamhet, att trafiksäkerheten därigenom menligt påverkas. En dylik föreskrift skulle nämligen med hänsyn till den vaga formulering, som åt densamma torde få givas, komma att erbjuda åtskilliga svårigheter i fråga om tillämpningen.

I anslutning till innehållet i 25 § gällande väglag hava såsom ett tredje stycke i förevarande paragraf av departementsförslaget införts bestämmelser med avseende å sådana tavlor och skyltar, som allenast på grund av vägs omläggning eller annan därmed jämförlig omständighet skulle komma att falla under förbud enligt paragrafens första stycke.

Med anledning av telegrafstyrelsens förut berörda hemställan beträffande av styrelsen uppsatta mindre skyltar, avsedda att utmärka vägen till närmaste telefonstation, må framhållas, att dylika skyltar, som hava karaktär mera av vägmärken än av reklamanordningar, icke torde vara att räkna till de anordningar, varom nu är fråga.

37 §.

I kungörelsen den 6 juli 1906 (nr 66) angående förbud att utan särskilt tillstånd upprätta enskilda telegraf-, telefon- eller andra svagströmsledningar å viss mark m. m. stadgas, att stolpar eller stöd, som uppsättas längs efter allmän väg, icke få anbringas å vägbanan eller i övrigt på sådant sätt, att genom stolparna eller de mellan dem spända ledningstrådarna uppstår hinder eller olägenhet för vägtrafiken eller vägunderhållet. Då ledning korsar allmän väg, skall avståndet från nedersta ledningstråden till vägbanan vara minst 4.4 meter.

Föreskrifterna i nämnda kungörelse avse visserligen icke telegrafverkets inom område för allmän väg framdragna svagströmsledningar, men kungörelsens bestämmelser angående sättet för ledningars uppsättande hava dock i viss mån ansetts böra vara normerande även i fråga om telegrafverkets ledningar. Beträffande dessa senare har i telegrafverkets byggnadsinstruktion av år 1902 föreskrivits, bland annat, att ledning utmed väg skall framdragas så nära vägen som möjligt med iakttagande, att ingen ledningstråd bör komma marken närmare än 3 meter eller, vid korsning med vägen, 4.4 meter. I samma instruktion stadgas vidare, att stolpe icke får placeras så, att den blir till hinder för vägtrafiken. Dessa föreskrifter hava senare kompletterats med anmodan till telegrafverkets linjedirektörer att tillse, att stolpar och stag, som äro placerade i vägkanter och därigenom inkräkta på vägbredden, vid utbyte eller vid ändring av linjen icke placeras så nära vägkanten, att de bliva

till hinder för trafiken. Tillika hava linjedirektörerna anmodats tillse, att stolparna icke sättas i dikena, så att avrinningen försvåras.

De sakkunniga, som i motiven till 35 § i sitt förslag till lag om allmänna vägar omnämnt nyssberörda bestämmelser, hava i sammanhang därmed uttalat, att de med det i 35 § stadgade förbud mot förekomsten å väg av anordningar, som bereda samfärdseln olägenhet, avsett jämväl telegraf- och telefonledningar, i den mån de medföra sådan verkan. De sakkunniga tillägga, att beträffande dylika ledningars anordnande å eller utmed väg uppenbarligen erfordras i administrativ ordning meddelade detaljerade föreskrifter.

Genom beslut den 20 januari 1928 uppdrog *Kungl. Maj:t* åt telegrafstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att gemensamt, efter samråd med länsstyrelserna samt svenska vägföreningen och automobilklubben, verkställa utredning och till Kungl. Maj:t inkomma med därav föranledda förslag i fråga om dels lämpligaste sättet för framdragande av telegrafverkets stolplinjer utmed allmänna vägar samt normerande bestämmelser för dylika arbeten, dels nödvändiga förändringar beträffande redan befintliga stolplinjer, dels ock sättet för täckande av kostnaderna för i planen ingående arbeten.

Telegrafstyrelsen har i sitt den 28 februari 1933 avgivna yttrande över sakkunnigförslaget — efter omnämnande att den telegrafstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anbefallda utredningen vore slutförd och resultatet därav sammanfattat i en promemoria — anfört:

Vid en jämförelse av bestämmelserna i lagförslagets paragrafer, så vitt de avse framdragande av telegraf- och telefonledningar å eller utmed väg, med de föreskrifter, som av telegrafstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagits i sådant hänseende och som äro avsedda att gälla även framdragande av svagströmsledningar i jordkablar inom område för allmän väg, framgår följande.

I 34 § föreskrives: »Väg må ej inkräktas genom upplag av andra ämnen än sådana, som erfordras för vägens underhåll. Å vägbana må upplag, som nu sagts, förekomma allenast under pågående arbete med vägens underhåll.» Detta stadgande komme att, därest det skulle tillämpas även då fråga är om framdragande av svagströmsledningar å eller utmed allmän väg, i hög grad försvåra och fördyra sådant arbete. Detta gäller även och i ännu högre grad, då fråga är om framdragande av svagströmsledningar i jordkablar inom område för allmän väg. Det är nämligen så gott som ofrånkomligt att vid arbeten av ifrågavarande slag hava möjlighet till upplag inom vägområdet av uppgrävda jordmassor och av erforderlig materiel. Ett stadgande av motsvarande innehåll ha telegrafstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen givetvis icke upptagit i sitt förslag till föreskrifter för framdragande av svagströmsledningar inom område för eller utmed allmän väg. Styrelserna hava ansett, att erforderlig plats inom vägområdet för upplag av materiel för arbetets bedrivande vore en självfallen sak, allenast med den inskränkning, att upplagen om möjligt inskränkas till tiden för pågående arbete och i varje fall förläggas så, att hinder eller olägenhet för vägtrafiken i möjligaste mån undvikes.

Mot 35 § i väglagsförslaget har telegrafstyrelsen icke något att erinra. Styrelsen måste emellertid härvid förutsätta att ett visst rådrum lämnas för undanflyttandet av stolpar m. m., som kunna anses medföra olägenhet för sam-

färdseln eller väghållningen. Detta torde jämväl stå i överensstämmelse med innehållet i 71 § av väglagsförslaget.

I 39 § av detta förslag stadgas:

»Utmed väg må ej heller på mindre avstånd än nio meter från vägbanans mitt utan länsstyrelsens tillstånd förekomma upplag eller annan anordning, som hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten.» Om telegrafverket utan att begära länsstyrelsens tillstånd skulle uppsätta sina stolplinjer på kortare avstånd än det sålunda föreslagna, kunde telegrafverket alltid riskera att påstående gjordes att stolplinjen skulle åstadkomma hinder eller fara. Telegrafverket skulle därför, för att vara på den säkra sidan, under alla förhållanden behöva begära dylikt tillstånd. Ett slikt förfaringssätt skulle för telegrafverket medföra en sådan omgång — eventuellt genom överklagande av länsstyrelsens beslut — att telegrafverkets anläggningar därigenom skulle fördröjas på ett sätt, som icke stode i samklang med den snabbhet i fråga om telefonförbindelsernas tillhandahållande, som kräves av allmänheten och även av telegrafstyrelsen anses ofrånkomlig. För undvikande av ett sådant dröjsmål skulle telegrafverket då vara hänvisat till att placera sina stolplinjer på minst nio meters avstånd från vägbanans mitt. Detta skulle emellertid för telegrafverket medföra oöverkomliga kostnader genom nödvändigheten att för stolpar och stag taga i anspråk stora utrymmen av enskild mark. Telegrafstyrelsen uppskattar kostnaden för en genomgående utflyttning av telegrafverkets stolplinjer utefter de allmänna vägarna i enlighet med vägförslagets bestämmelser om minimiavstånd till omkring 44,000,000 kronor. En sådan utflyttning skulle för övrigt på flera ställen, till exempel i tätt bebyggda områden, vara praktiskt taget omöjlig. Under sådana förhållanden anser telegrafstyrelsen dessa bestämmelser icke kunna godtagas i vad de skulle avse framdragande av stolplinjer inom området för eller utmed de allmänna vägarna. De bestämmelser, som av telegrafstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansetts i sådant hänseende lämpliga, avvika också väsentligt från väglagsförslagets. De båda styrelserna föreslå sålunda som huvudregel, att stolpar och stag ej få anbringas på mindre avstånd i horisontalled från vägens krönkant än en meter eller placeras på sådant sätt, att den behövliga avrinningen i vägdike hindras. En genomgående utflyttning av telegrafverkets stolplinjer enligt dessa bestämmelser skulle visserligen även medföra väsentliga kostnader för telegrafverket, men dock stanna vid omkring 5,300,000 kronor.

Då bestämmelserna i 34 och 39 §§ alltså i högsta grad skulle försvåra, fördyra och fördröja framdragandet av telegrafverkets ledningar, anser telegrafstyrelsen sig icke kunna godtaga förslaget i dessa delar, med mindre de omarbetas till överensstämmelse med de föreskrifter, som telegrafstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit och som dessa styrelser anse fullt betryggande. Härom yttrar telegrafstyrelsen vidare:

En dylik omarbetning skulle emellertid bli mindre lämplig. Väglagsförslagets föreskrifter äro måhända lämpliga i vad de icke avse framdragande av svagströmsledningar. I lagen skulle då behöva intagas särskilda föreskrifter för dessa senare. Detta skulle komma att i väsentlig mån tynga lagen, då dessa särskilda föreskrifter behövde bli rätt omfattande. Telegrafstyrelsen anser det därför mera lämpligt, att en blivande väglags ordnings- och säkerhetsföreskrifter icke göras tillämpliga, då fråga är om framdragande av telegraf-, telefon- och andra svagströmsledningar inom område för eller utmed allmän väg, utan att samtliga för sådant framdragande erforderliga föreskrif-

ter intagas i en särskild författning. Ett motiv härför utgör även den omständigheten att framdragandet av svagströmsledningar inom område för eller utmed allmän väg utgör ett komplex för sig av sådan vikt och omfattning, att dess reglerande synes böra ske genom bestämmelser i en och samma författning. Vägsakkunniga ha för sin del uttalat, att det beträffande svagströmsledningars anordnande å eller utmed allmän väg i varje fall erfordrades i administrativ ordning utfärdade detaljerade föreskrifter utöver de i väglagsförslaget intagna stadgandena. På grund härav och då telegrafstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i ovan åberopade promemoria uttalat önskvärdheten av att, i den mån så visade sig kunna ske, de i promemorian föreslagna nya föreskrifterna rörande stolplinjer, jordkablar och flyttningsarbeten tillika med stadgandena i 1906 års kungörelse sammanfattades till en ny författning — eventuellt i form av lag — synes det lämpligt att samtliga föreskrifter rörande framdragning av svagströmsledningar inom område för eller utmed allmän väg intagas i en dylik ny författning. I väglagsförslaget skulle då som särskild paragraf under rubriken »Ordnings- och säkerhetsföreskrifter» intagas en bestämmelse av följande innehåll:

»I fråga om framdragande av telegraf-, telefon- eller andra svagströmsledningar inom område för eller utmed allmän väg gäller vad därom är särskilt stadgat.»

De båda styrelsernas förslag torde komma att uppgöras i överensstämmelse härmed.

Telegrafstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hava den 8 juni 1933 till Kungl. Maj:t avlämnat ett i huvudsakliga delar på grundval av förenämnda promemoria utarbetat förslag till kungörelse med vissa bestämmelser rörande telegraf-, telefon- och andra svagströmsledningar.

Vattenfallsstyrelsen har i sitt yttrande över väglagförslaget påpekat, att, då däri intagna ordnings- och säkerhetsföreskrifter — enligt vad i motiven till förslagets 35 § anförts — skulle avse exempelvis telegraf- och telefonledningar, även starkströmsledningar måste anses vara inbegripna. Under åberopande av de synpunkter telegrafstyrelsen i sitt yttrande över väglagförslaget framhållit rörande de under telegrafstyrelsens förvaltningsområde hänförliga ledningarna, hemställde vattenfallsstyrelsen för sin del, dels att berörda ordnings- och säkerhetsföreskrifter måtte omarbetas i sådan riktning, att starkströmslednings anordnande i förhållande till allmän väg reglerades genom särskild författning, dels ock att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt de sakkunniga, som jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 3 februari 1933 tillkallats att inom handelsdepartementet biträda med verkställandet av utredning rörande frågan om kontrollen över starkströmsanläggningar och andra i samband därmed stående frågor, måtte anbefallas utarbeta förslag till sådan författning.

Genom beslut den 31 mars 1933 anbefallde därefter *Kungl. Maj:t* väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt sist angivna sakkunniga att gemensamt före den 1 september 1933 avgiva utlåtande med förslag till bestämmelser i fråga om elektrisk starkströmslednings anordnande i förhållande till allmän väg.

Med skrivelse den 30 augusti 1933 hava *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt nu omförmälda sakkunniga, vilka antagit benämningen *sakkunniga för elektriska kontrollväsendet,* till Kungl. Maj:t överlämnat förslag till ett stad-

gande avsett att införas i den blivande väglagen. Den föreslagna bestämmelsen är av följande lydelse:

I fråga om elektrisk starkströmslednings anordnande i förhållande till allmän väg gäller vad därom av Konungen föreskrives; dock att vägdistrikt skall vara skyldigt bekosta sådan ändring av starkströmsledning, som erfordras på grund av att allmän väg anlägges eller att redan befintlig dylik väg på så sätt omlägges, att den nya vägbanan, i plan räknat, helt förlägges utanför den gamla, eller ock att befintlig enskild väg förändras till allmän väg.

Till stöd för detta förslag anföres i skrivelsen:

Gällande särskilda föreskrifter angående starkströmslednings anordnande i förhållande till allmän väg äro av Kungl. Maj:t utfärdade i administrativ ordning med stöd av bemyndigande i 15 § lagen den 27 juni 1902, innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar. Bestämmelserna äro intagna dels i kungl. stadgan den 31 december 1902 om elektriska anläggningar för belysning eller arbetsöverföring, dels ock i kungörelsen den 19 maj 1916 med vissa bestämmelser rörande elektriska starkströmsledningars anordnande i förhållande till trafikleder och svagströmsledningar m. m. I motiven till väglagsförslaget förutsättes, att detaljerade föreskrifter rörande telegraf- och telefonledningar å eller utmed väg skola behöva i administrativ ordning meddelas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt sakkunniga för elektriska kontrollväsendet anse minst lika vägande skäl tala för att även starkströmsledningars anordnande i förhållande till allmän väg alltjämt regleras genom i administrativ ordning meddelade bestämmelser. Härvid torde särskilt böra understrykas, att en allmän modernisering av föreskrifterna i 1902 års stadga och 1916 års kungörelse är en av de huvuduppgifter sakkunniga för elektriska kontrollväsendet fått sig av Kungl. Maj:t förelagda. De sakkunniga äro på grund av nämnda arbetsuppgifts synnerligen komplicerade natur icke i tillfälle att redan nu framlägga dylikt förslag, jämväl innefattande bestämmelser om starkströmslednings anordnande i förhållande till allmän väg. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt de sakkunniga nödgas därför, i anledning av här ifrågavarande uppdrag rörande förslaget till lag om allmänna vägar, för närvarande inskränka sig till att förorda, att i väglagsförslaget intages en särskild bestämmelse, som beträffande starkströmslednings anordnande i förhållande till allmän väg hänvisar till vad därom av Konungen föreskrives. — De sakkunniga — som innevarande dag på grund av särskild remiss avgiva utlåtande över en av telegrafstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagd utredning med förslag till kungörelse med vissa bestämmelser rörande telegraf-, telefon- och andra svagströmsledningar, vilken kungörelse även avses skola utfärdas med stöd av en ifrågasatt undantagsbestämmelse i förslaget till lag om allmänna vägar — vilja i detta sammanhang uttala, att de hava för avsikt att vid utarbetande av förslag till särbestämmelser rörande starkströmslednings anordnande i förhållande till allmän väg, såvitt möjligt, i tillämpliga delar söka anpassa dessa efter de bestämmelser i ämnet, som ifrågasatts för svagströmsledning.

Därjämte torde emellertid i fråga om starkströmsledning erfordras ytterligare ett tillägg till väglagsförslaget, nämligen rörande vem som skall bekosta ändringar av dylik ledning, som förorsakas av anläggning eller omläggning av allmän väg. Gällande bestämmelser återfinnas i § 1 mom. 6 och § 5 i ovan angivna kungörelse den 19 maj 1916. Det förstnämnda författningsrummet ålägger starkströmslednings innehavare att bekosta till följd av vägs igenläggande, omläggning eller förbättring behövlig ändring av ledningens förläggning inom vägens område. Den senare bestämmelsen stadgar, att sådan ändring av redan befintlig starkströmsledning, som erfordras till följd av att

ny trafikled (allmän väg, vattentrafikled eller järnväg) anlägges, skall vidtagas av ledningens innehavare, under förutsättning dock att trafikledens ägare förbinder sig att gälda kostnaden därför. För närvarande föreligger hos Kungl. Maj:t i handelsdepartementet ett ärende rörande ändring av bl. a. nämnda båda bestämmelser i 1916 års kungörelse. Den ursprungliga framställningen i ämnet gjordes år 1927 av Svenska elektricitetsverksföreningen och avsåg sådant förtydligande av bestämmelserna i fråga »att ägare till koncessionerad kraftledning, vars ändring, komplettering eller flyttning påkrävdes för vägomläggning, icke måtte vara skyldig bestrida kostnaderna därför i annan mån, än de betingades av ändring av vägen inom dess förutvarande område». Sedan emellertid genom högsta domstolens dom den 29 februari 1928 i mål mellan vattenfallsstyrelsen och Oppunda härads vägstyrelse givits en tolkning av kungörelsens § 1 mom. 6 i motsatt riktning mot det av föreningen begärda förtydligandet, ändrade denna sin framställning till att avse ändring av författningen på denna punkt. I ärendet, vari avgivits ett stort antal utlåtanden, har slutligen kommerskollegium den 13 december 1932 avgivit härvid i avskrift bifogade utlåtande, vilket väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt de sakkunniga tillåta sig åberopa. Såsom av bilagan framgår åtföljes utlåtandet av ett av kollegium utarbetat, av vattenfallsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen biträtt förslag till ändringar i berörda kungörelse, varigenom — vid sidan av en helt fristående ändring i kungörelsens § 3 — dels den i slutet av nuvarande § 5 angivna förutsättningen ändras till en förpliktelse för trafikledens ägare att gälda kostnaderna, dels ock följande nya mening fogas till paragrafen: »Såsom anläggning av väg skall ock anses, därest vägen omlägges på sådant sätt, att den nya vägbanan i plan helt förlägges utanför den gamla eller ock att redan befintlig väg förändras till bygdeväg eller landsväg.» Förslaget innehåller dessutom en av sistberörda tillägg påkallad hänvisning i § 1 mom. 6 till § 5 samt ett särskilt stadgande om de ifrågasatta nya bestämmelsernas ikraftträdande. — Förenämnda ärende har ännu icke avgjorts av Kungl. Maj:t. Anledningen härtill torde närmast vara den att inom handelsdepartementet gjorts gällande, att en tolkning av uttrycket »anläggning av väg» ävensom ett åläggande för trafikledens ägare att gälda kostnaderna för ändring av starkströmsledning icke torde böra meddelas genom i administrativ ordning utfärdad författning, en uppfattning, som delvis vinner stöd redan av bestämmelsens nuvarande icke förpliktande avfattning. Vid sådant förhållande och då de av kommerskollegium anförda skälen för ett genomförande av ifrågavarande ändringar synas sakligen väl motiverade, anse väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt de sakkunniga sig böra förorda, att erforderlig bestämmelse i ämnet i stället intages i förslaget till lag om allmänna vägar. Med hänsyn härtill har den senare delen av den föreslagna tilläggsparagrafen till nämnda lagförslag utformats.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt de sakkunniga vilja slutligen framhålla, att de vid utarbetandet av sitt ifrågavarande förslag utgått från att den i kommerskollegii utlåtande den 13 december 1932 berörda praxis — enligt vilken, då Kungl. Maj:t meddelat tillstånd till framdragande av elektrisk ledning inom område för allmän väg, ledningsägaren icke har att erlägga ersättning till vägens ägare — får betraktas såsom hävdvunnen.

Departementschefen.

Av skäl, som i de återgivna yttrandena framhållits, torde de föreslagna ordnings- och säkerhetsföreskrifterna icke böra göras tillämpliga i fråga om framdragande av elektriska ledningar å eller utmed allmän väg, utan härutinnan erforderliga bestämmelser synas böra meddelas i särskilda författningar. Vid sådant förhållande anser jag mig icke böra biträda det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt de sakkunniga för elektriska kontrollväsendet fram-

förda förslaget att i väglagen intaga bestämmelser om vägdistrikts skyldighet att i vissa fall bekosta arbete för ändring av elektrisk starkströmsledning. Då de i fråga om elektriska ledningars framdragande å eller utmed allmän väg anbefallda utredningarna ännu icke slutförts, finner jag mig sakna anledning att i detta sammanhang till behandling upptaga frågan om det sakliga innehållet i den på hithörande område erforderliga lagstiftningen. Jag utgår ifrån att denna blir riksdagen förelagd på sådan tid, att den kan träda i tillämpning samtidigt med den nya väglagen.

Om skyldighet i vissa fall för jordägare att lämna tillträde till fastighet m. m.

38 §.

Paragrafen motsvarar 42 § i de sakkunnigas förslag (s. 91).

Kammarkollegiet har anmärkt, att den befogenhet, som genom bestämmelsen i denna paragraf lagts i väg- och vattenbyggnadsingenjörernas händer, torde kunna befaras giva anledning till missbruk, åtminstone för såvitt bestämmelsen vore avsedd att giva vederbörande befogenhet att företaga ingrepp i egendomens substans eller att fälla träd å egendomen. Visserligen ägde jordägaren bekomma ersättning för därvid uppkommen skada, men torde ofta onödig skada å egendomen kunna förhindras, om vederbörande jordägare bleve satt i tillfälle att lämna anvisningar vid företagande av vägstakningar eller andra förberedande åtgärder i och för anläggning av väg. Det syntes därför böra stadgas att åtgärd, som innebure ingrepp å egendomens substans eller å växande träd, icke finge ske utan att jordägaren eller nyttjanderättshavaren dessförinnan underrättats.

Departementschefen. Då, såsom kammarkollegiet framhållit, i många fall onödig skada å egendomen torde kunna förhindras, därest i paragrafen avsedda åtgärder företagas i närvaro av jordägaren, har i departementsförslaget stadgats skyldighet för den, som skall vidtaga åtgärderna, att dessförinnan underrätta jordägaren. Därest fastigheten är utarrenderad, skall även arrendatorn erhålla underrättelse. Med hänsyn särskilt till de fall, då ett flertal ägare eller brukare skall underrättas, bör emellertid skyldigheten i detta avseende kunna fullgöras även genom införande av annons i en eller flera ortstidningar.

39 §.

Paragrafen motsvarar 43 § i de sakkunnigas förslag (s. 91).

40 §.

Paragrafen motsvarar 44 § i de sakkunnigas förslag (s. 91).

I anslutning till vad i åtskilliga yttranden förordats har paragrafen givits en sådan avfattning, att därav tydligt framgår, att utverkande av vägnämndens tillstånd bör förekomma först sedan försök till överenskommelse med jordägaren misslyckats. Från ett och annat håll framkommet förslag om att

överlämna beslutanderätten åt landsfiskalen eller vägingenjören anser jag mig icke böra biträda.

41 §.

Paragrafen motsvarar 45 § i de sakkunnigas förslag (s. 91).

42 §.

Paragrafen motsvarar 46 § i de sakkunnigas förslag (s. 92).

Enligt *kammarkollegiets* mening torde man — under förutsättning att i lagen angives att juridisk sakkunskap skall vara representerad i vägnämnden — icke behöva hysa en eljest befogad tveksamhet mot tillrådligheten av de föreslagna bestämmelserna vad angår tagande av väghållningsämnen till underhåll av väg. Däremot anser kammarkollegiet, att rätt att till vägs byggande taga dylika ämnen, såsom i allmänhet innebärande ett större ingrepp i den enskilda äganderätten, bör såsom hittills kunna förvärvas allenast genom expropriation, därest överenskommelse icke kan träffas.

Länsstyrelsen i Västmanlands län gör gällande, att jordägaren bör vara berättigad att få ersättningsfrågan prövad av expropriationsnämnd eller domstol. Uttalande av samma innebörd har gjorts av *landstingets i nämnda län förvaltningsutskott.*

Vägstyrelsernas förbund har däremot uttryckligen förklarat sig icke hava något att erinra mot den föreslagna befogenheten för vägnämnden.

Vidkommande kronan tillhörig mark har *domänstyrelsen* erinrat därom, att man beträffande all offentlig verksamhet numera eftersträvade att låta inkomst- och utgiftsposter framträda renodlade. Vad de vägsakkunniga i motiveringen till sitt förslag uttalat angående hämtning av väghållningsämnen å kronans mark stode däremot främmande för den affärsmässighet, vilken vore en nödvändig förutsättning för all såväl enskild som statlig förvaltning. Styrelsen, som i skrivelse den 5 februari 1929 hemställt, att Kungl. Maj:t ville vidtaga åtgärder för ändring av gällande författningar därhän, att domänfondens fastigheter i fråga om skyldighet att avstå sand, grus eller sten till allmän vägs underhåll bleve likställda med enskilda fastigheter, har nu åberopat följande av styrelsen i motiveringen för berörda hemställan gjorda uttalande:

Genom de mångfaldiga arbetena å våra vägars förbättring, som blivit en följd av den alltmera stegrade trafiken å desamma, har den avgiftsfria hämtningen av väglagningsämnen å kronans fastigheter tagit en allt större omfattning.

Fråga har uppstått att med hänsyn till de värden, det här gäller för domänverket, rättigheten till avgiftsfritt förfogande för det allmänna vägunderhållet av väglagningsämnen bör upphöra.

Erfarenheten har ock givit vid handen, att grustag, som upplåtas å jordbruksdomän, ej skötas i överensstämmelse med de föreskrifter, som meddelas, och i varje fall ej omhänderhavas på de för grustäktens bästa utnyttjande lämpligaste sättet, trots att av styrelsen vid medgivande av grustäkt å jord-

bruksdomän detaljerade bestämmelser lämnas om vad vid grushämtning är att iakttaga rörande grustagets skötsel.

Det har även visat sig att grushämtningen å kronoparkerna, vilken med avseende å det bortförda grusets värde har den ojämförligt största betydelsen, i regel sker på ett mindre tillfredsställande sätt. Till väglagningsämnen ej tjänligt material forslas icke undan och grustagningen sker planlöst inom det utstakade området på de ställen, där gruset med minsta besvär kan åtkommas. Stora delar av grustagen bliva så att säga endast skummade, under det att dugliga väglagningsämnen finnas på djupet. Även i andra avseenden medför grushämtningen å kronans fastigheter avsevärda olägenheter bland annat genom den skada, som uppstår å växande skog.

Det synes ock med fog kunna ifrågasättas, huruvida ett fortsatt avgiftsfritt upplåtande av rätt till väglagningsämnen av den art, varom här är fråga, kan vara förenligt med domänverkets ställning såsom affärsdrivande verk. Genom det sätt, varpå ifrågavarande stadgande av de väghållningsskyldiga numera utnyttjas, berövas domänfonden årligen tillgångar av icke ringa betydenhet. De väghållningsskyldiga erhålla i själva verket indirekt anslag av staten, utan att domänfonden erhåller någon motsvarande gottgörelse.

Alla skäl tala därför enligt styrelsens mening för upphörandet av de väghållningsskyldigas ifrågavarande rätt. Därest åt väghållarna skola lämnas särskilda bidrag, bör detta ske i annan ordning, därvid styrelsen tillåter sig erinra om de bidrag, som väghållningsdistrikten erhålla av bilskattemedlen.

Slutligen får styrelsen framhålla, att någon motsvarande rätt som den nu ifrågavarande icke tillkommer de väghållningsskyldiga beträffande de ecklesiastika fastigheterna.

Domänstyrelsen har vidare erinrat därom, att liknande synpunkter som de av styrelsen i förenämnda skrivelse framhållna gjorts gällande av, bland andra, socialiseringsnämnden i dess år 1930 avlämnade utredning och förslag rörande domänverkets omfattning, uppgifter och organisation ävensom de sakkunniga för avgivande av förslag till ändrade grunder för domänverkets bokföring.

Från många håll har däremot framförts en mening, avvikande från domänstyrelsens. I flera yttranden, däri uttalats anslutning till de vägsakkunnigas uppfattning angående beredande av möjlighet för väghållare att såväl till vägs byggande som underhåll erhålla grus m. m. från kronan tillhörig mark, har emellertid föreslagits, att väghållares rätt härutinnan bör fastslås i lagen. Sådant uttalande har gjorts av, bland andra, *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* och *vägstyrelsernas förbund*. *Länsstyrelsen* och *vägstyrelseföreningen i Kalmar län* hava föreslagit lagrummets komplettering med en hänvisning till särskilt stadgande angående avgiftsfri hämtning av grus m. m. från kronans mark. *Länsstyrelsen i Blekinge län* och *flertalet vägingenjörer* förorda bibehållande av gällande väglags bestämmelse om rätt för väghållare att å kronans allmänning taga väghållningsämnen.

Departementschefen.

Lika med de sakkunniga anser även jag, att väglagen bör innehålla bestämmelser, vilka bereda möjlighet för väghållare att i en enklare ordning än den i fråga om expropriation föreskrivna förskaffa sig grus och andra ämnen, som erfordras för underhåll av väg, och jag har ingen erinran att framställa mot sakkunnigförslagets bestämmelser i detta avseende. Vad däremot angår

rätt att till byggande av väg taga grus m. m. å annans mark, finner jag i likhet med kammarkollegiet, att sådan rätt bör, såsom för närvarande är fallet, kunna förvärvas allenast genom expropriation, därest överenskommelse med jordägaren icke kan träffas.

Beträffande frågan om hämtning av väghållningsämnen å kronan tillhörig mark är jag ense med de sakkunniga därutinnan, att väglagen icke bör innehålla några bestämmelser i ämnet. Emellertid bör Kungl. Maj:t eller av Kungl. Maj:t utsedd myndighet äga möjlighet att, där så utan olägenhet kan ske, upplåta rätt för väghållare att till vägs såväl byggande som underhåll taga dylika ämnen å kronomark. I överensstämmelse härmed synes, på sätt de sakkunniga föreslagit, en utvidgning böra äga rum av det riksdagens medgivande, som Kungl. Maj:t enligt vedertagen ordning varje år utverkar åt sig eller central förvaltningsmyndighet att för vissa ändamål, bland vilka nämnes anläggande eller förändring av allmän väg, avstå kronan tillhörig mark eller upplåta nyttjanderätt eller servitutsrätt till densamma, och bör i samband därmed avgöras frågan, huruvida ersättning för väghållningsämnena skall lämnas.

Om tillsyn å väghållningen.

43 §.

Paragrafen motsvarar 49 § i de sakkunnigas förslag (s. 94).

44 §.

Paragrafen motsvarar 47 § i de sakkunnigas förslag (s. 93).

45 §.

Paragrafen motsvarar 48 § i de sakkunnigas förslag (s. 93).

Om vägnämnd.

46 §.

Paragrafen motsvarar 50 § i de sakkunnigas förslag (s. 94).

I de flesta *yttranden* har vad i nämnda paragraf föreslagits tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Ganska många *vägstyrelser* och *vägstämmor* hava emellertid framhållit, att den föreslagna vägnämndsinstitutionen icke syntes erforderlig och att densamma, därest den komme till stånd, skulle förorsaka såväl vägdistrikten som staten icke oväsentliga kostnader utan motsvarande nytta. De uppgifter, som skulle åligga vägnämnden, syntes utan större fara för rättssäkerheten kunna anförtros åt den i 35 § gällande väglag omnämnda vägsynenämnden, bestående av landsfiskal och två nämndemän, eller i allt fall åt en nämnd med mindre kvalificerad sammansättning än den av de sakkunniga avsedda.

I yttranden från några *städer* har gjorts gällande, att vägnämnd för stad vore obehövlig.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län finner de framförda betänkligheterna mot vägnämndsinstitutionen värda beaktande samt tillägger, att det i varje fall torde vara lämpligt att begränsa vägnämndens uppgifter till frågor om ersättning för skada i vissa fall ävensom till fråga om rätt att hämta väghållningsämnen.

I ett och annat yttrande har däremot föreslagits utvidgande av vägnämndens uppgifter. Sålunda hava *vägstyrelseföreningen i Kristianstads län* och *landstingets i samma län förvaltningsutskott* ansett vägnämnden böra tillerkännas viss befogenhet att besluta angående expropriation av mark för allmän väg.

Länsstyrelsen i Värmlands län förklarar, att vissa av de uppgifter, som tillagts den föreslagna vägnämnden, utan olägenhet torde kunna fullgöras av landsfiskal med biträde av gode män, varigenom förrättningskostnaderna borde kunna nedbringas. Särskilt syntes så vara förhållandet, då fråga uppstode om tillämpning av bestämmelserna om röjning av träd och buskar. Länsstyrelsen ville därför föreslå, att länsstyrelse berättigades att, där så efter framställning funnes lämpligt, förordna landsfiskal och två gode män att verkställa förrättning, som eljest skolat tillkomma vägnämnd. I dessa fall skulle i fråga om beslutande- och klagorätt m. m. i tillämpliga delar lända till efterrättelse vad som eljest skulle gälla vägnämnd. I händelse detta förslag antoges, ansåge länsstyrelsen allenast en vägnämnd, utsedd för hela länet, vara erforderlig.

I fråga om antalet vägnämnder finner *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* det tillräckligt med allenast en vägnämnd inom varje län. Med hänsyn till arten av de ärenden, med vilka sådan nämnd skall taga befattning, bör dock enligt styrelsens åsikt antalet ledamöter i nämnden utökas till fem. Även *länsstyrelserna i Kronobergs* och *Kalmar län* samt åtskilliga *vägingenjörer* anse det lämpligast med blott en vägnämnd inom varje län. I varje fall torde det, yttrar sistnämnda länsstyrelse, vara ändamålsenligt och önskvärt, att samma ordförande fungerar i så många vägnämnder i länet som möjligt. *Svenska vägstyrelsernas förbund,* som beträffande vägnämnd förklarat sig lämna sakkunnigförslaget utan erinran, uttalar emellertid det önskemålet, att till ordförande i ett läns vägnämnder måtte utses samma person, möjligen dock icke i de nordligaste fyra länen. Jämväl *länsstyrelsen i Blekinge län* uttalar sig för gemensam ordförande i vägnämnderna inom samma län.

Kammarkollegiet anser, att vägnämnderna inom varje län böra bliva så få som möjligt, samt föreslår lagtextens komplettering med anvisning om att samma vägnämnd må förordnas för två eller flera vägdistrikt. Enligt vad kammarkollegiet vidare yttrat bör i lagrummet intagas anvisning om att juridisk sakkunskap skall vara representerad i vägnämnderna.

Länsstyrelsen i Blekinge län har däremot framhållit, att det icke så mycket vore juridiska insikter som fastmer praktisk erfarenhet på hithörande områden, varpå det komme an, när det gällde att få en väl sammansatt vägnämnd. Skulle en av de tre ledamöterna vara jurist, bleve det säkerligen ej så lätt att

få den »kunskap och erfarenhet beträffande såväl väghållning som jordbruk och skogsskötsel», varom paragrafen talade, företrädda på ett fullt tillfyllestgörande sätt. Enligt länsstyrelsens mening skulle det säkerligen ofta visa sig mest ändamålsenligt att till ordförande och dennes suppleant utse en tekniskt utbildad och beträffande väghållning erfaren man samt låta de övriga ledamöterna utgöras av personer, som äga kunskap och erfarenhet om jordbruk och skogsskötsel.

Även *landstingets i Jämtlands län förvaltningsutskott* har vänt sig mot de sakkunnigas uttalande om lämpligheten av att i regel förordna en jurist till ledamot av vägnämnden, något som enligt utskottets mening skulle i de flesta fall medföra en onödig och avsevärd fördyring av kostnaderna, särskilt i ett län som Jämtlands, där tillgång till juridiskt skolade personer, som kunde åtaga sig uppdraget, icke torde finnas annorstädes än i residensstaden.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län har uttryckt farhågor för att svårighet skall komma att föreligga att finna för ledamotskap i vägnämnd lämpliga kandidater, vilken svårighet kunde antagas bliva ökad, därest ordföranden och dennes suppleant skulle hava juridisk bildning.

Departementschefen.

De sakkunnigas förslag om tillsättande av en vägnämnd för varje vägdistrikt synes mig lämpligt. Även i fråga om de uppgifter, som skola åligga vägnämnden, ansluter jag mig i stort sett till de sakkunniga. Enligt departementsförslaget har nämnden till uppgift *att* jämlikt 30, 33, 36 och 72 §§ meddela föreläggande om borttagande eller ändring av vissa anordningar utmed väg samt om röjning av träd och buskar, *att* jämlikt 40 och 42 §§ meddela väghållare tillstånd att uppsätta snöskärm och att till vägs underhåll taga grus m. m. å annan än kronan tillhörig mark *samt att* i nu angivna ävensom i de i 38 och 39 §§ avsedda fall bestämma, huruvida och i vad mån väghållaren skall gälda skadeersättning. Vidare må i detta sammanhang nämnas att länsstyrelsen, innan den enligt 45 § meddelar föreläggande i anledning av yppad brist i väghållningen, äger om så finnes lämpligt inhämta vägnämndens yttrande i ärendet.

Med hänsyn till arten av vägnämndens åligganden finner jag välbetänkt det av de sakkunniga föreslagna stadgandet, att vid nämndens tillsättande skall iakttagas, att kunskap och erfarenhet beträffande såväl väghållning som jordbruk och skogsskötsel skola finnas företrädda inom nämnden. Denna bestämmelse må dock icke tolkas som ett krav på att någon i nämnden skall hava teknisk utbildning, i vilket sammanhang jag även får påpeka, att befattningen som nämndens ordförande synes kunna lämpligen innehavas även av person, som icke är jurist.

Att utse någon till ordförande eller ledamot i flera vägnämnder bör icke möta lagligt hinder, utan bör lämpligheten därav bedömas med hänsyn till de olika person- och lokalförhållandena, med aktgivande på bland annat angelägenheten av att nämndens resekostnader icke bliva onödigt stora.

47 §.

Paragrafen motsvarar 51 § i de sakkunnigas förslag (s. 94).

Bestämmelsen, att hela vägnämnden skall tillsättas av länsstyrelsen, har i många *yttranden* blivit föremål för anmärkning. Ett stort antal vägstyrelser har sålunda föreslagit, att en ledamot i nämnden skall utses av vägdistriktets organ. Till denna uppfattning hava även fyra länsstyrelser anslutit sig.

En av dessa, *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, anför:

En institution, som förslaget tilldelat en mycket betydelsefull ställning, är vägnämnden. Institutionen som sådan torde kunna antagas bliva synnerligen värdefull ur de synpunkter som legat till grund för förslaget i denna del. Beträffande nämndens sammansättning har emellertid länsstyrelsen blivit tveksam, om det är lämpligt, att nämnden i sin helhet och icke endast dess ordförande tillsättes av vederbörande länsstyrelse. Av vikt är nämligen, att vägnämnden icke blott i verkligheten utan också i den allmänna uppfattningen har fullt opartisk karaktär. Särskilt i vissa värderingsfrågor, där givetvis det allmännas intresse i regel måste gå ut på att få låga värden som grund för ersättningar, till vilka statsmedel delvis utgå, skulle den enligt förslaget givna sammansättningen av vägnämnden lätt kunna giva denna sken av att otillbörligt tillgodose dessa intressen. Då varje misstanke i dylik riktning, hur oberättigad den än måste förutsättas vara, skulle kunna allvarligt skada vägnämndsinstitutionens auktoritet i allmänhetens ögon, förmenar länsstyrelsen, att just för erhållande av auktoritet och förtroende vägnämnden bör så sammansättas, att den snarare får egenskapen av skiljenämnd än av ett slags offentlig myndighet. Principiellt sett är väl icke heller fullt tilltalande, att rättelse i vägnämndens beslut skall sökas hos samma myndighet, som tillsatt nämnden, något, som förslaget förutsätter. Får vägnämnden en sammansättning, som mera liknar en skiljenämnds enligt skiljemannalagen eller en expropriationsnämnds, kunde säkerligen behovet av besvärsrätt överhuvud bortfalla utom för rättelse av formella felaktigheter. I varje fall skulle under dylika förhållanden länsstyrelse som besvärsinstans icke giva anledning till några betänkligheter. För sin del vill länsstyrelsen föreslå, att vägnämnd skall bestå av — förutom ordförande, utsedd av vederbörande länsstyrelse — en ledamot, representerande vägdistriktet, utsedd av dess vägstyrelse, samt en ledamot, företrädande allmänhetens, särskilt markägarnas intressen, vald av domhavanden i den domsaga, inom vilken huvuddelen av vägdistriktet befinner sig. För såväl ordförande som ledamöter skulle finnas i enahanda ordning utsedda suppleanter, avsedda att vid hinder eller jäv inträda i den ordinaries ställe.

Vägingenjören i Göteborgs och Bohus län föreslår, att länsstyrelsen, landstinget och vägstyrelsen skola utse var sin ledamot i vägnämnden.

Länsstyrelsen i Blekinge län har däremot yttrat, att några grundade betänkligheter icke kunde resas mot att låta länsstyrelsen utse vägnämnden i dess helhet.

Departementschefen.

De i 46 § meddelade bestämmelserna om allsidig sammansättning av vägnämnden torde bäst kunna uppfyllas, om personvalet anförtros en och samma myndighet. Därvid lärer knappast kunna ifrågakomma annan än länsstyrelsen, och jag ansluter mig därför till sakkunnigförslaget. I detta sammanhang må erinras om att vägdistrikten icke äga att utöva något inflytande på sammansättningen av de nuvarande vägsynenämnderna.

48 §.

Paragrafen motsvarar 52 § i de sakkunnigas förslag (s. 94).

Länsstyrelserna i Kronobergs, Gotlands och *Västmanlands län* hava funnit det föreslagna förfarandet, att framställning om ett ärendes handläggning av nämnden skall göras hos länsstyrelsen, innebära en onödig omgång. Dylik framställning torde, yttrar sistnämnda länsstyrelse, kunna göras hos nämndens ordförande och av denne diarieföras. I lagen borde införas bestämmelse, att förteckning å vägnämndsordförandena med deras postadress årligen skulle intagas i länskungörelserna. För sådant fall, där vägnämndens ordförande vägrade att till prövning av nämnden upptaga inkommen framställning, borde länsstyrelsen utgöra besvärsinstans efter samma grunder, som föreslagits i 59 § av sakkunnigförslaget. Över länsstyrelsens beslut i dylika frågor syntes besvärsrätt icke böra medgivas.

Landstingets i Västmanlands län förvaltningsutskott yttrar, att vissa ärenden torde vara av beskaffenhet att böra föranleda framställning till länsstyrelsen, under det att åtskilliga smärre ärenden borde kunna direkt bringas under vägnämndens behandling.

Länsstyrelsen i Gotlands län har anmärkt, att av stadgandet ej med önskvärd tydlighet framginge, huruvida och i vad mån länsstyrelsen ägde av eget initiativ påkalla nämndens prövning.

Vägstyrelseföreningen i Malmöhus län, som i likhet med de sakkunniga anser vägnämndens behörighet böra i första hand prövas av länsstyrelsen, föreslår, att länsstyrelsens prövning tillika skall avse frågan om ärendet är av den betydelse, att vägnämndens anlitande kan anses motiverat.

Departementschefen.

De framställda anmärkningarna synas icke böra föranleda avvikelse från sakkunnigförslagets stadgande, att den, som vill påkalla vägnämndens prövning av något ärende, skall göra framställning därom hos länsstyrelsen. Länsstyrelsen har att avgöra, om ärendet är av den natur, att nämnden äger taga befattning med detsamma, men däremot torde man icke böra tillägga länsstyrelsen befogenhet att göra ärendets hänskjutande till nämnden beroende av länsstyrelsens uppfattning om ärendets betydelse. I detta sammanhang må påpekas bestämmelsen i 51 § om skyldighet att gälda nämnden tillkommande ersättning, vilket stadgande i de flesta fall torde avhålla vederbörande från att i oträngt mål påkalla nämndens prövning.

I anledning av vad länsstyrelsen i Gotlands län anmärkt må framhållas, att ett ärendes hänskjutande till vägnämnden av länsstyrelsens eget initiativ icke kan anses stå i god överensstämmelse med länsstyrelsens ställning som besvärsinstans i förhållande till vägnämnden.

49 §.

Paragrafen motsvarar 53 § i de sakkunnigas förslag (s. 94). Därest vägnämnden till följd av jäv icke skulle kunna bliva fulltalig, bör det ankomma på länsstyrelsen att förordna ersättare för behandling av det ärende, i fråga

om vilket jäv föreligger. Bestämmelse härom har insatts som andra stycke i förevarande paragraf.

50 §.

Paragrafen motsvarar 54 § i de sakkunnigas förslag (s. 94).

51 §.

Paragrafen motsvarar 55 § i de sakkunnigas förslag (s. 94). I förtydligande syfte har det i nämnda förslag använda ordet »förskjutas» utbytts mot ordet »gäldas».

Om ansvar, handräckning och fullföljd av talan.

52 och 53 §§.

Dessa paragrafer motsvara 56 § i de sakkunnigas förslag (s. 94). Då några bestämmelser om snöploglag icke finnas i sakkunnigförslaget, saknar detta emellertid stadgande, motsvarande det i 52 § första stycket departementsförslaget intagna.

54—58 §§.

Dessa paragrafer motsvara 57—61 §§ i sakkunnigförslaget (s. 95).

Övergångsbestämmelser.

59 §.

Paragrafen motsvarar 62 § i sakkunnigförslaget (s. 95). Den angivna tidpunkten för lagens ikraftträdande, den 1 januari 1937, har bestämts med hänsyn till att den föreslagna lagen om vägdistrikt icke torde kunna helt träda i kraft förrän vid nämnda tid. Sistnämnda lag och den förevarande synas nämligen, i den mån så låter sig göra, böra träda i kraft samtidigt.

60 §.

Såsom under föregående paragraf nämnts, är den nya väglagen avsedd att träda i kraft den 1 januari 1937. Då det emellertid synes angeläget, att den föreslagna ändringen med avseende å ödebygdsvägs byggande m. m. kommer till stånd tidigare, har jag låtit utarbeta förslag till *lag angående ändring i vissa delar av lagen den 13 juni 1919 (nr 287) om ödebygdsvägar.* Enligt detta lagförslag, som föreslås skola vinna tillämpning från och med den 1 juli 1934, skall den allmänna väglagen i tillämpliga delar gälla med avseende å ödebygdsväg som vore den allmän väg. Beträffande ödebygdsväg, som vid sistnämnda tidpunkt är under byggande, skall dock, intill dess vägen blivit färdigställd och till allmänt underhåll övertagen, äldre lag fortfarande äga tillämpning, vilket innebär, att vägen skall färdigställas genom statens försorg. Då det likväl icke kan med säkerhet förutses, att alla den 1 juli 1934 påbörjade vägbyggnadsföretag fullbordats vid den nya väglagens ikraftträ-

dande den 1 januari 1937, har i denna lag under förevarande paragraf intagits en motsvarande övergångsbestämmelse med avseende å ödebygdsväg, som vid sistnämnda tid är under byggande genom statens försorg.

61 §.

Paragrafen motsvarar 65 § i sakkunnigförslaget (s. 96).

62 §.

Paragrafen motsvarar 95 § i de sakkunnigas förslag till lag om vägdistrikt (s. 159).

Några få *städer* hava uttalat, att successiv avskrivning av sådan skyldighet, varom här är fråga, bör bliva regel och icke undantag. Ett par städer anse, att det bör ankomma på vederbörande stad själv att bestämma, om skyldigheterna skola upphöra omedelbart eller successivt avskrivas. I fråga om avskrivningstiden har från ett och annat håll uttalats önskvärdheten av längre tid än tio år.

Kammarkollegiet ifrågasätter, huruvida icke successiv avskrivning borde komma till stånd även i de fall, då fastigheternas vägkostnader, ehuru av ringa ekonomisk betydelse för staden, likväl för fastigheterna representera en jämförelsevis betydande börda, detta ur den synpunkten att den tvära och kraftiga nedskrivningen i vägskatteplikten för fastighet skulle åt den tillfällige innehavaren skapa en allt för stor oförtjänt vinst.

Departementschefen.

Den behövliga avvecklingen av stadsfastigheters ännu kvarstående skyldigheter av den natur, varom nu är fråga, torde icke, såsom under den hittillsvarande sedvanemässiga utvecklingen ofta nog ägt rum, böra överlämnas till uppgörelse mellan vederbörande kontrahenter, de väghållningsskyldiga och staden, utan regleras i lagstiftningsväg. Då de sakkunnigas förslag i denna del synes väl avvägt, har detsamma i oförändrat skick upptagits i departementsförslaget.

63—65 §§.

Paragraferna motsvara 96—98 §§ i de sakkunnigas förslag till lag om vägdistrikt (s. 159).

66—68 §§.

Paragraferna motsvara 67—69 §§ i sakkunnigförslaget (s. 97).

69 §.

Då det i regel icke torde vara av behovet påkallat att i vägdistrikt, där snöploglag finnas, företaga ny ploglagsindelning vid den nya väglagens ikraftträdande, har i denna paragraf stadgats, att vid nämnda tid redan inrättade ploglag skola bibehållas, därest länsstyrelsen icke finner ny ploglagsindelning erforderlig.

70 §.

Närmast med anledning av det i några yttranden påpekade förhållandet, att vederbörande länsstyrelse med hänsyn till innehållet i 31 § gällande väglag får antagas i allmänhet redan hava prövat frågan om rätten att hålla nu uppsatt grind, har i förevarande paragraf stadgats, att jämlikt äldre lag av länsstyrelse meddelat tillstånd till uppsättande eller bibehållande av grind å väg eller annat dylikt särskilt tillstånd icke skall till följd av denna lags ikraftträdande upphöra att gälla.

71 §.

I denna paragraf, som motsvarar 70 § i sakkunnigförslaget (s. 97), stadgas, att lagens bestämmelser om förbud i vissa fall mot byggnads uppförande skola lända till efterrättelse från och med den 1 januari 1935.

72 §.

Paragrafen motsvarar 71 § i sakkunnigförslaget (s. 97).

73—75 §§.

Paragraferna motsvara 72—74 §§ i sakkunnigförslaget.

Lag om vägdistrikt.

Allmänna bestämmelser.

1 §.

Paragrafen motsvarar 1 § första stycket i de sakkunnigas förslag (s. 141). I den allmänna motiveringen har jag behandlat frågan, efter vilka riktlinjer distriktsindelningen bör företagas. Att genom föreskrifter i lagen, utöver vad paragrafen därutinnan innehåller, inskränka Kungl. Maj:ts handlingsfrihet torde vara förenat med vissa praktiska olägenheter och ej av behovet påkallat.

2—4 §§.

Paragraferna motsvara 2—4 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 142).

5 §.

Paragrafen motsvarar 5 § i de sakkunnigas förslag (s. 142) med den avvikelse, som betingas av att departementsförslaget i olikhet med sakkunnigförslaget avser allenast rikets landsbygd.

6 §.

Paragrafen motsvarar 7 § i de sakkunnigas förslag (s. 142).

Om vägstämma.

7 §.

Angående denna paragraf hänvisas till den allmänna motiveringen.

8 §.

Angående denna paragraf, som delvis motsvarar 13 och 14 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 144), hänvisas till den allmänna motiveringen.

9 §.

Beträffande denna paragraf, som delvis motsvarar 15 § i de sakkunnigas förslag (s. 144), hänvisas till den allmänna motiveringen. Anmärkas må, att på grund av denna lags bestämmelse i 8 § första stycket, jämfört med 8 § i lagen om kommunalstyrelse på landet, regelmässigt endast kommun, i vilken kommunalfullmäktige finnas, torde komma att utse mer än ett ombud. I allmänhet kommer således proportionellt valsätt icke att kunna tillämpas i kommuner, där valet skall förrättas å kommunalstämma. Om förfarandet vid proportionellt val för utseende av kommunombud synes böra gälla detsamma som vid övriga proportionella val inom kommunalfullmäktige eller å kommunalstämma. Bestämmelser härom äro meddelade i lagen den 6 juni 1930 om proportionellt valsätt vid val inom landsting, å kommunalstämma m. m.

10 §.

Paragrafen motsvarar 11 § i de sakkunnigas förslag (s. 143).

11 §.

Paragrafen motsvarar 17 § i de sakkunnigas förslag (s. 145).

12 §.

Paragrafen motsvarar 18 § i de sakkunnigas förslag (s. 145).

I några yttranden har föreslagits, att vägstyrelsens ordförande skall vara självskriven ordförande i vägdistriktets representantförsamling, liksom han enligt gällande väglag är vägstämmans ordförande. Detta förslag har jag emellertid icke ansett mig böra biträda. Då det likväl i många fall torde vara lämpligt, att de båda ordförandeposterna innehavas av samma person, har såsom en anvisning härom i 34 § utsagts, att till befattningarna som vägstyrelsens ordförande och vice ordförande kunna vägstämmans ordförande och vice ordförande väljas, såvida de äro ledamöter i styrelsen.

13 §.

Paragrafen motsvarar 19 § i de sakkunnigas förslag (s. 145).

14 §.

Paragrafen motsvarar 20 § i de sakkunnigas förslag (s. 146).

Enligt sagda förslag skulle vägfullmäktiges första ordinarie sammanträde hållas före mars månads utgång, varemot enligt departementsförslaget första ordinarie vägstämman skall hållas före april månads utgång. Denna olikhet har huvudsakligen sin grund däri, att den tidpunkt, före vilken räkenskaperna skola avlämnas för revision, enligt departementsförslaget bestämts till en senare dag än enligt sakkunnigförslaget. Enligt sistnämnda förslag skulle vägfullmäktiges andra ordinarie sammanträde hållas under tiden den 15 augusti—den 15 september, medan åter enligt departementsförslaget den andra ordinarie vägstämman skall hållas under tiden den 15—31 augusti. Denna avvikelse sammanhänger därmed, att vägskatten skall debiteras samtidigt med kronoutskylderna. Skulle den andra ordinarie vägstämman hållas senare än under augusti, skulle detta innebära en förkortning av den nu till häradsskrivarnas förfogande stående tiden för debiteringsarbetet, vilken förkortning lätt torde kunna vålla betydande olägenheter och äventyra uppbördsbokens färdigställande inom stadgad tid.

15 §.

Paragrafen motsvarar 21 § i de sakkunnigas förslag (s. 146).

16 §.

Angående denna paragraf hänvisas till den allmänna motiveringen.

17 §.

Paragrafen motsvarar 22 § i de sakkunnigas förslag (s. 146).

18 §.

Paragrafen motsvarar 23 § andra stycket i de sakkunnigas förslag (s. 146) med den avvikelse i fråga om innehållet, att — såsom i flera yttranden förordats — även vägingenjören tillagts rätt att deltaga i vägstämmans överläggningar. I detta sammanhang må framhållas, att jämlikt kungörelsen den 16 maj 1930 (nr 160) angående den statliga vägorganisationen i länen det åligger vägingenjören att närvara vid viktigare vägstämmor.

19—21 §§.

Paragraferna motsvara 24—26 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 147).

22 §.

Paragrafen motsvarar 27 § i de sakkunnigas förslag (s. 147). När sluten omröstning förekommer, måste givetvis å varje röstsedel ske anteckning om dess röstvärde.

23 §.

Paragrafen motsvarar 28 § i de sakkunnigas förslag (s. 147).

24 §.

Paragrafen motsvarar 29 § i de sakkunnigas förslag (s. 147).

Det av de sakkunniga föreslagna dagtraktamentet, fem kronor, anser jag vara för lågt. I betraktande av att ombuden i regel torde bliva nödsakade att för deltagande i vägstämman tillsätta en hel arbetsdag och intaga måltider utom hemmet, synes dagtraktamentet böra bestämmas till åtta kronor.

25 §.

Paragrafen motsvarar 30 § i de sakkunnigas förslag (s. 148).

Med anledning av att åtskilliga vägstyrelser m. fl. uttalat sig mot bestämmelsen, att tillkännagivande om protokollets justering skall införas i den eller de ortstidningar, i vilka kallelsen till sammanträdet varit införd, må framhållas, att stadgandet tillkommit för att eventuellt klagande skall få kännedom om tiden för protokollsjusteringen, från vilken besvärstiden räknas. Det synes vara vida enklare och effektivare att låta tillkännagivandet om justeringen inflyta i en eller ett par ortstidningar än att låta uppläsa det i kyrkorna inom vägdistriktet, såsom för närvarande skall ske.

26 §.

Paragrafen motsvarar 31 § i de sakkunnigas förslag (s. 148).

27 §.

Paragrafen motsvarar 32 § i de sakkunnigas förslag (s. 148).

I flera yttranden, däribland tre länsstyrelsers, framställt förslag att utesluta föreskriften om protokollets insändande till länsstyrelsen anser jag icke böra vinna beaktande.

28 §.

Paragrafen motsvarar 33 § i de sakkunnigas förslag (s. 148).

Om vägstyrelse.

29 §.

Paragrafen motsvarar 34 § i de sakkunnigas förslag (s. 148).

I några yttranden framfört förslag om bestämmelse, att vägmästare och förmän i liknande ställning skola tillsättas i samråd med vägingenjören, finner jag icke böra föranleda tillägg till sakkunnigförslaget. I detta sammanhang får jag framhålla bestämmelsen i 62 §, att vägstyrelses beslut om tillsättande av dylika befattningshavare skola underställas länsstyrelsens prövning.

30 §.

Paragrafen motsvarar 35 § i de sakkunnigas förslag (s. 149).

Till ledning för länsstyrelserna, när de skola utfärda reglementen för de olika vägstyrelserna, torde normalreglemente böra uppgöras i god tid före lagens ikraftträdande.

31 §.

Paragrafen motsvarar 36 § i de sakkunnigas förslag (s. 149).

I fråga om antalet ledamöter i vägstyrelse hava *tre länsstyrelser, vägstyrelsernas förbund* samt *ett stort antal vägstyrelser* och *vägstämmor* föreslagit ökning av det i sakkunnigförslaget angivna maximiantalet. I allmänhet har i dessa yttranden föreslagits ett högsta antal av sju.

Förslaget därom, att länsstyrelsen skall utse en ledamot i vägstyrelsen, har i yttranden av många *vägstyrelser* och *vägstämmor* mött gensägelse. *Vägstyrelsernas förbund* har icke framställt anmärkning i nu berörda avseende, men dock upplyst om att inom förbundet och dess styrelse funnes de, som ansåge en av länsstyrelsen utsedd ledamot alls icke erforderlig. *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* förklarar sig tveksam i detta avseende. Likaså *landstingets förvaltningsutskott i två län.*

Länsstyrelsen i Örebro län har ifrågasatt, huruvida den av länsstyrelsen utsedde representanten behövde vara ledamot av vägstyrelsen och om det icke ur åtskilliga synpunkter vore lämpligare att han, utan att vara sådan ledamot, blott hade att närvara vid styrelsens sammanträden med rätt dels att deltaga i överläggningarna, men ej i besluten, och dels att påyrka bordläggning av visst ärende för inhämtande av länsstyrelsens mening. Den möjligheten torde ock enligt länsstyrelsens mening förtjäna övervägas, att åt landsfiskalen i orten uppdroges att å tjänstens vägnar utan särskilt förordnande handhava detta uppdrag, i den mån icke vid sammanträdet särskild representant för länsstyrelsen vore närvarande.

Departementschefen.

I likhet med de sakkunniga och på av dem anförda skäl finner jag, att antalet ledamöter i vägstyrelsen icke lämpligen bör överstiga fem. De sakkunnigas förslag, att en ledamot av vägstyrelsen skall utses av länsstyrelsen, anser jag välbetänkt med hänsyn till att, som även tidigare påpekats, den övervägande delen av väghållningskostnaderna i sista hand gäldas av statsmedel.

32 §.

Paragrafen motsvarar 37 § i de sakkunnigas förslag (s. 150).

Flertalet av dem, som framställt anmärkning mot den föreslagna befogenheten för länsstyrelsen att utse en ledamot i vägstyrelsen, ävensom åtskilliga andra, däribland *vägstyrelsernas förbund* och *länsstyrelsen i Västerbottens län*, hava gjort gällande, att, därest det skall finnas en av länsstyrelsen utsedd ledamot, därtill må kunna ifrågakomma endast den, som uppfyller de för ledamotskap i allmänhet uppställda villkor beträffande mantalsskrivningsort m. m.

Vid utseendet av den ledamot av vägstyrelsen, vilken särskilt skall hava till uppgift att tillgodose statens intressen inom vägförvaltningen, torde länsstyrelsen böra vara obunden av vissa regler, som eljest gälla vid val av kommunala förtroendemän, såsom att vederbörande skall vara bosatt inom den kommunala enheten. *Departementschefen.*

33 §.

Denna paragraf motsvarar 38 § i de sakkunnigas förslag (s. 150).

34 §.

Denna paragraf motsvarar 39 § i de sakkunnigas förslag (s. 150).

Länsstyrelsen i Blekinge län har anfört:

Länsstyrelsen känner sig icke övertygad av de skäl, som de sakkunniga anfört för att vägstyrelsen själv — och sålunda icke vägfullmäktige — skall bestämma vem av vägstyrelsens ledamöter, som skall vara ordförande i vägstyrelsen. När det gäller en befattning av nu ifrågavarande betydelse — en vägstyrelseordförande torde mer än de flesta andra ordförande vara den, som måste utåt företräda vederbörande styrelse samt underhandla och träffa preliminära avtal å dess vägnar — synes icke föreligga tillräcklig anledning att ej, efter mönster av vad som gäller om kommunalnämndsordförande, låta vederbörande valkorporation — i detta fall vägfullmäktige — utse ordförande i vägstyrelsen. För denna avvikelse från de sakkunnigas förslag talar även den omständigheten, att ju mindre en styrelse är — här lägst 3, högst 5 ledamöter — desto större fara föreligger för att vid ordförandevalet vissa personliga hänsyn såsom vederbörandes ålder eller ställning i samhället och ej enbart lämpligheten för uppdraget blir det avgörande vid valet. För att ej låta styrelsen själv utse vice ordförande torde däremot ej föreligga tillräckliga skäl.

Den av länsstyrelsen i Blekinge län framställda anmärkningen mot sakkunnigförslaget i denna del torde icke böra föranleda avvikelse från nämnda förslag, som härutinnan överensstämmer med gällande väglag. Såsom de sakkunniga framhållit, lärer ett gott och förtroendefullt samarbete inom vägstyrelsen främjas, om styrelsens ledamöter betros att själva utse sin ordförande och dennes ställföreträdare. *Departementschefen.*

35 §.

Paragrafens första stycke motsvarar 40 § i de sakkunnigas förslag (s. 150).

Andra stycket innehåller bestämmelse om att vid vägstyrelsens sammanträden vägingenjören äger att vara tillstädes och deltaga i överläggningarna men ej i besluten. Något stadgande av denna innebörd finnes icke i sakkunnigförslaget. Anmärkas må i detta sammanhang, att jämlikt kungörelsen den 16 maj 1930 angående den statliga vägorganisationen i länen det åligger vägingenjören att närvara vid viktigare vägstyrelsesammanträden.

36 och 37 §§.

Paragraferna motsvara 41 och 42 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 150).

38 §.

Paragrafen motsvarar 43 § första stycket i de sakkunnigas förslag (s. 150).

Enligt andra stycket i nämnda paragraf av sakkunnigförslaget skulle det åligga den av länsstyrelsen utsedde ledamoten av vägstyrelsen att, om han deltagit i avgörande av ärende, däri fattats mot hans mening stridande beslut, låta till protokollet anteckna sin avvikande mening.

Då det emellertid synes böra överlåtas åt nämnde ledamot att själv avgöra, huruvida ärendet är av den vikt, att han bör reservera sig, med påföljd att ärendet jämlikt 62 § underställes länsstyrelsens prövning, har — i överensstämmelse med vad i flera yttranden uttalats — berörda bestämmelse i sakkunnigförslaget icke upptagits i departementsförslaget.

39 §.

Paragrafen motsvarar 44 § i de sakkunnigas förslag (s. 150).

Fyra länsstyrelser, fyra vägingenjörer, vägstyrelsernas förbund och *flera lokala vägstyrelseföreningar m. fl.* hava framhållit, att tillkännagivande i ortstidningarna om justering av vägstyrelsens protokoll skulle orsaka onödiga besvär och kostnader, varför stadgandet därom borde utgå.

I många yttranden, däribland *nio länsstyrelsers,* har anmärkning framställts mot den föreslagna bestämmelsen, att avskrift av vägstyrelsens protokoll skall insändas till länsstyrelsen.

Länsstyrelsen och *vägstyrelseföreningen i Kalmar län* anse rätten för en var att taga avskrift av vägstyrelsens protokoll icke böra gälla beträffande ärenden, som angå upphandlingar, entreprenadanbud, löner samt liknande ekonomiska frågor. *Vägstyrelseföreningen i Jämtlands län,* med vilken *länsstyrelsen i samma län* härutinnan instämmer, anmärker, att det bör ankomma på vägstyrelsen själv att bestämma, om avskrift av protokoll skall få tagas. *Vägstyrelseföreningarna i Kristianstads* och *Malmöhus län* anse nu ifrågakomna bestämmelse böra helt utgå.

Departementschefen.

Den i sakkunnigförslaget intagna bestämmelsen, att tillkännagivande om justering av vägstyrelsens protokoll skall införas i en eller flera ortstidningar, har givetvis tillkommit för att den, som önskar klaga över styrelsens beslut, skall få kännedom om tiden för protokollsjusteringen, från vilken besvärstiden räknas, dock icke där beslutet rör enskild persons förhållande. Då emellertid överklagande av styrelsens beslut icke torde bliva vanligt och då den, som vill besvära sig, icke saknar möjlighet att på annat sätt göra sig underrättad om tiden för protokollsjusteringen, synes sakkunnigförslagets berörda stadgande lämpligen kunna uteslutas.

Den i samma förslag förekommande bestämmelsen, att avskrift av vägstyrelsens protokoll skall insändas till länsstyrelsen, anser jag böra i enkelhetens intresse i så måtto ändras, att insändande skall ske endast under den förutsättningen, att någon i sammanträdet deltagande styrelseledamot eller väg-

ingenjören det yrkar. I fråga om rätten att taga avskrift av protokollet ansluter jag mig till de sakkunniga.

40 och 41 §§.

Paragraferna motsvara 45 och 46 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 150).

42 §.

Paragrafen motsvarar 47 § i de sakkunnigas förslag (s. 150).

I en del yttranden har framförts förslag om införande i denna paragraf av en bestämmelse, att äganderätts- och andra viktigare handlingar skola förvaras å brandskyddat ställe. Då emellertid de lokala förhållandena i vissa fall torde lägga svårigheter i vägen för uppfyllande av en sådan föreskrift, har jag icke ansett mig böra biträda förslaget. Emellertid synes det vid fastställande av reglementen för de olika vägstyrelserna böra tagas i övervägande, huruvida en dylik bestämmelse bör meddelas.

43 §.

Paragrafen motsvarar 48 § i de sakkunnigas förslag (s. 150).

44 §.

Paragrafen motsvarar 49 § i de sakkunnigas förslag (s. 151).

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län yttrar, att enligt vad erfarenheten visat vägstyrelsernas ledamöter på sina håll företoge resor i vägdistriktens angelägenheter i en omfattning, som knappast vore av behovet påkallad. Det vore därför ur besparingssynpunkt angeläget, att någon begränsning i rätten att resa på vägdistriktets bekostnad infördes, eventuellt genom upptagande i staten av ett maximibelopp för resekostnader. Beslut härom syntes, på sätt stadgades om årsarvode till ordförande m. fl., böra underställas länsstyrelsens prövning.

Departementschefen.

Ett nedbringande av resekostnadsbeloppen finner även jag påkallat. Huruvida den av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anvisade utvägen är lämplig, finner jag emellertid mycket tveksamt. I detta liksom i andra dylika fall skulle ett som maximum fixerat belopp förmodligen snart nog komma att anses såsom det normala.

Enligt sakkunnigförslaget skulle — liksom nu är fallet — resekostnads- och traktamentsersättning till ledamot av vägstyrelse utgå med högst vad som på grund av allmänna resereglementet utgår till vägingenjör. Enligt departementsförslaget däremot må sådan ersättning icke överstiga »vad som på grund av gällande bestämmelser utgår till vägingenjör vid resa inom tjänstgöringsområdet», genom vilken ändrade avfattning betydande besparingar torde komma att göras. Detta sammanhänger nämligen därmed, att Kungl. Maj:t den 14 juni 1933 i besparingssyfte utfärdat kungörelse (nr 351) om resekostnads- och traktamentsersättning åt vägingenjörer, biträdande vägingen-

jörer och vägingenjörsassistenter. Genom kungörelsen har stadgats, att vid resa eller förrättning skola för fall, då resekostnads- eller traktamentsersättning utgår enligt allmänna resereglementet, i stället för motsvarande stadganden i samma reglemente gälla, *att* kilometerpenningar icke utgå, *att* för tjänstförrättningar inom eget distrikt och därav föranledda resor till förrättningsman traktamentsersättning utgår med följande belopp, nämligen till vägingenjör 9 kronor för dag och 6 kronor för natt, till biträdande vägingenjör 8 respektive 5 kronor samt för vägingenjörsassistent 7 respektive 4 kronor, ävensom *att* traktamentsersättning icke utgår för dag, varav högst sex timmar tagits i anspråk för resa eller förrättning. Kungörelsen trädde i kraft den 1 juli 1933.

Om utgifts- och inkomststat samt revision.

45—48 §§.

Dessa paragrafer motsvara 50—53 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 151).

49 §.

Paragrafen motsvarar 54 § i de sakkunnigas förslag (s. 152).

I åtskilliga yttranden, däribland av nio länsstyrelser och av vägstyrelsernas förbund, har anmärkts, att sakkunnigförslagets bestämmelse om räkenskapernas avlämnande före den 1 februari torde komma att vålla svårigheter med hänsyn till den knappa tid, som skulle stå till buds för räkenskapernas avslutande. Med beaktande av vad sålunda anmärkts har i departementsförslaget stadgats, att avlämnandet skall ske före den 15 februari.

50 och 51 §§.

Dessa paragrafer motsvara 55 och 56 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 152).

Om medel till bestridande av vägdistriktets utgifter.

52—54 §§.

Dessa paragrafer motsvara 57, 59 och 60 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 152).

55 §.

Paragrafen motsvarar 61 § i de sakkunnigas förslag (s. 153).

Svenska järnvägsföreningen har — under framhållande att de enskilda järnvägsförvaltningarna icke liksom staten för sina järnvägar vore fritagna från skyldighet att utgöra vägskatt — gjort gällande, att även för de enskilda järnvägarna skattefrihet borde föreligga. Vad föreningen sålunda anfört torde emellertid icke böra föranleda avvikelse från sakkunnigförslaget.

56 §.

Angående denna paragraf, som motsvarar 62 § i de sakkunnigas förslag (s. 153), hänvisas till den allmänna motiveringen.

57 och 58 §§.

Dessa paragrafer motsvara 63 och 64 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 153).

59 §.

Paragrafen motsvarar 65 § i de sakkunnigas förslag (s. 154).

I några yttranden har föreslagits bibehållande i stort sett av nu gällande bestämmelser, enligt vilka det står vägstämman fritt att överlämna vägskattens debitering, uppbörd och redovisning åt kommunalnämnd eller särskilt utsedda förtroendemän. Då emellertid den i de flesta vägdistrikt tillämpade ordningen, innebärande att vägskattens debitering m. m. sker på sätt om landstingsmedel är stadgat, torde vara att föredraga, anser jag mig böra biträda sakkunnigförslaget, enligt vilket denna ordning blir obligatorisk.

Om underställning och besvär.

60 och 61 §§.

Dessa paragrafer motsvara 66 och 67 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 154).

62 §.

Paragrafen motsvarar 68 § i de sakkunnigas förslag (s. 154).

I några *yttranden* har framhållits, att den föreslagna skyldigheten för vägstyrelse att underställa länsstyrelsen vissa beslut torde kunna inskränkas. De gjorda erinringarna avse närmast bestämmelsen, att underställning skall ske, om den av länsstyrelsen utsedde ledamoten av vägstyrelsen låtit till protokollet anteckna avvikande mening, vilken bestämmelse förmenas komma att verka besvärande för länsstyrelsen och störande på samarbetet inom vägstyrelsen.

Departementschefen.

I den allmänna motiveringen har jag uttalat mig för ett stärkt statligt inflytande å vägväsendet och särskilt framhållit angelägenheten av att staten bereder sig möjlighet att genom sina organ bättre än nu övervaka vägmedlens användning. De föreslagna stadgandena om underställning av vägstyrelses beslut i vissa fall synas ur nämnda synpunkt väl motiverade. I anledning av de uttalade betänkligheterna mot föreskriften om underställning av beslut, i händelse den av länsstyrelsen utsedde styrelseledamoten låtit till protokollet anteckna från beslutet avvikande mening, må erinras om att i departementsförslaget icke upptagits sakkunnigförslagets stadgande om *skyldighet* för nämnde ledamot att anmäla reservation, för det fall han hyser en annan mening än styrelsens majoritet. Man torde kunna utgå ifrån att ledamoten i fråga skall kunna omdömesgillt pröva, huruvida ärendet är av den vikt, att

han bör reservera sig, med påföljd att beslutet underställes länsstyrelsens prövning. Vid sådant förhållande synas de mot förslaget i denna del framställda erinringarna icke böra tillmätas beaktande.

63—66 §§.

Dessa paragrafer motsvara 69—72 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 155).

Övergångsbestämmelser.

67 §.

Paragrafen motsvarar 84 § i de sakkunnigas förslag (s. 158).

Vid avfattningen av övergångsbestämmelserna utgingo de sakkunniga från att den nya väglagstiftningen skulle antagas av 1933 års riksdag och att lagarna skulle komma att utfärdas inom förra hälften eller senast vid mitten av samma år. Med hänsyn till att väglagsfrågan icke kan vinna sin lösning förrän år 1934 hava de i sakkunnigförslagets övergångsbestämmelser angivna tidpunkterna i departementsförslaget i allmänhet framflyttats ett år.

68 §.

Paragrafen motsvarar 85 § i de sakkunnigas förslag (s. 158).

69 §.

Paragrafens första stycke motsvarar 86 § i de sakkunnigas förslag (s. 158).

Paragrafens andra stycke motsvarar 92 och 93 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 158).

Enligt vägkommissionens förslag till övergångslag till lagarna om allmänna vägar på landet och om vägkommunal styrelse på landet skulle de äldre vägdistriktens tillgångar och skulder från och med den nya väglagens ikraftträdande övertagas av de nya distrikten, d. v. s. landstingsdistrikten. För att förekomma, att de äldre distrikten onödigtvis ökade sina skulder, föreslog kommissionen tillika, att vad i 62 § av 1891 års väglag föreskrives om rätt för de väghållningsskyldiga att utan Kungl. Maj:ts prövning och fastställelse upptaga lån för vägkassans behov skulle upphöra att gälla redan i och med den nya väglagens utfärdande.

1920 års vägsakkunniga funno kommissionens förslag i sistnämnda hänseende för strängt. Sagda sakkunniga föreslogo i stället, att de nya distrikten (landstingsdistrikten) icke skulle vara pliktiga att övertaga lån, som av de äldre distrikten upptagits utan Kungl. Maj:ts tillstånd, men att de i övrigt skulle övertaga de gamla distriktens tillgångar och skulder. Lån, vars upptagande icke vunnit Kungl. Maj:ts godkännande, skulle gäldas av de gamla distrikten. Den gamla väglagen skulle även efter den nya lagens ikraftträdande äga tillämpning, i den mån sådant vore nödigt för fullgörande av äldre distrikt åliggande förpliktelse, som icke övergått på nytt distrikt.

Enligt 1922 års propositionsförslag skulle de äldre distriktens tillgångar

och förpliktelser utan inskränkning övertagas av de nya distrikten. Därest emellertid äldre distrikt under de tre åren närmast före den nya lagens ikraftträdande upplånat medel till bekostande av utgifter, som skäligen bort täckas genom utdebitering av vägskatt eller genom underlåtenhet att verkställa skälig utdebitering av sådan skatt föranlett, att fonderade medel förbrukats, eller på annat sätt förorsakat, att nytt distrikt vid övertagande av det äldre distriktets tillgångar och förpliktelser komme att lida förfång, skulle länsstyrelsen äga att ålägga distriktet att lämna det nya distriktet skälig gottgörelse. I den mån sådant vore nödigt för fullgörande av dylik förpliktelse, skulle den gamla väglagen äga tillämpning även efter den nya lagens ikraftträdande.

Genom år 1927 vidtagen ändring av 5 § väglagen har länsstyrelsen tillagts befogenhet att oberoende av vägdelning förordna om förening av vägdistrikt med annat vägdistrikt eller del därav. I samband med sådant förordnande har länsstyrelsen att meddela de övergångsbestämmelser, som kunna finnas erforderliga, och må därvid föreskrivas, att vägfyrk inom område, som förenats med annat till ett vägdistrikt, skall till fullgörande av området åliggande ersättningsskyldighet påföras vägskatt utöver vad som eljest utdebiteras inom distriktet.

I den till grund för lagändringen liggande propositionen anförde departementschefen bland annat:

På grund av den länsstyrelse enligt förslaget tillagda befogenheten att i samband med förordnande om förändring av väghållningsdistrikts område meddela erforderliga övergångsbestämmelser skulle länsstyrelsen äga att, när anledning därtill förekommer, utfärda föreskrifter i avseende å den ekonomiska uppgörelsen mellan de distrikt, som beröras av förändringen. Särskilt vid förening av hela väghållningsdistrikt kunna omständigheterna vara sådana, att ett distrikt skäligen bör utgiva ersättning till annat, såsom då distrikt, som genom uppenbarligen för låg utdebitering av vägskatt eller annan vanskötsel av sina affärer åsamkat sig betydande skulder, sammanslås med distrikt, som genom omsorgsfull vård av sin ekonomi vunnit en god ställning. Berörda ersättning torde lämpligen kunna uttagas genom särskild utdebitering under viss tid å vägfyrkar inom det distrikt, som anses ersättningspliktigt.

Enligt 92 § första stycket i *1929 års vägsakkunnigas* förslag skola äldre distrikts tillgångar och förpliktelser, därest distriktet uppgått i ett nytt distrikt, övertagas av detta eller, därest distriktet delats, tilläggas samtliga de av indelningsändringen berörda distrikten att dem emellan fördelas enligt vad Konungen därom förordnar, och angivas i paragrafen vissa omständigheter, som jämte andra skola beaktas vid nämnda fördelning. I anslutning till 1922 års förslag stadgas i andra stycket av 92 § att, om äldre distrikt under de fyra åren närmast före lagens ikraftträdande upplånat medel till bekostande av utgifter, som skäligen bort täckas genom utdebitering av vägskatt, eller genom underlåtenhet att verkställa skälig utdebitering av sådan skatt föranlett att fonderade medel förbrukats, eller på annat sätt förorsakat, att nytt vägdistrikt vid övertagande av det äldre distriktets tillgångar och förpliktelser lider förfång, Konungen äger ålägga distriktet att lämna det nya distriktet skälig gottgörelse. Liksom enligt 1922 års förslag skall även enligt sakkunnigför-

slaget den gamla väglagen äga tillämpning jämväl efter den nya lagens ikraftträdande, i den mån sådant är nödigt för fullgörandet av äldre distrikts förpliktelse mot nytt distrikt.

Skatteutjämningsberedningen har beträffande ifrågakomna spörsmål framhållit två alternativ såsom möjliga, innebärande det ena, att ett äldre distrikts lån uppdelas på de i distriktet ingående primärkommunerna i proportion till deras vägfyrktal, och det andra att lånen, där de upptagits med Kungl. Maj:ts tillstånd, överflyttas på det nya distriktet. Angående de olika alternativens fördelar och nackdelar yttrar beredningen:

Mot det förra alternativet talar, att skatteutjämningseffekten i så fall skulle väsentligen reduceras, och att primärkommunerna skulle nödgas för en ofta avsevärd tid framåt uttaxera medel efter annan grund än de allmänna kommunalutskylderna.

Det andra alternativet, som ur dessa synpunkter är att föredraga, träffas åter av olägenheten, att ingen hänsyn tages till den större eller mindre grad, i vilken de väghållningsskyldiga finansierat väghållningen genom upptagande av ännu ej inlösta lån. På beskattningsföremål inom kommuner, tillhörande distrikt som är skuldfritt, skulle, ehuru distriktets vägväsen ej blivit eftersatt, överföras en del av den skuldbörda, som andra distrikt iklätt sig, måhända utan att hava bättre tillgodosett sitt vägbehov.

För att giva en föreställning om skuldbördans relation till skatteunderlaget och till väglängden inom de nuvarande distrikten har beredningen låtit uppgöra två sammanställningar, avseende förhållandena vid 1929 års slut. Vägdistriktens sammanlagda skuldbörda utgjorde då över 42 miljoner kronor. Siffrorna i den första sammanställningen visa, att de oguldna lånebeloppens förhållande till skatteunderlaget är någorlunda jämnt inom Jönköpings, Kalmar läns södra, Gotlands, Kristianstads och Gävleborgs landstingsområden, där variationerna röra sig mellan lägst 0 och högst 50 öre per vägfyrk, medan ojämnheten är störst inom Östergötlands, Blekinge, Göteborgs och Bohus, Örebro, Kopparbergs, Västernorrlands och Norrbottens län, där yttergränserna ligga mellan 0 och mer än 1 krona per vägfyrk. Det största antalet skuldfria distrikt påträffas inom Västmanlands län, där av tretton distrikt sex voro skuldfria vid 1930 års ingång, och inom Stockholms län, där utav tjugunio distrikt elva voro skuldfria. Av Gotlands två distrikt hade det ena ingen och det andra blott obetydlig skuld.

Även siffrorna per kilometer väglängd förete mycket stora olikheter. Liksom i fråga om skulderna per vägfyrk voro de minst på Gotland, inom Smålandslänen och — bortsett från ett distrikt, som uppvisar en mycket högre siffra än de övriga — i Gävleborgs län. Störst äro variationerna inom Stockholms län, Malmöhus län samt Göteborgs och Bohus län.

Beredningen, som enligt vad förut sagts anser landstingsområdet böra bliva vägdistrikt, yttrar i anslutning till berörda sammanställningars innehåll:

Äro skiljaktigheterna i skuldbeloppen av den storleksordning, att det kan synas oskäligt att överflytta skulderna på landstingsområdet utan en ingående vidräkning mellan de gamla vägdistrikten, bör å andra sidan hållas i minnet, att de av distriktsförstoringen föranledda maximala förhöjningarna av utdebiteringen inom de förutvarande distrikten bleve rätt begränsade, och

att genom denna utdebitering skulle täckas även annuitet å väglånen. Det är för övrigt att märka, att en mycket avsevärd del av väghållningsdistriktens skulder hänför sig till upplåning i avbidan på utbetalning av statsbidrag. På grund av vägkostnadsstatistikens bristfällighet är det ej möjligt att i de särskilda fallen utan närmare undersökningar fastställa storleken av de skuldbelopp, som sålunda i verkligheten bliva täckta genom bidrag av statsmedel. Det är ej uteslutet, att, om dessa belopp frånräknas, ojämnheterna i skuldbelastningen inom ett och samma landstingsområde bliva väsentligt mindre framträdande. Skulle likväl i enstaka fall en mycket hög skuldbörda åvila ett väghållningsdistrikt, utan att för vägväsendet inom distriktet är sörjt på ett mera tillfredsställande sätt än inom andra delar av landstingsområdet, synes, om det senare alternativet väljes, staten kunna träda emellan och medelst skatteutjämningsbidrag förhindra, att en alltför stor skuldbörda flyttas över på väghållningsskyldiga, vilka utan att i nämnvärd omfattning vara skuldsatta och utan att representera ett relativt starkt skatteunderlag behörigen fullgjort dem åliggande väghållningsbesvär.

Valet mellan de två alternativen för övertagandet av de nuvarande väghållningsdistriktens skulder torde emellertid ej få anses vara avgörande för ett principiellt ståndpunktstagande till spörsmålet om större vägkommuner. Båda alternativen äro möjliga att tillämpa. Väljes det senare, vilket ur skatteutjämningssynpunkt är att föredraga, bör tillses, att ett principbeslut, omfattande jämväl frågan om skulderna, icke kommer att obehörigen inverka på väghållningsdistriktens lånepolitik under tiden före omläggningens slutliga genomförande. Måhända bör Kungl. Maj:t i sådant fall vidtaga särskilda åtgärder till förhindrande av dylika konsekvenser. Eller ock bör berörda val träffas först på ett senare stadium och grundas på då föreliggande, närmare utredda faktorer, som sammanhänga med distriktens tillgångar och skulder.

I de inkomna yttrandena har de vägsakkunnigas förslag i ifrågavarande avseende i allmänhet lämnats utan erinran.

Kammarkollegiet förklarar sig icke hava någon saklig erinran att göra mot stadgandena i förslaget.

Riksräkenskapsverket yttrar, att det torde bliva ofrånkomligt, att de nya större distrikten övertaga de äldre distriktens tillgångar och skulder. De med skuldöverflyttningen förbundna olägenheterna syntes emellertid bliva mindre, i den mån de nya distrikten erhölle större omfattning.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län uttalar den meningen, att de nya distrikten böra i största möjliga utsträckning utan vederlag övertaga de äldre distriktens skulder.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län påpekar de orättvisor, som kunna uppkomma vid sammanslagning av distrikt, vilka systematiskt fört en olikartad ekonomisk politik. Vissa distrikt hade kanske under lång tid haft låg uttaxering och i stället i väsentlig mån finansierat sina vägföretag med upplånade medel, under det andra distrikt bestritt sina utgifter helt med uttaxerade medel och haft hög vägskatt.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län framhåller liknande synpunkter och förordar därför, att sammanslagning av distrikt må komma till stånd endast i sådana fall, där distrikten äro uppenbart för små för att kunna effektivt och ekonomiskt sköta väghållningen.

Departementschefen.

Lika med de sakkunniga anser även jag, att de nya distrikten böra övertaga de äldre distriktens tillgångar och förpliktelser. Denna princip har på annat område vunnit tillämpning, i vilket avseende jag erinrar om bestämmelserna i lagen den 13 juni 1919 om ordning och villkor för ändring i kommunal och ecklesiastik indelning, där enligt 10 § i regel gäller, att då kommun införlivas med annan kommun eller ingår i nybildad kommun, kommunens tillgångar och ansvarigheten för dess förbindelser tillkomma den ökade eller nybildade kommunen.

Nämnda princip torde likväl vid den blivande omregleringen av vägdistrikten icke böra utan vidare tillämpas i alla fall. I likhet med de sakkunniga finner jag det nödvändigt att bestämmelser meddelas i syfte att förhindra, att ett äldre distrikt under tiden intill den nya lagens ikraftträdande på grund av vetskapen om att det nya distriktet skall övertaga det äldres tillgångar och förpliktelser missbrukar sin rätt att upptaga lån eller eljest vanvårdar sina angelägenheter. Vägdistrikt, som så missköter sin ekonomi, bör icke kunna påräkna, att vederbörande nya distrikt skall utan ersättning övertaga dess förpliktelser. Även i det fall, att ett distrikts dåliga ekonomiska ställning har sin grund i en under längre tid tillbaka förd oklok ekonomisk politik, synes emellertid ett slags avräkning mellan det gamla och det nya distriktet böra komma till stånd. Den ersättning, som det äldre distriktet i sådant fall finnes böra lämna det nya distriktet, torde lämpligen kunna uttagas genom särskild utdebitering under viss tid å beskattningsföremålen i det äldre distriktets område. I överensstämmelse med det nu sagda har i 69 § departementsförslaget, i anslutning till motsvarande stadgande i 5 § gällande väglag, föreskrivits, att i samband med den nya distriktsindelningen skola meddelas de övergångsbestämmelser, som finnas erforderliga, och att, där särskilda skäl därför finnas, det må föreskrivas, att å beskattningsföremålen inom område, som förenats med annat till ett vägdistrikt, skall till fullgörande av området åliggande ersättningsskyldighet påföras vägskatt utöver vad som eljest utdebiteras inom distriktet.

De övergångsbestämmelser, som enligt detta stadgande skola meddelas, torde böra innehålla föreskrifter om den redovisning, som vägstyrelse i äldre distrikt skall avgiva till vägstyrelse i nytt distrikt. Med hänsyn härtill har 93 § sakkunnigförslaget icke intagits i departementsförslaget.

70—75 §§.

Dessa paragrafer motsvara helt eller delvis 87, 89—91 och 94 §§ i de sakkunnigas förslag (s. 158).

Föredraganden uppläser härefter de i enlighet med vad sålunda anförts upprättade förslagen till *lag om allmänna vägar, lag om vägdistrikt* samt *lag angående ändring i vissa delar av lagen den 13 juni 1919 (nr 287) om ödebygdsvägar* av den lydelse, bilaga[1] till detta protokoll utvisar, samt hemstäl-

[1] Sistnämnda två lagförslag, vilka äro lika lydande med motsvarande vid propositionen fogade lagförslag, hava här uteslutits.

ler, att lagrådets utlåtande över förslagen till lag om allmänna vägar och lag angående ändring i vissa delar av lagen om ödebygdsvägar måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.

TABELLBILAGA

Tabell 1. Uppgifter från samtliga väghållningsdistrikt å förvalt-

Län	Antal väghållningsdistrikt	Väglängd i kilometer[1]	I. Vägstyrelsen					II. För förvaltningssärskilt anställd perkreterare m. fl., som lika äro vägstyrelse-	
			Årsarvoden kr.	Dagarvoden kr.	Rese- och traktamentsersättningar kr.	Expenser kr.	Summa kr.	Arvoden kr.	Rese- och traktamentsersättningar kr.
Stockholms	29	2,668	50,700.00	12,200.15	16,940.09	11,869.07	91,709.31	7,049.00	137.00
medeltal pr distrikt		*92.0*	*1,748.27*	*420.70*	*584.14*	*409.28*	*3,162.39*	*243.07*	*4.72*
Uppsala	17	1,974	25,400.00	6,728.50	10,504.69	8,477.22	51,110.41	4,438.20	2,739.46
medeltal pr distrikt		*116.1*	*1,494.12*	*395.79*	*617.92*	*498.66*	*3,006.49*	*261.07*	*161.15*
Södermanlands . . .	10	2,434	22,700.00	5,731.00	20,790.21	8,496.91	57,718.12	2,384.00	147.00
medeltal pr distrikt		*243.4*	*2,270.00*	*573.10*	*2,079.02*	*849.69*	*5,771.81*	*238.40*	*14.70*
Östergötlands	32	4,139	53,445.00	7,836.90	10,789.18	7,419.80	79,490.88	1,100.00	290.80
medeltal pr distrikt		*129.3*	*1,670.16*	*244.90*	*337.16*	*231.87*	*2,484.09*	*34.37*	*9.09*
Jönköpings	10	4,331	24,950.00	9,178.00	34,734.76	3,983.38	72,846.14	200.00	—
medeltal pr distrikt		*433.1*	*2,495.00*	*917.80*	*3,473.48*	*398.34*	*7,284.62*	*20.00*	—
Kronobergs	6	3,495	13,350.00	2,420.00	12,477.59	6,923.74	35,171.33	—	—
medeltal pr distrikt		*582.5*	*2,225.00*	*403.33*	*2,079.60*	*1,153.96*	*5,861.89*	—	—
Kalmar	12	3,595	17,800.00	10,858.75	19,466.67	6,470.03	54,595.45	—	—
medeltal pr distrikt		*299.6*	*1,483.33*	*904.90*	*1,622.22*	*539.17*	*4,549.62*	—	—
Gotlands	2	1,418	6,000.00	1,188.00	4,625.28	1,800.00	13,613.28	500.00	—
medeltal pr distrikt		*709.0*	*3,000.00*	*594.00*	*2,312.64*	*900.00*	*6,806.64*	*250.00*	—
Blekinge	13	1,340	21,100.00	1,903.00	12,252.41	2,747.57	38,002.98	800.00	—
medeltal pr distrikt		*103.1*	*1,623.08*	*146.39*	*942.49*	*211.35*	*2,923.31*	*61.54*	—
Kristianstads	10	3,198	31,520.00	10,888.80	17,531.98	7,336.92	67,277.70	1,060.00	307.80
medeltal pr distrikt		*319.8*	*3,152.00*	*1,088.88*	*1,753.20*	*733.69*	*6,727.77*	*106.00*	*30.78*
Malmöhus	14	3,857	33,500.00	10,988.00	24,314.63	25,260.52	94,063.15	32,302.00	3,680.95
medeltal pr distrikt		*275.5*	*2,392.86*	*784.86*	*1,736.76*	*1,804.32*	*6,718.80*	*2,307.29*	*262.92*
Hallands	8	2,089	18,200.00	12,143.00	5,850.83	6,284.20	42,478.03	800.00	260.45
medeltal pr distrikt		*261.1*	*2,275.00*	*1,517.87*	*731.35*	*785.53*	*5,309.75*	*100.00*	*32.56*
Göteborgs och Bohus	21	2,067	26,350.00	14,110.00	21,257.44	12,590.18	74,307.62	2,150.00	4.10
medeltal pr distrikt		*98.4*	*1,254.76*	*671.91*	*1,012.26*	*599.53*	*3,538.46*	*102.38*	*0.20*
Älvsborgs	20	4,723	32,464.50	16,684.00	27,334.81	10,021.98	86,505.29	1,600.00	—
medeltal pr distrikt		*236.2*	*1,623.23*	*834.20*	*1,366.74*	*501.09*	*4,325.26*	*80.00*	—
Skaraborgs	18	3,711	28,300.34	11,954.25	27,687.43	9,284.42	77,226.44	422.50	—
medeltal pr distrikt		*206.2*	*1,572.24*	*664.13*	*1,538.19*	*515.80*	*4,290.36*	*23.47*	—

[1] Enligt år 1933 bekomna uppgifter.

ningskostnader m. m. (även för byggande av väg) för år 1932.

ändamål sonal (se-icke till-ledamöter)	III. Personal i förmansställning för tillsyn å eller ledning av väghållningen (vägmästare, schaktmästare m. fl.)			IV. Revisorer					Total-summa	Total-summa per väg-kilometer
Summa kr.	Löner[2] kr.	Rese- och traktamentsersättningar kr.	Summa kr.	Årsarvoden kr.	Dagarvoden kr.	Rese- och traktamentsersättningar kr.	Expenser kr.	Summa kr.	kr.	kr.
7,186.00	72,262.00	3,675.10	75,937.10	5,070.00	905.80	865.53	73.45	6,914.78	**181,747**.19	
247.79	*2,491.79*	*126.73*	*2,618.52*	*174.83*	*31.25*	*29.85*	*2.53*	*238.44*	*6,267.14*	*68.12*
7,177.66	64,755.19	8,457.72	73,212.91	950.00	424.00	654.56	—	2,028.56	**133,529**.54	
422.22	*3,809.13*	*497.51*	*4,306.64*	*55.88*	*24.94*	*38.51*	—	*119.33*	*7,854.68*	*67.65*
2,531.00	46,590.51	215.60	46,806.11	500.00	631.00	1,474.85	—	2,605.85	**109,661**.08	
253.10	*4,659.05*	*21.56*	*4,680.61*	*50.00*	*63.10*	*147.49*	—	*260.59*	*10,966.11*	*45.05*
1,390.80	72,403.00	900.00	73,303.00	1,614.00	762.00	475.48	191.40	3,042.88	**157,227**.56	
43.46	*2,262.59*	*28.13*	*2,290.72*	*50.44*	*23.81*	*14.86*	*5.98*	*95.09*	*4,913.36*	*38.00*
200.00	14,400.00	5,200.00	19,600.00	100.00	570.90	806.94	—	1,477.84	**94,123** 98	
20.00	*1,440.00*	*520.00*	*1,960.00*	*10.00*	*57.09*	*80.69*	—	*147.78*	*9,412.40*	*21.73*
—	42,201.67	—	42,201.67	925.00	210.00	283.60	—	1,418.60	**78,791**.60	
—	*7,033.61*	—	*7,033.61*	*154.16*	*35.00*	*47.27*	—	*236.43*	*13,131.93*	*22.54*
—	39,271.90	614.60	39,886.50	285.00	462.00	575.85	10.00	1,332.85	**95,814**.80	
—	*3,272.66*	*51.22*	*3,323.88*	*23.75*	*38.50*	*47.99*	*0.83*	*111.07*	*7,984.57*	*26.65*
500.00	4,200.00	3,720.00	7,920.00	150.00	72.00	137.10	—	359.10	**22,392**.38	
250.00	*2,100.00*	*1,860.00*	*3,960.00*	*75.00*	*36.00*	*68.55*	—	*179.55*	*11,196.19*	*15.79*
800.00	25,150.00	—	25,150.00	855.00	186.00	563.57	—	1,604.57	**65,557**.55	
61.54	*1,934.61*	—	*1,934.61*	*65.77*	*14.31*	*43.35*	—	*123.43*	*5,042.89*	*48.91*
1,367.80	94,022.70	—	94,022.70	2,390.00	370.00	676.40	—	3,436.40	**166,104**.60	
136.78	*9,402.27*	—	*9,402.27*	*239.00*	*37.00*	*67.64*	—	*343.64*	*16,610.46*	*51.94*
35,982.95	89,259.00	508.00	89,767.00	5,620.00	394.00	2,690.17	—	8,704.17	**228,517**.27	
2,570.21	*6,375.64*	*36.28*	*6,411.92*	*401.43*	*28.14*	*192.16*	—	*621.73*	*16,322.66*	*59.25*
1,060.45	32,200.00	300.00	32,500.00	1,445.00	160.00	344.23	—	1,949.23	**77,987**.71	
132.56	*4,025.00*	*37.50*	*4,062.50*	*180.62*	*20.00*	*43.03*	—	*243.65*	*9,748.46*	*37.34*
2,154.10	40,958.25	331.00	41,289.25	615.00	1,411.75	999.07	—	3,025.82	**120,776**.79	
102.58	*1,950.39*	*15.76*	*1,966.15*	*29.29*	*67.23*	*47.57*	—	*144.09*	*5,751.28*	*58.45*
1,600.00	53,525.00	360.00	53,885.00	1,590.00	1,329.00	997.10	—	3,916.10	**145,906**.39	
80.00	*2,676.25*	*18.00*	*2,694.25*	*79.50*	*66.45*	*49.86*	—	*195.81*	*7,295.32*	*30.89*
422.50	37,302.75	4,430.00	41,732.75	1,029.00	572.00	1,008.05	1.40	2,610.45	**121,992**.14	
23.47	*2,072.37*	*246.11*	*2,318.48*	*57.17*	*31.78*	*56.00*	*0.08*	*145.03*	*6,777.54*	*32.87*

[2] I löner inräknas i förekommande fall ersättning för automobil. I vissa fall har uppgift erhållits endast därom att vägstyrelse tillhandahåller automobil; i dylikt fall har ej kostnaden kunnat medtagas i lönerna.

Tabell 1 (forts.). **Uppgifter från samtliga väghållningsdistrikt å**

Län	Antal väghållningsdistrikt	Väglängd i kilometer[1]	I. Vägstyrelsen					II. För förvaltningssärskilt anställd perkreterare m. fl., som lika äro vägstyrelse-	
			Årsarvoden kr.	Dagarvoden kr.	Rese- och traktamentsersättningar kr.	Expenser kr.	Summa kr.	Arvoden kr.	Rese- och traktamentsersättningar kr.
Värmlands	16	3,952	30,450.00	13,409.00	16,719.83	15,159.95	75,738.78	3,280.00	144.00
medeltal pr distrikt		*247.0*	*1,903.12*	*838.06*	*1,044.99*	*947.50*	*4,733.67*	*205.00*	*9.00*
Örebro	18	2,565	26,241.00	15,370.00	15,145.85	12,353.26	69,110.11	6,710.00	656.05
medeltal pr distrikt		*142.5*	*1,457.83*	*853.89*	*841.44*	*686.29*	*3,839.45*	*372.78*	*36.45*
Västmanlands	13	2,273	20,850.00	11,068.50	21,182.21	5,074.31	58,175.02	1,218.76	366.30
medeltal pr distrikt		*174.8*	*1,603.85*	*851.42*	*1,629.40*	*390.33*	*4,475.00*	*93.75*	*28.18*
Kopparbergs	27	3,684	35,745.00	18,277.35	19,687.11	12,299.67	86,009.13	1,600.00	100.00
medeltal pr distrikt		*136.4*	*1,323.89*	*676.94*	*729.15*	*455.54*	*3,185.32*	*59.26*	*3.70*
Gävleborgs	10	3,000	35,452.00	13,312.00	17,029.15	13,728.99	79,522.14	3,200.00	—
medeltal pr distrikt		*300.0*	*3,545.20*	*1,331.20*	*1,702.92*	*1,372.90*	*7,952.22*	*320.00*	—
Västernorrlands . . .	18	3,627	42,590.00	18,958.10	44,384.02	17,979.54	123,911.66	9,073.14	1,354.20
medeltal pr distrikt		*201.5*	*2,366.11*	*1,053.23*	*2,465.78*	*998.86*	*6,883.98*	*504.06*	*75.23*
Jämtlands	15	3,728	28,213.00	11,078.50	19,649.91	6,770.28	65,711.69	800.00	—
medeltal pr distrikt		*248.5*	*1,880.87*	*738.57*	*1,309.99*	*451.35*	*4,380.78*	*53.33*	—
Västerbottens	19	5,371	28,720.00	7,605.00	27,446.83	23,312.88	87,084.71	14,430.00	122.00
medeltal pr distrikt		*282.7*	*1,511.58*	*400.26*	*1,444.57*	*1,226.99*	*4,583.40*	*759.47*	*6.42*
Norrbottens	18	4,929	40,380.00	7,635.50	30,967.26	24,069.55	103,052.31	7,215.96	200.00
medeltal pr distrikt		*273.8*	*2,243.33*	*424.19*	*1,720.40*	*1,337.20*	*5,725.12*	*400.89*	*11.11*
Hela riket	**376**	**78,168**	**694,420.84**	**251,526.30**	**478,770.17**	**259,714.37**	**1,684,431.68**	**102,333.56**	**10,510.11**
medeltal pr distrikt		*207.9*	*1,846.87*	*668.95*	*1,273.32*	*690.73*	*4,479.87*	*272.16*	*27.95*

[1] Enligt år 1933 bekomna uppgifter.

förvaltningskostnader m. m. (även för byggande av väg) för år 1932.

ändamål sonal (se- icke till- ledamöter)	III. Personal i förmansställning för tillsyn å eller ledning av väghållningen (vägmästare, schaktmästare m. fl.)			IV. Revisorer					Total- summa	Total- summa per väg- kilo- meter
Summa kr.	Löner[2] kr.	Rese- och trakta- mentser- sättningar kr.	Summa kr.	Års- arvoden kr.	Dag- arvoden kr.	Rese- och trakta- ments- ersätt- ningar kr.	Expen- ser kr.	Summa kr.	kr.	kr.
3,424.00	69,830.50	10,888.20	80,718.70	2,975.00	366.00	878.07	0·90	4,219.97	**164,101**.45	
214.00	*4,364.41*	*680.51*	*5,044.92*	*185.94*	*22.88*	*54.88*	*0.05*	*263.75*	*10,256.34*	*41.52*
7,366.05	64,112.05	1,974.61	66,086.66	1,270.00	728.00	428.02	—	2,426.02	**144,988**·84	
409.23	*3,561.78*	*109.70*	*3,671.48*	*70.56*	*40.44*	*23.78*	—	*134.78*	*8,054.94*	*56.53*
1,585.06	43,772.00	5,987.57	49,759.57	545.00	384.00	892.50	—	1,821.50	**111,341**.15	
121.93	*3,367.08*	*460.58*	*3,827.66*	*41.92*	*29.54*	*68.65*	—	*140.11*	*8,564.70*	*49.00*
1,700.00	72,248.00	8,727.45	80,975.45	2,766.00	1,063.16	698.30	—	4,527.46	**173,212**.04	
62.96	*2,675.85*	*323.24*	*2,999.09*	*102.45*	*39.38*	*25.86*	—	*167.69*	*6,415.26*	*47.03*
3,200.00	68,192.00	7,551.00	75,743.00	1,300.00	885.00	1,124.90	—	3,309.90	**161,775**.04	
320.00	*6,819.20*	*755.10*	*7,574.30*	*130.00*	*88.50*	*112.49*	—	*330.99*	*16.177.51*	*53.93*
10,427.34	108,958.00	13,314.26	122,272.26	3,200.00	1,235.00	1,328.70	—	5,763.70	**262,374**.96	
579.29	*6,053.22*	*739.68*	*6,792.90*	*177.78*	*68.61*	*73.82*	—	*320.21*	*14,576.38*	*72.34*
800.00	70,151.79	16,964.11	87,115.90	1,285.00	568.00	385.39	1.55	2,239.94	**155,867**.53	
53.33	*4,676.79*	*1,130.94*	*5,807.73*	*85.67*	*37.87*	*25.69*	*0.10*	*149.33*	*10,391.17*	*41.82*
14,552.00	99,131.10	64,686.08	163,817.18	2,750.00	1,049.00	455,30	—	4,254.30	**269,708**.19	
765.89	*5,217.43*	*3,404.53*	*8,621.96*	*144.74*	*55.21*	*23.96*	—	*223.91*	*14,195.16*	*50.21*
7,415.96	102,223.33	33,050.77	135,274.10	3,315.00	1,039.00	575.02	—	4,929.02	**250,671**.39	
412.00	*5,679.07*	*1,836.15*	*7,515.22*	*184.17*	*57.72*	*31.95*	—	*273.84*	*13,926,18*	*50.86*
112,843.67	**1,427,120**.74	**191,856**.07	**1,618,976**.81	**42,544**.00	**15,777**.61	**19,318**.70	**278**.70	**77,919**.01	**3,494,171**.17	
300.11	*3,795.53*	*510.27*	*4,305.80*	*113.15*	*41.96*	*51.38*	*0.74*	*207.23*	*9,293.01*	*44.70*

[2] I löner inräknas i förekommande fall ersättning för automobil. I vissa fall har uppgift erhållits endast därom att vägstyrelse tillhandahåller automobil; i dylikt fall har ej kostnaden kunnat medtagas i lönerna.

Tabell 2, utvisande för vissa vägdistrikt enligt tänkbar indelningsplan dels av nuvarande vägdistrikt åstadkomna skatte-

Vägdistrikt enligt gällande indelning	Väglängd i kilometer[1]	Antal vägfyrkar år 1932				Utdebit. pr vägfyrk år 1932, öre	Debiterad vägskatt år 1932, kronor				Beräknat antal enl. 1933 års väg-	
		för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa		för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet
Stockholms län.												
Hökhuvuds, Valö och Forsmarks socknars .	74	67,329	9,082	42,589	119,000	18	12,119	1,635	7,666	21,420	33,664	6,811
Börstils sockens	54	48,271	7,519	15,845	71,635	15	7,240	1,128	2,377	10,745	24,135	5,639
Hargs och Edebo socknars	89	61,514	14,403	43,912	119,829	22	13,533	3,168	9,661	26,362	30,757	10,802
Väddö o. Häverö socknars	115	60,195	113,610	233,093	406,898	10	6,020	11,361	23,309	40,690	30,097	85,207
Närdinghundra härads .	171	140,818	20,039	67,873	228,730	21	29,572	4,208	14,253	48,033	70,409	15,029
Lyhundra härads . . .	121	95,404	8,553	21,556	125,513	20	19,081	1,711	4,311	25,103	47,702	6,414
Roslagsbro sockens . .	64	35,204	3,840	7,700	46,744	25	8,801	960	1,925	11,686	17,602	2,880
Vätö sockens	37	21,380	13,108	27,192	61,680	20	4,276	2,622	5,438	12,336	10,690	9,831
För distr. sammanslagna	**725**	**530,115**	**190,154**	**459,760**	**1,180,029**	**16.6**	**88,219**	**31,645**	**76,511**	**196,375**	**265,056**	**142,613**
Södermanlands län.												
Västerrekarne härads .	131	140,049	49,068	100,756	289,873	18	25,209	8,832	18,136	52,177	70,024	36,801
Österrekarne » .	250	238,786	40,299	127,694	406,779	18	42,981	7,254	22,985	73,220	119,393	30,224
Åkers » .	156	150,150	34,229	120,453	304,832	23	34,534	7,873	27,704	70,111	75,075	25,671
Selebo » .	107	148,594	34,412	73,079	256,085	20	29,719	6,882	14,616	51,217	74,297	25,809
För distr. sammanslagna	**644**	**677,579**	**158,008**	**421,982**	**1,257,569**	**19.6**	**132,936**	**31,000**	**82,789**	**246,725**	**338,789**	**118,506**
Blekinge län.												
Bräkne-Hoby sockens .	68	62,728	17,929	31,154	111,811	18	11,291	3,227	5,608	20,126	31,364	13,446
Ölsehults » .	27	12,433	1,470	3,481	17,384	20	2,487	294	696	3,477	6,216	1,102
Åryds » .	27	23,862	4,740	8,699	37,301	30	7,158	1,422	2,610	11,190	11,931	3,555
Hällaryds » .	28	31,068	6,093	16,833	53,994	30	9,320	1,828	5,050	16,198	15,534	4,569
Asarums » .	80	77,994	67,787	139,611	285,392	22	17,159	14,913	30,714	62,786	38,997	50,840
Ringamåla » .	49	24,646	9,822	6,240	40,708	25	6,162	2,455	1,560	10,177	12,323	7,366
Mörrums och Elleholms socknars	82	48,889	28,264	36,567	113,720	30	14,667	8,479	10,970	34,116	24,444	21,198
Jämshögs sockens . .	97	52,302	20,613	72,096	145,011	25	13,076	5,153	18,024	36,253	26,151	15,459
Kyrkhults » . .	116	46,035	28,893	23,193	98,121	30	13,810	8,668	6,958	29,436	23,017	21,669
Gammalstorps » . .	36	30,100	5,602	15,853	51,555	28	8,428	1,568	4,439	14,435	15,050	4,201
Mjällby, Sölvesborgs och Ysane socknars . .	96	88,232	32,205	60,042	180,479	20	17,646	6,441	12,009	36,096	44,116	24,153
För distr. sammanslagna	**706**	**498,289**	**223,418**	**413,769**	**1,135,476**	**24.2**	**120,369**	**53,970**	**99,951**	**274,290**	**249,143**	**167,558**
Skaraborgs län.												
Kållands härads . . .	168	232,499	18,725	90,797	342,021	17	39,525	3,183	15,436	58,144	116,249	14,043
Viste » . . .	137	167,339	24,533	74,704	266,576	19	31,794	4,661	14,194	50,649	83,669	18,399
Barne » . . .	190	202,981	46,627	165,864	415,472	12	24,358	5,595	19,904	49,857	101,490	34,970
Laske » . . .	128	105,331	7,020	30,720	143,071	17	17,906	1,194	5,222	24,322	52,665	5,265
Åse » . . .	94	126,384	6,754	34,667	167,805	24	30,332	1,621	8,320	40,273	63,192	5,065
För distr. sammanslagna	**717**	**834,534**	**103,659**	**396,752**	**1,334,945**	**16.7**	**139,560**	**17,335**	**66,350**	**223,245**	**417,265**	**77,742**
Västernorrlands län.												
Säbrå tingslags . . .	158	114,626	19,122	64,020	197,768	40	45,850	7,649	25,608	79,107	57,313	14,341
Gudmundrå » . . .	129	73,287	217,343	484,624	775,254	27	19,788	58,683	130,848	209,319	36,643	163,007
Nora » . . .	124	64,960	31,905	104,181	201,046	42	27,283	13,400	43,756	84,439	32,480	23,928
Nordingrå » . . .	135	74,388	7,840	42,531	124,759	40	29,755	3,136	17,013	49,904	37,194	5,880
För distr. sammanslagna	**546**	**327,261**	**276,210**	**695,356**	**1,298,827**	**32.6**	**106,524**	**89,906**	**226,339**	**422,769**	**163,630**	**207,156**

[1]) Enligt 1931 års vägstatistik.

verkningarna av 1933 års vägskattereform, dels den genom sammanslagning utjämning. Absoluta och procentuella tal.

vägfyrkar år 1932 ändring i 59 § lagen		Beräkn. utdebit. pr vägfyrk, öre	Beräknad vägskatt år 1932 enl. 1933 års ändring i 59 § väglagen, kronor				Debiterad vägskatt år 1932. Procentuella tal				Beräknad vägskatt år 1932 enl. 1933 års ändring i 59 § väglagen. Procentuella tal			
för inkomst	Summa		för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa
42,589	83,064	25.8	8,681	1,756	10,983	21,420	56.58	7.63	35.79	100	40.53	8.20	51.27	100
15,845	45,619	23.6	5,685	1,328	3,732	10,745	67.38	10.50	22.12	100	52.91	12.36	34.73	100
43,912	85,471	30.8	9,486	3,332	13,544	26,362	51.33	12.02	36.65	100	35.98	12.64	51.38	100
233,093	348,397	11.7	3,515	9,952	27,223	40,690	14.80	27.92	57.28	100	8.64	24.46	66.90	100
67,873	153,311	31.3	22,059	4,709	21,265	48,033	61.57	8.76	29.67	100	45.93	9.80	44.27	100
21,556	75,672	33.2	15,824	2,128	7,151	25,103	76.01	6.82	17.17	100	63.04	8.48	28.48	100
7,700	28,182	41.5	7,299	1,194	3,193	11,686	75.31	8.22	16.47	100	62.46	10.22	27.32	100
27,192	47,713	25.9	2,764	2,542	7,030	12,336	34.66	21.26	44.08	100	22.40	20.61	56.99	100
459,760	**867,429**	**22.6**	**60,005**	**32,286**	**104,084**	**196,375**	**44.92**	**16.12**	**38.96**	**100**	**30.56**	**16.44**	**53.00**	**100**
100,756	207,581	25.1	17,601	9,250	25,326	52,177	48.31	16.93	34.76	100	33.73	17.73	48.54	100
127,694	277,311	26.4	31,524	7,980	33,716	73,220	58.70	9.91	31.39	100	43.05	10.90	46.05	100
120,453	221,199	31.7	23,796	8,136	38,179	70,111	49.26	11.23	39.51	100	33.94	11.60	54.46	100
73,079	173,185	29.6	21,972	7,633	21,612	51,217	58.02	13.44	28.54	100	42.90	14.90	42.20	100
421,982	**879,277**	**28.1**	**95,064**	**33,253**	**118,408**	**246,725**	**53.88**	**12.56**	**33.56**	**100**	**38.53**	**13.48**	**47.99**	**100**
31,154	75,964	26.5	8,310	3,562	8,254	20,126	56.10	16.03	27.87	100	41.29	17.70	41.01	100
3,481	10,799	32.2	2,001	355	1,121	3,477	71.53	8.45	20.02	100	57.55	10.21	32.24	100
8,699	24,185	46.3	5,520	1,645	4,025	11,190	63.97	12.71	23.32	100	49.33	14.70	35.97	100
16,833	36,936	43.9	6,812	2,004	7,382	16,198	57.54	11.28	31.18	100	42.06	12.37	45.57	100
139,611	229,448	27.4	10,671	13,912	38,203	62,786	27.33	23.75	48.92	100	16.99	22.16	60.85	100
6,240	25,929	39.2	4,837	2,891	2,449	10,177	60.55	24.12	15.33	100	47.53	28.41	24.06	100
36,567	82,209	41.5	10,144	8,797	15,175	34,116	42.99	24.85	32.16	100	29.73	25.79	44.48	100
72,096	113,706	31.9	8,338	4,929	22,986	36,253	36.07	14.21	49.72	100	23.00	13 60	63.40	100
23,193	67,879	43.4	9,981	9,397	10,058	29,436	46.91	29.45	23.64	100	33.91	31.92	34.17	100
15,853	35,104	41.1	6,189	1,727	6,519	14,435	58.39	10.86	30.75	100	42.88	11.96	45.16	100
60,042	128,311	28.1	12,410	6,795	16,891	36,096	48.89	17.84	33.27	100	34.38	18.83	46.79	100
413,769	**830,470**	**33.0**	**82,288**	**55,341**	**136,661**	**274,290**	**43.88**	**19.68**	**36.44**	**100**	**30.00**	**20.18**	**49.82**	**100**
90,797	221,089	26.3	30,572	3,693	23,879	58,144	67.98	5.47	26.55	100	52.58	6.35	41.07	100
74,704	176,772	28.7	23,973	5,272	21,404	50,649	62.77	9.20	28.03	100	47.33	10.41	42.26	100
165,864	302,324	16.5	16,737	5,767	27,353	49,857	48.86	11.22	39.92	100	33.57	11.57	54.86	100
30,720	88,650	27.4	14,449	1,445	8,428	24,322	73.62	4.91	21.47	100	59.41	5.94	34.65	100
34,667	102,924	39.1	24,726	1,982	13,565	40,273	75.32	4.02	20.66	100	61.40	4.92	33.68	100
396,752	**891,759**	**25.0**	**104,459**	**19,462**	**99,324**	**223,245**	**62.51**	**7.77**	**29.72**	**100**	**46.79**	**8.72**	**44.49**	**100**
64,020	135,674	58.3	33,417	8,362	37,328	79,107	57.96	9.67	32.37	100	42.24	10.57	47.19	100
484,624	684,274	30.6	11,209	49,864	148,246	209,319	9.45	28.04	62.51	100	5.36	23.82	70.82	100
104,181	160,589	52.6	17,078	12,582	54,779	84,439	32.31	15.87	51.82	100	20.23	14.90	64.87	100
42,531	85,605	58.3	21,682	3,428	24,794	49,904	59.62	6.29	34.09	100	43.45	6.87	49.68	100
695,356	**1,066,142**	**39.7**	**64,886**	**82,146**	**275,737**	**422,769**	**25.20**	**21.26**	**53.54**	**100**	**15.35**	**19.43**	**65.22**	**100**

Tabell 3, utvisande för väghållningsdistrikten i vissa

Väghållningsdistrikt	Antal vägfyrkar år 1932				Utdebit. per vägfyrk år 1932, öre	Debiterad vägskatt år 1932, kronor				Beräknat antal enl. 1933 års väg-	
	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa		för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet
Östergötlands län.											
Kinda härads södra . . .	173,024	38,532	103,883	315,439	21	36,335	8,092	21,815	66,242	86,512	28,899
Kinda härads norra . . .	142,556	26,248	60,475	229,279	25	35,639	6,562	15,119	57,320	71,278	19,686
Svinhults sockens	19,554	675	10,737	30,966	27	5.280	182	2,899	8,361	9,777	506
Västra Ryds sockens . .	33,223	4,445	11,754	49,422	27	8,970	1,200	3,174	13,344	16,611	3,333
Sunds sockens	33,191	8,900	19,480	61,571	14	4,647	1,246	2,727	8,620	16,595	6,675
Asby sockens	30,158	1,370	7,463	38,991	21	6,333	288	1,567	8,188	15,079	1,027
Torpa sockens	24,646	1,681	10,692	37,019	20	4,929	336	2,139	7,404	12,323	1,260
Norra Vi sockens	20,399	3,225	7,326	30,950	22	4,488	709	1,612	6,809	10,199	2,418
Gullbergs härads	136,321	51,058	61,166	248,545	16	21,811	8,169	9,787	39,767	68,160	38,293
Bobergs härads	215,283	38,865	81.095	335,243	14	30,140	5,441	11,353	46,934	107,641	29,148
Valkebo härads	153,115	20,060	60,593	233,768	25	38,279	5,015	15,148	58,442	76,557	15,045
Åkerbo härads	83,916	7,350	15,132	106,398	25	20,979	1,838	3,783	26,600	41,958	5,512
Bankekinds härads . . .	207,447	76,671	213,735	497,853	18	37,341	13,801	38,472	89,614	103,723	57,503
Hanekinds härads	147,331	33,726	124,952	306,009	20	29,466	6,745	24,991	61,202	73,665	25,294
Hammarkinds härads . .	319,100	69,436	278,652	667,188	22	70,202	15,276	61,303	146,781	159,550	52,077
Skärkinds härads	108,378	8,462	25,130	141,970	25	27,095	2,115	6,283	35,493	54,189	6,346
Tjällmo och Godegårds socknars	101,296	10,374	39,212	150,882	16	16,207	1,660	6,274	24,141	50,648	7,780
Hällestads sockens . . .	73,268	21,478	51,945	146,691	23	16,852	4,940	11,947	33,739	36,634	16,108
Regna, Skedevi, Risinge och Vånga socknars . .	201,770	110,234	357,542	669,546	20	40,354	22,047	71,508	133,909	100,885	82,675
Bråbo härads	73,450	59,766	126,546	259,762	11	8,080	6,574	13,920	28,574	36,725	44,824
Memmings härads . . .	78,961	152,035	292,995	523,991	12	9,475	18,244	35,160	62,879	39,480	114,026
Styrestads m. fl. socknars	69,372	17,626	59,960	146,958	17	11,793	2,997	10,193	24,983	34,686	13,219
Krokeks sockens	27,356	30,086	44,219	101,661	16	4,377	4,814	7,075	16,266	13,678	22,564
Björkekinds härads västra	63,668	3,993	13,378	81,039	25	15,917	998	3,345	20,260	31,834	2,994
Björkekinds härads östra	49,135	2,415	8,529	60.079	25	12,284	604	2,132	15,020	24,567	1,811
Östkinds härads	143,925	20,019	44,159	208,103	23	33,103	4,604	10,157	47,864	71,962	15,014
Göstrings härads	302,014	50,348	139,303	491,665	15	45,302	7,552	20,896	73,750	151,007	37,761
Blåviks och Malexanders socknars	21,537	469	4,044	26,050	14	3,015	66	566	3,647	10,768	351
Vifolka härads	160,660	37,019	70,928	268,607	25	40,165	9,255	17,732	67,152	80,330	27,764
Lysings härads	198,846	27,609	83,853	310,308	16	31,815	4,418	13,416	49,649	99,423	20,706
Dals härads	122,780	14,295	38,878	175,953	11	13,506	1,572	4,277	19,355	61,390	10,721
Aska härads	202,993	153,118	260,255	616,366	14	28,419	21,436	36,436	86,291	101,496	114,838
Malmöhus län.											
Oxie härads	508,768	211,138	517,144	1,237,050	22	111,929	46,450	113,772	272,151	254,384	158,353
Skytts härads	545,159	97,936	272,214	915,309	20	109,032	19,587	54,443	183,062	272,579	73,452
Ljunits härads	180,453	12,216	43,724	236,393	20	36,091	2,443	8,745	47,279	90,226	9,162
Herrestads härads	214,620	29,690	78,736	323,046	20	42,924	5,938	15,747	64,609	107,310	22,267
Vemmenhögs härads . .	688,723	137,180	304,135	1,130,038	20	137,745	27,436	60,827	226,008	344,361	102,885
Färs härads	544,637	72,930	212,117	829,684	18	98,035	13,127	38,181	149,343	272,318	54,697
Frosta härads	557,813	142,888	306,606	1,007,307	20	111,563	28,578	61,321	201,462	278,906	107,166
Torna härads	620,725	113,696	355,186	1,089,607	19	117,938	21,602	67,485	207,025	310,362	85,272
Bara härads	503,598	227,510	628,280	1,359,388	20	100,720	45,502	125,656	271,878	251,799	170,632
Rönnebergs härads med undantag av ön Ven . .	357,123	77,400	238,627	673,150	15	53,569	11,610	35,794	100.973	178,561	58,050
Ön Vens	15,578	9,824	20,446	45.848	9	1,090	982	2,045	4,117	7,789	7,368
Onsjö härads	470,063	82,281	241,698	794,042	18	84,611	14,811	43,506	142,928	235,031	61,710
Harjagers härads	394,901	112,870	254,590	762,361	18	71,082	20,317	45,826	137,225	197,450	84,652
Luggude härads	913,708	424,935	956,126	2,294,769	18	164,467	76,488	172,103	413,058	456,854	318,701

län verkningarna av 1933 års vägskattereform.

vägfyrkar år 1932 ändring i 59 § lagen		Beräkn. utdebit. per vägfyrk, öre	Beräknad vägskatt år 1932 enl. 1933 års ändring i 59 § väglagen, kronor				Debiterad vägskatt år 1932. Procentuella tal				Beräknad vägskatt år 1932 enl. 1933 års ändring i 59 § väglagen. Procentuella tal			
för inkomst	Summa		för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa
103,883	219,294	30.2	26,133	8,729	31,380	66,242	54.85	12.22	32.93	100	39.45	13.18	47.37	100
60,475	151,439	37.9	26,979	7,451	22,890	57,320	62.17	11.45	26.38	100	47.07	13.00	39.93	100
10,737	21,020	39.8	3,889	201	4,271	8,361	63.15	2.18	34.67	100	46.51	2.41	51.08	100
11,754	31,698	42.1	6,993	1,403	4,948	13,344	67.22	8.99	23.79	100	52.41	10.51	37.08	100
19,480	42.750	20.2	3,346	1,346	3,928	8,620	53.91	14.45	31.64	100	38.82	15.61	45.57	100
7,463	23,569	34.7	5,238	357	2,593	8,188	77.34	3.52	19.14	100	63.97	4.36	31.67	100
10,692	24,275	30.5	3,759	384	3,261	7,404	66.57	4.54	28.89	100	50.77	5.19	44.04	100
7,326	19,943	34.1	3,482	826	2,501	6,809	65.91	10.41	23.68	100	51.14	12.13	36.73	100
61,166	167,619	23.7	16,171	9,085	14,511	39,767	54.85	20.54	24.61	100	40.66	22.85	36.49	100
81,095	217,884	21.5	23,187	6,279	17,468	46,934	64.22	11.59	24.19	100	49.40	13.38	37.22	100
60,593	152,195	38.4	29,398	5,777	23,267	58,442	65.50	8.58	25.92	100	50.30	9.89	39.81	100
15,132	62,602	42.5	17,828	2,342	6,430	26,600	78.87	6.91	14.22	100	67.02	8.81	24.17	100
213,735	374,961	23.9	24,789	13,743	51,082	89,614	41.67	15.40	42.93	100	27.66	15.34	57.00	100
124,952	223,911	27.3	20,135	6,914	34,153	61,202	48.15	11.02	40.83	100	32 90	11.30	55.80	100
278,652	490,279	29.9	47,766	15,591	83,424	146,781	47.83	10.41	41.76	100	32.54	10.62	56.84	100
25,130	85,665	41.4	22,452	2,629	10,412	35,493	76.34	5.96	17.70	100	63.26	7.41	29.33	100
39,212	97,640	24.7	12,522	1,924	9,695	24,141	67.13	6.88	25.99	100	51.87	7.97	40.16	100
51,945	104,687	32.2	11,807	5,191	16,741	33,739	49.95	14.64	35.41	100	35.00	15.38	49.62	100
357,542	541,102	24.7	24,966	20,460	88,483	133,909	30.14	16.46	53.40	100	18.64	15.28	66.08	100
126,546	208,095	13.7	5,043	6,155	17,376	28,574	28.28	23.01	48.71	100	17.65	21.54	60.81	100
292,995	446,501	14.1	5,560	16,058	41,261	62,879	15.07	29.01	55.92	100	8.84	25.54	65.62	100
59,960	107,865	23.2	8,034	3,062	13,887	24,983	47.20	12.00	40.80	100	32.16	12.26	55.58	100
44,219	80,461	20.2	2,765	4,562	8,939	16,266	26.91	29.59	43.50	100	17.00	28.05	54.95	100
13,378	48,206	42.0	13,379	1,258	5,623	20,260	78.56	4.93	16.51	100	66.04	6.21	27.75	100
8,529	34,907	43.0	10,571	779	3,670	15.020	81.78	4.02	14.20	100	70.38	5.19	24.43	100
44,159	131,135	36.5	26,266	5,480	16,118	47,864	69.16	9.62	21.22	100	54.88	11.45	33.67	100
139,303	328,071	22.5	33,946	8,489	31,315	73,750	61.43	10.24	28.33	100	46.03	11.51	42.46	100
4,044	15,163	24.1	2,590	84	973	3,647	82.67	1.81	15.52	100	71.02	2.30	26.68	100
70,928	179,022	37.5	30,132	10,415	26,605	67,152	59.81	13.78	26.41	100	44.87	15.51	39.62	100
83,853	203,982	24.3	24,199	5,040	20,410	49,649	64.08	8.90	27.02	100	48.74	10.15	41.11	100
38,878	110,989	17.4	10,705	1,870	6,780	19,355	69.78	8.12	22.10	100	55.31	9.66	35.03	100
260,255	476,589	18.1	18,377	20,792	47,122	86,291	32.93	24.84	42.23	100	21.30	24.09	54.61	100
517,144	929,881	29.3	74,451	46,346	151,354	272,151	41.13	17.07	41.80	100	27.36	17.03	55.61	100
272,214	618,245	29.6	80,710	21,749	80,603	183,062	59.56	10.70	29.74	100	44.09	11.88	44.03	100
43,724	143,112	33.0	29.807	3,027	14,445	47,279	76.33	5.17	18.50	100	63.05	6.40	30.55	100
78,736	208,313	31.0	33,283	6,906	24,420	64,609	66.44	9.19	24.37	100	51.51	10.69	37.80	100
304,135	751,381	30.1	103,580	30,947	91,481	226,008	60.95	12.14	26.91	100	45.83	13.69	40.48	100
212,117	539,132	27.7	75,434	15,151	58,758	149,343	65.64	8.79	25.57	100	50.51	10.15	39.34	100
306,606	692,678	29.1	81,118	31,169	89,175	201,462	55.38	14.18	30.44	100	40.27	15.47	44.26	100
355,186	750.820	27.6	85,577	23,512	97,936	207,025	56.97	10.43	32.60	100	41.34	11.36	47.30	100
628,280	1,050,711	25.9	65,155	44,152	162,571	271,878	37.04	16.74	46.22	100	23.96	16.24	59.80	100
238,627	475,238	21.2	37,938	12,334	50.701	100,973	53.05	11.50	35.45	100	37.57	12.22	50.21	100
20,446	35,603	11.6	901	852	2,364	4,117	26.48	23.85	49.67	100	21.88	20.70	57.42	100
241,698	538,439	26.5	62,389	16,381	64,158	142,928	59.20	10.36	30.44	100	43 65	11.46	44.89	100
254,590	536,692	25.6	50,485	21,645	65,095	137,225	51.80	14.81	33.39	100	36.79	15.77	47.44	100
956,126	1,731,681	23.9	108,973	76,020	228,065	413,058	39.82	18.52	41.66	100	26.38	18.41	55.21	100

Tabell 3 (forts.), **utvisande för väghållningsdistrikten i vissa**

Väghållningsdistrikt	Antal vägfyrkar år 1932				Utdebit. per vägfyrk år 1932, öre	Debiterad vägskatt år 1932, kronor				Beräknat antal enl. 1933 års väg-	
	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa		för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet
Värmlands län.											
Visnums härads	105,352	35,098	73,481	213,931	22	23,177	7,722	16,166	47,065	52,676	26,323
Ölme härads	107,992	7,251	29,884	145,127	20	21,598	1,450	5,977	29,025	53,996	5,438
Väse härads	145,194	22,261	54,137	221,592	26	37,750	5,788	14,076	57,614	72,597	16,695
Nyeds härads	96,859	23,775	72,819	193,453	15	14,529	3,566	10,923	29,018	48,429	17,831
Färnebo härads	261,933	93,057	289,439	644,429	16	41,909	14,889	46,310	103,108	130,966	69,792
Älvdals härads nedre tingslags	316,976	134,177	285,676	736,829	16	50,716	21,468	45,708	117,892	158,488	100,632
Älvdals härads övre tingslags	341,704	6,894	93,896	442,494	24	82,009	1,655	22,535	106,199	170,852	5,170
Fryksdals härads övre tingslags	247,744	26,594	97,286	371,624	20	49,549	5,319	19,457	74,325	123,872	19,945
Kils härads	250,855	214,507	348,878	814,240	17	42,646	36,466	59,309	138,421	125,427	160,880
Karlstads härads	104,675	237,613	468,176	810,464	20	20,935	47,523	93,635	162,093	52,337	178,209
Grums härads	155,779	149,843	232,838	538,460	14	21,809	20,978	32,597	75,384	77,889	112,382
Jösse härads	415,440	102,836	275,082	793,358	21	87,242	21,596	57,767	166,605	207,720	77,127
Fryksdals härads nedre tingslags	317,869	69,060	151,256	538,185	15	47,680	10,359	22,689	80,728	158,934	51,795
Gillbergs härads	251,046	50,307	141,612	442,965	20	50,209	10,062	28,322	88,593	125,523	37,730
Näs härads	186,804	146,742	323,260	656,806	11	20,548	16,142	35,559	72,249	93,402	110,056
Nordmarks härads	340,427	44,330	153,644	538,401	25	85,107	11,082	38,411	134,600	170,213	33,247
Västerbottens län.											
Nordmalings och Bjurholms tingslags	191,080	55,147	194,969	441,196	40	76,432	22,059	77,988	176,479	95,540	41,360
Umeå tingslags	342,653	202,953	452,451	998,057	40	137,061	81,181	180,981	399,223	171,326	152,214
Holmö	2,722	308	3,170	6,200	6	163	19	190	372	1,361	231
Degerfors tingslags	172,963	16,735	115,614	305,312	40	69,185	6,694	46,246	122,125	86,481	12,551
Bygdeå sockens	83,064	25,385	68,596	177,045	30	24,919	7,616	20,579	53,114	41,532	19,038
Burträsks tingslags	147,630	13,010	41,099	201,739	40	59,052	5,204	16,440	80,696	73,815	9,757
Skellefteå tingslags	388,395	177,216	543,615	1,109,226	35	135,938	62,026	190,265	388,229	194,197	132,912
Malå och Norsjö tingslags	156,060	12,554	67,566	236,180	32	49,939	4,017	21,621	75,577	78,030	9,415
Lövångers sockens	66,759	4,414	21,225	92,398	36	24,033	1,589	7,641	33,263	33,379	3,310
Nysätra sockens	55,132	3,169	17,861	76,162	45	24,810	1,426	8,037	34,273	27,566	2,376
Lycksele sockens	292,714	25,344	149,956	468,014	30	87,814	7,603	44,987	140,404	146,357	19,008
Örträsks sockens	28,119	1,161	12,439	41,719	42	11,810	488	5,224	17,522	14,059	870
Stensele sockens	98,728	10,083	67,356	176,167	40	39,491	4,033	26,943	70,467	49,364	7,562
Tärna sockens	13,297	1,055	7,866	22,218	40	5,319	422	3,146	8,887	6,648	791
Sorsele sockens	79,320	6,750	42,359	128,429	40	31,728	2,700	16,944	51,372	39,660	5,062
Åsele sockens	205,531	9,133	78,806	293,470	40	82,212	3,653	31,523	117,388	102,765	6,849
Fredrika sockens	61,172	1,267	19,136	81,575	32	19,575	405	6,124	26,104	30,586	950
Dorotea sockens	120,003	5,334	36,006	161,343	35	42,001	1,867	12,602	56,470	60,001	4,000
Vilhelmina sockens	146,966	13,852	60,386	221,204	45	66,135	6,234	27,173	99,542	73,483	10,389

län verkningarna av 1933 års vägskattereform.

vägfyrkar år 1932 ändring i 59 § lagen		Beräkn. utdebit. per vägfyrk, öre	Beräknad vägskatt år 1932 enl. 1933 års ändring i 59 § väglagen, kronor				Debiterad vägskatt år 1932. Procentuella tal				Beräknad vägskatt år 1932 enl. 1933 års ändring i 59 § väglagen. Procentuella tal			
för inkomst	Summa		för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa
73,481	152,480	30.9	16,259	8,125	22,681	47,065	49.24	16.41	34.35	100	34.55	17.26	48.19	100
29,884	89,318	32.5	17,547	1,767	9,711	29,025	74.41	5.00	20.59	100	60.45	6.09	33.46	100
54,137	143,429	40.2	29,162	6,706	21,746	57,614	65.52	10.05	24.43	100	50.62	11.64	37.74	100
72,819	139,079	20.9	10,105	3,720	15,193	29,018	50.07	12.29	37.64	100	34.82	12.82	52.36	100
289,439	490,197	21.0	27,547	14,680	60,881	103,108	40.65	14.44	44.91	100	26.72	14.24	59.04	100
285,676	544,796	21.6	34,296	21,777	61,819	117,892	43.02	18.21	38.77	100	29.09	18.47	52.44	100
93,896	269,918	39.3	67,222	2,034	36,943	106,199	77.22	1.56	21.22	100	63.30	1.92	34.78	100
97,286	241,103	30.8	38,186	6,149	29,990	74,325	66.66	7.16	26.18	100	51.38	8.27	40.35	100
348,878	635,185	21.8	27,334	35,059	76,028	138,421	30.81	26.34	42.85	100	19.75	25.33	54.92	100
468,176	698,722	23.2	12,141	41,342	108,610	162,093	12.92	29.32	57.76	100	7.49	25.51	67.00	100
232,838	423,109	17.8	13,877	20,023	41,484	75,384	28.93	27.83	43.24	100	18.41	26.56	55.03	100
275,082	559,929	29.8	61,806	22,949	81,850	166,605	52.37	12.96	34.67	100	37.10	13.77	49.13	100
151,256	361,985	22.3	35,445	11,551	33,732	80,728	59.06	12.83	28.11	100	43.91	14.31	41.78	100
141,612	304,865	29.1	36,477	10,964	41,152	88,593	56.67	11.36	31.97	100	41.17	12.38	46.45	100
323,260	526,718	13.7	12,812	15,096	44,341	72,249	28.44	22.34	49.22	100	17.73	20.90	61.37	100
153,644	357,104	37.7	64,157	12,531	57,912	134,600	63.23	8.23	28.54	100	47.67	9.31	43.02	100
194,969	331,869	53.2	50,806	21,994	103,679	176,479	43.31	12.50	44.19	100	28.79	12.46	58.75	100
452,451	775,991	51.4	88,142	78,309	232,772	399,223	34.33	20.34	45.33	100	22.08	19.61	58.31	100
3,170	4,762	7.8	106	18	248	372	43.82	5.11	51.07	100	28.49	4.84	66.67	100
115,614	214,646	56.9	49,204	7,141	65,780	122,125	56.65	5.48	37.87	100	40.29	5.85	53.86	100
68,596	129,166	41.1	17,078	7,829	28,207	53,114	46.92	14.34	38.74	100	32.15	14.74	53.11	100
41,099	124,671	64.7	47,778	6,316	26,602	80,696	73.18	6.45	20.37	100	59.21	7.83	32.96	100
543,615	870,724	44.6	86,857	59,261	242,381	388,229	35.01	15.98	49.01	100	22.30	15.27	62.43	100
67,566	155,011	48.8	38,044	4,590	32,943	75,577	66.08	5.31	28.61	100	50.34	6.07	43.59	100
21,225	57,914	57.4	19,171	1,901	12,191	33.263	72.25	4.78	22.97	100	57.63	5.72	36.65	100
17,861	47,803	71.7	19,764	1,703	12,806	34,273	72.39	4.16	23.45	100	57.67	4.97	37.36	100
149,956	315,321	44.5	65,169	8,464	66,771	140,404	62.54	5.42	32.04	100	46.41	6.03	47.56	100
12,439	27,368	64.0	9,001	557	7,964	17,522	67.40	2.79	29.81	100	51.37	3.18	45.45	100
67,356	124,282	56.7	27,989	4,288	38,190	70,467	56.04	5.72	38.24	100	39.72	6.08	54.20	100
7,866	15,305	58.1	3,860	459	4,568	8,887	59.85	4.75	35.40	100	43.43	5.17	51.40	100
42,359	87,081	59.0	23,397	2,986	24,989	51,372	61.76	5.26	32.98	100	45.55	5.81	48.64	100
78,806	188,420	62.3	64,024	4,267	49,097	117,388	70.04	3.11	26.85	100	54.54	3.64	41.82	100
19,136	59,672	51.5	15,757	489	9,858	26.104	74.99	1.55	23.46	100	60.36	1.87	37.77	100
36,006	100,007	56.5	33,880	2,259	20,331	56,470	74.38	3.30	22.32	100	60.00	4.00	36.00	100
60,386	144,258	69.0	50,705	7,169	41,668	99,542	66.44	6.26	27.30	100	50.94	7.20	41.86	100

Tabell 4, utvisande för samtliga län ändringar i beskattnings-

Län	Debiterad vägskatt år 1932, kronor	Antal vägfyrkar år 1932. Absoluta tal				Utdebitering per vägfyrk, öre	Beräknat antal enligt 1933 års änd- Absoluta	
		för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa		för jordbruksfastighet	för annan fastighet
Stockholms . .	1,998,982	2,362,765	3,758,799	8,233,943	14,355,507	13.9	1,181,374	2,819,089
Uppsala . . .	699,630	1,768,361	771,767	1,503,900	4,044,028	17.3	884,176	578,818
Södermanlands	844,487	2,205,952	666,223	1,953,907	4,826,082	17.5	1,102,974	499,664
Östergötlands .	1,388,600	3,738,673	1,101,588	2,728,011	7,568,272	18.3	1,869,330	826,178
Jönköpings . .	946,271	2,563,942	643,686	1,826,802	5,034,430	18.8	1,281,970	482,762
Kronobergs . .	889,777	1,859,452	692,570	1,515,999	4,068,021	21.9	929,724	519,425
Kalmar . . .	922,842	2,745,988	586,885	1,798,062	5,130,935	18.0	1,372,991	440,157
Gotlands . . .	244,749	709,164	158,349	339,097	1,206,610	20.3	354,582	118,762
Blekinge . . .	480,406	1,028,210	456,466	878,675	2,363,351	20.3	514,103	342,343
Kristianstads .	1,336,329	3,482,055	1,141,046	2,851,263	7,474,364	17.9	1,741,026	855,781
Malmöhus . .	2,421,118	6,515,869	1,752,494	4,429,629	12,697,992	19.1	3,257,929	1,314,366
Hallands . . .	843,265	2,009,222	562,646	910,175	3,482,043	24.2	1,004,609	421,981
Göteb. o. Bohus	1,305,734	1,723,925	981,660	2,319,879	5,025,464	26.0	861,956	736.235
Älvsborgs . .	1,599,372	3,070,307	1,058,788	3,337,107	7,466,202	21.4	1,535,148	794,084
Skaraborgs . .	1,054.539	3,465,498	533,253	1,869,658	5,868,409	18.0	1,732,744	399,932
Värmlands . .	1,482,919	3,646.649	1,364,345	3,091,364	8,102,358	18.3	1,823,321	1,023,250
Örebro	1,043,174	2,407,509	1,073,186	3,440,748	6,921,443	15.1	1,203,750	804,884
Västmanlands .	779,262	1,781,627	692,299	1,713,556	4,187,482	18.6	890,810	519,219
Kopparbergs .	1,962,686	3,569,507	1,493,564	4,135,584	9,198,655	21.3	1,784,748	1,120,165
Gävleborgs . .	1,264,982	2,987,499	1,288,832	3,802,513	8,078,844	15.7	1,493,747	966,620
Västernorrlands	2,126,737	2,744,682	1,661,659	3,601,188	8,007,529	26.6	1,372,335	1,246,238
Jämtlands . .	1,121,716	2,183,065	337,600	1,131,082	3,651,747	30·7	1,091,529	253,195
Västerbottens .	1,951,507	2,652,308	584,870	2,000,476	5,237,654	37.3	1,326,150	438,645
Norrbottens. .	1,648,192	1,836,642	772,819	3,383,824	5,993.285	27.5	918.316	579,607
Hela riket	**30,357,276**	**63,058,871**	**24,135,394**	**62,796,442**	**149990707**	**20.2**	**31,529,342**	**18,101,400**

underlaget på grund av 1933 års vägskattereform.

vägfyrkar år 1932 ring i 59 § väglagen. tal		Beräknad utdebitering per vägfyrk, öre	Vägfyrkar år 1932. Procentuella tal				Beräknade vägfyrkar enligt 1933 års ändring i 59 § väglagen. Procentuella tal			
för inkomst	Summa		för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	Summa
8,233,943	12,234,406	16.3	16.46	26.18	57.36	100	9.66	23.04	67.30	100
1,503,900	2,966,894	23.6	43.73	19.08	37.19	100	29.80	19.51	50.69	100
1,953.907	3,556,545	23.7	45.71	13.80	40.49	100	31.01	14.05	54.94	100
2,728,011	5,423,519	25.6	49.40	14.56	36.04	100	34.47	15.23	50.30	100
1,826,802	3,591,534	26.3	50.93	12.79	36.28	100	35.69	13.44	50.87	100
1,515,999	2,965,148	30.0	45.71	17.02	37.27	100	31.35	17.52	51.13	100
1,798,062	3,611,210	25.6	53.52	11.44	35.04	100	38.02	12.19	49.79	100
339,097	812,441	30.1	58.77	13.13	28.10	100	43.64	14.62	41.74	100
878,675	1,735,121	27.7	43.51	19.31	37.18	100	29.63	19.73	50.64	100
2,851,263	5,448,070	24.5	46 58	15.27	38.15	100	31.96	15.71	52.33	100
4,429,629	9,001,924	26.9	51.31	13.80	34.89	100	36.19	14.60	49.21	100
910,175	2,336,765	36.1	57.70	16.16	26.14	100	42.99	18.06	38.95	100
2,319,879	3,918,070	33.3	34.31	19.53	46.16	100	22.00	18.79	59.21	100
3,337,107	5,666,339	28.2	41.12	14.18	44.70	100	27.09	14.02	58.89	100
1,869,658	4,002,334	26.3	59.05	9.09	31.86	100	43.29	9.99	46.72	100
3,091,364	5,937,935	25.0	45.01	16.84	38.15	100	30.71	17.23	52.06	100
3,440,748	5,449,382	19.1	34.78	15.51	49.71	100	22.09	14.77	63.14	100
1,713,556	3,123,585	24.9	42.55	16.53	40.92	100	28.52	16.62	54.86	100
4,135,584	7,040,497	27.9	38.80	16.24	44.96	100	25.35	15.91	58.74	100
3,802,513	6,262,880	20.2	36.98	15.95	47.07	100	23.85	15.44	60.71	100
3,601,188	6,219,761	34.2	34.28	20.75	44.97	100	22.06	20.04	57.90	100
1,131,082	2,475,806	45.3	59.78	9.25	30.97	100	44.09	10.23	45.68	100
2,000,476	3,765,271	51.8	50.64	11.17	38.19	100	35.22	11.65	53.13	100
3,383,824	4,881,747	33.8	30.65	12.89	56.46	100	18.81	11.87	69.32	100
62,796,442	**112,427,184**	**27.0**	**42.04**	**16.09**	**41.87**	**100**	**28.04**	**16.10**	**55.86**	**100**

Tabell 5, utvisande för år 1932 i 6 nuvarande väghållningsdistrikt samt 1 vägdistrikt enligt tänkbar indelningsplan den procentuella fördelningen av vägskattebördan på olika beskattningsföremål vid olika alternativ.

Vid utarbetande av denna tabell har den faktiska taxeringen såtillvida frångåtts, att till den beskattningsbara inkomsten lagts 1/5 % av jordbruksvärdet, approximativt motsvarande den minskning av avdraget för genom fastighetsskatt beskattat belopp (procentavdraget), som från och med år 1933 föranledes av sänkningen av repartitionstalet för jordbruksvärde från 0.06 till 0.05. Även i övrigt hava för vinnande av likformighet smärre korrigeringar skett i förhållande till den faktiska debiteringen av vägskatt.

Väghållningsdistrikt och kommuner	Beräknade vägfyrkar enligt gällande grunder				Beräknade vägfyrkar enligt 1933 års ändring i 59 § väglagen				Beräknade vägskattekronor enligt förslag om undantagande av inkomstskattekronor understigande 3[1]				Beräknade vägskattekronor enligt förslag om undantagande av inkomstskattekronor understigande 4[1]			
	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	summa
Södermanlands län.	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Åkers.																
Helgarö	72.42	10.23	17.35	100	59.09	12.53	28.38	100	51.15	11.31	37.54	100	56.45	12.49	31.06	100
Fogdö	73.40	6.46	20.14	100	59.42	7.88	32.70	100	54.28	7 40	38 32	100	58.76	8.02	33.22	100
Vansö	65.68	10.63	23.69	100	50.80	12.41	36.79	100	46 55	11.59	41.86	100	50.33	12.53	37.14	100
Härad	77.50	6.80	15.70	100	65.03	8.59	26.38	100	59.01	8.34	32.65	100	63.10	8.93	27.97	100
Strängnäs landsk.	28.53	3.12	68.35	100	16.77	2.77	80 46	100	15.90	2.78	81.32	100	16.11	2.81	81.08	100
Åker	33.99	21.48	44.53	100	21.88	20.76	57.36	100	20.62	20.98	58.40	100	20.95	21.31	57.74	100
Länna	78.75	3.76	17.49	100	65.94	4.74	29.32	100	62.70	4.93	32.37	100	65.41	5.13	29.46	100
Summa för distr.	**49**.10	**11**.19	**39**.71	**100**	**33**.75	**11**.57	**54**.68	**100**	**31**.67	**11**.47	**56**.86	**100**	**32**.74	**11**.86	**55**.40	**100**
Selebo.																
Taxinge	67.63	6.00	26.37	100	52.22	6.98	40.80	100	50.05	7.24	42.71	100	51.22	7.40	41.38	100
Kärnbo	42.33	10.18	47.49	100	27.70	10.04	62.26	100	26.37	10.18	63.45	100	27.04	10.44	62.52	100
Ytterenhörna	53.57	16.32	30.11	100	38.66	17.77	43.57	100	37.22	18.17	44.61	100	38.58	18.82	42.60	100
Överenhörna	60.18	9.61	30.21	100	44.53	10.68	44.79	100	42.43	10.92	46.65	100	43.18	11.13	45.69	100
Toresund	60.96	16.73	22·31	100	46.60	19.25	34.15	100	45.13	19.54	35.33	100	46.17	20.00	33.83	100
Ytterselö	51.77	22.09	26.14	100	37.67	24.20	38.13	100	36.16	23.92	39.92	100	37.40	24.74	37.86	100
Överselö	67.97	8.46	23.57	100	53.13	9.95	36.92	100	51.90	10.01	38.09	100	53.77	10.37	35.86	100
Äspö	65.63	8.68	25.69	100	50.44	10.00	39.56	100	49.14	10.15	40.71	100	51.25	10.59	38.16	100
Summa för distr.	**57**.70	**13**.36	**28**.94	**100**	**42**.49	**14**.81	**42**.70	**100**	**40**.97	**14**.99	**44**.04	**100**	**42**.20	**15**.44	**42**.36	**100**
Österrekarne.																
Näshulta	64.62	3.01	32.37	100	48.19	3 41	48.40	100	45.16	3.42	51.42	100	46.94	3.56	49.50	100
Husby-Rekarne	28.91	17.93	53.16	100	17.79	16.65	65.56	100	17.01	16.78	66.21	100	17.41	17.17	65.42	100
Stenkvista	58 81	9.04	32.15	100	42.94	9.97	47.09	100	42.27	10.12	47.61	100	43.70	10.45	45.85	100
Årla	69 83	9.96	20.21	100	55.68	12.00	32.32	100	54.55	12 35	33.10	100	55.85	12.64	31 51	100
Barva	75.86	3.01	21.13	100	61.83	3.70	34.47	100	59.79	3.73	36.48	100	61.05	3.82	35.13	100
Jäder	75.18	5.12	19.70	100	61.41	6.35	32.24	100	58.00	6.06	35.94	100	60.37	6.32	33.31	100

[1] Beräknad utdebitering pr vägskattekrona

	Vid förslaget om undantagande av kommunalskattekronor understigande 3	Vid förslaget om undantagande av kommunalskattekronor understigande 4
i Åkers väghållningsdistrikt	2: 08 kr.	2: 15 kr.
» Selebo »	1: 97 »	2: 03 »
» Österrekarne »	1: 74 »	1: 79 »
» Västerrekarne »	1: 66 »	1: 70 »
» *förestående distrikt sammanslagna*	*1: 85* »	*1: 91* »
» Åse väghållningsdistrikt	2: 59 »	2: 64 »
» Karlstads »	1: 54 »	1: 55 »

Väghållningsdistrikt och kommuner	Beräknade vägfyrkar enligt gällande grunder				Beräknade vägfyrkar enligt 1933 års ändring i 59 § väglagen				Beräknade vägskattekronor enligt förslag om undantagande av inkomstskattekronor understigande 3[1]				Beräknade vägskattekronor enligt förslag om undantagande av inkomstskattekronor understigande 4[1]			
	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	summa	för jordbruksfastighet	för annan fastighet	för inkomst	summa
Kjula	75.55	4.89	19.56	100	61.84	6.08	32.08	100	59.57	6.12	34.31	100	61.71	6.34	31.95	100
Hammarby . . .	74.55	3.82	21.63	100	60.30	4.74	34.96	100	59.10	4.67	36.23	100	61.78	4.89	33.33	100
Sundby	66.33	11.31	22.36	100	51.37	13.90	34.73	100	49 59	13.61	36.80	100	51.46	14.17	34.37	100
Vallby	69.82	11.53	18.65	100	55.37	14.98	29.65	100	52.22	14.34	33.44	100	54.66	15.00	30.34	100
Summa för distr.	**58**.55	**9**.73	**31**.72	**100**	**42**.76	**10**.81	**46**.43	**100**	**41**.22	**10**.83	**47**.95	**100**	**42**.49	**11**.17	**46**.34	**100**
Västerrekarne.																
Torshälla landsk.	15.46	29.13	55.41	100	9.06	25.81	65.13	100	8.81	25.76	65.43	100	8.97	26.24	64.79	100
Tumbo	44.45	20.81	34.74	100	30.49	21.73	47.78	100	29.95	21.96	48.09	100	30.50	22.37	47.13	100
Råby-Rekarne .	85.26	1.96	12.78	100	74.79	2.70	22.51	100	71.97	2.71	25.32	100	74.83	2.83	22.34	100
Gillberga . . .	63.64	13.36	23.00	100	48.93	15 61	35.46	100	47.30	15.53	37.17	100	48.79	16.01	35.20	100
Lista	70.75	6.00	23.25	100	55.94	7.21	36.85	100	53.52	7.10	39.38	100	55.39	7.35	37.26	100
Öja	70.14	6.61	23.25	100	55.35	7.89	36.76	100	52.70	7.90	39.40	100	54.80	8.22	36.98	100
Västermo	73.01	5.06	21.93	100	58.48	6.26	35.26	100	56.90	6·33	36.77	100	58.32	6.50	35.18	100
Summa för distr.	**48**.12	**16**.68	**35**.20	**100**	**33**.41	**17**.56	**49**.03	**100**	**32**.30	**17**.56	**50**.14	**100**	**33**.11	**18**.00	**48**.89	**100**
Skaraborgs län.																
Åse.																
Vänersnäs . . .	60.55	4.68	34.77	100	44.07	5.16	50.77	100	43.09	5.25	51.66	100	43.58	5.31	51.11	100
Flo	86.62	1.24	12.14	100	76.75	1.69	21.56	100	73.61	1.67	24.72	100	75.55	1.71	22.74	100
Sal	61.92	18.78	19.30	100	48.04	21.97	29.99	100	47.25	21.61	31.14	100	47.68	21.80	30.52	100
Ås	84.56	4.70	10.74	100	74.72	6.25	19.03	100	74.78	6.26	18.96	100	75.14	6.30	18.56	100
Karaby	84.37	2.76	12.87	100	73.74	3.60	22.66	100	67.86	3.33	28.81	100	69.44	3.41	27.15	100
Tun	69.83	4.99	25.18	100	54.68	5.87	39.45	100	53.39	5.90	40.71	100	54.22	6.00	39.78	100
Friel	75.54	3.29	21.17	100	61.39	4.05	34.56	100	59.40	4.15	36.45	100	60.27	4.22	35.51	100
Täng	82.80	1.61	15.59	100	71.08	2.10	26.82	100	70.18	2.11	27.71	100	71.23	2.10	26.67	100
Håle	85.61	1.17	13.22	100	75.15	1.54	23.31	100	73.96	1.56	24.48	100	75.34	1.57	23.09	100
Särestad	83.08	1.45	15.47	100	71.43	1.88	26.69	100	70.93	1.88	27.19	100	72.29	1.94	25.77	100
Summa för distr.	**76**.77	**4**.09	**19**.14	**100**	**63**.27	**5**.09	**31**.64	**100**	**61**.82	**5**.08	**33**.10	**100**	**62**.81	**5**.17	**32**.02	**100**
Värmlands län.																
Karlstads.																
Hammarö . . .	6.41	38.03	55.56	100	3.66	32.69	63.65	100	3.57	32.61	63.82	100	3.58	32.76	63.66	100
Karlstads landsk.	10.15	27.57	62.28	100	5.76	23.48	70.76	100	5.41	23.46	71.13	100	5.46	23.68	70.86	100
Grava	20.99	21.54	57.47	100	12.43	19.25	68.32	100	11.85	19.20	68.95	100	12.06	19.55	68.39	100
Summa för distr.	**12**.94	**29**.33	**57**.73	**100**	**7**.48	**25**.54	**66**.98	**100**	**7**.16	**25**.47	**67**.37	**100**	**7**.23	**25**.75	**67**.02	**100**
Sammanslaget vägdistrikt enligt tänkbar indelningsplan:																
Åkers jfr ovan	*49.10*	*11.19*	*39.71*	*100*	*33.75*	*11.57*	*54.68*	*100*	*31.67*	*11.47*	*56.86*	*100*	*32.74*	*11.86*	*55.40*	*100*
Selebo »	*57.70*	*13.36*	*28.94*	*100*	*42.49*	*14 81*	*42.70*	*100*	*40.97*	*14.99*	*44.04*	*100*	*42.20*	*15.44*	*42.36*	*100*
Österrekarne »	*58.55*	*9.73*	*31.72*	*100*	*42.76*	*10.81*	*46.43*	*100*	*41.22*	*10.83*	*47.95*	*100*	*42.49*	*11.17*	*46.34*	*100*
Västerrekarne »	*48.12*	*16.68*	*35.20*	*100*	*33.41*	*17.56*	*49.03*	*100*	*32.30*	*17.56*	*50.14*	*100*	*33.11*	*18.00*	*48.89*	*100*
För distrikten sammanslagna	*53.68*	*12.43*	*33.89*	*100*	*38.24*	*13.39*	*48.37*	*100*	*36.64*	*13.40*	*49.96*	*100*	*37.74*	*13.80*	*48.46*	*100*

Tabell 6, utvisande ändringar av antalet skattskyldiga och av beskattningsunder-
skattningsgrunder

För vinnande av likformighet hava smärre korrigeringar

Väghållningsdistrikt och kommuner	Antal invånare vid 1932 års ingång	Skattskyldighet till kommunal inkomstskatt		Skattskyldighet till vägskatt enligt gällande grunder (undantag för taxerad inkomst under 1,000 kronor)			Skattskyldighet till inkomst-		
							Bortfallande beskattningsföremål (inbegripna i kol. 5 och 6)		
		Antal skattskyldiga	Summa inkomstskattekronor	Antal skattskyldiga	Kommunala inkomstskattekronor, svarande mot vägfyrk för inkomst	Kol. 6 i % av kol. 4	antal skattskyldiga	skattekronor	kol. 9 i % av kol. 4
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Södermanlands län.									
Åkers.									
Helgarö	471	148	588.60	46	304.80	51.78	13	17.10	2.90
Fogdö	1,121	308	1,386.60	112	867.10	62.53	39	67.80	4.89
Vansö	709	238	1,132.40	82	729.00	64.37	22	35.70	3.15
Härad	920	253	980.00	72	558.10	56.95	24	37.80	3.86
Strängnäs landsk.	1,397	651	7,756.80	494	7,395.10	95.34	49	93.40	1.21
Åker	2,485	830	7,737.20	649	7,331.10	94.75	109	192.10	2.48
Länna	1,048	348	1,368.10	148	924.50	67.57	58	115.50	8.44
Summa för distriktet	**8,151**	**2,776**	**20,949**.70	**1,603**	**18,109**.70	**86**.44	**314**	**559**.40	**2**.67
Selebo.									
Taxinge	531	126	953.10	76	834.80	87.58	22	42.20	4.43
Kärnbo	795	238	2,839.70	169	2,673.70	94.16	51	97.80	3.44
Ytterenhörna	848	247	1,627.40	163	1,450.90	89.16	35	71.70	4.41
Överenhörna	424	134	926.70	83	813.00	87.73	17	31.70	3.42
Toresund	1,290	302	1,801.60	180	1.518.60	84.29	55	100.50	5.57
Ytterselö	1,207	363	2,078.80	174	1,646.80	79.22	32	64.60	3.11
Överselö	1,126	334	1,724.50	178	1,373.70	79.66	61	114.30	6.63
Aspö	605	159	840.20	93	699.20	83.22	27	46.30	5.51
Summa för distriktet	**6,826**	**1,903**	**12,792**.00	**1,116**	**11,010**.70	**86**.07	**300**	**569**.10	**4**.44
Österrekarne.									
Näshulta	1,541	526	3,102.10	233	2,456.10	79.18	58	96.10	3.10
Husby-Rekarne	2,577	831	9,261.00	553	8,693.60	93.87	137	238.50	2.58
Stenkvista	1,185	368	2,232.80	195	1,906.80	85.40	54	96.40	4.32
Ärla	2,166	599	2,503.80	227	1,893.80	75.64	73	132.00	5.27
Barva	820	202	1,039.40	73	739.20	71.12	29	50.90	4.90
Jäder	1,315	422	1,858.30	161	1,210.50	65.14	49	92.40	4.97
Kjula	1,317	373	1,628.70	142	1,081.00	66.37	59	115.70	7.10
Hammarby	283	77	338.20	44	264.50	78.20	16	29.20	8.63
Sundby	484	131	589.60	62	414.50	70.30	24	42·80	7.25
Vallby	532	171	713.90	60	476.80	66.79	12	20.20	2.83
Summa för distriktet	**12,220**	**3,700**	**23,267**.80	**1,750**	**19,136**.80	**82**.25	**511**	**914**.20	**3**.93

laget ifråga om inkomst vid övergång från gällande vägskattegrunder till beenligt olika förslag.

skett i förhållande till den faktiska debiteringen av vägskatt.

vägskatt enligt förslag om undantag för skattekronor understigande 3						Skattskyldighet till vägskatt enligt förslag om undantag för inkomstskattekronor understigande 4								
Tillkommande beskattningsföremål (inbegripna i kol. 3 och 4 men ej i kol. 5 och 6)			Antal skattskyldiga (kol. 5 —kol. 8 + kol. 11)	Skattekronor (kol. 6— kol. 9 + kol. 12)	Kol. 15 i % av kol. 4	Bortfallande beskattningsföremål (inbegripna i kol. 5 och 6)			Tillkommande beskattningsföremål (inbegripna i kol. 3 och 4 men ej i kol. 5 och 6)			Antal skattskyldiga (kol. 5 —kol. 17 + kol. 20)	Skattekronor (kol. 6— kol. 18 + kol. 21)	Kol. 24 i % av kol. 4
antal skattskyldiga	skattekronor	kol. 12 i % av kol. 4				antal skattskyldiga	skattekronor	kol. 18 i % av kol. 4	antal skattskyldiga	skattekronor	kol. 21 i % av kol. 4			
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
44	169.70	28.83	77	457.40	77.71	20	40.10	6.81	17	74.60	12.69	43	339.30	57.66
83	298.00	21.50	156	1,097.30	79.14	46	92.60	6.68	24	96.90	6.99	90	871.40	62.84
52	204.80	18.09	112	898.10	79.31	25	45.20	3.99	10	48.10	4.25	67	731.90	64.63
53	201.30	20.54	101	721.60	73.63	29	55.40	5.65	17	69.70	7.11	60	572.40	58.41
45	162.60	2.10	490	7,464.30	96.23	63	141.40	1.82	24	92.10	1.18	455	7,345.80	94.70
50	178.70	2.31	590	7,317.70	94.58	136	286.10	3.70	20	74.50	0.96	533	7,119.50	92.01
44	173.40	12.68	134	982.40	71.81	70	157.50	11.51	20	86.10	6.30	98	853.10	62.36
371	**1,388.50**	**6.63**	**1,660**	**18,938.80**	**90.40**	**389**	**818.30**	**3.91**	**132**	**542.00**	**2.59**	**1,346**	**17,833.40**	**85.12**
13	49.50	5.20	67	842.10	88.35	28	62.70	6.57	6	24.30	2.55	54	796.40	83.56
23	88.00	3.09	141	2,663.90	93.81	68	155.50	5.48	9	41.40	1.46	110	2,559.60	90.14
21	74.90	4.60	149	1,454.10	89.35	53	130.80	8.04	4	17.00	1.04	114	1,337.10	82.16
11	48.20	5.20	77	829.50	89.51	23	53.60	5.78	8	38.20	4.12	68	797.60	86.07
32	125.50	6.96	157	1,543.60	85.68	67	142.40	7.90	16	66.80	3.71	129	1,443.00	80.10
43	169.90	8.17	185	1,752.10	84.28	43	103.10	4.96	12	59.80	2.87	143	1,603.50	77.13
38	145.00	8.41	155	1,404.40	81.44	81	181.30	10.51	19	79.60	4.61	116	1,272.00	73.76
14	55.10	6.56	80	708.00	84.27	39	86.70	10.32	5	21.70	2.58	59	634.20	75.48
195	**756.10**	**5.91**	**1,011**	**11,197.70**	**87.54**	**402**	**916.10**	**7.16**	**79**	**348.80**	**2.73**	**793**	**10,443.40**	**81.64**
61	228.80	7.37	236	2,588.80	83.45	70	135.10	4.36	19	73.60	2.37	182	2,394.60	77.19
72	254.20	2.75	488	8,709.30	94.04	171	353.70	3.82	12	66.10	0.71	394	8,406.00	90.76
29	105.30	4.72	170	1,915.70	85.80	72	156.70	7.02	8	32.00	1.44	131	1,782.10	79.82
33	121.60	4.85	187	1,883.40	75.22	91	194.80	7.78	11	47.60	1.90	147	1,746.60	69.76
22	89.90	8.65	66	778.20	74.87	33	63.90	6.15	13	57.40	5.52	53	732.70	70.49
67	277.10	14.91	179	1,395.20	75.08	59	127.00	6.83	31	152.10	8.18	133	1,235.60	66.49
48	185.40	11.38	131	1,150.70	70.65	70	153.70	9.44	24	101.70	6.25	96	1,029.00	63.18
12	37.70	11.15	40	273.00	80.72	20	43.10	12.74	6	16.90	5.00	30	238.30	70.46
22	78.40	13.29	60	450.10	76.34	30	62.00	10.51	14	50.60	8.58	46	403.10	68.37
30	99.90	13.99	78	556.50	77.95	17	34.30	4.81	11	36.40	5.10	54	478.90	67.08
396	**1,478.30**	**6.35**	**1,635**	**19,700.90**	**84.67**	**633**	**1,324.30**	**5.69**	**149**	**634.40**	**2.72**	**1,266**	**18,446.90**	**79.28**

Väghållningsdistrikt och kommuner	Antal invånare vid 1932 års ingång	Skattskyldighet till kommunal inkomstskatt		Skattskyldighet till vägskatt enligt gällande grunder (undantag för taxerad inkomst under 1,000 kronor)			Skattskyldighet till inkomst-		
							Bortfallande beskattningsföremål (inbegripna i kol. 5 och 6)		
		Antal skattskyldiga	Summa inkomstskattekronor	Antal skattskyldiga	Kommunala inkomstskattekronor, svarande mot vägfyrk för inkomst	Kol. 6 i % av kol. 4	antal skattskyldiga	skattekronor	kol. 9 i % av kol. 4
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Västerrekarne.									
Torshälla landsk.	2,563	792	8,561.70	592	8,134.70	95.01	64	123.60	1.44
Tumbo	1,143	307	2,417.40	182	2,199.80	91.00	37	67.90	2.81
Råby-Rekarne	318	61	250.00	28	169.20	67.68	11	22.90	9.16
Gillberga	1,082	241	1,456.30	140	1,197.00	82.20	43	84.80	5.82
Lista	794	179	1,061.40	85	827.00	77.91	25	38.80	3.65
Öja	1,451	414	1,939.20	157	1,395.10	71.94	54	91.30	4.70
Västermo	1,525	468	1,904.70	133	1,270.30	66.69	44	72.70	3.82
Summa för distriktet	**8,876**	**2,462**	**17,590.70**	**1,317**	**15,193.10**	**86.37**	**278**	**502.00**	**2.85**
Skaraborgs län.									
Åse.									
Vänersnäs	931	238	1,610.90	105	1,376.10	85.43	32	57.60	3.58
Flo	1,094	237	895.70	49	516.70	57.69	13	14.50	1.62
Sal	379	109	476.00	27	320.20	67.27	3	4.00	0.84
Ås	530	112	395.80	25	235.60	59.52	10	15.90	4.02
Karaby	284	59	251.30	13	143.20	56.98	—	—	—
Tun	597	132	899.70	61	749.50	83.30	23	39.00	4.33
Friel	434	66	455.40	24	365.90	80.35	8	13.70	3.01
Täng	284	98	323.10	15	183.50	56.79	5	11.10	3.44
Håle	427	131	382.00	20	202.20	52.93	7	10.70	2.80
Särestad	741	239	734.50	54	421.50	57.39	19	25.60	3.49
Summa för distriktet	**5,701**	**1,421**	**6,424.40**	**393**	**4,514.40**	**70.27**	**120**	**192.10**	**2.99**
Värmlands län.									
Karlstads.									
Hammarö	5,011	1,859	[1] 27,276.70	1,559	26,659.10	97.74	62	114.30	0.42
Karlstads landsk.	3,415	1,150	16,424.20	923	15,959.40	97.17	52	96.60	0.59
Grava	7,681	2,292	[2] 28,767.80	1,711	27,450.00	95.42	162	296.50	1.03
Summa för distriktet	**16,107**	**5,301**	**72,468.70**	**4,193**	**70,068.50**	**96.69**	**276**	**507.40**	**0.70**
Sammanslaget vägdistrikt enligt tänkbar indelningsplan:									
Åkers väghålln.-distr., jfr ovan	*8,151*	*2,776*	*20,949.70*	*1,603*	*18,109.70*	*86.44*	*314*	*559.40*	*2.67*
Selebo » » »	*6,826*	*1,903*	*12,792.00*	*1,116*	*11,010.70*	*86.07*	*300*	*569.10*	*4.44*
Österrekarne » » »	*12,220*	*3,700*	*23,267.80*	*1,750*	*19,136.80*	*82.25*	*511*	*914.20*	*3.93*
Västerrekarne » » »	*8,876*	*2,462*	*17,590.70*	*1,317*	*15,193.10*	*86.37*	*278*	*502.00*	*2.85*
För distrikten sammanslagna	*36,073*	*10,841*	*74.600.20*	*5,786*	*63,450.30*	*85.05*	*1,403*	*2,544.70*	*3.41*

[1] Efterbeskattning, 28 kr. 70 öre, här utesluten. — [2] Efterbeskattning, 113 kr. 60 öre, här utesluten.

vägskatt enligt förslag om undantag för skattekronor understigande 3						Skattskyldighet till vägskatt enligt förslag om undantag för inkomstskattekronor understigande 4								
Tillkommande beskattningsföremål (inbegripna i kol. 3 och 4 men ej i kol. 5 och 6)			Antal skattskyldiga (kol. 5—kol. 8 + kol. 11)	Skattekronor (kol. 6—kol. 9 + kol. 12)	Kol. 15 i % av kol. 4	Bortfallande beskattningsföremål (inbegripna i kol. 5 och 6)			Tillkommande beskattningsföremål (inbegripna i kol. 3 och 4 men ej i kol. 5 och 6)			Antal skattskyldiga (kol. 5—kol. 17 + kol. 20)	Skattekronor (kol. 6—kol. 18 + kol. 21)	Kol. 24 i % av kol. 4
antal skattskyldiga	skattekronor	kol. 12 i % av kol. 4				antal skattskyldiga	skattekronor	kol. 18 i % av kol. 4	antal skattskyldiga	skattekronor	kol. 21 i % av kol. 4			
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
45	167.90	1.96	573	8,179.00	95.53	101	242.40	2.83	13	59.30	0.69	504	7,951.60	92.87
17	58.30	2.41	162	2,190.20	90.60	49	109.60	4.53	5	15.80	0.65	138	2,106.00	87.12
12	44.00	17.60	29	190.30	76.12	11	22.90	9.16	3	12.70	5.08	20	159.00	63.60
40	148.50	10.19	137	1,260.70	86.57	54	123.90	8.51	21	81.00	5.56	107	1,154.10	79.25
29	114.20	10.76	89	902.40	85.02	31	60.10	5.66	12	55.60	5.24	66	822.50	77.49
52	194.60	10.03	155	1,498.40	77.27	67	138.40	7.13	22	92.60	4.77	112	1,349.30	69.58
31	114.20	6.00	120	1,311.80	68.87	54	106.10	5.57	14	57.30	3.01	93	1,221.50	64.13
226	**841**.70	**4**.78	**1,265**	**15,532**.80	**88**.30	**367**	**803**.40	**4**.57	**90**	**374**.30	**2**.13	**1,040**	**14,764**.00	**83**.93
15	57.80	3.59	88	1,376.30	85.44	35	67.80	4.21	9	37.40	2.32	79	1,345.70	83.54
25	103.40	11.54	61	605.60	67.61	17	28.00	3.13	10	49.70	5.55	42	538.40	60.11
7	21.40	4.50	31	337.60	70.93	4	7.10	1.49	5	14.20	2.98	28	327.30	68.76
4	13.40	3.39	19	233.10	58.89	11	19.30	4.88	3	10.00	2.53	17	226.30	57.17
13	59.70	23.76	26	202.90	80.74	2	6.80	2.71	10	49.30	19.62	21	185.70	73.89
18	66.30	7.37	56	776.80	86.34	25	45.80	5.09	11	42.90	4.77	47	746.60	82.98
9	40.50	8.89	25	392.70	86.23	10	19.80	4.35	6	30.50	6.70	20	376.60	82.70
5	17.30	5.36	15	189.70	58.71	7	17.80	5.51	4	13.40	4.14	12	179.10	55.42
8	25.20	6.60	21	216.70	56.73	8	13.90	3.64	4	11.20	2.94	16	199.50	52.23
10	34.00	4.63	45	429.90	58.53	22	36.00	4.90	4	12.10	1.64	36	397.60	54.13
114	**439**.00	**6**.83	**387**	**4,761**.30	**74**.11	**141**	**262**.30	**4**.08	**66**	**270**.70	**4**.21	**318**	**4,522**.80	**70**.40
58	218.30	0.80	1,555	26,763.10	98.12	87	197.90	0.73	27	112.80	0.41	1,499	26,574.00	97.42
55	197.90	1.20	926	16,060.70	97.78	76	179.40	1.09	16	64.30	0.39	863	15,844.30	96.47
182	674.50	2.35	1,731	27,828.00	96.74	241	564.10	1.96	54	234.90	0.82	1,524	27,120.80	94.28
295	**1,090**.70	**1**.50	**4,212**	**70,651**.80	**97**.49	**404**	**941**.40	**1**.30	**97**	**412**.00	**0**.57	**3,886**	**69,539**.10	**95**.96
371	*1,388.50*	*6.63*	*1,660*	*18,938.80*	*90.40*	*389*	*818.30*	*3.91*	*132*	*542.00*	*2.59*	*1,346*	*17,833.40*	*85.42*
195	*756.10*	*5.91*	*1,011*	*11,197.70*	*87.54*	*402*	*916.10*	*7.16*	*79*	*348.80*	*2.73*	*793*	*10,443.40*	*81.64*
396	*1,478.30*	*6.35*	*1,635*	*19,700.90*	*84.67*	*633*	*1,324.30*	*5.69*	*149*	*634.40*	*2.72*	*1,266*	*18,446.90*	*79.28*
226	*841.70*	*4.78*	*1,265*	*15,532.80*	*88.30*	*367*	*803.40*	*4.57*	*90*	*374.30*	*2.13*	*1,040*	*14,764.00*	*83.93*
1,188	*4,464.60*	*5.98*	*5,571*	*65,370.20*	*87.62*	*1,791*	*3,862.10*	*5.18*	*450*	*1,899.50*	*2.55*	*4,445*	*61,487.70*	*82.42*

Bilaga.

Förslag
till
Lag
om allmänna vägar.

Härigenom förordnas som följer:

Allmänna bestämmelser.

1 §.

Allmän 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 vägbana och de områden därinvid, som stadigvarande tarvas för vägbanans bestånd och underhåll, såsom slänt, bankett, dike och upplagsplats, ävensom trumma, skyddsvärn, vägmärke och annan för vägens bestånd eller brukande utförd anordning.

Såsom väg anses bro och färja med färjläge ävensom för den allmänna samfärdseln allenast vintertiden avsedd körled, som prövas nödig (särskild vinterväg).

3 §.

Väg skall läggas där den tarvas och utan oskälig kostnad bäst kan göras. Den skall med avseende å fasthet, bredd, lutningsförhållanden och beskaffenhet i övrigt vara lämpad efter samfärdselns behov.

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, vidtagas annan lämplig anordning.

5 §.

Väg skall städse hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. Intill dess annat varder i vederbörlig ordning medgivet, skall väg vidmakthållas till bredd och beskaffenhet i övrigt, som genom författning eller särskilt meddelad föreskrift stadgats.

6 §.

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

Upptages, med anledning av snöfall eller av annan giltig 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 finnes nödigt.

I fråga om väg, varå automobiltrafik är tillåten, ankommer det på länsstyrelsen att bestämma, huruvida vägen skall hållas fri från hinder av snö och is i sådan omfattning, som kräves för dylik trafik, eller allenast i den utsträckning, som erfordras för samfärdsel med av dragare framfört åkdon.

7 §.

Väghållning omfattar:
byggande av väg (8 §),
vägunderhåll (9 §),
vinterväghållning (10 §).

8 §.

Till byggande av väg räknas förutom anläggning av ny väg även omläggning och förbättring av väg.

9 §.

Till vägunderhåll räknas:

1) åtgärd för vägs vidmakthållande i ett för samfärdseln tillfredsställande skick såsom påförande av väghållningsämnen, vägbanans jämnande, dikesrensning, underhåll och iståndsättande av bro eller färja samt ombyggnad av trumma;

2) uppsättande av skyddsvärn, vägmärke eller annan dylik anordning, såvida åtgärden ej företages i samband med vägens byggande; samt

3) öppnande och stängande av rörlig bro samt drift av färja.

10 §.

Vinterväghållning omfattar arbete för vägbanas hållande till erforderlig bredd fri från hinder av snö och is ävensom för dess utmärkande, där så tarvas, så ock åtgärd för vägbanas bättrande genom påskottning av snö, där å kortare sträckor till följd av ojämn snösamling uppstått menföre, som med hänsyn till samfärdselns art och omfattning är till avsevärd olägenhet.

11 §.

Skyldighet att ombesörja väghållningen åligger på landet vederbörande vägdistrikt och inom stads område staden.

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

Angående vägdistrikt stadgas i lagen om vägdistrikt.

12 §.

Åligger någon, på grund av särskilt åtagande, att verkställa väghållning, må därvid förbliva, därest ej, i den ordning som i 23 § sägs, väghållningen övertages av vägdistriktet eller staden.

13 §.

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

Verkställandet av stad åliggande väghållning skall ombesörjas av den kommunala styrelse eller nämnd, som därtill utsetts.

14 §.

Inom köping eller annat samhälle på landet, för vilket stadsplanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning, är samhället berättigat och, om vägdistriktet därom framställer begäran, skyldigt att för distriktets räkning ombesörja väghållningen i avseende å allmän väg, i den mån vägen på grund av nämnda lag skall vara upplåten för allmänt begagnande såsom gata. För denna väghållning skall samhället njuta ersättning av distriktet i enlighet med vad nedan stadgas, dock ej med högre belopp än det vartill kostnaden för väghållningens utförande efter samfärdselns behov skäligen kan skattas. Samhället är ock berättigat att för distriktets räkning, mot enahanda ersättning, i vidare mån än nyss sagts ombesörja väghållningen inom samhället.

Därest, på grund av gällande bestämmelser om skyldighet att besörja eller bekosta gatas iordningställande eller underhåll, kostnaderna för väghållningen skola helt eller delvis gäldas av tomtägare, skall hänsyn härtill tagas vid bestämmandet av vägdistriktets ersättningsskyldighet.

15 §.

Ersättning jämlikt 14 § för byggande av väg skall till beloppet bestämmas av länsstyrelsen efter parternas hörande, och ankommer det tillika på länsstyrelsen att föreskriva tid för ersättningens utbetalande.

Ersättning jämlikt 14 § för vägunderhåll och vinterväghållning skall årligen erläggas med belopp, som fastställes i den ordning nyss sagts. Sådan fastställelse skall gälla för en tid av tio år. Övertages under löpande tioårsperiod enskild trafikled inom samhället till allmänt underhåll eller bygges ny allmän väg eller övertager samhället till underhåll väg, som förut underhållits av vägdistriktet, skall den ersättning för ökning i vägunderhåll och vinterväghållning, som må tillkomma samhället, i enahanda ordning särskilt fastställas för återstående delen av tioårsperioden. Indrages under nämnda tid allmän 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 ny fastställelse av ersättningen äga rum.

16 §.

I fall, som i 15 § avses, äger länsstyrelsen utse två gode män att efter syn å marken avgiva yttrande med förslag till ersättning.

Hava parterna i fråga om ersättningen träffat överenskommelse, må länsstyrelsen icke meddela från överenskommelsen avvikande beslut, med mindre yttrande avgivits av gode män.

För sitt arbete och därmed förbundna kostnader äga gode männen bekomma gottgörelse av vägdistriktet med belopp, som bestämmes av länsstyrelsen.

17 §.

Skall i samhälle, som i 14 § avses, väg byggas inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd, åligger det samhället att utan kostnad för vägdistriktet tillhandahålla mark, som erfordras för vägens byggande. Den inskränkning i tomtägares skyldighet att ersätta gatumark, som enligt 45 och 46 §§ stadsplanelagen eller motsvarande äldre bestämmelser äger rum, därest i gatumarken ingår allmän väg, skall ej inträda i det fall, att vägen efter den 1 januari 1928 byggts inom område, som ingår i stadsplanen.

18 §.

De uppgifter, som enligt denna lag tillkomma länsstyrelse, utövas, vad angår Stockholm, av överståthållarämbetet.

19 §.

Närmare bestämmelser angående tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen.

Om behandling av frågor angående byggande av väg m. m.

20 §.

Fråga om byggande av väg ankommer på länsstyrelsens prövning; dock må väg, som enligt för stad fastställd stadsplan eller stomplan skall ingå i gata eller annan allmän plats, omläggas eller förbättras utan sådan prövning.

21 §.

Göres hos länsstyrelsen ansökning om anläggning av ny väg på landet, skall länsstyrelsen, där ansökningen gjorts av annan än vägstyrelsen, inhämta dennas yttrande i ärendet. Länsstyrelsen äger jämväl, därest med hänsyn till frågans omfattning och betydelse eller eljest så finnes lämpligt, kalla trafikanter samt övriga, vilka saken kan angå, att vid sammanträde inför länsstyrelsen eller den länsstyrelsen förordnar yttra sig rörande ansökningen.

Föranleder icke den verkställda utredningen avslag å ansökningen, skall länsstyrelsen låta på vägdistriktets bekostnad upprätta plan och kostnadsförslag rörande företaget. Berörda plan och förslag skola under viss kort tid och

i den ordning länsstyrelsen bestämmer hållas tillgängliga för allmänheten. Efter det vägstyrelsen ånyo och jämväl vägstämman lämnats tillfälle att yttra sig samt länsstyrelsen föranstaltat om den utredning i övrigt, som kan anses erforderlig, meddelar länsstyrelsen beslut i ärendet.

Vad ovan stadgats skall äga motsvarande tillämpning i det fall, att länsstyrelsen själv eller därtill av Konungen anbefalld upptager fråga om anläggning av ny väg.

22 §.

Uppstår fråga om anläggning av ny väg i stad, skola bestämmelserna i 21 § äga motsvarande tillämpning. Plan och kostnadsförslag skola dock, där länsstyrelsen ej annorlunda beslutar, upprättas genom stadens försorg.

23 §.

I enahanda ordning, som i 21 och 22 §§ stadgas, behandlas jämväl fråga angående omläggning eller förbättring av väg, som icke enligt för stad fastställd stadsplan eller stomplan skall ingå i gata eller annan allmän plats; dock ankommer det på länsstyrelsens prövning, huruvida annan av de i nämnda lagrum omförmälda åtgärderna än hörande av vägstyrelsen eller däremot svarande styrelse eller nämnd i stad bör vidtagas.

Vad nu är sagt skall i tillämpliga delar gälla angående fråga om inrättande av särskild vinterväg, om sådan ändring av vägs bredd och beskaffenhet i övrigt, som avses i 5 §, även om ändringen ej är att hänföra till byggande av väg, om förändring av ödebygdsväg eller enskild väg till landsväg, om indragning av väg ävensom angående vägdistrikts eller stads övertagande av väghållning, som ålegat någon på grund av särskilt åtagande.

Om snöploglag.

24 §.

För ordnande av vinterväghållningen å landet skola till snöploglag indelas lämpligt belägna och i övrigt tjänliga jordbruksfastigheter. Varje snöploglag skall därvid tilldelas viss vägsträcka med skyldighet för ploglaget att efter vägstyrelsens bestämmande därå fullgöra vinterväghållningen mot ersättning enligt vad nedan sägs.

Vid indelning till snöploglag 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 indelning av snöploglag uppgöres av vägstyrelsen. Sedan ägare och brukare av jordbruksfastigheter blivit å kommunalstämma hörda över förslaget, verkställer länsstyrelsen indelningen. Sådan indelning skall gälla tills vidare.

25 §.

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

26 §.

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 länsstyrelsen.

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

Snöplogfogden är pliktig att övervaka, det ploglaget åliggande vinterväghållning 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.

27 §.

Ersättning till snöploglag skall utgå i mån av utfört arbete. Kan överenskommelse ej träffas angående ersättningens belopp, skall detta bestämmas av länsstyrelsen.

28 §.

Eftersättes snöploglags vinterväghållning, äger vägstyrelsen låta på lämpligt sätt avhjälpa bristerna. Kostnaden härför skall av den försumlige gäldas i den mån kostnaden överskjuter den ersättning, som skolat tillkomma den försumlige för arbetets utförande.

Ordnings- och säkerhetsföreskrifter.

29 §.

Å väg må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma upplag, grind eller annan anordning, som bereder olägenhet för samfärdseln eller väghållningen.

Utan hinder av vad nu sagts må ämnen, som erfordras för underhåll av väg, därå uppläggas. Å vägbana må dock sådant upplag förekomma allenast under pågående arbete med vägens underhåll. Upplag skall så anordnas, att därigenom, såvitt möjligt, varken samfärdseln beredes olägenhet eller vägens avvattning försvåras.

Tillstånd till grinds bibehållande eller uppsättande må meddelas allenast beträffande väg med ringa samfärdsel och när synnerliga skäl därtill äro. Har sådant tillstånd lämnats, må länsstyrelsen meddela föreskrifter, ägnade att minska olägenheten av grinden.

Vad i denna paragraf är föreskrivet skall icke äga tillämpning beträffande

grind eller bom, där väg korsas av järnväg, spårväg eller vattenväg, ej heller i fråga om dylik anordning, som erfordras för gränsbevakningens behov.

30 §.

Utmed väg må ej på mindre avstånd än tolv meter eller, vad angår ödebygdsväg, nio meter från vägbanans mitt utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnad samt ej heller förekomma upplag, stängsel eller dylik anordning, som hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten. Vid korsning i samma plan mellan allmänna vägar, mellan sådan väg och enskild, allmänneligen befaren väg eller mellan allmän väg och järnväg eller spårväg må icke utan länsstyrelsens tillstånd byggnad uppföras eller i denna paragraf avsedd, för trafiksäkerheten vådlig anordning förekomma inom ett område, som begränsas av räta linjer mellan punkter, belägna i vägarnas mittlinjer femtio meter från korsningen. Föreligga eljest särskilda skäl att för tillgodoseende av trafiksäkerheten öka de i första punkten här ovan angivna minsta avstånden, äger länsstyrelsen föreskriva sådan ökning, dock högst till tjugu meter. I fråga om uppförande av byggnad å mark i annat höjdläge än vägbanans skall minsta avståndet ökas så mycket, som motsvarar höjdskillnaden en och en halv gång räknad.

I närheten av väg må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma stängsel, som förorsakar snösamling på vägen.

Upplag eller annan anordning, som allenast på grund av vägs omläggning eller annan därmed jämförlig omständighet skulle komma att falla under förbud enligt denna paragraf, må förbliva orubbad, där ej den i 46 § omförmälda vägnämnden föreskriver skyldighet för jordägaren att borttaga eller ändra anordningen eller utbyta den mot anordning, vilken icke medför fara eller olägenhet, som ovan sägs. För skada, som uppkommer i anledning av sådant föreläggande, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägnämnden.

31 §.

Är fråga väckt om nyanläggning eller omläggning av väg, äger länsstyrelsen meddela förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad inom visst område, som kan beräknas bliva taget i anspråk för vägen eller komma att ligga i omedelbar närhet av densamma. Sådant förbud må ej meddelas för längre tid än tre år, ägande länsstyrelsen vid behov föreskriva förlängning av denna tid, i vilket fall beslutet skall underställas Konungens prövning. Då vägens sträckning blivit slutgiltigt bestämd, upphör förbudet att gälla och träda i stället bestämmelserna i 30 § i tillämpning.

32 §.

Vad i 30 och 31 §§ är stadgat äger icke tillämpning i fråga om bebyggande av område, för vilket stadsplan, stomplan eller byggnadsplan fastställts.

33 §.

Är för vinnande av fri sikt, för vägs upptorkande eller för hindrande av snösamling å väg erforderligt, att träd eller buske borthugges eller att träd

kvistas, eller påkallas eljest i trafiksäkerhetens intresse sådan åtgärd, må, därest överenskommelse med jordägaren icke kan träffas, vägnämnden föreskriva skyldighet för jordägaren att inom viss tid ombesörja den erforderliga röjningen. Nämnden äger tillika föreskriva, att det område, inom vilket röjningen skall äga rum, skall, intill dess annorlunda bestämmes, genom jordägarens försorg hållas fritt från skymmande träd och buskar på sätt i beslutet närmare angives.

Uppkommer i anledning av föreläggande, varom nu är sagt, avsevärd skada, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägnämnden.

34 §.

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 finnas anbragt nödigt skyddsvärn.

Vid väg skola ock, till upplysning för de vägfarande, finnas uppsatta erforderliga vägmärken av beskaffenhet, som i särskild ordning bestämmes.

35 §.

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

36 §.

Utmed väg må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma annonstavla, reklamskylt eller dylikt på mindre avstånd än tjugufem meter från vägbanans mitt. Vad nu är sagt skall dock icke avse å byggnad inom tättbebyggt samhälle uppsatt tavla, skylt eller dylikt samt ej heller sådan anordning, som uppsatts å annorstädes belägen byggnad till upplysning om på stället bedriven affärsrörelse eller annan verksamhet.

Ej må i något fall inom synhåll från väg förekomma i första stycket avsedd anordning, som till form, färg eller eljest är av beskaffenhet att av vägfarande kunna förväxlas med vägmärke eller säkerhetsanordning av fastställd typ.

Anordning, som allenast på grund av vägs omläggning eller annan därmed jämförlig omständighet skulle komma att falla under förbud enligt första stycket, må förbliva orubbad, där ej vägnämnden föreskriver skyldighet för jordägaren att borttaga anordningen. För skada, som uppkommer i anledning av sådant föreläggande, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägnämnden.

37 §.

Angående framdragande av elektriska ledningar å eller utmed väg gäller vad därom är särskilt stadgat.

Om skyldighet i vissa fall för jordägare att lämna tillträde till fastighet m. m.

38 §.

Är fråga väckt om nyanläggning eller omläggning av väg och skall i anledning härav på offentlig myndighets föranstaltande verkställas stakning eller

mätning å marken, undersökning av grund eller annan dylik förberedande åtgärd, må därför erforderligt tillträde till fastighet icke vägras.

Underrättelse om förrättningens påbörjande skall av den, som har att företaga densamma, senast en vecka förut med posten översändas till fastighetens ägare samt, där fastigheten är utarrenderad, även till arrendatorn eller ock införas i en eller flera ortstidningar.

39 §.

Kan på grund av arbete med vägs omläggning eller förbättring eller på grund av naturhändelse såsom jordras, översvämning eller dylikt eller av annan orsak samfärdseln icke utan våda framgå å väg, äger länsstyrelsen på ansökning föreskriva, att nyttjanderätt till mark för tillfällig väg skall upplåtas för så lång tid, sådan väg till följd av det inträffade hindret är nödig.

40 §.

Vill väghållare, till förekommande av snösamling å väg, uppsätta snöskärm, och kan överenskommelse med jordägaren icke träffas, äger vägnämnden meddela väghållaren tillstånd därtill.

41 §.

Har genom åtgärd, som i 38 § avses, eller till följd av tillfällig vägs anordnande eller begagnande eller snöskärms uppsättande skada uppkommit, skall väghållaren härför gälda ersättning med belopp, som i brist på överenskommelse bestämmes av vägnämnden.

42 §.

Vill väghållare å annan än kronan tillhörig mark taga sand, grus, jord eller sten till vägs underhåll, och kan överenskommelse med jordägaren icke träffas, må frågan hänskjutas till vägnämnden, som, där ej upplåtelse av rätt i nämnda avseende kan anses lända jordägaren till märkligt men, äger bestämma, att sådan upplåtelse skall ske. I ty fall ankommer tillika å nämnden att föreskriva, i vilken omfattning och huruledes rätt, som nu sagts, må utövas samt till vilket belopp eller efter vilka grunder ersättning skall gäldas.

Vad sålunda stadgats må icke utgöra hinder för väghållare att i den ordning, som angives i lagen om expropriation, förvärva rätt till sand-, grus-, jord- eller stentäkt.

Om tillsyn å väghållningen.

43 §.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillkommer, enligt vad därom är stadgat, att utöva den centrala tekniska och ekonomiska uppsikten över vägväsendet.

44 §.

Den närmaste uppsikten över vägväsendet utövas av länsstyrelsen, och åligger det förty länsstyrelsen att övervaka väghållningens behöriga fullgörande

samt att vidtaga därför nödiga åtgärder, allt i enlighet med vad i denna lag eller särskilda författningar närmare stadgas.

45 §.

Underlåter väghållare att verkställa beslut angående byggande av väg eller yppas brist i vägunderhåll eller vinterväghållning och sker ej rättelse efter tillsägelse av den myndighet eller tjänsteman i orten, som har att biträda länsstyrelsen vid tillsyn å väghållningen, skall förhållandet genast anmälas till länsstyrelsen, som förelägger väghållaren viss tid, inom vilken erforderliga åtgärder skola hava företagits vid äventyr, om den tid försittes, att åtgärderna varda genom länsstyrelsens försorg på väghållarens bekostnad vidtagna. Dylikt föreläggande må av länsstyrelsen meddelas jämväl utan särskild anmälan.

Innan föreläggande meddelas, äger länsstyrelsen, om så finnes lämpligt, inhämta vägnämndens yttrande i ärendet.

Om vägnämnd.

46 §.

För fullgörande av de uppgifter, som jämlikt denna lag tillhöra vägnämnd, skall för varje vägdistrikt och för varje stad, där allmän väg finnes, utses en sådan nämnd, bestående av ordförande och två ledamöter.

Vid tillsättande av vägnämnd iakttages, att kunskap och erfarenhet beträffande såväl väghållning som jordbruk och skogsskötsel skola finnas företrädda inom nämnden.

47 §.

Ordförande och ledamöter i vägnämnden jämte tre suppleanter, av vilka en skall vara suppleant för ordföranden, förordnas av länsstyrelsen för fyra år, räknade från och med den 1 januari året näst efter det, då förordnandet skedde.

Avgår ordförande, ledamot eller suppleant före den bestämda tjänstgöringstidens utgång, skall länsstyrelsen förordna ersättare för den tid, som för den avgångne återstått.

48 §.

Den, som vill påkalla vägnämndens prövning av något ärende, skall göra framställning därom hos länsstyrelsen, som beslutar om ärendets hänskjutande till nämnden.

49 §.

Mot ordförande eller ledamot i vägnämnd gälla samma jäv, som i lag stadgas i fråga om domare.

Kan till följd av jäv nämnden icke bliva fulltalig, skall länsstyrelsen förordna ersättare för behandling av det ärende, i fråga om vilket jäv föreligger.

50 §.

För besluts fattande inom vägnämnden fordras, att nämnden är fulltalig. Äro vid omröstning inom nämnden meningarna delade, gäller vad de flesta säga. Har en var sin särskilda mening, gäller ordförandens.

51 §.

Ordförande och ledamot i vägnämnd skola för sitt arbete och därmed förbundna kostnader njuta ersättning enligt bestämmelser, som meddelas av Konungen. Ersättningen skall gäldas av väghållaren, men äger nämnden, om så av särskild anledning prövas skäligt, ålägga väghållarens motpart att helt eller delvis återgälda väghållaren vad denne fått utgiva.

Väghållare eller annan sakägare äger ej rätt till ersättning för sin talans bevakande inför nämnden.

Om ansvar, handräckning och fullföljd av talan.

52 §.

Eftersätter snöplogfogde vad honom enligt 26 § tredje stycket åligger eller underlåter medlem av snöploglag att fortskaffa snöplogfogdes uppbåd eller att sådant uppbåd hörsamma, böte från och med tio till och med etthundra kronor.

Bryter någon mot förbud, som meddelats i denna lag eller på grund av föreskrift däri, eller underlåter jordägare att ställa sig till efterrättelse med stöd av 30 § tredje stycket, 33 § första stycket, 36 § tredje stycket eller 72 § meddelat föreläggande, böte från och med tio till och med trehundra kronor, där ej å förseelsen följer straff enligt allmän lag.

Förseelse åtalas av allmän åklagare.

53 §.

Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan.

Saknas tillgång till böternas gäldande, skola de förvandlas efter allmän strafflag.

54 §.

Uppföres byggnad i strid mot förbud, som meddelats i eller med stöd av 30 eller 31 §, äger överexekutor meddela handräckning till rättelse i vad sålunda olagligen skett.

Varder förbud, som meddelats i eller med stöd av 29, 30, 35 eller 36 § och ej avser byggnads uppförande, icke iakttaget och sker ej rättelse genast efter tillsägelse av väghållaren eller utmätningsmannen i orten, eller efterkommes ej med stöd av 30 § tredje stycket, 33 § första stycket, 36 § tredje stycket eller 72 § meddelat föreläggande, äger utmätningsmannen föranstalta om rättelse.

55 §.

Ansökan om handräckning enligt 54 § må göras av allmän åklagare eller väghållare. Kostnaden för förrättningen skall av väghållaren förskjutas men omedelbart efter förrättningens slutförande av utmätningsmannen uttagas av den försumlige.

56 §.

Den, som ej åtnöjes med vägnämndens beslut i fråga, som omförmäles i denna lag, äger att över beslutet anföra besvär hos länsstyrelsen senast å femtonde dagen från det han erhöll del av beslutet.

57 §.

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

58 §.

Besvär över beslut jämlikt 39 § om upplåtelse av nyttjanderätt till mark för tillfällig väg eller jämlikt 40 § om uppsättande av snöskärm eller över föreläggande jämlikt 45 § må ej verka uppehåll med verkställigheten av beslutet eller föreläggandet eller hindra uttagande av kostnad därför med mindre den myndighet, som har att pröva besvären, annorlunda förordnar.

Övergångsbestämmelser.

59 §.

Denna lag skall, såvitt ej nedan annorlunda stadgas, träda i kraft den 1 januari 1937.

60 §.

Med avseende å ödebygdsväg, som vid denna lags ikraftträdande är under byggande genom statens försorg, skall äldre lag fortfarande äga tillämpning, intill dess vägen blivit färdigställd och till allmänt underhåll övertagen.

61 §.

De distrikt, i vilka rikets landsbygd jämlikt lagen om vägdistrikt indelas, ävensom rikets städer skola, varje distrikt och stad inom sitt område, vid 1937 års ingång övertaga samtliga vägar, som då äro föremål för allmänt underhåll, och skola dessa därvid vara försatta i laggillt skick. Finnes brist, vars bättrande i vederbörlig ordning påkallats, icke vara avhjälpt vid vägens övertagande, äger distriktets vägstyrelse eller stadens däremot svarande styrelse eller nämnd avhjälpa bristen på den försumliges bekostnad.

62 §.

Är enligt de vid denna lags ikraftträdande gällande rättsreglerna angående väghållningsbesvärets fullgörande medlem av stadskommun skyldig att utföra väghållning eller att i stället härför erlägga särskild avgift till staden, skall skyldighet, som nu nämnts, upphöra från och med denna lags ikraftträdande, såvida icke Konungen, på framställning av staden, förordnar om skyldighetens avskrivning under en tid av tio år, räknade från lagens ikraftträdande. Sådant förordnande må icke meddelas, om skyldigheten är av ringa ekonomisk betydelse för staden.

Vad i denna paragraf stadgats skall icke äga tillämpning beträffande skyldighet, som vid denna lags ikraftträdande är föremål för avskrivning.

63 §.

Skall jämlikt 62 § första stycket successiv avskrivning av skyldighet att utföra väghållning äga rum, skall denna skyldighet ersättas av förpliktelse att

utgiva en årlig avgift till staden. För avskrivningsperiodens första år skall avgiften utgå med belopp, svarande mot den normala årskostnaden för väghållningens utförande. Beloppet fastställes av länsstyrelsen, och skall därvid hänsyn tagas jämväl till de bidrag av automobilskattemedel och andra statsmedel, som staden åtnjuter eller kan väntas komma att åtnjuta. För avskrivningsperiodens återstående tid nedsättes avgiften årligen med en tiondel av det ursprungliga beloppet.

64 §.

Skall jämlikt 62 § första stycket avgiftsskyldighet successivt avskrivas, skall avgiften för avskrivningsperiodens första år utgå med det belopp, vartill avgiften under åren 1934—1936 årligen i medeltal uppgått. Har vid avgiftens bestämmande hänsyn icke tagits till bidrag, varom förmäles i 63 §, äger länsstyrelsen föreskriva skälig jämkning av beloppet. För avskrivningsperiodens återstående tid nedsättes avgiften årligen med en tiondel av det för periodens första år bestämda beloppet.

Innefattar avgift vederlag jämväl för annat än väghållning, ankommer på Konungen att efter stadens och de avgiftsskyldigas hörande förordna, huru stor del av avgiften skall anses motsvara väghållningsskyldigheten.

65 §.

Innan länsstyrelsen jämlikt 63 § fastställer avgift eller jämlikt 64 § föreskriver jämkning av avgift, skall särskild utredning förebringas angående den normala årskostnaden för fullgörande av den väghållningsskyldighet, för vilken vederlag skall utgå, samt angående övriga omständigheter av betydelse för ärendets avgörande.

Utredningen skall verkställas av en särskild nämnd, bestående av ordförande och två ledamöter. Ordföranden förordnas av länsstyrelsen, en ledamot utses av staden och en av de väghållningsskyldiga eller, där fråga är om jämkning av avgift, de avgiftsskyldiga. Sistnämnde ledamot utses å sammanträde inför magistrat eller stadsstyrelse eller, där sådan myndighet icke finnes, kommunalborgmästare.

Sedan nämnden slutfört sin utredning, skall nämndens protokoll jämte övriga till ärendet hörande handlingar insändas till länsstyrelsen.

Nämndens ordförande åtnjuter enligt länsstyrelsens beprövande ersättning av allmänna medel.

66 §.

Samhälle jämlikt 14 § tillkommande ersättning för byggande av väg skall, där beslut om byggandet meddelats före den 1 januari 1937, bestämmas och utbetalas i den ordning, som för dylikt fall föreskrives i 9 § lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Överenskommelse om ersättning till samhälle för vägunderhåll eller i brist på överenskommelse meddelad fastställelse av sådan ersättning skall icke rubbas genom denna lags ikraftträdande.

67 §.

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

68 §.

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

69 §.

Där vid denna lags ikraftträdande snöploglag äro inrättade enligt bestämmelserna därom i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, skola dessa ploglag bibehållas, därest länsstyrelsen icke finner ny ploglagsindelning erforderlig.

70 §.

Jämlikt äldre lag av länsstyrelse meddelat tillstånd till uppsättande eller bibehållande av grind å väg eller annat dylikt särskilt tillstånd skall icke till följd av denna lags ikraftträdande upphöra att gälla.

71 §.

Vad i 30 och 31 samt 52—55 §§ är stadgat om förbud i vissa fall mot byggnads uppförande samt om ansvar och handräckning i anledning av överträdelse av nämnda förbud skall lända till efterrättelse från och med den 1 januari 1935, då bestämmelsen i 25 § första stycket lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet skall upphöra att gälla. Förstnämnda stadganden skola dock icke äga tillämpning med avseende å byggnad, som vid 1934 års utgång redan påbörjats och mot vars uppförande hinder icke förelåg enligt då gällande bestämmelser.

72 §.

Utmed väg varande upplag eller annan anordning, som skulle komma att falla under förbud enligt 30 § eller 36 § första stycket, må, om anordningen tillkommit före 1934 års utgång utan att hinder däremot förelåg enligt den vid tillkomsten gällande lag, förbliva orubbad, där ej vägnämnden föreskriver skyldighet för jordägaren att borttaga, ändra eller utbyta anordningen. För skada, som uppkommer i anledning av sådant föreläggande, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägnämnden.

73 §.

Vägnämnd skall utses i god tid före denna lags ikraftträdande.

74 §.

Såvitt icke här ovan eller i övergångsbestämmelserna till lagen om vägdistrikt annorlunda stadgas, skola dels 25 kapitlet byggningabalken, i vad sam-

ma kapitel ännu gäller, dels lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, dels lagen den 13 juni 1919 om ödebygdsvägar, dels ock alla övriga stadganden, som strida mot denna lag, upphöra att gälla från och med den 1 januari 1937.

75 §.

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

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 14 december 1933.

Närvarande:

justitieråden ALEXANDERSON,
EKLUND,
regeringsrådet ASCHAN,
justitierådet GREFBERG.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 17 november 1933, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till

1) lag om allmänna vägar; samt

2) lag angående ändring i vissa delar av lagen den 13 juni 1919 (nr 287) om ödebygdsvägar.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av revisionssekreteraren Nils Ljunggren.

Förslagen föranledde följande yttranden:

Förslaget till lag om allmänna vägar.

11—14 §§.

Lagrådet:

Terminologien i dessa paragrafer synes icke vara fullt lycklig och konsekvent. I 11, 12 och 14 §§ är fråga om det rättssubjekt — vägdistrikt och stad i 11 §, enskild person på grund av särskilt åtagande i 12 § samt köping eller annat stadsliknande samhälle i 14 § — som har att svara för väghållningsbördan; i 14 §:s fall åvilar detta ansvar dock blott emot rätt till ersättning av vägdistriktet. I 13 § är däremot fråga om de organ, genom vilka vägdistrikt och stad fullgöra sin väghållningsskyldighet. Dessa förhållanden uttryckas i lagtexten så att enligt 11 och 14 §§ distrikt, stad och i visst fall stadsliknande samhälle hava att »ombesörja väghållningen». Om den enskilde väghållningsskyldige sägs det däremot i 12 § att det åligger honom »att verkställa väghållning», och samma uttryck användes i 13 § om distriktets organ, medan stadens organ sägas »ombesörja verkställandet». Att ombesörja väghållning är alltså enligt lagtexten något annat än att ombesörja dess verkställande. Om redan detta har en något förvillande verkan, ökas denna därigenom att uttrycket verkställa väghållning brukas i helt olika innebörd i 12 § och i 13 §.

I detta sammanhang må erinras att längre fram i lagförslaget införes begreppet väghållare. Sålunda ålägges väghållare i 30 § tredje stycket, 33 § andra stycket, 36 § tredje stycket och 72 § att i vissa fall gälda ersättning till markägare eller annan. Enligt 40 och 42 §§ tillkomma väghållare vissa rättigheter. Till väghållaren är det som enligt 45 § länsstyrelsen har att rikta sitt föreläggande i fall av försummat vägbygge eller brist i underhållet o. s. v. Vad som med väghållare förstås är emellertid icke angivet. Utan att vilja hävda att detta förhållande bereder någon egentlig svårighet vid lagtolkningen vill dock lagrådet hemställa om icke en bestämning av begreppet lämpligen kunde ske i förevarande paragrafer, så att det exempelvis bleve fullt klarlagt att om samhälle besörjer väghållning för distrikts räkning, det är samhället och icke distriktet som i den utsträckning så sker är att betrakta som väghållare. Att saken så är att fatta i fråga om tillämpningen av det viktiga tillsynsstadgandet i 45 § bleve väl knappast föremål för tvekan, desto mindre som det kan sägas vara uttalat i statsrådsprotokollet i anledning av en av länsstyrelsen i Stockholms län gjord erinran. Men att detsamma gäller i fråga om ersättningars gäldande och om rätt att taga grus m. m. synes i tydlighetens intresse böra komma till uttryck i själva lagtexten.

Vinna de gjorda erinringarna beaktande, kunde i första stycket av 11 § helt enkelt sägas att väghållare är på landet vederbörande vägdistrikt och inom stads område staden samt vidare i 14 § där omförmälda samhällen betecknas som väghållare. I fråga om de enskilda rättssubjekt, om vilka i 12 § talas, lärer väl även på dem i regeln vara att tillämpa vad i förslaget sägs om väghållare; men i betraktande av att deras åliggande i fråga om beskaffenhet och omfång torde kunna förete vissa skiftningar, synes ej kunna med visshet sägas att det alltid och i alla fall är förhållandet. Deras ställning kunde måhända lämpligen uttryckas med att de svara för väghållning; i synnerhet läte sig detta göra om bestämmelsen flyttades från 12 § till att utgöra andra stycket i 11 § och nuvarande andra stycket finge sin plats som 12 § och däri hänvisades till 11 §. Därigenom vunnes ock att det bleve klart att bidrag från landsting eller kommun kunde givas exempelvis till en utvidgning eller förstärkning av bro, som, ehuru ingående i allmän väg, är avsedd att alltjämt hållas av en enskild.

I 14 § första stycket synas orden: »i enlighet med vad nedan stadgas» lämpligen böra utgå såsom onödiga och möjligen vilseledande.

I 14 § andra stycket föreslås ett stadgande av innehåll att, därest på grund av gällande bestämmelser om skyldighet att besörja eller bekosta gatas iordningställande eller underhåll kostnaderna för väghållningen skola helt eller delvis gäldas av tomtägare, hänsyn därtill skall tagas vid bestämmandet av vägdistriktets ersättningsskyldighet enligt paragrafens första stycke.

Motsvarighet till förstnämnda stadgande saknas såväl i 9 § väglagen som i det av 1929 års vägsakkunniga framlagda förslaget.

Det remitterade förslaget (sid. 81—82) synes utgå från det betraktelsesättet att samhälle genom bestämmelserna i 9 § väglagen förpliktats utföra en

väghållning, som ålegat vägdistriktet, men att i de fall, då tomtägare på grund av honom åliggande skyldighet i avseende å gatas iordningställande och underhåll bekostade väghållning, detta skulle tillgodoräknas vägdistriktet, icke samhället. Ett sådant betraktelsesätt står dock ej i överensstämmelse med grunderna för den år 1927 genomförda ändringen i 9 § 1891 års väglag. Såsom framgår av förarbetena till denna ändring hade man att utgå från att vägdistrikten till följd av stadsplanelagstiftningens föreskrifter befriades från underhåll av allmän väg som ingått i gata vilken upplåtits för allmänt begagnande. Med fog klagades över att samhällena på detta sätt icke finge tillfredsställande vederlag för de betydande belopp, som i vägskatt från samhällena tillfördes vägdistrikten. Från samhällenas sida krävdes därför att de skulle utbrytas ur vägdistrikten. Detta föreslogs även av vägkommissionen.

Genom ovannämnda ändring av 9 § väglagen har den skyldighet att hålla allmän väg inom samhälle, varifrån vägdistrikten kommit att befrias till följd av stadsplanelagstiftningen, åter lagts på vägdistrikten. Men det har med hänsyn bl. a. till förekommande skyldighet för tomtägare att iordningställa och underhålla gata icke ansetts lämpligt att vägdistrikt skulle direkt utföra väghållning å väg som skulle vara upplåten för allmänt begagnande såsom gata, utan ersättningsskyldighet har i stället ålagts vägdistriktet. Det har härvid betonats att någon ändring i tomtägares skyldigheter i förevarande avseende icke vore åsyftad, men man har uppenbarligen utgått från att detta vore en sak mellan samhället och tomtägaren, och varje antydning om att förhandenvaron av sådan skyldighet skulle öva inverkan på storleken av den till samhället utgående ersättningen saknas (jfr 1920 års vägsakkunnigas betänkande sid. 73 och 109).

Den ståndpunkt, som alltså intages av 1927 års lagstiftning, betingas även av det till grund för denna lagstiftning liggande kravet på en skälig fördelning av samhällenas gatuhållningsbörda mellan samhällena och vägdistrikten. Därest inom ett samhälle all gatuhållning bestrides av tomtägarna, skulle enligt det nu föreliggande förslaget vägdistriktet alldeles befrias från skyldighet att utgiva någon ersättning till samhället för väghållning å de gator, som förklarats för allmänna vägar, och lagstiftningen alltså på denna punkt visa sig förfelad. I ett dylikt fall är det väl sannolikt att samhället skrede till avskrivning av det tomtägarna åliggande besväret, varefter vägdistriktets ersättningsskyldighet skulle inträda i full utsträckning, men avskrivningen kunde ej inskränkas till allenast de tomtägare som hade att hålla de såsom allmän väg ansedda gatorna. I själva verket torde det med fog kunna göras gällande att den omständigheten, att inom ett samhälle gatuhållningen — i stället för att bestridas med i vanlig ordning uttaxerade medel — utgör ett fastigheterna åvilande besvär, icke bör inverka på förhållandet mellan samhället och vägdistriktet; att det från samhällets synpunkt sett här allenast gäller en inre fråga om bördornas fördelning mellan dess medlemmar.

På grund härav hemställes att andra stycket i 14 § måtte utgå.

18 §.

Lagrådet:

Då innehållet i denna paragraf är av självklar beskaffenhet synes paragrafen böra utgå (jfr kungörelsen den 21 februari 1919).

Till undvikande av den rubbning i paragrafföljden, som ett bifall till nyss gjorda hemställan skulle orsaka, kunde, därest beaktande vinnes för erinringar som i det följande framställas vid 21 och 37 §§, såsom 18 § upptagas en bestämmelse av innehåll att vid väghållning skall iakttagas vad om fasta fornlämningar, naturminnesmärken och nationalparker är särskilt stadgat.

20 §.

Lagrådet:

De skäl som föranlett att fråga om omläggning eller förbättring av väg, som i stad ingår i gata eller annan allmän plats inom område för vilket stadsplan eller stomplan fastställts, enligt förslaget icke behöver underställas länsstyrelsens prövning, torde i allt väsentligt äga giltighet beträffande väg inom område som enligt godkänd avstyckningsplan utgör trafikled, öppen plats eller utfartsväg. I den mån avstyckningsplanen genomförts å marken torde den nämligen förr eller senare i tämligen oförändrat skick upptagas i stadsplan eller stomplan. Det hemställes om icke det i paragrafen angivna undantaget bör utsträckas i enlighet med vad nu sagts.

21 §.

Justitierådet Grefberg:

Med anledning av erinringar, som svenska stadsförbundets styrelse gjort mot innehållet i förslagets 3 §, har departementschefen vid sagda paragraf i sitt anförande vid remissen till lagrådet betonat, att om väg skall byggas inom område för vilket stadsplan fastställts, åt vägen skall givas en sträckning som står i överensstämmelse med stadsplanen samt uttalat att om vid vägbyggnadsfrågans behandling skulle visa sig att vägen lämpligen bör läggas över mark, som enligt stadsplanen icke är avsedd till gata utan exempelvis till byggnadskvarter, beslut om vägens sträckning över sådan mark likväl icke kan meddelas innan planen blivit ändrad. Departementschefen har tillika anfört, att vad nyss sagts om stadsplan torde äga motsvarande tillämpning i fråga om andra dylika planer samt framhållit att de oegentligheter, som möjligen förekommit därutinnan att väg inom samhälle på landet utlagts i strid mot fastställda planer, uppenbarligen berott på förbiseende från vägmyndigheternas sida och att något dylikt för städernas del icke vore att befara.

I dessa uttalanden av departementschefen kan jag instämma.

Då emellertid förbiseenden av nyss angiven art synas böra så vitt ske kan förebyggas samt en föreskrift av innehåll att, där vägföretag berör område som är lagt under stadsplan, stomplan, byggnadsplan eller avstyckningsplan, skall från byggnadsnämnd, där sådan finnes, inhämtas yttrande huruvida ur plansynpunkt något är att erinra mot förslaget, torde få anses väl ägnad att

verka i antydd riktning, hemställes att en sådan föreskrift införes i förevarande paragrafs andra stycke före styckets sista punkt. I följd av bestämmelse i 22 § bleve föreskriften tillämplig jämväl beträffande vägföretag i stad. Häremot torde icke något vara att invända.

I 5 § förordningen den 29 november 1867 angående forntida minnesmärkens fredande och bevarande finnas meddelade vissa föreskrifter för det fall att vägföretag berör område som upptager fast fornlämning. En erinran härom torde lämpligen böra införas i förevarande paragraf eller, på sätt vid 18 § berörts, i särskild paragraf i avdelningen allmänna bestämmelser.

Regeringsrådet Aschan, med vilken *justitieråden Alexanderson* och *Eklund* instämde:

Vid 3 § har departementschefen anfört att, om vid vägbyggnadsfrågas behandling skulle visa sig att vägen lämpligen bör läggas över mark, som enligt fastställd stadsplan icke är avsedd till gata utan exempelvis till byggnadskvarter, beslut om vägens sträckning över sådan mark icke kan meddelas innan planen blivit i vederbörlig ordning ändrad.

Under förarbetena till den år 1927 vidtagna ändringen av 9 § väglagen förutsattes dock att ett sådant beslut skulle kunna lagligen meddelas, om det också av naturliga skäl antogs skola ifrågakomma allenast i undantagsfall (jfr Kungl. Maj:ts proposition till 1922 års riksdag nr 100 sid. 138—139 och 164 samt Kungl. Maj:ts proposition till 1927 års riksdag nr 244 sid. 21 och 23). Hade så ej varit möjligt, skulle ju ett municipalsamhälle genom vägran att fatta beslut om ändring av sin stadsplan kunnat omintetgöra varje lösning av trafikfrågorna, som ej överensstämde med samhällets måhända föråldrade stadsplan.

Detta spörsmål har numera kommit i ett i viss mån förändrat läge genom tillkomsten av det i 4 § av 1931 års stadsplanelag upptagna stadgandet om befogenhet för Kungl. Maj:t att mot stads bestridande föranstalta om ändring av dess stadsplan. Emellertid synes fortfarande hinder icke böra möta för länsstyrelsen att meddela beslut om byggande av väg i en sträckning, som ej överensstämmer med gällande stadsplan, därest länsstyrelsen gör beslutets verkställighet beroende av att erforderlig ändring av stadsplanen kommer till stånd. I själva verket torde detta tillvägagångssätt vara det mest praktiska, särskilt när meningsskiljaktighet om den erforderliga ändringen av stadsplanen ej råder. Skall ändringen av stadsplanen alltid föregå beslutet om vägens byggande, föreligger den möjligheten att, sedan stadsplaneändringen väl fastställts, länsstyrelsen efter slutförd utredning finner vägen lämpligen böra läggas på annat sätt eller ock att dess beslut ändras av högre instans.

En ovillkorlig förpliktelse att förlägga vägen i annan sträckning än gällande stadsplan medgiver synes icke böra av länsstyrelsen åläggas de väghållningsskyldiga annat än i trängande fall och ej heller då, om den erforderliga stadsplaneändringen är av den beskaffenhet att dess fastställande icke tillkommer länsstyrelsen (jfr Kungl. Maj:ts utslag den 24 oktober 1933 på besvär av Aron Reimers).

I fråga om lämpligheten av de tillägg varom justitierådet Grefberg hemställt är jag ense med honom.

23 §.

Lagrådet:

Vinner en vid 20 § gjord erinran beaktande, föranledes därav jämkning i avfattningen av förevarande paragrafs första stycke.

24 §.

Lagrådet:

De sakkunnigas förslag upptog icke några bestämmelser om snöploglag. I yttranden över förslaget har emellertid kommit till uttryck att möjlighet att för vinterväghållningens utförande anlita särskilt inrättade ploglag alltjämt borde stå till buds, och hava i anledning härav i det remitterade förslaget upptagits bestämmelser om sådana ploglag. Föreskrifterna hava därvid erhållit det innehåll att indelning till snöploglag alltid skall förefinnas. Då emellertid behov av sådan indelning icke allestädes torde vara för handen och ändrade förhållanden kunna medföra upphörande av behovet, där sådant nu finnes, synes en medelväg mellan de båda förslagen böra väljas sålunda att indelning till snöploglag skall verkställas endast i den mån vägstyrelsen så finner erforderligt. Det hemställes att förevarande paragraf ändras i enlighet härmed.

29 §.

Lagrådet:

Det är avsett att länsstyrelses tillstånd att uppsätta eller bibehålla grind skall gälla tillsvidare. Sådant tillstånd kan alltså av länsstyrelsen när som helst återkallas. Häråt synes lämpligen böra givas uttryck i lagtexten, vilken tillika bör undergå någon jämkning till utmärkande av att föreskrifter i syfte att minska olägenheter av grind kunna givas antingen i samband med att tillstånd till grinden meddelas eller senare.

30 §.

Lagrådet:

Sista punkten av första stycket innebär, att därest byggnad uppföres å mark i annat höjdläge än vägbanans skall därvid iakttagas, att till det eljest tillåtna minsta avståndet från vägbanans mitt lägges så mycket, som motsvarar höjdskillnaden en och en halv gång räknad. Till förtydligande av denna innebörd synes avfattningen böra undergå jämkning. Då bestämmelsen icke är avsedd att äga tillämpning i fall som behandlas i andra punkten av samma stycke, torde till undvikande av missförstånd denna punkt lämpligen kunna få sin plats sist i stycket. Iakttages detta, bör ordet »eljest» i tredje punkten utgå.

32 §.

Lagrådet:

Då avstyckningsplan föga torde skilja sig från byggnadsplan, lärer jämväl avstyckningsplan böra upptagas i förevarande paragraf.

Justitierådet Grefberg:

I fråga om byggande inom område, för vilket stadsplan, stomplan eller byggnadsplan fastställts, lära de bestämmelser, som härom finnas meddelade i stadsplanelagen, byggnadsstadgan och särskilda byggnadsordningar, böra vinna tillämpning. Det kan exempelvis icke gärna få förekomma att vägnämnd förelägger en tomtägare att borttaga ett stängsel, som denne uppfört till fullgörande av honom enligt lag åvilande förpliktelse och som blivit av byggnadsnämnd godkänt (jfr byggnadsstadgan 16, 44, 47, 61 och 103 §§). För att tydligare giva uttryck åt den innebörd jag sålunda vill giva åt förevarande paragraf böra orden »bebyggande av område» utbytas mot orden »byggande inom område». Härigenom vinnes nämligen bättre anslutning till byggnadslagstiftningens terminologi.

För uteslutande ur stadgandet sådant det återfinnes i de sakkunnigas förslag (38 §) av ordet utomplansbestämmelser hava enligt min mening ej tillräckliga skäl blivit förebragta. Jag hemställer alltså att här en återgång sker till de sakkunnigas förslag. En särskild anledning härtill anser jag föreligga i de från de sakkunnigas förslag avvikande måttbestämmelser som upptagits i 30 §. Riktigast vore för övrigt att låta förevarande paragraf omfatta — förutom område som ingår i godkänd avstyckningsplan eller fastställd byggnadsplan — varje område där den för städerna stadgade ordningen för bebyggande skall iakttagas. Skulle här särskilda föreskrifter anses erforderliga, böra de meddelas i byggnadslagstiftningen med byggnadsmyndigheterna såsom organ.

33 §.

Regeringsrådet Aschan, med vilken *justitieråden Alexanderson* och *Eklund* instämde:

I 37 § tredje stycket i 1929 års vägsakkunnigas förslag upptogs en bestämmelse därom att å väg växande träd, vars bevarande anses önskvärt ur naturskyddssynpunkt, icke må borthuggas utan tillstånd av vägnämnden. Denna bestämmelse har uteslutits ur det remitterade förslaget.

Ett stadgande av liknande innehåll synes emellertid önskvärt. Dock torde såsom i några av de över de sakkunnigas förslag avgivna yttrandena framhållits ifrågavarande tillstånd böra meddelas av länsstyrelsen, ej av vägnämnden, och vidare torde det böra heta: vars bevarande kan antagas vara av betydelse ur naturskyddssynpunkt. Anses ett dylikt stadgande alltför obestämt, kunde förbudet måhända begränsas till att gälla å väg växande alléträd.

Justitierådet Grefberg:

Undantag från bestämmelserna i förevarande paragraf synes böra göras för kyrkogård, allé, trädgård, annan därmed jämförlig plantering samt park,

möjligen med den begränsning att undantaget får gälla endast träd. Det komme då icke att avse exempelvis buskar och levande häckar. Uttrycket »annan därmed jämförlig plantering» skulle då här hava samma innebörd som i jorddelningslagen, d. v. s. därmed skulle avses plantering, som är av parkliknande karaktär eller som för prydnads- och trevnadsändamål verkställts i närheten av boningshus eller annan byggnad, t. ex. kyrka.

34 §.

Lagrådet:

För vinnande av större tydlighet torde det i paragrafens andra stycke förekommande uttrycket »som i särskild ordning bestämmes» böra utbytas mot orden »som bestämmes av Konungen eller i den ordning Konungen förordnar». Skulle emellertid med uttrycket avses, att beslutanderätten skall tillkomma endast Konungen, böra med hänsyn till innehållet i 19 § slutorden i förevarande paragraf utgå.

36 §.

Lagrådet:

Då det i första stycket stadgade undantaget lärer böra gälla inom tättbebyggt område oberoende av om området har karaktären av samhälle eller icke, hemställes att häråt gives uttryck genom en jämkning i stadgandets avfattning.

37 §.

Lagrådet:

I förordningen den 29 november 1867 angående forntida minnesmärkens fredande och bevarande, lagen den 25 juni 1909 angående naturminnesmärkens fredande samt lagen sistnämnda dag angående nationalparker finnas bestämmelser meddelade som komme att innefatta tillägg till eller avvikelser från åtskilliga föreskrifter i den nu föreslagna lagen. Det senare torde särskilt vara händelsen beträffande bestämmelser, som upptagas i 33 § förslaget, å ena sidan och de båda nämnda lagarna å den andra. Tilläventyrs kunde skäl anses föreligga att i vissa hänseenden låta de tre nyss angivna författningarna stå tillbaka för väglagen. I så fall bleve vissa undantagsregler erforderliga. Skola däremot, såsom lagrådet finner vara att förorda, de nämnda författningarna i förhållande till väglagen gälla i sin fulla utsträckning, synes för tydlighetens skull och med hänsyn jämväl till bestämmelse i förslagets 74 § en erinran därom böra intagas i förevarande paragraf eller, på sätt vid 18 § berörts, i särskild paragraf i avdelningen allmänna bestämmelser.

38 §.

Lagrådet:

I likhet med vad som skett i motsvarande paragraf i jorddelningslagen — 2 kap. 11 § — synes i förevarande paragraf lämpligen böra intagas en erinran att vid förrättningen skall tillses att skada å växande gröda såvitt möjligt

undvikes samt att skog icke onödigt nedhugges ävensom förbud mot att i trädgård, annan därmed jämförlig plantering eller park utan ägarens medgivande skada eller fälla träd.

42 §.

Regeringsrådet Aschan, med vilken *justitieråden Alexanderson* och *Eklund* instämde:

Enligt 33 § tredje stycket i 1891 års väglag äger häradsrätt på talan av väghållningsskyldig eller vägstyrelse medgiva rätt att å annan mark än kronans allmänningar och jordbruksdomäner taga sand, grus eller sten till vägs underhåll, och har häradsrätten därvid att bestämma varest nämnda väghållningsämnen tjänligast och till minsta skada för jordägaren må avhämtas samt till vilket belopp ersättning därför skall utgivas.

Vägkommissionen upptog i sitt år 1916 avgivna förslag till lag om allmänna vägar på landet icke någon motsvarighet till 33 § väglagen. I sin motivering (sid. 331) hänvisade kommissionen till att det då föreliggande förslaget till ny expropriationslag (upphöjt till lag den 12 maj 1917) medgåve förvärv icke blott av äganderätt utan även av nyttjande- eller servitutsrätt till sand-, grus- eller stentag. Kommissionen ansåge det mest praktiskt att alla bestämmelser om hämtning av väglagningsämnen å annan mark än kronans utsöndrades ur väglagen och frågan i stället reglerades uteslutande genom expropriationslagstiftningen. Anmärkningar kunde även med fog göras mot den i 33 § väglagen föreskrivna proceduren och hade också vid flera tillfällen framställts. Enligt kommissionens system skulle kommunerna ombesörja vägunderhållet, och den ökade omgång och kostnad som möjligen kunde uppkomma genom expropriationsförfarandet skulle alltså drabba kommunerna, ej en enskild väghållare. Vidare syntes det med skäl få antagas att de särskilda kommunerna skulle låta sig angeläget vara att i god tid och efter ordnad plan säkerställa sitt behov av väglagningsämnen närmast genom förvärvandet av lämpligt belägna fyndigheter av icke alltför ringa omfattning.

Det av 1920 års vägsakkunniga avgivna förslaget överensstämde härutinnan med vägkommissionens förslag.

I förevarande paragraf har emellertid upptagits ett stadgande i huvudsak svarande emot 33 § tredje stycket väglagen, dock med den ändring att befogenhet, som enligt nämnda lagrum tillkommer häradsrätt, enligt förslaget tillerkänts vägnämnden.

Ifrågavarande bestämmelse utgör en kvarleva från det system, som byggde på att vägunderhållet väsentligen fullgjordes in natura av jordägarna. Då varje jordägare hade att hålla sin väglott, ofta belägen långt från hans hemvist, var det för honom av vikt att så nära väglotten som möjligt hava att tillgå en grustäkt. Om grustäkten förutom av honom nyttjades av dess ägare och andra väghållare behövde detta ej bereda särskild olägenhet. Att den enskilde väghållaren skulle nödgas anlita expropriation för att få rätt till den jämförelsevis obetydliga grushämtning, varom i regel var fråga, hade varit

förenat med alltför stor omgång. Bestämmelsen var därför säkerligen på den tiden behövlig.

Vägväsendets utveckling har även i detta avseende ändrat förhållandena. Sedan vägunderhållet numera övertagits av vägdistrikten är det lämpligare för vägdistriktet att förfoga över ett mindre antal, men stora grustag. Genom maskinella anordningar för grusets upptagning, sortering och lastning blir driften billigare, och genom användande av lastautomobiler blir även en ganska lång transportväg av mindre betydelse. En förutsättning för en rationell skötsel av fyndigheten är dock att den utan intrång av annan disponeras av vägdistriktet.

Under dessa förhållanden lärer den nu föreslagna bestämmelsen hava ringa uppgift att fylla. Framhållas må ock att även om nyttjanderätt till ett grustag på sätt i förslaget angives upplåtits till väghållare, hinder likväl ej möter för jordägaren att alltjämt själv nyttja grustaget; det lärer till och med stå honom fritt att exempelvis genom upplåtelse av rätt till grustäkt åt annan föranleda en så hastig minskning av grustillgången att väghållarens rätt blir av föga värde. Svårigheter med avseende å grustagets rätta skötsel vid ett sådant sambruk kunna ock lätt uppkomma.

Med hänsyn härtill synas tillräckliga skäl icke föreligga att — utöver de i avseende å enskild tillhörig mark fullt tillfredsställande möjligheter att tillgodose ifrågavarande behov, som expropriationslagen erbjuder — för väghållares räkning anordna det särskilda förfarande, som avses i förevarande paragraf.

Justitierådet Grefberg:

Enligt förslaget har i allmänhet vägnämnden samma kompetens i fråga om mark, tillhörig kronan, och annan mark. Endast beträffande upplåtelse enligt förevarande paragraf har skillnad gjorts, i det att från nämndens behörighet härutinnan undantagits mark som tillhör kronan. Härtill synes dock knappast finnas giltig anledning. En i lagen inskriven rätt att å annans mark taga ämnen, erforderliga för vägunderhållet, torde vara lika väl motiverad då det gäller kronomark som då fråga är om mark, tillhörig kommun, annan menighet, inrättning, bolag, förening eller enskild person. Och vad angår den nu förefintliga rätten att å kronomark erhålla sådana ämnen utan att ersättning gives torde, såsom ock domänstyrelsen i sitt yttrande över de sakkunnigas förslag framhållit, skäl numera saknas för dess bibehållande. Väghållningsämnen hava ju numera ett helt annat värde än vad tidigare var förhållandet och de mängder sådana ämnen som nu för tiden tagas i anspråk äro otvivelaktigt långt större än förr var händelsen. Framhållas må vidare att det synes böra undvikas att ställa en vägnämnd inför ett ofta så svårlöst spörsmål som det huruvida viss ecklesiastik jord är kronan tillhörig eller icke (jfr lantmäteristyrelsens meddelanden, serien uppsatser m. m. nr 7, Gunnar Palm: Ensittarlagens tillämplighet å kyrklig jord; Statens offentliga utredningar 1931: 24; Betänkande med förslag till huvudgrunder för en decentraliserad förvaltning av prästlönejorden m. m. sid. 1—40).

På grund av det anförda hemställes att i förevarande paragraf orden »å annan än kronan tillhörig mark» utbytas mot orden »å annans mark».

51 §.

Justitierådet Grefberg:

De uppgifter som enligt förslaget tillkomma vägnämnden äro på ett undantag när alla av det slag att de mer eller mindre innefatta ett expropriationsförfarande i vidsträckt bemärkelse. Vid expropriation gäller enligt 67 § lagen om expropriation den regeln att den exproprierande är pliktig att gälda all av expropriationsmålets handläggning, expropriationsersättningens bestämmande och fördelning eller eljest av expropriationen följande kostnad. Enligt förevarande paragraf skulle, då ärende förekommer inför vägnämnd, en nära nog motsatt regel vinna tillämpning. En sådan reglering av likartade förhållanden synes icke tillfredsställande. Det hemställes förty att det förevarande stadgandet bringas i överensstämmelse med vad i allmänhet gäller vid expropriation, tilläventyrs med sådan jämkning som innefattades i den till årets riksdag avlåtna propositionen, nr 236, angående ändring i vissa delar av expropriationslagen. Rätt att besluta om ersättning bör tillkomma vägnämnden.

Regeringsrådet Aschan:

Enligt första stycket andra punkten skall jordägare eller annan, som av vägnämnd förpliktats att vidtaga viss åtgärd, kunna åläggas skyldighet att vidkännas kostnaden för nämndens sammanträde. Skäligheten av denna bestämmelse måste dock ifrågasättas. Det lärer icke rimligen kunna begäras att exempelvis en jordägare utan vidare skall ställa sig till efterrättelse en anmaning från en vägstyrelsens tjänsteman att vidtaga åtgärd, som jordägaren enligt lag är skyldig verkställa först efter föreläggande av vägnämnden. Därest jordägaren vägrar vidtaga åtgärden, med mindre vägnämnden prövat hans skyldighet därtill, kan enligt min mening häri icke ligga någon giltig grund för jordägarens förpliktande att gälda kostnaden för synemännens sammanträde. Förslaget har väl också sannolikt såsom sådan grund huvudsakligen förutsatt det förhållandet att jordägaren begär oskälig ersättning för åtgärdens vidtagande. Men då vägnämndens förrättning i de allra flesta fall ändock blir nödvändig för att pröva huruvida skyldigheten att företaga åtgärden föreligger, lärer i dessa fall jordägaren icke kunna förpliktas ersätta nämndens sammanträde. Räckvidden av stadgandet borde alltså bliva ringa. Dess väsentligaste betydelse skulle väl bliva att utgöra ett medel för vägstyrelsen att nedpressa begärd ersättning under hot att den ersättningsberättigade eljest kunde få betala kostnaden för vägnämndens förrättning. Emellertid synes sakägare böra äga rätt att i fall som här komma i fråga få sitt anspråk på ersättning vederbörligen prövat utan att behöva vidkännas kostnaden för förfarandet.

Bestämmelsen i andra stycket att sakägare icke i något fall skall kunna få ersättning för sin talans bevakande inför nämnden synes obillig. Särskilda

skäl för sådan ersättnings utgående kunna nämligen tänkas föreligga särskilt vid tillämpning av 42 §. Bestämmelsen synes därför, åtminstone för så vitt nämnda paragraf bibehålles, böra undergå jämkning.

66 §.

Lagrådet:

Då andra stycket är avsett att gälla även vinterväghållning, synes till utmärkande härav avfattningen böra undergå någon jämkning.

69 §.

Lagrådet:

Paragrafen torde böra så jämkas att av densamma framgår att den äldre ploglagsindelningen gäller till dess ny sådan verkställts eller — därest erinring vid 24 § vinner beaktande — indelning till ploglag förklaras icke vidare vara erforderlig.

71 §.

Lagrådet:

Bestämmelserna i denna paragraf, som torde böra omfatta jämväl 32 §, synas lämpligen böra upptagas såsom andra stycke i 59 §.

Förslaget till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 13 juni 1919 (nr 287) om ödebygdsvägar.

Lagrådet:

Förslaget lämnas utan erinran.

Ur protokollet:

Ragnar Kihlgren.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 3 januari 1934.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och finansdepartementen anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo, lagrådets den 14 december 1933 avgivna utlåtande över de den 17 november 1933 till lagrådet remitterade förslagen till *lag om allmänna vägar* och *lag angående ändring i vissa delar av lagen den 13 juni 1919 (nr 287) om ödebygdsvägar.*

Efter redogörelse för utlåtandet anför departementschefen:

De av lagrådet vid vissa paragrafer i förslaget till lag om allmänna vägar framställda erinringar av saklig eller formell natur hava synts mig böra beaktas, och har jag i enlighet därmed låtit förslaget undergå jämkningar, i samband varmed vidtagits även vissa smärre ändringar av redaktionell art.

I 37 § tredje stycket i 1929 års vägsakkunnigas förslag till lag om allmänna vägar upptogs en bestämmelse därom, att å väg växande träd, vars bevarande anses önskvärt ur naturskyddssynpunkt, icke må borthuggas utan tillstånd av vägnämnden. Detta stadgande har uteslutits i det till lagrådet remitterade förslaget. Som skäl härför har jag vid remissen under 33 § anfört, att det knappast funnes anledning befara någon vandalisering i berörda avseende och att en bestämmelse däremot, med den vaga formulering som åt densamma torde få givas, skulle komma att vid tillämpningen erbjuda åtskilliga svårigheter och ofta orsaka onödig kostnad och tidsutdräkt. Tre av lagrådets ledamöter hava emellertid funnit ett stadgande, liknande det av de sakkunniga föreslagna, önskvärt. Tillståndet borde dock meddelas av länsstyrelsen, ej av vägnämnden, och borde föreskriften avse å väg växande träd, »vars bevarande kan antagas vara av betydelse ur naturskyddssynpunkt». Ansåges ett dylikt stadgande alltför obestämt, kunde förbudet måhända begränsas till att gälla å väg växande alléträd. På de vid remissen till lagrådet anförda skälen anser jag mig dock böra vidhålla den mening jag då uttalat.

Vid 42 § hava tre av lagrådets ledamöter uttalat, att tillräckliga skäl icke syntes föreligga att — utöver de i avseende å enskild tillhörig mark fullt till-

fredsställande möjligheter att tillgodose behovet av väghållningsämnen, som expropriationslagen erbjöde — för väghållares räkning anordna det särskilda förfarande, som avsåges i nämnda paragraf. Denna mening kan jag emellertid icke biträda. Ehuru en bestämmelse som den föreslagna nu äger mindre betydelse än på den tid, då vägunderhållet fullgjordes av jordägarna in natura, torde dock ett dylikt stadgande alltjämt hava en uppgift att fylla. På grund härav synes mig det remitterade förslaget i denna del böra lämnas orubbat.

Övriga framställda erinringar från skilda ledamöter av lagrådet hava ej heller synts mig böra föranleda ändringar i eller tillägg till förslaget.

Föredraganden uppläser härefter det i enlighet med vad sålunda anförts avfattade förslaget till *lag om allmänna vägar* samt hemställer, att detta lagförslag ävensom de vid statsrådsprotokollet den 17 november 1933 fogade förslagen till *lag om vägdistrikt* och *lag angående ändring i vissa delar av lagen den 13 juni 1919 (nr 287) om ödebygdsvägar* måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.

Stockholm 1934. Kungl. Boktryckeriet, P. A. Norstedt & Söner.

332410