

N:o 51.

Af Herr A. Helander: Angående utarbetande af lagförslag om skyldigheten att underhålla utfarts- och byvägar.

Intill denna dag hafva vid nyss började riksdag två motioner blifvit väckta angående byggnad och underhåll af utfartsvägar. Som de emellertid begge sakna närmare utredning af sjelfva hufvudfrågan, så tillåter jag mig härmed framlägga en motion ytterligare i ämnet, något närmare motiverad.

Byggningabalkens 4 kap. 1 § stadgar, huruledes farväg till och ifrån by, så ock till åker och äng, kyrka och qvarn bör läggas af oskifto, samt hvad bredd så väl dylik väg som ock allmän landsväg bör hafva; och Kongl. Förordn. af 29 Januari 1850 bestämmer att, under vissa förutsättningar, anläggning af ny väg vid laga skifte skall af skiftesdelegarne bekostas, hvaremot med kostnaden för vägens framtida underhållande bör förhållas efter hvad för enskilda by- och utfartsvägar i allmänhet är förordnadt, hvarjemte i 66 § af gällande skiftesstadga den bestämmelse är lemnad, att för allmänna gator och vägar till stad, kyrka och qvarn etc. nödigt utmål bör af oskifto tagas. Härförutom har Kongl. Maj:t genom resolutionen och förklaringen på allmogens besvär den 16 Mars 1739 gifvit sitt samtycke till att, då så pröfvades nödigt, mindre vägar — såsom by- och qvarnvägar — efter omständigheterna undantagas ifrån den bredd af 6 alnar, som lagen föreskref, hvilken bredd finge lämpas efter hvarje ords beskaffenhet, så att allmogen icke måtte med onödigt besvär betungas, och de vägfärande icke heller hindras uti deras fortkomst.

Om sättet huru mindre farväg bör uttagas och anläggas är således åtskilligt stadgadt. Hvad derutöfver kan erfordras torde väsent-

ligen blifva beroende af särskilda ortliga förhållanden, då dylik mindre väg till uttagande eller anläggande af nya förekommer. I afseende åter å dylika vägars *underhåll* finnes ej någon närmare allmän föreskrift lemnad än att, jemlikt 8:de paragrafen af 3:dje punkten i Kongl. resolutionen på adelns besvär den 8 Januari 1735, »de så kallade byvägar endast »af dem som sig deraf betjena underhållas skola, så att landet dermed »icke vidare för en eller annans bekvämlighets skull bör besväras», hvarjemte enligt Kongl. skrifvelsen till Kammarkollegium af den 17 April 1828 är förordnad, att tvister om anläggning och underhåll af enskilda utfartsvägar för byar och hemman skola af domstolen i orten upptagas och afgöras.

Af det här anförda synes skäl vara för handen att för ifrågasvarande vägar icke sammanbinda villkoren för deras upptagande och första anläggning med skyldigheten att dem underhålla, hvilket senare därför ensamt utgör föremål för denna motion, helst anläggningen sker för en gång, men byggandet — så vidt dermed afses iståndsättande i farbart skick af redan befintlig väg — och underhållet efter varierande förhållanden och grunder komma att efter hand undergå förändring.

Det är nyss nämnt, att de som betjena sig af by- och utfartsvägar för det närvarande äfven hafva skyldighet att dem underhålla; och då till *allmän* väg hänföres sådan väg som för allmänna samfärdseln är af större betydelse, eller som förenar län, härad och socknar med hvarandra, samt leder till stad, större hamn- och lastage-platser, jernvägsstationer, kyrkor och tingsställen m. fl., så bör deraf framgå, att underhållet af sådana mindre vägar, som här äro i fråga, i allmänhet icke bör utgöra ett kommunalt åliggande, derest icke vägen har sådan belägenhet, att kommunens alla väghållningskyldige af samma väg sig betjena. Då således den nu gällande grundsatsen synes vara riktig, att enskilde vägar böra underhållas utaf dem som vägarne begagna, bör samma grundsats ock fortfarande upprätthållas, antingen det gäller ett större eller mindre antal intressenter för olika vägar. Men af blotta grundsatsen har man icke tillräcklig ledning för omdömet om huru stor del af vägunderhållet, som för hvarje underhållsskyldig tillkomma, lika litet som den nytta den ene eller andre har af vägen angifver detta. Då ingenting närmare härom är föreskrifvet, vållar detta att, nästan sagdt öfver allt, äfven der man eljest är ense om hvilka de underhållsskyldige äro, delaktigheten i underhållet fullkomligen godtyckligt bestämmes. Vanligen är det förhållandet att någon eller några, som begagna en väg, äro mera än andra intresserade af dess underhållande i farbart

skick, hvaraf de senare begagna sig för att i möjligaste måtto drifva de förre att åtaga sig betydligare delar af underhållet, eller ock uppstå tvister, som leda till trakasserier och kostnader. Visserligen bringas sådana väl ock en gång till slut, men i saknad af i lag bestämda föreskrifter blir utgången ändock ytterst beroende af den temligen godtyckligt bestämda »nyttan». Den, hvilken, såsom motionären, under en lång tjenstetid haft att handlägga många vägdelningsförrättningar, kan vitsorda, att det nuvarande förhållandet är temligen oeffterrättligt. Det må väl vara sant, hvad ock motionären villigt medgifver, att det kan blifva ganska svårt att uppställa allmängiltiga bestämda grunder i fråga om by- och utfartsvägars underhåll, men visst är ändå, att åtskilligt bör kunna närmare bestämmas såsom gällande för alla fall; må då annat, om hvilket fällning icke kan träffas, göras beroende af omständigheterna och ortliga förhållanden, eller må, i vissa fall, undantag från allmänna bestämmelser tillåtas, eller jemkningar medgifvas! Bland allmänna bestämmelser torde böra ingå: att taxeringsvärdena skola hafva inflytande på underhållsskyldighetens fördelning; att annan fastighet och med fastighet förenad industriel rörelse deltaga i underhållet; att underhållsskyldigheten i allmänhet rättas efter den väglängd, i förhållande till hela väglängden, hvaraf hvarje deltagare sig begagnar; att vägarne till sina särskilda delars olika besvärlighet för underhållet graderas, o. s. v.

Det summariska sätt, på hvilket förrättningar angående fördelning af underhållet utaf utfartsvägar vanligen måst handläggas — en naturlig följd af bristande allmänna föreskrifter — har säkerligen i sin mån bidragit till att dylika vägar ganska allmänt äro i rätt bedröfligt skick. Härtill är nog ock, ja kanhända i främsta rummet, orsaken att söka i det förhållande, att man afskräcket för underhållskostnaderna. Eftertanken borde dock öfvertyga derom, att den skada de dåliga vägarne vålla å dragare, åkdon och annan redskap m. m., säkerligen är vida större än nämnde kostnader. Sedan jernvägar numera blifvit temligen allmänna i vårt land, och de allmänna vägarne mer och mer blifvit förbättrade, visar sig skilnaden vida betydligare än fordom i afseende å bekvämlighet, när man nödgas från dessa vägar fortsätta färden å enskild utfartsväg. För att komma till ett bättre, som ty värr, allt för länge låtit vänta på sig, är första vilkoret att komma ifrån nödtvungna godtycket i behandlingen af vägunderhållsfrågor till i lag stadgadt behandlingssätt. Att det vida öfvervägande antalet af vår upplysta allmoge åtminstone numera fullt inser det behof, som med denna motion afses, derom är jag alldeles förvissad.

Man har ansett att denna fråga skulle medföra hinder för lösningen af den, som rör de *allmänna* vägarne. Jag kan icke finna att så blefve förhållandet, allra helst som den senare har så långt förspång, att dess snara afgörande nu torde kunna motses, under det att den fråga, som här föreligger, måste, innan den afgöres, förut närmare utredas. Under denna utredning torde det blifva af värde att känna, hvad i afseende å underhållsskyldigheten af *allmänna* vägarne blifvit lag. Skulle, mot förmodan, den förra i någon del finnas vara beroende af den senare, samt denna icke snart blifva löst, så funnes ju skäl att låta med utredningen af frågan om de enskilde vägarne anstå; men icke torde den böra undanskjutas blott på misstanke om möjligheten af att i någon mån vara af den andra, större, frågans afgörande beroende.

Vid bestämmandet af underhållsskyldigheten i fråga om enskilda vägar är, lika väl som när det gäller allmänna, sjelfva delningsgrunden det väsentligaste. Som bekant är, har man för de allmänna vägarna såsom sådan grund föreslagit det s. k. vägmantalet, hvilket i sjelfva verket är detsamma som taxeringsvärdet, jemkadt till mindre siffervalör. Här göres således intet afseende på om delaktigt hemman ligger närmare intill eller längre ifrån den allmänna vägen. Det måste också medgifvas att, oaktadt man i viss mån kunde anse det såsom billigt om mera aflägsset beläget hemman vunne någon lindring i förhållande till det närmare allmän väg belägna, det dock svårligen låter sig göra att, då saken gäller helt härad — kanske framdeles landstingsområde — åstadkomma någon på billighet grundad jemkning i berörda hänseende. Så har, veterligt, hittills icke heller skett i annan måtto, än att vägstyckena utdelats till underhåll i förhållande till hemmanens belägenhet, så att egare af längre bort beläget hemman fått sitt vägstycke så nära som möjligt, men dock alltid fullt efter den antagna fördelningsgrunden. Den som bor alldeles intill allmän väg kan derföre ganska ofta, det oaktadt, hafva rätt långt till sitt vägstycke, hvilken olägenhet dock ofta betyder mindre, än om vägstycket är beläget långt ifrån allmänt grustag. — Hvad åter enskilda vägar angår, är man icke af omständigheternas tvång nödsakad att, om man än antager vägmantalet såsom allmän fördelningsgrund, låta vederbörandes vägandelar blifva beroende af vägmantals storlek i förhållande till dem för *hela* väglängden. En billig jemkning måste här inträda, så vida orättvisor må undvikas, ty det kunde eljest hända, att underhållsskyldig finge vägstycke, som han kanske aldrig betjenade sig af. För att närmare förklara detta och angifva resultatet efter olika fördelningssätt är vid

denna motion fogad en ritning med tillhörande tablå och förklaring, till hvilka härmed hänvisas.

När delning utaf underhållet af utfartsväg sker, är det ganska vanligt, att egare af längst bort från allmänna vägen beläget hemman anser sig vanlottad genom, nästan sagdt, hvilken delningsgrund som än blifver bestämd, hvaremot den, hvars hemman ligger närmast allmänna vägen, vanligen anses vara gynnad. Denna föreställning är dock ej riktig, i synnerhet icke om hemmantalet blifver delningsgrund, hvilken grund är lika ogynsam för den senare som gynsam för den förre. Man må nemligen ihågkomma, att den längst bort boende, lika väl som den, hvilken bor närmast allmänna vägen, får hjälp i underhållet af en väg, som, i händelse icke flera andra haft nytta af vägen, af honom ensamt måst underhållas. Hemmantalet såsom delningsgrund skulle i många fall hafva till påföljd, att, såsom nyss nämndes, en eller annan nödgades underhålla väg, som han icke, eller ganska sällan, begagnade. Understundom skulle dock denna grund kunna användas, såsom för vägar inom by, till utfartsvägar, dock med inverkan af taxeringsvärdena.

Vid en blick på ofvan åberopade tablå finner man, till hvilka betydligt skiljaktiga resultat man kommer, om den ena eller andra fördelningsgrunden följes. Med insigt derom bör ingen förundra sig öfver, att man vill komma till laga bestämmelser uti förevarande hänseende. Så t. ex. skulle, derest vid fördelning af underhållsskyldigheten enligt det exempel, ritningen med tillhörande tablå angifver, och man tager hemmantalet till delningsgrund (kol. 15), hemmanet A få ej mindre än 14 gånger längre vägsträcka att underhålla än efter grunden i kol. 5—14, under det att F finge mer än $3\frac{1}{2}$ gånger mindre efter den ena än efter den andra grunden, o. s. v.

Med angifvandet af här omnämnda olika delningsgrunder har motionären emellertid icke afsett, att Riksdagen skulle redan på förhand uttala sig för någondera af dem, utan blott velat hänvisa till nödvändigheten af närmare utredning genom sakkunnige. Under denna utredning torde ock komma under ompröfning, hvad i Kongl. förordningen den 29 Januari 1850 är stadgadt beträffande underhåll af vägar, som utläggas vid laga skifte. Det torde nemligen kunna ifrågasättas, huru vida det är fullt billigt, att vid skiftet utflyttande, som förut kanske bött alldeles intill allmän väg, efteråt skall ensam — eller ensamme, om de äro flera — underhålla ny byväg från sitt skifte till allmän väg eller enskild utfartsväg. Sådan väg torde mången gång hafva betydlig längd, och som det vanligen är händelsen, att någon

ersättning för förökad väglängd vid skiftet icke blifvit den utflyttande tillerkänd, kunde det därför ifrågasättas, om icke skifteslaget borde i vägunderhållet för honom deltaga, helst det vanliga är, att redan sjelfva skyldigheten att utflytta från byn anses innefatta en större olägenhet. Måhända borde dylik väg, tillsammans med byns öfriga vägar, fördelas på byamännen efter taxeringsvärde eller egouppskattningssinnehall.

Vid sistlidna riksdag väcktes två motioner i detta ämne, i anledning af hvilka Lag-Utskottet tillstyrkte skrifvelse till Kongl. Maj:t. Andra Kammaren biföll Utskottsbetänkandet utan votering, hvaremot detsamma af Första Kammaren, som likväl mot hufvudsaken icke synes haft något väsentligt att erinra, uppå anförda skäl, afslogs. — Det måste medgifvas, att de i fråga varande motionerna voro något knapphändigt affattade, på samma gång åtminstone den ena af dem var sådan till innehållet, att den näppeligen borde föranleda bifall. Den motionär, som härmed framställer frågan till förnyad pröfning, hoppas att åtminstone så pass hafva klargjort densamma, att Lag-Utskottet, och derefter Riksdagen, må finna skäl att hos Konungen begära utredning och förslag i ämnet, hvarvid jemväl torde komma under ompröfning, i hvad mån vissa föreskrifter, gifna beträffande *allmänna* vägars underhåll, jemväl kunna vara för underhåll af enskilda vägar tillämpliga.

Såsom hufvudgrunder, i hvilka Lag-Utskottet behagade göra jemkningar, som kunna anses behöfliga, att gälla för iståndsättande uti farbart skick och för underhåll af utfarts- och byvägar, föreslås slutligen:

- a) att, såsom hittills, underhållet åligger dem, som sig af vägarne betjena;
- b) att till underhållsskyldige äfven räknas innehafvare af så kallad annan fastighet och med fastighet förenad industriel rörelse, då egare eller innehafvare, vid tiden för underhållsskyldighetens fördelning, sig af vägarne begagna;
- c) att väghållningsskyldige, då de alla äro ense, ega att, i vissa delar eller om allt, som rörer vägfrågan, ingå förening, hvilken har lagligen förbindande kraft under 10 år, räknade från vägdelningsförrättningens afslutande, hvaremot, då förening ej träffas, lagens särskilda bestämmelser skola tillämpas och likaledes för enahanda tid gälla, hvilken tid, då delningsförrättningen klandras, beräknas från den dag, samma förrättning vunnit laga kraft;
- d) att förening må kunna förnyas, med eller utan förändring, att för hvarje gång under ytterligare 10 år vara gällande;

- e) att, då ny förening icke kan åstadkommas, underhållsskyldigheten må å nyo fördelas, med iakttagande af de förändringar, som under tiden timat, och som böra å fördelningen inverka, såsom förändrade taxeringsvärden, tillkomna eller upphörda industriella anläggningar och mera dylikt;
- f) att taxeringsvärdena må hafva inflytande vid bestämmande af grunden för underhållsskyldighetens fördelning; samt
- g) att, på sätt för det närvarande är stadgadt, tvister om iståndsättande och underhåll af utfarts- och byvägar skola af domstolen i orten upptagas och afgöras.

Med åberopande af hvad sålunda blifvit anfördt får jag hemställa,

att Riksdagen ville aflåta skrifvelse med anhållan, att Konungen täcktes, uppå här angifna hufvudgrunder, låta utarbета samt Riksdagen förelägga förslag till lag om iståndsättande och underhåll af utfarts- och byvägar.

Stockholm den 25 Januari 1886.

Adolf Helander.

T a b l å.

Hemmans namn.	Mantal.	Taxeringsvärdet.	Fördelning efter vägmantal för hvarje särskild vägdel.											Fördelning efter mantal.	Fördelning efter taxeringsvärdet för hvarje särskild väg.	Fördelning efter hvarje hemmans taxeringsvärdet.	Fördelning efter hvarje hemmans utlärsväg.	Reduktion till 56 procent.
			väg- mantal.	ab = 100 m.	bc = 260 m.	cd = 170 m.	de = 140 m.	fg = 160 m.	cg = 190 m.	gh = 240 m.	hi = 120 m.	ik = 330 m.	Summa.					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
A	1	24,000	0,85	23	—	—	—	—	—	—	—	—	23	322	158	274	458	295
B	$\frac{3}{4}$	20,000	0,71	19	67	—	—	—	—	—	—	—	86	242	131	228	230	149
C	$\frac{1}{2}$	15,000	0,58	15	50	67	—	—	—	—	—	—	132	161	99	171	183	118
D	$\frac{3}{8}$	13,000	0,46	13	43	58	78	—	—	—	—	—	192	121	85	148	205	132
E	$\frac{1}{4}$	7,000	0,26	7	23	31	43	—	—	—	—	—	104	80	46	80	111	72
F	$\frac{1}{8}$	3,000	0,11	3	10	14	19	45	—	33	9	14	147	40	20	34	147	95
G	$\frac{1}{4}$	8,000	0,28	8	27	—	—	115	76	83	23	37	369	80	228	91	391	252
H	$\frac{3}{8}$	12,000	0,42	12	40	—	—	—	114	124	35	55	380	121	343	137	446	287
I	$\frac{5}{8}$	18,000	0,64	—	—	—	—	—	—	—	53	84	137	201	225	205	325	210
K (fabrik)	$1\frac{1}{16}$	30,000	1,06	—	—	—	—	—	—	—	—	140	140	342	375	342	574	370
Summa ...	$5\frac{5}{16}$	150,000	5,31	100	260	170	140	160	190	240	120	330	1,710	1,710	1,710	1,710	3,070	1,980
Medelvärde å ett mantal...		28,200																

Bil. till Riksd. Prot. 1886. 1 Saml. 2 Afd. 2 Band. 8 Häft.

Förklaring till ritningen och tablån.

Två enskilda utfartsvägar tillstöta allmän väg vid punkterna *a* och *k*. Som hemmanen G och H, hvilkas rätta utfartsväg utnyttas vid *k*, jemväl begagna vägstycket *cg* för att äfven vid *a* utkomma till allmänna vägen, så bör underhållsskyldigheten lämpligen samtidigt fördelas för begge vägarne. Upplöst antages vara, att hemmanen A, B, C, D, E och F begagna vägen *abcde*, hemmanen F, G, H, I och fabriken K vägen *fghik*, hvarjemte, såsom nyss nämndes, G och H betjena sig af vägstycket *cg*. Då A, B, C, D, E och F alla begagna vägstycket *ab*, så böra de ock alla i kostnaden för denna vägdels underhåll deltaga. I vägdelen *bc* deltaga samma hemman med undantag af A; i vägdelen *cd* endast C, D, E och F, samt i *de* blott D, E och F, hvar till kommer underhållet af *cg*, som fördelas på G och H. I den andra vägen deltaga: F och G uti *fg*; F, G och H uti *gh*; F, G, H och I uti *hi* samt F, G, H, I och K uti *ik*, allt på sätt af tablån närmare visas, hvilken för hvarje ställe upptager namn, mantal, taxeringsvärde och vägmantal, hvarvid anmärkes, att för fabriken K vägmantalet blifvit utsatt efter taxeringsvärdets storlek i förhållande till medeltaxeringsvärdet å helt mantal. Vägmantalet är här begagnadt i öfverensstämmelse med förslaget om lag för allmänna väghållningsbesvärets fördelning. Detsamma kunde dock undvaras, emedan fördelningsgrunden blifver alldeles densamma, som om taxeringsvärdet användes. Tablåns kolumner 5—14 visa, huru fördelningen af underhållet utaf i fråga varande vägar utfallit efter här ofvan angifna grund, dervid likväl är antagen den verkliga väglängden. Mången gång torde dock vägarne gradering vara nödig, i hvilket fall naturligtvis för hvarje underhållsskyldig uttages den verkliga väglängd, som motsvarar graderingsvärdet efter vägmantal. På ritningen äro vägunderhållsstyckena utsatta i enlighet med här använda fördelningsgrund, men som vägfärgerna sannolikt icke blifva å tryckta exemplaren återgifna, så hänvisas till motionsmanuskriptets ritning, hvilken visar förhållandet tydligare. — För jemförelse upptages: i kol. 15, huru fördelningen utfaller, om vägarne sammanlagda längd fördelas efter mantal; i kol. 16, om för hvardera vägen särskildt taxeringsvärdet lägges till grund, och i kol. 17, när sammanlagda väglängden fördelas på alla efter taxeringsvärdet.

I det föregående äro i fråga varande vägar uteslutande ansedda att vara utfartsvägar. Det är dock ofta händelsen, att samma vägar

äfvén äro byvägar, i den mening att, exempelvis, en af alla anlitad qvarn är belägen vid ettdera stället, här antaget vara F. I sådan händelse tillkomma vägstyckena *Fe* och *Ff*, hvaremot styckena *ab*, *cg* och *ik* bortfalla, och måste man här beräkna, att alla hemmanen A, B, C, D och E begagna vägen *Fedcb* och deltaga i styckets *Fe* underhåll; i stycket *de* deltaga endast A, B och C; uti *cd* endast A och B samt uti *bc* ensamt A. Likaså deltaga, å den andra vägen, G, H, I och K alla uti stycket *Ff*; H, I och K uti *fg*, I och K uti *gh* och K ensamt uti *hi*. De flesta delarne af begge vägarne ingå här sålunda å nyo till fördelning, nemligen alla utom *ab*, *cg* och *ik*, tillsammans 620 m., hvaremot tillkomma delarne *Fe* och *Ff*, 270 m. Genom dubbelräkningen förökas emellertid beräknade väglängden till 3,070 m., fördelade på sätt kol. 18 visar. Den verkliga längden är dock endast 1,710 m. (= kol. 15 eller 16) + styckena *Fe* och *Ff* = 270 m., tillsammans 1,980 m., som utgör 56 procent af den funna längden 3,070 m., uti hvilken hvarje ställe, när således vägarne begagnas både som utfarts- och byvägar, till underhåll får sin andel enligt hvad kol. 19 utvisar, hvars tal motsvara 56 procent af de motstående talen i kol. 18, allt så vida man för öfrigt skulle finna sådan fördelningsgrund vara billig. Vid punkterna *b—i* sammanträffa de särskilda hemmanens enskilda utfartsvägar med gemensamma utfartsvägen, af hvilken anledning den senare blifvit uppdelad på sätt kol. 5—13 i tablån utvisa. Dessa böra ock vanligen vara skilnadspunkter, i synnerhet uti utmark; men om, exempelvis, A har inegor, sträckande sig från *b* åt *c* till, vid hvilket förhållande det är mycket sannolikt, att A ofta betjenar sig af vägstycket *bc* så långt egna inegor räcka, kan det, under dylikt förhållande, finnas skäl för att antaga punkten *b* ligga i gränsen emellan inegorna till A och B, invid utfartsvägen. I liknande fall skulle naturligtvis äfvén andra gränspunkter sättas efter liknande belägenhet.

Der för del af hemman annan väg begagnas än den byväg, som skall delas, bör för sådant hemman vägmantalet bestämmas efter billig fördelning af taxeringsvärdet på hemmanets särskilda delar.

Skulle, t. ex., B utgöra by med flera delegare, svara dessa tillsammans, efter fördelningsgrunden, för hvad B utaf underhållsskyldigheten blifvit påfördt, men för gemensamma vägar inom B, äfvensom för vägstycket *Bc*, svarar hvar och en för underhållet efter fördelningsgrunden inom B, hvilken för laga skiftad by lämpligen torde vara uppskattningsinnehållet, men för oskiftad eller annan by taxeringsvärdet eller vägmantalet.

