

## N:o 14.

Af herr **E. A. Lindblad**, om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om omarbetande af lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet m. m.

Den väglag, som 1891 års Riksdag äntligen efter många förberedelser antog, och som sedan af regeringen den 23 oktober samma år stadfästades och offentliggjordes, torde kunna i korthet angifvas som ett försök att lösa vägfrågan, ett försök som ej slagit väl ut. Något annat var ej heller att vänta, då lagen såsom ett sammanjemkningsförslag knappt tillfredsstälde någon; en ledamot i den komité, som utarbetade det första förslaget, vitsordade vid förra Riksdagen, att nästan ingen likhet förefinnes mellan komitéförslaget och den antagna lagen. Denna antogs också troligen för att äntligen en gång komma ifrån en gammal tvistefråga och under uttryckligt förbehåll att framdeles i mån af erfarenhet vinna rättelser.

Lagen började tillämpas i vissa delar 1894 och skulle under år 1895 följas i sin helhet, men knappt hafva tvenne år förgått, förr än otaliga ändringsförslag hafva sett dagen och framburits för Riksdagen. Både vid 1896 och 1897 års riksdagar stälde sig lagutskottet gynsamt mot en del förslag till ändring och komplettering af lagen, men ansåg dessa i allmänhet ej nog omfattande och framhöll såsom öfver hufvud olämpligt att så snart göra ändringar, innan en uttömmande erfarenhet vid tillämpningen vunnits. Detta skäl har också Riksdagen hittills visat sig gilla under uttalande af mer eller mindre högljudda protester mot lagen; å ena sidan har otåligheten att vinna rättelser ställt till lagutskottet en fråga, huru gammal lagen egentligen skall bli för att kunna ändras, å den andra har man tröstat med, att lagens alla detaljer efter verkställda nya vägdelningar skulle vinna tillämpning öfverallt för

att först sedan kunna med fördel ändras. Allting har dock pekat mot en *fullständig* revision, och en sådan torde snart ej kunna tillbakavisas, alldenstund erfarenhet tillräckligt hunnit bilda sig, der vägdelning blifvit genomförd; mångenstädes åter, der sådan ej blifvit bragt till slut, torde det dröja många år, innan alla klagomål blifvit slutligen afgjorda, enär det är en offentlig hemlighet, att man här och hvar klagar så länge och så ofta man kan, för att få blifva vid sina gamla vägstycken så länge som möjligt.

Helt säkert var det känslan af något dylikt, som vid debatten i fjor inom Första Kammaren kom en framskjuten man att göra sig till tolk för en ej ovanlig önskan: »Om det finge bli, som det var förut!» ... Ja — det kan ej nekas — utbytet af hela denna lagändring, hvarigenom bördan skulle delvis flyttas från landtmannens skuldror, har blifvit alltför ringa: bidragen från staten såsom alltför plottriga har ingen tackat för, likaså har andra skatteobjekters deltagande ej blifvit särskildt märkbart, ty allt detta och mera dertill har åtgått till ökade administrationskostnader, ökad besvär. Man kan visserligen ej neka, att genom den framtvingna revisionen af orternas vägförhållanden och tack vare Konungens befallningshafvandes, som jag vill hoppas, allt fortfarande vakna blick, trots protester en del nya vägar kunnat indelas, och bland de härigenom lyckliggjorde torde finnas väglagens enda, om icke beundrare, så vänner. Dessa tiga dock tillfredsställda med att ha blifvit hjälpta, under det deras motståndare ogilla allt hvad nya vägar och väglag heter, och detta förklarar, huru som man endast förnimmer ett *allmänt missnöje*.

Hvad är då orsaken till detta? Jo, helt visst den, att lagen till sina hufvudsakliga delar, enligt mitt förmenande, är fullkomligt opraktisk. Om en annan börda, t. ex. fattigvårdstungan, för närvarande drabbbar mycket ojemnt inom landet på så vis, att bidragen dertill inom olika socknar eller bland olika rotar inom samma socken kunna ställa sig mycket olika, icke vill man därför, för att utjemna beloppen, införa vida större fattigvårdsdistrikt än kommunen, med en dyrbarare och mera invecklad administration än den nuvarande — och huru skulle för öfrigt ett fattigvårdsområde gestalta sig, ifall det utsträcktes lika med t. ex. ett landstingsområde? Svaret kan nog ej blifva mer än ett. Deremot torde idén med statsbidrag till de nuvarande fattigvårdsdistrikten eller kommunerna vara *en lösning*. Liksom staten bidrager till kommunens skolutgifter, så torde staten böra bidraga eller lemna ökade bidrag för att utjemna andra bördor, som drabba ojemnt. Och hellre än att centralisera och fördyra förvaltningen, torde en utsträckt

decentralisation vara att rekommendera, hvarvid förvaltningen kan fås gratis. Härtill kommer beträffande väghållningen, att denna såsom förenad med naturaprestationer är mycket känslig för afståndsförhållanden med mera, hvarigenom en utjemning inom stora distrikt blir vida vanskligare än inom smärre: »summum jus, summa iniuria!» Största rätt kan medföra största orätt.

Liksom fattigvården är bunden vid kommunen, så bör också väghållet vara ett kommunalt onus. Det är nog sant, att kommunerna härigenom kunna drabbas mycket olika, men som regel torde kunna antagas, att en kommun, som inom sitt område har många allmänna vägar, vunnit större lättnad för samfärdseln än en med färre sådana, men som deremot naturligen alltid har längre och kostsammare utfartsvägar att underhålla och således indirekt drabbas af en annan vägbörda.

En jämförelse mellan 1862 års kommunallagar och 1891 års väglag åskådliggör bäst, hvilken metod har företräde. De förra göra socknarne till förvaltningsområden för såväl skola som kyrka och fattigvård, men medgifva beträffande sistnämnda börda en ganska stor frihet, dels att införa mindre underafdelningar (fattigvårdsrotar), dels att välja det sätt, som på olika orter kan finnas lämpligast: fattigårdar, fattighus med eller utan gemensam utspisning samt utackordering eller understöd i kontanter eller in natura. Väglagen åter utgår från större distrikt, »för att vinna jemnhet», och medger blott *ett enda sätt* för väghållet: indelning på jordbruksfastigheten... under så vidt skilda förhållanden som exempelvis i Skåne och Norrland. Kan man då begära, att lagen skall blifva många decennier gammal?

Af hittills gjorda ändringsförslag peka rätt många hän mot »kommunen»: kommunalnämnd skall upprätta vägfyrktalslängd, hvilken skulle underkastas samma granskning som den kommunala; kommunalnämnd skall debitera och uppbära vägmedlen och redovisa till vägstyrelsen; kommunalnämnd får redan nu esomoftast vägstyrelsens uppdrag att tillhandahålla väghållarne statsbidraget. Med allt detta visas, att kommunalnämnden fungerar vida lättare än vägstyrelsen.

En vägdelningsförrättare, som varit i tillfälle att följa vägdelnin-garne inom ett helt län, har kommit till den öfvertygelsen, att natura-underhållet bör följa *sockenindelningen*; först i så fall vinnes något så när garanti, att förskjutningarne ej bli alltför betungande. Kan denna regel följas, undvikes också en olägenhet, som vid fjorårets riksdag belystes af en ledamot af Andra Kammaren: en skärgårdskommun, som ej har någon indelad väg, nödgas hålla väg på fastlandet. Många andra ökommuner ha fått sina forna indelade sockenvägar förklarade

som enskilda och hafva sitt egentliga väghåll inom fastlandskommuner, mildtals från hemmet.

Om man vid indelningen i väghållningsdistrikt haft klarhet om vägdelningens verkan, så hade helt visst distriktet från början blifvit smärre. För att endast anföra exempel från Södermanland, som äro motionären bekanta, må nämnas: inom Daga distrikt, som blott består af 6 kommuner, var fråga väckt att afskilja den största kommunen såsom eget distrikt (ett stationssamhälle skulle nämligen medföra större tillflöde till vägkassan der, än som var fallet inom de öfriga socknarne). Dessa opponerade sig häremot; — *efter vägdelningen* få dessa fem hjälpa den sjette kommunen med en del af dess vägar.

Samma förhållande egde rum inom Oppunda distrikt, der Vingåkers kommun ville blifva eget distrikt; vid vägdelningen befanns denna kommun hafva så mycket vägar, att en extra indelning gjordes på en del af dem, och erhöles extra betalning därför. Åtgärden vidtogs för att undvika, att skjutningen af vägstycken in i Vingåker skulle medföra afstånd af ända till 3 mil till väglotterna. Hade de öfriga socknarne gått in på att bilda 2 eller flere distrikt, hade de undgått dylika åtgärder på sidan om lagen, och ingen hade ansett sig bli lidande derpå.

Dessa exempel kunna säkerligen mångfaldigas. Deraf vill det framgå, att väghållningen i och för sig sjelf ej är så tryckande, eller åtminstone att känslan af ojemnhet och orättvisa ej är så förnimbar, förr än möjligen en uppskattning går fram och räknar med siffror i stället för att väghållaren räknar med afstånd och vägsträckor. Och hvad dessa »siffror» aldrig kunna visa, det är, att en väghållare hellre kan grusa dubbelt så lång vägsträcka, om han får hållas i närheten af sitt hem, än om han blir skuffad undan långt bort i en annan kommun. Uppskattningen då vägdelning pågår — i och för sig en vansklig sak — blir helt naturligt ändå mindre tillförlitlig, då densamma blott är baserad på väglottens afstånd från grusgrop, under det att i verkligheten det också blir fråga om en annan punkts belägenhet, nemligen väghållarens hemvist i förhållande till de 2 andra punkterna. Detta såsom obekant kan vägdelningsförrättaren ej taga hänsyn till. Det skall också visa sig, att den kostnad, vägdelningen upptager för all väg i distriktet, i de flesta fall vida understiger den kostnad, som den särskilda nämnden vid sin uppskattning kommer till. Och dock ligger den förra till grund för en vägdelning, som är tillkommen för att »utjemna orättvisor».

Också har troligen vid alla vägdelningar gjorts anmärkning öfver

»graderingen», fastän dessa anmärkingar fått sjelfmant eller hos myndigheterna förfalla, dels af skäl att en ny uppskattning blefve för dyr, dels också inför svårigheten att åstadkomma någon bättre.

Undersöker man vidare, hvilka som deltaga i vägunderhållet, så frågar man sig än mera, om detta är rättvist. Som exempel må anföras: En lägenhetsegare med 500 kronors stuga och 300 kronors uthus, hvilken kan vara understödstagare, får betala. En handtverkare med 1500—2000 kronors lägenhet men utan beskattningsbar inkomst får betala lika mycket som ett mejeri med samma taxeringsvärde, som dessutom har maskiner för tusentals kronor och en inkomst af 950 kronor. Om en person har kapital, som ger 1000 kronor i ränta, så deltagar han, men om han sätter in sitt kapital och betingar sig en lifränta, så slipper han; en apotekare på landet får betala för sin inkomst, men en läkare, som verkligen nödgas anlita vägarne för sitt yrke, slipper; ett afdelningskontor af en bank får betala, men en jernvägsstation slipper ifrån, och dock brukar en sådan just ej orsaka den minsta slitningen på en väg; detsamma torde delvis vara förhållandet med »inkomst af skeppsrederi och sjöfart»; en slagtare med 1,000 kronors inkomst får betala, men en bruksdisponent med 10,000 kronors lön slipper undan. Vore det ej bättre att hitta på ett sätt, der, om man också ej undginge att »sila mygg», man dock slapp att »svälja kameler»?

För att nu särskildt återkomma till frågan om inkomst af »kanal, jernväg och annan farväg», tillåter sig motionären närmare skärskåda de skäl vägkomitén sid. 123 anført. Komitén »finner det mindre lämpligt, att den ena kommunikationsleden bidrage till underhåll af den andra.» Detta vore fullt riktigt, om jernvägarne betjenade allmänheten utan ersättning, om de vore endast en allmän förmån och ej en affär. Sant är, att de långväga transporterna å landsväg minskats genom jernvägarna, men dessa hafva i sin tur framkallat en stegring af omsättningen och särskildt en partiel slitning af vägarne, som rättats torde utjemnas, då vägkassor bildas, derigenom att just de stationer, som orsaka den största freqvensen, också lemna sin motsvarande afgift till vägunderhållet. Den indirekta nyttan af jernvägarne är onekligen stor för *samhället*, men särskildt för vägunderhållet är den problematisk. Och bäst torde vara att anse »affär som affär» och som sådan skyldig att bidraga i likhet med andra affärer till allmänna onera. Att landsting och kommuner lemnat bidrag för att få vissa jernvägar till stånd, ändrar icke uppfattningen; i värsta fall få dessa kommuner då ytterligare ge med en hand och taga med den andra.

Beträffande kanalanläggningar torde kunna sägas detsamma som

om jernvägarne, och hvad angår »skeppsrederier och sjöfart», träffas nog ej många af vägs-katten, då rederierna mestadels torde höra hemma i städerna.

Slutligen statsbidraget. Lagutskottet vid 1897 års riksdag har gillat förslag, att statsbidrag borde utgå för *alla* allmänna vägar, äfven dem som underhållas på entreprenad af vägkassans medel. Men man kan fråga sig, hvarför icke bidrag likaledes erhållas för alla *broar*, äfven dem, som underhållas af vägkassan, nemligen de *större*. Likaså för färjor och slutligen för vinterunderhållet. I rena jordbruksdistrikt, der vägkassan ej växer af sig sjelf, blir vinterunderhållet ganska betungande. Statens skyldighet är ju erkänd beträffande ny- och ombyggnad af väg, hvarför ej då bidrag till underhållet såväl vinter som sommar?

Ändtligen kommer frågan om sättet för väghållningen. I fråga om vinterväghållningen har man infört ett slags blandadt system af entreprenad och indelning: vissa hemman, som äro »lämpligt belägna», äro tvungna att åtaga sig mot ersättning, som *kan* bestämmas af offentlig myndighet. Då man kan fastställa en ersättning för ett så vexlande onus som snöplogning och snöskottning, så är det väl ej svårare att bestämma dylik för grusningen. Då vidare förhållandena i Norrland och andra icke-åkerbruksdistrikt samt särskildt Dalarne *visas* vara sådana, att väghållarne på sidan om lagen ena sig om att använda entreprenadsystemet, så bör väl lagen, då den ändras, inrymma en sådan möjlighet. Statsbidraget kan väl uträknas ändå och helst bestämmas efter ett medeltal mellan olika värderingar, deribland entreprenadsumman torde bli den icke minst tillförlitliga.

För att nu komma till positiva förslag, föreslås: kommunen blir väghållningsdistrikt. Måhända kan härigenom lättare uppnås enighet, hvilka vägar som böra vara allmänna, och ej som t. ex. nu har händt, att väg till qvarn indelas, men till expeditionshafvande pastor (gammal sockenväg) lemnas såsom enskild. Två eller flere socknar, som gränsa till hvarandra och hafva lifliga förbindelser, kunna dock fortfarande utgöra ett distrikt. Konungens befallningshafvande utöfvar, såsom hittills, den väsentliga tillsynen öfver vägarnes skötsel, som fortfarande tillkommer all jordbruksfastighet, dock med *minst 500 kronors taxeringsvärde*. Endast då ny- eller ombyggnad af väg förekommer, äfvensom vid särskild uppskattning af vägunderhållet, ombesörjer Konungens befallningshafvande, att särskilda nämnder, helst oafflönade och valda för större distrikt (härad) tillsättas, hvarvid i båda fallen kronan såsom direkt intresserad ej bör sakna ombud. Vägstyrelsens nuvarande åligganden

försvinna och dermed också onödiga kostnader och oegentligheter: att vägstyrelsens ombud får ersättning vid syner, men ej biträdande nämndemän. Efter verkställd ny vägdelning — som torde bli mindre dyrbar, enär den redan gjorda graderingen torde närma sig rättvisan mera, ju mindre distriktets storlek föranleder skjutningar, och sålunda fortfarande vara användbar — efter delningen uppskattas kostnaden för såväl sommar- som vinterunderhållet i sin helhet för kommunen. Denna uppskattning revideras hvart tionde år samt efter hvarje ny vägdelning. För sommarunderhållet bidrager staten med  $\frac{1}{10}$  af kostnaden, som härvid bestämmes genom ett medeltal mellan den af vägdelningsförrättaren samt särskilda nämnden angifna summan. För vägar, som underhållas på entreprenad, fås medeltalet genom att äfven medräkna entreprenadsumman, sådan den utgår vid tiden för uppskattningen. Detta bidrag inbetalas till kommunalnämnden, som förvaltar medlen och dermed ombesörjer

1:o) ny vägdelning,

2:o) underhåll eller omläggning af större och dyrbarare broar, som vägdelningsförrättaren finner olämpligt att tilldela enskilda väghållare,

3:o) vinterväghållningen, så långt medlen förslå.

I ersättning för denna summa, som jordbruksfastigheterna sålunda afstå till socknens gemensamma nytta, medgifves rätt att för vinterväghållet i öfrigt uttaxera erforderligt belopp efter vanliga kommunala grunder. Kunde statsbidrag lemnas härtill, förslagsvis hälften af kostnaden, så skulle i flertalet kommuner troligen ej någon väsendtlig uttaxering behöfva ifrågakomma, och således all betänklighet rörande landsbygdens jemförelsevis fåtaliga beskattade löntagare försvinna, under det att jordbruksfastigheterna, som afstått från statsbidraget för sommarväghållningen, ej heller finge vidkännas några särskildt ökade kontanta bidrag. I sådana kommuner, der ett afsevärdt fyrktal finnes för »annan fastighet» eller för »inkomst», och der det sålunda blir obilligt att jordbruksfastigheterna så godt som ensamma drabbas af naturaunderhållet, äfvensom öfverallt eljes, der ett absolut flertal af väghållare efter vägtal räknadt finner sådant fördelaktigt, må äfven sommarunderhållet kunna ställas på entreprenad under offentlig myndighets öfverinseende, och utgår utdebiteringen för hvarje sålunda underhållen väg efter byggnadsfyrk d. v. s. med fullt belopp för fastighetsfyrk och  $\frac{1}{4}$  deremot af inkomstfyrk. Samma debiteringsgrund följes äfven för ny- eller ombyggnad af väg (häradsvi), der som stats- och landstingsbidrag ej dertill förslå.

För kommuner, der vägunderhållet blir ovanligt betungande genom granskap till en, företrädesvis statens, jernvägsstation, stad, lastageplats, eller till följd af kostnad för färja, bro eller af andra grunder,

torde böra medgifvas Kongl. Maj:t rätt att efter tillstyrkan af Konungens befallningshafvande förhöja statsbidraget intill fjerdedel af den uppskattade eller betalade 10-åriga medeltalskostnaden för hela sommar- och vinterväghållningen inom kommunen. En undersökning skall dock visa, att sådana kommuner äro jemförelsevis få; flertalet kommer att reda sig med det ordinarie statsbidraget.

De nu föreslagna förändringarne skola helt naturligt förefalla vidtgående; men med det material, som står till buds från verkställda uppskattningar samt pågående eller afslutade vägdelningar äfvensom i nu utgående snöplogningsersättning, skall helt visst kunna framgå, att vägfrågan mycket väl kan ordnas på detta sätt. Hufvudprincipen är att göra väghållningen så enkel som den verkligen kan vara, minska förvaltningskostnader och bestyr, anslå det nu utgående statsbidraget till vinterväghållningen och fordra statsbidrag till resten deraf, möjliggöra entreprenadsystemet på de grunder för underhållskostnaden, som vägkomitén förordat och som gälla för många andra besvär, hvilka fordom ålegat enbart den i mantal satta jorden, och slutligen — det icke minst viktiga — att vinna garanti för att få naturaunderhållet så lämpligt placeradt som möjligt.

Den nuvarande väglagen kan sedan sägas ha fyllt sin mission: den har visat, att man kan inveckla, göra för mycket af vägunderhållet, den har skaffat ett tillförlitligare material att grunda ytterligare beräkningar på, och slutligen har den bildat en lämplig öfvergångsform, då nya skatteobjekter skola anlitas. Vägkomitén yttrar sid. 115:

»Enligt komiterades uppfattning äro de allmänna vägarne nyttiga och behöfliga för samhällets alla medlemmar, vare sig de begagna vägarne direkt eller endast indirekt af desamma draga fördel; och om så är, borde hvarje medborgare, i mån af sin förmåga i förhållande till öfriges, bidraga till de allmänna vägarne byggande och underhåll. Den omständigheten, att ett beskattningsföremål enligt bestående lag, till följd af förut rådande tidsförhållanden, befinnes (= f. n. är?) pligtigt att ensamt bestrida detta besvär, bör icke, då behof göres af förnyad lagstiftning i ämnet, verka till hinder för läggande af den grund för besvärets utgörande, som förändrade omständigheter numera påkalla såsom med rättvisa och billighet mest öfverensstämmande, dock utan förbiseende af dels beskattningsföremåls inbördes förhållande till hvarandra, såsom större säkerhet i besittning af det ena än det andra och det enas större förmåga att bära bördan än det andras, dels frågan, huruvida bördan af besväret för det deraf å en viss tid betungade beskattningsföremålet



medfört lindring å andra beskattningsområden, dels ock billigheten deraf, att en skälig öfvergångsperiod bestämmes, innan ett nytt beskattningsföremål förpligtas att underkasta sig ett onus, hvarifrån det förut varit rättsligen befriadt.»

Genom ökning af samfälligheten ville komitén utjemna detta onus; förslaget att stanna vid landstingsområdet skulle dock blott skapat ytterligare administrationskostnader och besvär, då åter ett steg längre, nemligen ett erkännande att *staten* borde deltaga i underhållet af allmänna vägarne (sidd. 113 och 116 lemna ett sådant erkännande), skulle förenklat hela frågan. Ökad statsbidrag göres befogadt deraf, att staten nu långt mer än förr utkräver högre skatter genom bevillningar, stämpelmedel m. m., och rättvisan torde då kräva, att en något större del återgår till kommunerna, för att slippa pålägga nya skatter, som ju vägskatten onekligen är, hvarjemte det kan visa sig praktiskt att för utjemning mellan olika trakter kunna medgifva olika stora belopp. Det minsta man kan fordra är väl, att staten betalar förvaltningskostnader och uppbördsprovisioner, som bli en följd af en olämplig lag och ett inveckladt debiteringssätt.

Då staten erkännes ega en väsentlig del i underhållsskyldigheten, och endast farhågan att öka kostnaderna nödvändiggör att binda naturunderhållet vid jorden, så bör detta om möjligt lokaliseras så, att det blir så litet betungande som möjligt. Tanken på kommunen såsom gränsreglering härför är ej ny; redan 1735 yrkade ridderskapet och adeln, att ingen skulle behöfva underhålla allmänna landsvägen utom sitt härad, och på sockne- eller häradsväg utom sin socken (vägkom. sid. 18). Förslag att utkräva bidrag till underhållskostnaden efter allmänt kommunala grunder uttalades delvis i en riksdagsskrivelse 1866, kammarkollegium yttrade sig vilkorligt härför 1867 och förordade i så fall en utsträckning äfven till löntagare, och Kongl. Maj:t afät till 1868 års Riksdag en proposition om vinterväghållets bekostande medels kommunalutskylder (vägkom. sidd. 23—26.)

I en motion 1890 i Andra kammaren (n:r 165) yttrades: »Jag tror ingalunda, att genom nu framställda förslag en definitiv lösning af vägfrågan kan åstadkommas. Denna ligger antagligen i hela väghållningsbesvärets öfverflyttande på staten och kommunen, men tiden är icke mogen för en sådan reform. Hvarje väglag som nu kan fastställas är enligt min tro endast en öfvergångslag, och då anser jag fördelaktigast att låta de nya bestämmelser, som nu böra göras, inskränka sig till att på enklaste och billigaste sätt afhjälpa de mest kännbara missförhållandena.»

Det kan numera icke bestridas, att vägarne underhållande är ett statsändamål, fastän detta onus af praktiska skäl fortfarande måste läggas på kommunen och jorden. Men då fordringarne på statshjelp ej gå högre än i värsta fall till  $\frac{1}{4}$  af verkliga kostnaden (detta i sådana kommuner, der staten har en inbringande jernvägsstation, eller som ligga nära en plats, som bidrager med hög bevillning eller dylikt), då vidare detta statsbidrag ingår till kommunalkassan och hvad som ytterligare erfordras uttaxeras efter allmänna kommunala grunder, der jorden dessutom gör arbetet in natura, eller i andra fall efter så kallad byggnadsfyrk, så borde ej omdömet blifva, att jordbrukaren lastar af för mycket af ett onus, som förr med rätta låg enbart på jordbruket, men som samhällets nuvarande utveckling ej längre kan låta så förblifva.

Öfvertygad att väglagen måste ju förr dess hellre fullständigt omarbetas och af intresse för saken ej till freds att komma med en utslutande negativ framställning, har jag velat bringa under debatt de förändringar, som enligt mitt förmenande skulle förenkla väghållningsbesväret. Gillas några af de nu angifna synpunkterna och förslagen, eller om Riksdagen öfver hufvud anser tiden vara inne för en fullständig revision af väglagen, vågar jag vördsamt föreslå,

att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t måtte anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes, så snart ske kan, låta fullständigt omarbeta lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet af den 23 oktober 1891 och till Riksdagen öfverlemna sådant förslag.

Stockholm den 21 januari 1898.

*Ernst Lindblad.*

I motionens syfte instämma:

*Knut Almqvist.*

*N. J. Nilsson.*

*J. E. Olsson.*

*Aug. Pettersson,*  
Österhaninge.

*Bil. Litt. A.*

Utdrag ur 1896 års vägdelningshandlingar för *Daga härads väg-hållningsdistrikt* inom Södermanlands län, utvisande de särskilda socknarnas vägtal och derpå belöpande underhållskostnad samt underhållskostnaden på i verkligheten befintliga vägar inom hvarje socken:

	Vägtal.	Underhållskostnad	
		belöpande efter vägtal.	å befintliga vägar inom socknen.
<i>Underhållskostnaden för alla vägarne inom distriktet är beräknad till 9,826 kronor 92 öre, som fördelats på distriktets sammanräknade 58,599 vägtal.</i>			
Frustuna socken .....	13,049	2,188 29	2,667 67
Kattnäs    " .....	3,419	573 36	387 73
Gåsinge    " .....	11,276	1,890 96	1,644 02
Dillnäs    " .....	2,650	444 40	447 25
Björnlunda " .....	15,029	2,520 33	3,046 64
Gryts       " .....	13,176	2,209 58	1,633 61
Summa	58,599	9,826 92	9,826 92

Rätt från vägdelningshandlingarne utdraget, betygar

Nyköping den 31 december 1897.

Ex officio  
Ax. W. Lodén,  
Förste landtmätare.

Bil. Litt. B.

Tablå öfver de särskilda kommunernas utgifter inom *Daga härads väghållningsdistrikt*, beräknade efter 1894 års fyrktal och under antagande af statsbidrags erhållande medels  $\frac{1}{10}$  af sommarunderhållet och  $\frac{1}{2}$  af vinterunderhållet:

	1894 års fyrktal				Summa.	Vinterväghållningskostnad 1898.	Statsbidrag:			Summa.	Brist i vägkassan att fylla.	Uttax. pr fyrk, öre.	I vägskatt inflyter	
	för i mantal satt jord.	för jord utan mantal.	för annan fastighet.	för öfriga beskattningsföremål.			$\frac{1}{10}$ -del af sommarunderhållet. lägst.	$\frac{1}{2}$ -ten af vinterunderhållet.	kr.				öre	
Frustuna socken	7,685	214	3,539	12,352	23,790	538 81	269 40	266 77	536 17	2 64	—	—	—	—
Kattnäs »	2,013	114	37	453	2,617	131 98	65 99	38 77	104 76	27 22	1	26	17	—
Gåsinge »	6,742	257	455	1,721	9,175	654 72	327 36	164 40	491 76	162 96	2	183	50	—
Dillnäs »	1,634	409	98	249	2,390	157 29	78 64	44 72	123 36	33 93	1.5	35	85	—
Björnlunda »	8,904	180	718	5,241	15,043	614 19	307 09	304 66	611 75	2 44	—	—	—	—
Gryts »	7,813	251	463	2,003	10,530	738 60	369 30	163 36	532,66	205 94	2	210	60	—
Summa						2,835 59	1,417 78	982 68	2,400 46	435 13				

Utgifterna för underhåll och nybyggnad af sådana större broar, som anses böra vidmagthållas af vägkassan, äfvensom amorteringen af ny vägdelningskostnad — hvilka båda utgiftsposter äro till beloppet okända — kunna helt visst bestridas med öfverskottet å statsbidraget för sommarväghållningen. För hela distriktet utgjorde detta bidrag 1895—1897  $\frac{1}{10}$  af särskilda nämndens uppskattning 1894: kronor 14,486: 82 = kronor 1,448: 68 årligen. Efter verkställd ny vägdelning, som tillämpas från och med 1898, blir uppskattade kostnaden med visshet större, enär c:a 3 mil ny väg tillkommer.

Det är att märka, att enligt bil. Litt. A. Frustuna och Björnlunda inom egna kommuner hafva relativt mer sommarväg att underhålla in natura, än som belöper enligt vägtal på distriktet i sin helhet; vinterväghållningen är dock jemförelsevis lindrigt. Kattnäs, Gåsinge och Gryt få deremot mindre väg inom resp. kommuner än som belöper enligt vägtal, Dillnäs ungefär lika.

Vägskatt har 1895—1898 debiterats med 3,5—2 öre för vanlig vägfyrk, 26—25 öre för icke naturapligtige eller ännu icke indelta vägfyrkar.

Stockholm den 21 januari 1898.

Ernst Lindblad.