

N:o 203.

Af herr **O. A. Ericsson** i Ofvanmyra, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar af lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891.

Riksdagens skrifvelse af den 14 maj 1900, åsyftande mer eller mindre genomgripande förändringar i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891, har föranlett Kungl. Maj:t att utarbeta vissa ändringar af samma lag, och resultatet däraf föreligger i den till innevarande års Riksdag inkomna Kungl. Maj:ts nådiga proposition n:o 21.

De många motioner och förslag till ändringar, som framställdes, innan Riksdagen beslöt nämnda skrifvelse, visade tydligt, att bestämmelserna i berörda lag voro otillfredsställande.

Vid en granskning af nu föreliggande förslag finner man likväl, att detta i mängt och mycket har ett afgjordt företräde framför nu gällande lag. Men däri förekomma också bestämmelser, hvilka med säkerhet åtminstone på vissa orter komma att verka såsom en försämring af samma lag.

Gifvet är, att, om man ingår i detaljbestämmelser, afsedda att strängt och utan undantag gälla ett helt land sådant som Sverige med högst olika och säregna förhållanden i skilda landsändar, särskildt i hvad rör väghållningsbesvärets utgörande, man snart skall erfara, att hvad som anses såsom en fördel på en ort kan vara till en stor olägenhet på en annan. Så blir med säkerhet förhållandet med vissa bestämmelser i det kungl. förslaget, derest Riksdagen antager detsamma oförändradt.

Denna anmärkning gäller i främsta rummet bestämmelserna angående sättet för själfva vägunderhållet.

Inom vissa orter, exempelvis i Dalarna, där ägostyckningen är stor och hemmansklyfningar oupphörligt fortgå i stor utsträckning, skulle en vägdelning icke hinna att fullt afslutas, förrän densamma vore delvis söndertrasad; en liten jordbrukare kunde dessförinnan hafva del i flere väglotter, och detta kanske på vidt skilda ställen. En vägdelning på dessa trakter är detsamma som att helt och hållet kasta bort tid och penningar i onödan; ty in natura-underhållet är och blir därstädes både för dyrt och ojämnt. Entreprenadsystemet är i dessa trakter både lämpligast och billigast. Detta gäller nu speciellt Dalarna. På andra trakter kunna andra speciella förhållanden leda till samma resultat. Men såsom gemensamma synpunkter för entreprenadsystemets företråde kan anföras i främsta rummet, att endast därigenom kan en rättvis fördelning af underhållsörden *vinnas* och *bevaras*. Någon extra tunga kan ej då drabba den enskilde väghållaren genom att en industriell anläggning eller dylikt uppkommer efter vägdelningens afslutning, som förorsakar en stor slitning af vägen på någon trakt af väghållningsdistriktet. Vidare blifva vägarna genom entreprenadsystemet bättre underhållna, och tillsynen öfver vägunderhållet blifver dels betydligt underlättadt, dels ock mer effektivt etc. Och hvarför kan man då icke i lagen inrymma bestämmelser, som tillåta en sådan anordning? Man kunde ju, för att trygga mot befaradt missbruk, stadga vissa garantier, t. ex. att ett beslut därom skulle äga kvalificerad majoritet, innan detsamma ägde giltighet, eller, ifall icke heller detta ansåges nog, utan äfven med detta stadgande befaras, att större kommuner kunde utöfva tryck på någon mindre kommuns önskan och intresse i detta fall, kunde ju stadgas, att för entreprenadsystemets användande erfordras kvalificerad majoritet inom hvar och en af väghållningsdistriktets samtiliga kommuner.

Delvis samma förhållanden, som ofvan anförts, göra sig gällande äfven beträffande vinterväghållningen.

Inom den trakt jag representerar har man därför beslutat, att snöplogfogdarna inom de olika ploglagen skola hålla vintervägen öppen medelst lega, hvilken ersättes efter en bestämd låg timpenning för utfördt arbete. Att detta förfaringssätt verkar rättvist äfvensom blir billigast, erkännes allmänt inom det väghållningsdistrikt, jag tillhör. Visserligen blir kostnaden för vinterväghållet därigenom olika för olika år; det ena året kunna kostnaderna blifva höga och det andra helt obetydliga, men detta kan regleras genom öfverskottet från det år kostnaderna äro låga. Förutom mycket annat har detta förfaringssätt äfven den fördelen med sig, att väghållarne erhålla den ersättning för sitt arbete, som desamma för hvarje år i verkligheten utgjort. Vid en

sådan anordning är den nya bestämmelsen, att vägstyrelsen skall till vederbörande inkomma med uppgifter om den ersättning, som årligen tillkommer de olika ploglagsintressenterna, för att därmed möjliggöra likviden i sammanhang med vägskatteuppbörden, helt och hållet utförbar, för så vidt icke ploglagsintressenterna skola erhålla sin ersättning först ett år senare än det, hvarunder de utgjort arbetet.

Att anordna väghållet på sätt det kungl. förslaget i dessa delar föreslår skulle således på vissa trakter af landet möta stora svårigheter och medföra olägenheter.

Då man nu enligt Kungl. Maj:ts föreliggande förslag är i färd med att afsevärdt utvidga väghållningsdistriktens själfstyrelse, hvarför öfverlåter man då icke åt dessa att själfva afgöra och besluta om sådana detaljer angående väghållets utförande, som af väghållningsskyldige själfva bäst kunna anpassas efter hvarje Orts särskilda förhållanden? Ett sådant medgifvande vore icke heller någon nyhet, utan endast en utsträckning till väghållningsdistrikten af en beslutanderätt, som vi i årtionden vant oss i våra kommunalförfattningar.

I § 63 har också en förändring föreslagits, hvilken enligt mitt förmenande går i orätt riktning. Innan Riksdagen beslöt skrifvelsen i fråga, framställdes i flera motioner förslag därom, att nämnda § skulle erhålla den förändrade lydelse, att de väghållningsskyldige skulle erhålla rätt bestämma, att vägskattens debitering, uppbörd och redovisning skulle verkställas genom kommunalnämnd mot ersättning enligt öfverenskommelse. Och en gång, vid 1896 års riksdag, tillstyrkte också lagutskottet en sådan förändring. Nu däremot föreslår Kungl. Maj:t i sitt förslag, att de ord i nämnda §, som ansetts gifva stöd för vägstyrelsen att anlita andra uppbördsmän än kronans, skola ur § utgå, och således ett bestämdt förbud att anlita kommunalnämnderha införas. Detta är ovillkorligen detsamma som att gå baklänges och stämmer föga öfverens med den själfstyrelseprincip, som eljest i vissa fall genom Kungl. Maj:ts förslag blifvit utsträckt.

I det väghållningsdistrikt, jag tillhör, hafva vi under alla år väglagen tillämpats, med undantag af endast ett år, det första, uppburit vägskatten genom kommunalnämnderna, hvilket gått utmärkt bra, och därmed åtnjutit de afsevärda förmånerna att utfå vägskatten omedelbart efter uppbördsstämorna mot en uppbördsprovision af endast 1 %, i stället för att vid anlitaandet af kronans uppbördsmän erhålla vägskattemedlen först i medlet af året och då mot en uppbördsprovision af 3 % Jag frågar då: Kan det ligga något förnuft uti att tvinga oss till större kostnader, än hvad som är oundgängligen nödvändigt? Eller

är det meningen att göra lagstiftningen så impopulär som möjligt? Ett är säkert, att, så länge som lagstiftningen icke går de allmänna önskningarna till mötes i sådana fall, som här berörts, förr blir intet uppehåll i anfallen mot väglagen.

Med stöd af hvad jag sålunda i allra största korthet anfört, vågar jag vördsamt föreslå,

att Riksdagen måtte i samband med behandling af ofvanberörda Kungl. Maj:ts förslag besluta sådana ändringar och tillägg i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891:

att väghållningsdistrikt må äga rätt besluta använda entreprenadsystemet för underhållet af distriktets samtliga allmänna vägar den tid mark är bar;

att väghållningsdistrikt likaledes må äga rätt besluta, att vinterväghållet genom de för detta underhåll inrättade ploglagen får verkställas medelst lega; och

att väghållningsdistrikt jämväl måtte äga rätt att, mot öfverenskommen ersättning, låta utdebitera och uppbära vägskatten genom kommunalnämnderna; samt

att vid bifall härtill vidtaga de ändringar i och tillägg till de §§, som häraf blifva en följd.

Och anhålles, att det särskilda utskottet, dit denna motion torde remitteras, välvilligt verkställer omformuleringar af de §§, som häraf beröras, därest mitt förslag vinner afseende.

Stockholm den 10 februari 1905.

Ollas A. Ericsson.

I motionens syfte instämma:

Oswald Emthén.

B. P. Ersson.

Joh. Er. Nordin.

E. G. Åkerlind.

Johan Ericsson.

Carl Jansson,
i Edsbäcken.

S. H. Kvarnzelius.

M. Sundström.

*C. J. Öberg.**Joh. Ström.**Ol. Olsson,
i See.**Sam. Söderberg.**A. Hansson,
i Solberga.**J. P. Jansson.**Smeds Lars Olsson.**P. Hörnstén.*