

Nr 17.

Ankom till Riksdagens kansli den 1 mars 1912 kl. 3 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående bidrag af statsmedel till kostnaderna för indelning och förbättring af enskilda vägar på landet.

(2:a Afd.)

I en inom Andra kammaren väckt, till jordbruksutskottets behandling öfverlämnad motion, nr 120, har herr *Molin* i Dombäcksmark hemställt, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag i hvad mån och under hvilka villkor staten bör bidra i kostnaderna för indelning och förbättring af enskilda vägar på landet enligt lagen den 5 juli 1907.

Till stöd härför har anförts följande:

»Såsom ett led i sträfvandet att på själfhjälpens väg skaffa landet farbara vägar utan anlitande af stora summor i form af statsanslag och direkt vägskatt synes mig vara lagen om enskilda vägar på landet den 5 juli 1907. Stora förhoppningar blefvo fästa vid denna lag. Det troddes på sin tid, att denna lag skulle åstadkomma icke blott att de enskilda vägarna inom kort skulle bli farbara, då man hade skälig anledning förutse, att respektive intressenter skulle begagna sig af sin lagliga rätt att fordra vägnas ställande i farbart skick, utan äfven att många kraf på nya landsvägar med därmed förenade kostnader för undersökning m. m. skulle utebli. Men så har ej blifvit fallet. Lagen om enskilda vägar på landet synes vara och komma att förblifva utan mera vidtgående praktiska verkningar, på den grund att dessa enskilda vägar i

Bihang till Riksdagens protokoll 1912. 10 saml. 8 häft. (Nr 17—18). 1

de flesta fall ej äro lagligen indelade, hvadan lagen på dem (utan föregående delning) ej kan komma till användning. Då indelning af sådana vägar är förenad med jämförelsevis stora kostnader, akta sig vederbörande intressenter i allmänhet visligen att begära den eljest högst nödvändiga delningen. Det bedröfliga tillstånd de enskilda vägarna befinna sig uti (före indelningen faktiskt alldeles utom lagen stående som de äro), möjligheten att genom åtgärder, åsyftande indelningen af dessa vägar, hvarmed skulle följa vägarnas ställande under lagens hägn, undvika nya, oupphörligen framkommande kraf på nya, dyrbara landsvägar samt den uppenbara nödvändigheten af att åtgärder vidtoges för att inom öfverskådlig framtid skaffa landsbygden drägliga kommunikationer, föranledde mig att i motioner vid 1910 och 1911 års landsting i Västernorrlands län yrka, att något borde göras för understödandet af sådana sträfvanden, som åsyftade slika vägars indelning. I enlighet med min motion i ämnet vid sagda läns lagtima landsting 1911 beslöt landstinget att för hvart och ett af åren 1912 och 1913 anslå 2,500 kronor att användas såsom bidrag med en tredjedel af kostnaderna för indelning af sådana vägar, och motiverade landstinget sitt beslut med den förmodan, att flera landsvägar, till hvilkas byggande bidrag af landstinget i regel beviljas, icke skulle komma till utförande, därest anslaget beviljades.

Hvad som härutinnan gällt länet, gäller i vida högre grad staten, som utom dryga kostnader för den mängd undersökningar för plan och kostnadsförslags erhållande, som oupphörligen begäras och beviljas, äfven måste bidraga med $\frac{2}{3}$ af de beräknade kostnaderna för själfva landsvägsbyggnationerna och dessutom bidraga med anslag för lättandet af synnerligen betungade väghållningsdistrikts vägskattebördor.

För Norrland, där vägskatterna tynga som hårdast, oaktadt likväl kommunikationerna, såsom helhet betraktadt, stå under all kritik, och då krafven på nya landsvägar och förbättrade kommunikationer icke utan anlitande af till ruin ledande vägskatter och anslagsäskanden från stat och landsting inom närmaste tiden eller inom öfverskådlig framtid kunna realiseraras, vore ett handtag från statens sida rörende först och främst indelning och sedermera jämväl förbättring af de enskilda vägarna synnerligen välkommet, och skulle, enligt mitt förmenande, statsmakterna genom understöd och anslag för ifrågavarande ändamål snarare göra vinst än förlust. Därest intressenter i allmänhet för sådana landsvägsföretag, som ej kunna tillmätas betydelse såsom större trafikleder, i och för förbättring af redan befintliga byvägar erhöles de medel, som eljest

utgå för blotta undersökningen af vägarna (hvarigenom ju dessa icke det ringaste förbättras) skulle säkerligen många kraf på nya landsvägar, som kosta hundratusentals kronor, alldeles utebli.

I detta sammanhang skulle jag som allmänt önskemål vilja framhålla, att staten dels bidroge med $\frac{1}{3}$ af kostnaderna för enskilda vägars indelning, dels ock med anslag en gång för alla bidroge till sådana vägars förbättring med lika belopp, som kommun, väghållningsdistrikt, landsting eller enskilda i hvarje fall anslagit eller för ändamålet bidragit med. Offervillighet på dessa områden från menigheters eller enskildas sida synes mig vara garanti nog från statens synpunkt, att statsanslag för sådana ändamål äro nödvändiga. Eljest stå ju också myndigheterna i hvarje landsända till disposition att afgifva utlåtanden om företagens mer eller mindre nödvändighet. Hvad jag däremot skulle anse opraktiskt och olämpligt vore att förbinda ofvan antydda riktlinje för »byvägsfrågans» lösning med villkor sådana, att tjänstemän från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i hvarje fall först skola upprätta plan och kostnadsförslag. Med slika anordningar, som kosta statsverket pengar och som skulle leda till fördröjande af hvarje företags fullbordande, åstadkommes icke förbättrade kommunikationer med ringa utgifter, med andra ord det, hvartill all väg- och kommunikationspolitik borde syfta.»

Utskottet vill till en början erinra därom, att vid 1910 års riksdag inom Andra kammaren väcktes en motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående revision af gällande lag om enskilda vägar på landet. I motiveringen framhöll motionären, hurusom å många af de vägar, som blott vore eller begagnades som enskilda, framginge allmän trafik i stor omfattning, hvilket hade till följd att vissa väghållare oskäligen betungades. För att åstadkomma utjämning af förhållandena med därpå härflytande lättnad för de af underhåll af enskilda vägar mest betungade borde, enligt motionärens mening, det allmänna träda emellan; och förordade motionären därför, att af det från staten utgående bidraget till väghållningsskyldige in natura inom kommunerna viss del borde enligt å vägstämma fattadt beslut kunna få användas som bidrag till enskilda vägars byggande och underhåll.

I sitt i anledning af motionen afgifna utlåtande, nr 70, yttrade jordbruksutskottet följande:

»Motionärens anmärkningar mot lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet synas hufvudsakligen härleda sig från de rådande förhållandena beträffande underhållet af starkt trafikerade sådana vägar. I

Utskottet.

afseende härå vill utskottet erinra, att man icke, såsom motionären antagit, vid tillkomsten af nämnda lag, förbisett, att å många af dessa vägar framginge allmän trafik i stor omfattning. För sådant fall äro nämligen stadganden gifna i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet med däri sedermera gjorda ändringar. I § 41 af denna lag föreskrifves nämligen att, vid vägdelningsförrättning, till handläggning skall företagas, bland andra, frågan om bestämmande af de vägar, hvilka skola såsom allmänna anses. I § 4 af samma lag meddelas närmare föreskrifter angående förfarandet, när fråga uppstår om förändring af redan befintlig väg till bygdeväg eller landsväg. Dessa lagrum afse tydligen att afhjälpa det af motionären åsyftade missförhållande, att för den allmänna samfärdseln behöfliga vägar underhållas af en eller ett fåtal enskilda. Sant är visserligen, att det understundom kan visa sig svårt att få enskild väg indelad till allmänt underhåll, äfven när billigheten synes kräfva detta. Då emellertid stadgandena härom, såsom redan nämnts, återfinnas i lagen om väghållningsbesvärets utgörande på landet, torde, därest lagstiftningen skall tillgripas för de uppgifna missförhållandenas afhjälpande, en revision af lagen om enskilda vägar i alla händelser icke vara på sin plats.»

På grund af hvad sålunda sagts och då sådan erfarenhet om nämnda lags verkningar i olika afseenden under den korta tid, lagen funnits till, ej kunnat vinnas, att en revision af lagen kunde däraf föranledas, hemställde utskottet, att motionen icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda. Detta blef också båda kamrarnas beslut.

Ehuru den nu föreliggande motionen närmast afser statsbidrag för *indelning* och *förbättring* af enskilda vägar på landet och således icke omedelbart berör frågan om eller i hvad mån staten bör bidraga till *själfva byggandet* och *underhållet* af dylika vägar, finner dock utskottet här ofvan återgifna uttalanden af 1910 års jordbruksutskott i det väsentliga äga tillämplighet äfven på den nu förevarande framställningen. Visserligen anser utskottet i likhet med motionären önskvärdt, att indelning af de enskilda vägarna på landet i vidsträcktare mån, än hittills torde hafva varit fallet, må komma till stånd. Dock synes det utskottet, som om kostnaderna för dylika vägindelningar icke i allmänhet skulle behöfva ställa sig så stora, att en därför intresserad väghållare af ekonomiska hänsyn skulle låta afskräcka sig att, då verklig anledning därtill föreläge, begära indelning af en enskild väg, i hvars underhåll han

deltoge. I hvarje fall anser utskottet frågan om de enskilda vägarnas indelning icke vara af beskaffenhet, att för närvarande påkalla statsmakternas ingripande. Då detta i än högre grad torde gälla frågan om förbättrandet af samma vägar, har utskottet funnit sig böra hemställa,

att förevarande motion icke må af Riksdagen bifallas.

Stockholm den 1 mars 1912.

På jordbruksutskottets vägnar:

D. PERSSON i Tällberg.

I beslutet hafva deltagit: från *Första* kammaren: A. T. Odelberg, G. L. De Geer, P. Paulson, G. Tamm, A. H. Fahlén, E. A. Lindblad, A. Pers, Aaby A. W. Ericsson; från *Andra* kammaren: D. Persson i Tällberg, N. Persson i Malmö, R. G. Hamilton, G. A. E. Kronlund, P. O. Lundell, P. Hellström, E. G. H. Akerlund, P. Tysk.
