

Nr 68.

Ankom till riksdagens kansli den 16 maj 1915 kl. 5 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning och förslag i fråga om det allmänna vägväsendets övertagande av staten.

(2:a avd.)

I två särskilda inom riksdagen väckta, till jordbruksutskottets förberedande behandling hänvisade motioner av samma lydelse, nr 39 i första kammaren av herr *Kvarnzelius* m. fl. och nr 136 i andra kammaren av herr *Staaß* m. fl. har hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t, i sammanhang med nu pågående utredning om åvägabringande av en jämnare fördelning av väghållningsbesvären, föranstalta om en allsidig utredning, huruvida samt i vad omfattning och på vad sätt staten må kunna övertaga det allmänna vägväsendet i riket samt därefter för riksdagen framlägga det förslag, vartill denna och övrig utredning i ämnet kunde föranleda.

Till stöd härför har anförts följande:

»I september 1911 tillkallade dåvarande statsrådet och chefen för finansdepartementet tre sakkunniga (nuvarande generaldirektören K. H. A. Nehrman, landskamreraren G. V. Eiserman och kaptenen C. S. Ingemar Petersson) för att verkställa utredning angående de åtgärder, som kunde finnas nödiga för åvägabringande av en jämnare fördelning av väghållningsbesvären, samt utarbета det förslag till förändringar i gällande väglag m. m., vartill utredningen kunde föranleda, ävensom i samband

Bihang till riksdagens protokoll 1915. 10 saml. 40 häft. (Nr 68.)

därmed underkasta berörda lagstiftning revision jämväl i andra avseenden.

Enligt den innevarande års riksdag delgivna redogörelsen över kommittéer och dylika beredningar skall de sakkunnigas uppdrag, i vad avser förslag till ny väglag för landsbygden, numera vara nära slutfört, så att betänkande och förslag i denna del från de sakkunniga kan förväntas »föreligga färdigt förr eller senare under loppet av år 1915». Efter vad vi förnummit lära de sakkunniga komma att ifrågasätta en ingående omläggning av de nuvarande väghållningsdistrikten, så att dessa i allmänhet skola sammanfalla med landstingsområdena. Tillika skulle vissa jämkningar av statsbidraget till vägunderhållet komma till stånd.

Sakkunniga synas således hava närmast inriktat sina strävanden på att åstadkomma en jämnare fördelning av kostnaderna för vägunderhållet inom de olika länen, i vilket avseende nu, såsom är väl bekant, synnerligen stora ojämnheter och missförhållanden föreligga.

Enligt vår mening vinnes emellertid härigenom ingalunda en fullt rättvis och tillfredsställande utjämning av vägunderhållet. Det råder jämväl mellan de olika länen högst betydande ojämnheter i detta hänseende, ojämnheter som icke kunna bliva tillräckligt undanröjda, även om statsbidraget till vägunderhållet skulle kunna i någon mån lämpas efter det olika trycket i olika landsdelar av detta onus.

Några strödda uppgifter angående nu berörda ojämnheter må här lämnas, hänförande sig till förhållandena enligt den offentliga vägstatistiken under år 1912. Så växlade den *beräknade* kostnaden per vägfyrk för naturavghållare år 1912 mellan 10,9 öre i Örebro län och 46,5 öre i Norrbottens län; och den *verkliga* underhållskostnaden per vägfyrk varierade mellan 8,7 öre per vägfyrk i Stockholms län och 31,2 öre per vägfyrk i Jämtlands län. Per meter väglängd varierar den verkliga underhållskostnaden mellan 7,2 öre i Kronobergs län och 34,5 öre i Malmöhus län. I detta sammanhang torde böra erinras om, att länens samtliga kostnader för vägväsendet år 1912 uppginge till över 40 öre per vägfyrk i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, men till blott 13,7 öre i Stockholms län och 12,5 öre i Örebro län, samt att vägkassornas sammanlagda skuld var i Södermanlands län 130 kronor, men i Norrbottens län cirka 618,000 kronor och i Västerbottens län nära 400,000 kronor — i Gotlands län hade vägkassorna ingen skuld.

De nu anförda siffrorna torde tillräckligt bestyrka det kända förhållandet, att vägunderhållets tryck i de olika länen är väsentligt olika. Utjämningstanken, konsekvent fullföljd, leder ovillkorligen till, att hela

riket bör bilda ett enda väghållningsdistrikt. Och då är man, praktiskt taget, i själva verket framme vid kravet på, att vägunderhållet bör överflyttas på staten.

Är det således ur utjämnings synpunkt påkallat, att staten övertager kostnaden för vägunderhållet, är så ej mindre önskvärdt med hänsyn till vikten, att överallt i landet vinna verkligt goda samt vid alla tillfällen och med alla slag av fordon farbara vägar. Och då som bekant underhållet i så väsentlig grad beror av, att vägarna från början äro tillfredsställande byggda, ligger också det kravet nära, att nybyggnad och anläggning av vägar jämväl böra ankomma på staten.

Ett övertagande från statens sida av vägväsendet torde vara i full överensstämmelse med hela utvecklingen på ifrågavarande område. Ursprungligen var det, som känt, jorden, som uppbar allmänna besvär och onera av olika slag. Dessa hava tid efter annan avlyftats från jorden och överflyttats på samtliga beskattningsföremål på landet i sin helhet. Något annat onus av större omfattning och betydligare tyngd än vägväsendet kvarstår knappast. Och jämväl för fullgörande av detta onus tages ej längre jorden allena i anspråk; även andra skatteobjekt hava tid efter annan trätt till. Men den väsentligaste delen av vägbesväret vilar dock alltjämt å jordbruksfastigheterna.

Att den jordbrukande befolkningen skulle äga ett så övervägande intresse av de allmänna vägkommunikationerna, att det är rättvist och påkallat, att dessa fastigheter alltjämt skola draga huvudparten av vägbördan, kunna vi icke medgiva. Också industrien har ett livligt intresse av, att lämpliga och tillfredsställande vägar finnas och hållas i ett gott och farbart skick — på många orter har just industriens behov föranlett icke blott tillkomsten av nya eller förbättrade vägar utan jämväl avsevärt ökade kostnader för vägunderhållet. Städerna hava ett lika stort intresse som jordbruksnäringen av, att vägar, som betrygga och underlätta tillförseln till städerna, komma till stånd och tillfredsställande underhållas. Hela befolkningen å en ort har lika behov av goda vägar till järnvägsstationer, till läkare och barnmorska, till kyrka och tingsställe o. s. v. Och det är ej heller längre blott fråga om förhållanden av mer eller mindre lokal och begränsad betydelse. Automobiltrafikens införande och utveckling å våra landsvägsleder har avsevärt vidgat de olika vägarnas betydelse för landets hela befolkning, samtidigt som genom denna trafik flerstädes en betydligt ökad vägtunga drabbat de nuvarande vägbyggnadsskyldiga och de nuvarande väghållarna.

Alla de nu antydda förhållandena — och många skulle kunna läggas därtill — göra, synes oss, tanken på vägbesvärets överförande på staten i och för sig befogad.

Men härtill kommer ännu en viktig omständighet. Det är nämligen, enligt vår övertygelse icke möjligt att vinna goda och hållfasta vägar i tillräcklig omfattning i vårt land utan att staten i vida större utsträckning än nu övertager vägväsendet. I åtskilliga landsdelar förefinnes en sådan brist på vägkommunikationer överhuvud, att dessa landsdelars utveckling är hämmad. Jordbruket tynar, nya odlingsmarker läggas icke under plog, andra naturliga tillgångar ligga outnyttjade, befolkningen flyttar till andra trakter eller söker sin bärgning i främmande länder — detta är ej sällan förekommande följder av bristen på kommunikationer. Det är icke möjligt allestädes för orterna att, trots de bidrag, som staten sedan länge lämnat till vägväsendet, kunna på ett något så när tillfredsställande sätt ordna landsvägskommunikationerna. Det är tyvärr alltför gott om vägar i landet, som äro dåligt byggda och dåligt underhållna. För att vi i vårt land, där landsvägsförbindelserna spela en synnerligt stor roll, och alltid så komma att göra, skola erhålla verkligt goda vägar, är det synnerligen önskvärt att omsorgen om dessa kommunikationsanstalter lägges på staten. Först därmed kunna de olika orternas behov i detta hänseende skäligen fyllas först därmed kan full reda och enhetlighet i hela vägväsendet vinnas, först därmed kan tillräcklig hänsyn tagas till såväl de lokala som till de allmänna trafikförhållandena i landet.

Nästan överallt i vår världsdel har staten numera övertagit vägväsendet. Våra grannländer Norge och Danmark, med sina i allmänhet synnerligen väl byggda och underhållna vägar, hava härutinnan visat ett föredöme, som det vore gagneligt för oss att efterfölja.

Det förut berörda förhållandet, att automobiltrafiken överallt i landet börjat slå igenom, och den synnerliga betydelsen för ett så vidsträckt land som vårt, att automobilismen utvecklas och främjas, talar också för, att staten bör övertaga vägväsendet. Då, på sätt förut erinrats, en utvecklad automobiltrafik kräver vägar av större hållbarhet och dyrbarare vägunderhåll, än den övriga, förut allenarådande vägtrafiken, är det knappast rättvist att härutinnan bygga på anordningar, som införts under andra förhållanden och förutsättningar.

Vi äro naturligtvis ingalunda blinda för, att den fråga, som vi härmed tillåtit oss att väcka, har sina vanskligheter. En ytterligare belastning av statsbudgeten blir givetvis följd. De motioner, som år efter år väckts i riksdagen om ökade statsbidrag för olika delar av

vägtungan, och de därvid och eljest framkomna klagomålen över vägbesvärets ojämnhet och hårda tryck, visa i sin mån, att det nuvarande tillståndet icke bör fortfara. Vissa förbättringar av förhållandena kunna utan tvivel vinnas genom omläggning av väghållningsdistrikten och genom ökade statsbidrag till vägväsendet överhuvud; men skall ett något så när tillfredsställande resultat härigenom uppnås, måste statsbidragen så avsevärt höjas, att kostnadsökningen för statsverket kanske närmar sig den, som blir en följd av ett överflyttande på staten av hela vägväsendet. Och ändock vinnes ej den slutgiltiga lösning av hela denna fråga, som vägbesvärets överflyttande på staten allena innebär. En ökning av statsbudgeten genom vägväsendets övertagande bör icke kunna möta alltför stora betänkligheter, då det ju härvid, liksom vid allt överflyttande av utgifter från kommuner eller andra samfälligheter till staten, icke är fråga om ett ökat skattetryck, utan allenast om ett överförande från ett håll till ett annat av en redan befintlig tunga, en jämnare och rättvisare fördelning av kostnader, som redan nu utgå.

Så splittrat som hela vägväsendet nu är på en mängd handhavare och såsom vägunderhållet nu ombestyres av en ofantlig massa naturunderhållare borde åtskilliga fördelar, även ur kostnadssynpunkt vara att hämta av mera enhetliga anordningar på detta område. I den mån som vägarna bliva bättre och sakkunnigare anlagda, minskas också, på sätt förut erinrats, underhållskostnaden väsentligt. Ett lämpligt entreprenadsystem såväl rörande byggande som underhåll av vägarna — och denna anordning är givetvis att anbefalla, om staten övertager vägväsendet — måste också vara ägnat att minska kostnaderna.

Det synes oss vara uppenbart, att den utredning, varom här är fråga, bör omfatta spørsmålet om statens övertagande av det allmänna vägväsendet i sin helhet. Det gäller härvid att klargöra eller vinna materiel för bedömande av om övertagandet bör omfatta såväl byggandet som underhållet eller tilläventyrs, åtminstone till en början, begränsas till endera av dessa grenar. I varje fall synes det vara sannolikt, att en reform av sådan räckvidd som den förevarande måste vidtagas successivt. Det må därför ankomma på den utredning, som vi här komma att påyrka, att anvisa den lämpligaste gången av överflyttningen.

I detta sammanhang torde böra framhållas, att man med avseende å gången för överförandet på staten av vägväsendet icke synes böra fästa något avgörande avseende vid en vägs karaktär av landsväg eller av bygdeväg. Den faktiskt bestående indelningen av våra allmänna vägar i landsvägar och bygdevägar är synnerligen ojämn. Landsvägarna hade 1912 en längd av 19,049 kilometer, bygdevägarna av 43,477

km. I allmänhet är i länen bygdevägarnas längd tre gånger så stor som landsvägarnas. I Jönköpings och Göteborgs län finnas dock bygdevägar av ungefär sex gånger så stor längd som landsvägar. I Kopparbergs och Västerbottens län äro landsvägarnas längd större än bygdevägarnas. I Norrbottens län finnas 588 km. landsvägar mot 2,133 km. bygdevägar; i Västerbottens län 1,745 km. landsvägar och 1,026 km. bygdevägar. Det bör härvid också uppmärksammas, att ändrade förhållanden med avseende å olika vägars betydelse för den allmänna samfärdseln titt och ofta inträda såsom följd av nya järnvägars tillkomst, av nya industrier o. s. v. Det finns för närvarande här och var i landet landsvägar, som äro av mycket underordnad betydelse för den allmänna samfärdseln, medan där åter finnas bygdevägar, som äro verkliga pulsådor i vägsystemet. Det torde till och med å någon ort finnas vägar, som nu ej äro indelade till allmänt underhåll, men vilkas betydelse i det hela för samfärdseln är större än många allmänna vägar å orten.

Att några större praktiska svårigheter skola föreligga för statens övertagande och handhavande av det allmänna vägväsendet i landet, kunna vi icke föreställa oss. Åtskilliga lärdomar med avseende härå torde vara att hämta från andra länder, särskilt från Norge. I allt väsentligt torde också nu förefintliga statsorgan kunna anlitas jämväl för den nya anordningen.

Det lär för närvarande vara nog med dessa antydningar. Först en ingående utredning av frågan om statens övertagande, i görligaste omfattning, av vägväsendet i landet kan lämna full klarhet om, huruvida avgörande hinder eller svårigheter för ett sådant övertagande föreligga. Utredningen kommer givetvis också att anvisa på vilka olika sätt en tillfredsställande lösning av denna viktiga fråga bäst kan främjas.

Tidpunkten för den antydda utredningens verkställande synes oss just nu vara lämplig. Särskilda sakkunniga äro sysselsatta med en utredning av vägväsendet ur synpunkten att åstadkomma en jämnare fördelning härav, och det material, som därvid samlats och lätt kan ytterligare kompletteras, bör vara av betydelse för utredning av det spörsmål varom nu är fråga. Ett i nu antytt syfte vidgat uppdrag till den nu arbetande kommissionen — tilläventyrs förstärkt med ytterligare sakkunniga — skulle medföra, att frågan om ändrade grunder för handhavandet av landets vägväsende på en gång i hela sin vidd kunde föreligga. Ty allenast efter tillkomsten jämväl av en utredning om statens övertagande av vägväsendet, kan hela det synnerligt viktiga spörsmålet om förbättrande av landets vägväsende och om en rättvis fördelning av

kostnaderna för vägbesväret anses föreligga i sådant skick, att ett moget och bestående beslut kan av statsmakterna fattas».

Såsom i förevarande motioner erinras, är det alltjämt landsbygdens jord, som uppbär väghållningsbesväret till dess väsentligaste del, ehuru väl efter hand vissa jämkningar därutinnan beretts de väghållningsskyldiga jordbruksfastigheterna. Frånsett nämlingen, att numera även vissa andra skatteobjekt tagas i anspråk för nämnda besvärs utgörande, förutsätter, som bekant, nu rådande ordning med avseende å den allmänna väghållningen jämväl *statens* medverkan och stöd i vissa betydelsefulla hänseenden.

Utskottet.

Huvudsakligen förtjänar därvid erinras om statens genom 60 § av gällande väglag reglerade bidragsskyldighet till det allmänna väghållningssystemet. Sedan nämligen genom nämnda lags antagande den grundsatsen blivit fastslagen, att till lindring för de väghållningsskyldiga av statsmedel skulle lämnas ett till väghållarna utgående understöd, motsvarande viss del — $\frac{1}{10}$ — av naturavväghållets genom särskilda nämnder uppskattade värde, har i anledning av beslut av 1905 års riksdag, omförmälda statsbidrag förhöjts till $\frac{3}{20}$ av uppskattade kostnaden för hela underhållet av allmän väg, bro och färja.

Än vidare bör emellertid i detta sammanhang komma i betraktande det till understöd åt särskilt betungade väghållningsdistrikt av riksdagen årligen anvisade anslag ävensom statsanslaget för bestridande av statsverkets uti 84 § av väglagen stadgade andel i kostnaden för vägdeltningar. Slutligen utgå som bekant kostnaderna för nya väganläggningar och vägförbättringar till betydande del genom ekonomiskt understöd från de av riksdagen anvisade anslag till nämnda ändamål.

Efter den revision som väglagen år 1905 undergick, hava emellertid förslag till fullständig omläggning av grunderna för väghållningsbesvärets fördelning vid upprepade tillfällen varit föremål för riksdagens prövning. I sådant avseende torde särskilt böra erinras om de av greve R. G. Hamilton vid 1908, 1909, 1910 och 1911 års riksdagar väckta motioner med hemställan, att kostnaderna för väghållningsbesvärets utgörande å landet måtte av staten övertagas eller av statsmedel bestridas, vilka motioner emellertid av kamrarna avslagits. Däremot har andra kammaren åren 1910 och 1911 på förslag av samme motionär uttalat sig för förhöjning — vid förstnämnda tillfälle till $\frac{1}{5}$ och vid det senare till $\frac{3}{10}$ — av det jämlikt 60 § väglagen utgående statsbidrag, vilka förslag dock icke vunno medkammarens bifall.

Sedan sistnämnda år pågår emellertid en av Kungl. Maj:t föran-

staltad omfattande undersökning av hithörande frågor, i det att, såsom i motionerna erinras, chefen för finansdepartementet jämlikt nådigt be- myndigande den 29 september 1911 tillkallat sakkunniga för att verk- ställa utredning angående nödiga åtgärder för åvägabringande av en jämnare fördelning av väghållningsbesväret samt utarbeta härav föran- ledda förändringar av gällande väglag m. m., ävensom i samband där- med underkasta berörda lagstiftning revision jämväl i andra avse- enden. I avvaktan på det sålunda väntade utredningsresultatet har under de senast förflutna åren intet mera omfattande förslag i fråga om det allmänna vägbesvärets fördelning bragts under riksdagens be- handling.

I förevarande motioner göres nu gällande, att de omförmälda sak- kunniga, vilka numera i det närmaste skulle hava slutfört sitt uppdrag, enligt vad känt vore komme att föreslå en sådan omläggning och ut- vidgning av de nuvarande väghållningsdistrikten, att dessa i allmänhet skulle sammanfalla med landstingsområdena, varjämte vissa jämkningar av statsbidraget till vägunderhållet ävenledes vore tillämnade. Även om en sådan omläggning, enligt motionärernas mening, kunde åstad- komma en jämnare fördelning av vägbördan inom de olika länen, vore densamma däremot icke ägnad att medföra en för samtliga landsdelars vidkommande fullt rättvis och tillfredsställande utjämning och lindring av väghållningsbesväret. En fullt rationell lösning av frågan anse motionärerna svårligen kunna påräknas med mindre hela riket komme att bilda ett enda väghållningsdistrikt samt staten övertog hela kostnaden för vägunderhållet.

Till stöd för nämnda önskemål, vilka utskottet delar, anföras i motionerna ett flertal skäl, som synas alltför väl grundade för att av ut- skottet tarva en närmare utveckling. Alltför länge har det, enligt ut- skottets mening, varit förbisett, att de allmänna vägarna på landet icke kunna anses tillgodose allenast eller ens i övervägande grad ett jord- bruksintresse, utan att de numera i allt högre grad tjäna näringsväsen- det på alla områden och, särskilt efter automobilväsendets nuvarande uppsving, tagas i anspråk för högst omfattande, mångskiftande och för befolkningen i dess helhet betydelsefulla trafikbehov.

Vid sådant förhållande innebär den allmänna väghållningen oveder- sägligen en statsuppgift i egentlig mening, vars fyllande det allmänna icke längre bör undandraga sig, i all synnerhet som en överflyttning på statsverket av kostnaderna för vägväsendet allenast torde vara att betrakta såsom ett fullföljande av en princip, som statsmakten, genom

att i växande mån ekonomiskt understödja väghållningen, redan erkänt vara riktig.

Genom vägväsendets centralisering och den enhetlighet och planmässighet ifråga om vägbyggnad och väglagning, som därigenom utan tvivel kommer att vinnas, torde, såsom i motionerna framhålles, jämväl möjlighet öppnas såväl för erhållande av goda och hållbara vägar som även — genom tillämpning av ett väl avvägt entreprenadssystem — för nedbringande av den totala underhållskostnaden.

Då sålunda berättigade anspråk å ena sidan på avlägsnande av en orättvis beskattning och å den andra på ernående av ett praktiskt ändamålsenligt vägunderhåll synas utskottet bestämt tala för en genom statens mellankomst möjliggjord, genomförd avlösning av landsbygdens nuvarande onera för den allmänna väghållningen, tvekar utskottet icke att förorda bifall till motionärernas välbetänkta framställning.

Såsom stöd för sin uppfattning om önskvärdheten av väsentligt utvidgade skyldigheter för staten ifråga om den allmänna väghållningen hava därjämte i motionerna åberopats vägskatteförhållandena i våra närmaste grannländer och andra europeiska stater. Utan att vilja överskatta betydelsen för vårt lands vidkommande av de erfarenheter, som vunnits, eller den ordning för väghållningen, som syns naturlig i främmande länder, av vilka flertalet i åtskilliga hänseenden, såsom befolkningstäthet, terrängbeskaffenhet och även allmänna grunder för den offentliga hushållningen ingalunda erbjuda fullt likartade och sålunda svåriligen fullt jämförbara förutsättningar för vägväsendets gestaltning, har utskottet emellertid ansett det vara av synnerligt intresse att vinna en jämförande översikt över huvuddragen i ett flertal utländska väghållningssystem. På begäran hava de förenämnda vägskattesakkunniga till utskottets förfogande ställt en i omförmälda hänseende av de sakkunniga utarbetad utförlig redogörelse, som utskottet tillåter sig att såsom bilaga vidfoga detta utlåtande.

Av denna redogörelse synes i avseende å statens förhållande till väghållningsbesväret visserligen framgå, att väghållningen hittills blott i ett land (Sachsen) ordnats i överensstämmelse med grundsatsen om vägväsendets fullständiga förstatligande, men å andra sidan finner man otvetydigt, att statens medverkan vid vägars byggande och underhåll allmänt tagits i anspråk i avsevärt större utsträckning, än vad fallet är i Sverige. Sålunda förekomma i flertalet länder *statsvägar*, vilkas anläggning och underhåll helt åligger vederbörande stat. Så uppgives förhållandet vara i *Norge* (vissa s. k. huvudvägar), i *Preussen* (ett betydande nät av militärvägar), i *England* (anläggning och underhåll av

vissa nya vägar helt bekostade av en fond under förvaltning av en central vägstyrelse), i *Frankrike* (ett omfattande nät av statsvägar), i *Österrike* (dubbel system av statsvägar), i *Schweiz*, i *Bayern* och i *Baden*. Men även i fråga om andra vägar än de nu nämnda äro, enligt vad redogörelsen giver vid handen, de flesta av ifrågavarande staters insatser i vägväsendet avsevärt större än den svenska statens, i det att ett, av allt att döma, mera utsträckt subventionssystem flerstädes kommit till användning. Utvecklingen i England torde härutinnan vara belysande.

I varje fall torde böra framhållas, att den hos oss rådande, jordbruksnäringen särskilt tyngande beskattningsform, som systemet med naturaunderhåll otvivelaktigt utgör, icke äger någon egentlig motsvarighet i något annat land, (om Finland undantages). I de länder, där naturaprestationer undantagsvis förekommit, synes man antingen helt hava avskaffat detta system (England, Preussen) eller ock sträva till att i största utsträckning ersätta detsamma med lego- eller entreprenad-system i en eller annan form (Norge, Danmark).

Särskilt anmärkningsvärt synes vidare, att enligt den ifrågavarande redogörelsen vägbeskattningen, i den mån densamma träffar lokala samfälligheter och icke staten, i flertalet länder uttages i sammanhang med och ingår i den vanliga kommunala uttaxeringen, utan att, såsom förhållandet är hos oss, någon särskild vägskatt ifrågakommer. Sakligt sett torde detta betyda, att vederbörande distrikt eller samfällighet äger utdebitera underhållskostnaderna å samtliga inom distriktet bosatta skatte dragare eller eljest där förefintliga skatteobjekt, något som flerstädes är av synnerlig betydelse, då samtidigt *städerna* ingå i resp. vägdistrikt och sålunda deltaga i landsbygdens väghållning.

Slutligen omförmäles i redogörelsen, hurusom man i vissa länder tillämpar en eller annan form för tilläggsbeskattning av sådana industrier eller näringsgrenar, vilkas drift förmenas taga vägarna i anspråk uti mera betydande grad och därigenom åsamkar distriktet större kostnad för dess vägunderhåll. En sådan *extra bidragsskyldighet på grund av särskild nytta* läreres föreskrivas i de österrikiska och badensiska väglagarna samt ett för Finland utarbetat förslag till ny väglagstiftning.

Sålunda synes, i stort sett, motionärernas önskemål om statsmak- tens övertagande av vägväsendet, stå i god överensstämmelse med de vägskatteförhållanden, som utvecklingen för andra länders vidkommande medfört.

Med åberopande av vad sålunda anförts, får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t, i sammanhang

med nu pågående utredning om åvägabringande av en jämnare fördelning av väghållningsbesvären, föranstalta om en allsidig utredning, huruvida samt i vad omfattning och på vad sätt staten må kunna övertaga det allmänna vägväsendet i riket samt därefter för riksdagen framlägga det förslag, vartill denna och övrig utredning i ämnet kan föranleda.

Stockholm den 16 maj 1915.

På jordbruksutskottets vägnar:

D. PERSSON i Tällberg.

Närvarande: hrr Persson, Ericsson, Odelberg, Holmquist, Fahlén, Linders, Sjöblom, greve Hamilton, greve Wachtmeister, Ingeström, Jonsson, friherre Silfverschiöld, Nilsson i Linnås, Hage, Larsson och Svensson.

Reservationer

av herrar *Ericsson, Odelberg, Fahlén*, friherre *Silfverschiöld, Nilsson* i Linnås, *Larsson* och *Svensson*, vilka ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort hava följande lydelse:

»Såsom i förevarande etc. se utlåtandet (sid. 7 och 8) — — — —
— — för vägunderhållet.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om behovet av en utjämning och lindring av vägskattebördorna och är tillika övertygat om önskvärdheten av en praktiskt ändamålsenligare ordning i avseende å vägunderhållets fullgörande och fördelning. Även om utskottet sålunda är villigt erkänna, att nu gällande väglag i åtskilliga hänseenden äger brister, finner utskottet sig emellertid icke kunna förorda bifall till förevarande motioner, främst med hänsyn till de nu pågående, åt ovan omnämnda sakkunniga anförtrodda förarbeten, avseende förslag till revision av hithörande lagbestämmelser. Arten och omfattningen av det åt de sakkunniga lämnade uppdrag synas utskottet uppenbarligen giva vid handen, att detsamma avser just sådana frågor av för vägväsendets utveckling och väghållningsbesvärets fördelning grundläggande betydelse som de, vilka äro föremål för ifrågakvarande motioner. Oavsett resultatet av de sakkunniges utredning, synes det utskottet icke välbetänkt

att uttala sig för en så genomgripande omläggning av väghållningsbetsväret som i motionerna åsyftas, i all synnerhet som det på förhand torde vara klart, att ifrågavarande spörsmål om statens övertagande av vägväsendet, på grund av de med underhållet av de allmänna vägarna förenade, högst betydande kostnaderna, i statsekonomiskt hänseende är av en synnerlig vikt och en svåröverskådlig räckvidd.

Såsom stöd för sin uppfattning om önskvärdheten av väsentligt utvidgade skyldigheter för staten ifråga om den allmänna väghållningen hava i motionerna åberopats vägskatteförhållandena i våra närmaste grannländer och andra europeiska stater. Utan att vilja överskatta betydelsen för vårt lands vidkommande av de erfarenheter, som vunnits, eller den ordning för väghållningen, som syns naturlig i främmande länder, av vilka flertalet i åtskilliga hänseenden, såsom befolkningstäthet, terrängbeskaffenhet och även allmänna grunder för den offentliga hushållningen ingalunda erbjuda fullt likartade och sålunda svårigen fullt jämförbara förutsättningar för vägväsendets gestaltning, har utskottet emellertid ansett det vara av synnerligt intresse att vinna en jämförande översikt över huvuddragen i ett flertal utländska väghållningssystem. På begäran hava de förenämnda vägskattesakkunniga till utskottets förfogande ställt en i omförmälda hänseende av de sakkunniga utarbetad utförlig redogörelse, som utskottet tillåter sig att såsom bilaga vidfoga detta utlåtande.

Enligt vad utskottet kan finna, lämnar emellertid denna redogörelse på intet sätt stöd för motionärernas påstående, att i andra länder statsmakten numera överallt skulle hava övertagit vägväsendet. Fastmera betonas därutinnan uttryckligen, att en sådan ordning är rådande allenast i *en* stat (Sachsen), och att i ekonomiskt avseende väghållningen allmänt framstår såsom en blandat statlig och kommunal angelägenhet, sålunda av väsentligen samma natur som i vårt land. Beträffande förhållandena i Norge och Danmark, till vilka motionärerna särskilt hänvisat, torde böra anmärkas, att väghållningen i det förra landet huvudsakligen, i det senare åter uteslutande numera vilar å kommunerna.

Visserligen förekomma i ett flertal länder s. k. statsvägar, i det att vissa för landet i dess helhet betydelsefulla huvud- eller militärvägar helt byggas och underhållas av staten. Men för övrigt och i stort sett synes överallt den ordningen vara rådande, att vägförbindelserna besörjas och bekostas av vägkommunala distrikt eller samfälligheter.

Av allt att döma, synas sålunda de lärdomar, som motionärerna för vårt lands vidkommande vilja hämta av vägskatteförhållandena i främmande länder, icke gå i den uti motionerna angivna riktning.

Med åberopande av vad sålunda anförts, får utskottet hemställa,

att förevarande motioner ej må till någon riksdagens åtgärd föränleda.»

av herr *Linders*, som anförde:

»*Då* de olägenheter, som vidlåda det allmänna vägväsendet, i stort sett kunna antagas få en allsidig belysning redan genom nu pågående snart avslutade utredning,

då vidare slutresultatet av denna utredning skulle komma att betänkligt fördröjas genom alltför vittfamnande nya direktiv ifrån riksdagens sida,

och *då* det förövrigt icke kan för närvarande vara tal om längre gående krav — praktiskt sett — än att staten (utöver åtgärder för effektiv och rättvis utjämning av vägbördorna) ur *trafiksynpunkt* och måhända även i vissa fall ur *kolonisationssynpunkt* direkt övertager det allmänna vägväsendet till det, som kan sammanfattas i begreppet *de viktigaste kommunikationslederna*, så har jag icke kunnat godtaga utskottets motivering till alla delar.

Vid sådant förhållande är det även förklarligt, om jag beträffande utskottets hemställan endast med tvekan biträtt formuleringen»,

samt av greve *Wachtmeister*.

Stockholm, K. B. Boströms Boktryckeri 1915.

*Bilaga.***Några drag ur utländska väghållningssystem.**

Trots den betydliga olikheten i förhållandena mellan vårt och främmande land torde företeelserna i utländska väghållningssystem kunna i åtskilligt vara av intresse för frågan om ny väglagstiftning för vårt land. Av sådan anledning meddelas här en jämförande översikt av huvuddragen i några utländska staters — främst våra grannlands — allmänna vägväsen, såvitt kommissionen därom kunnat förskaffa sig kännedom.

Beträffande först statens förhållande till väghållningsbesväret, finner man detta besvär endast i konungariket *Sachsen* vara lagt uteslutande som en statsangelägenhet. (En del kommunvägar, närmast motsvarande gator inom våra samhällen, kunna här fränses.) I *Danmark* har utvecklingen lett till den rakt motsatta ståndpunkten. Det tidigare förhållandet, att byggande och underhåll av huvudlandsvägarna (»Hovedlandeveiene») ålegat statsverket, är numera avskaffat, och hela väghållningen ligger nu å kommunerna, utan något som helst bidrag av staten. I samma riktning fortgår för närvarande utvecklingen i *Preussen*. Där har staten förut haft att hålla en mängd av de större vägarna (chausséerna). År 1875 beslöts emellertid, att dessa statschausséer skulle överföras å provinserna mot det att staten — som emellertid tillsvidare skulle lämna provinserna årlig gottgörelse för övertagande av denna väghållning — skulle, allteftersom ny väglagstiftning för de särskilda provinserna kunde genomföras, genom en i viss ordning bestämd avlöningssumma friköpa sig från sin tidigare förpliktelse. Regleringen är hittills genomförd för några provinser, och i de nya väglagarna för dessa insärpes uttryckligen den grundsats, att den allmänna väghållningen skall vara uteslutande ett kommunalt onus. Däremot håller staten själv i gränstrakterna och omkring fästningarna ett betydande nät av militärvägar.

Allmäntast finner man dock vägväsendet ekonomiskt ordnat som en blandat statslig och kommunal angelägenhet. Proportionen för båda parternas deltagande i kostnaden ställer sig emellertid naturligtvis mycket olika för de olika landen.

*Väghållningen
stats- eller
kommunal
angelägenhet?*

Minst utvecklad är principen om vägväsendets förststatligande i *Finland*, där statens ekonomiska medverkan till väghållningen inskränker sig till lämnande av vissa bidrag till kostnaden för vägbyggnader. Detta förhållande avser likväl endast den nuvarande ordningen. Sedan närmare två årtionden tillbaka pågå arbeten för en genomgripande reformering av väglagstiftningen. De därvid framkomna förslag hava rört sig uteslutande till två olika huvudlinjer. Å ena sidan — och detta är regeringens ståndpunkt — har man ansett väghållningen böra förbliva ett kommunalt åliggande och staten träda emellan endast genom anslag till bördans utjämning ävensom i vissa fall understöd vid vägbyggnader. Inom lantdagen åter har hävdats den princip, att kostnaden för landsvägarnas byggande och underhåll skall helt överflyttas på statsverket.

I *Norge* har statens medverkan i frågan om vägväsendet framträtt huvudsakligen genom utförande av vägbyggnader. Sålunda har huvudvägarnas anläggning varit statens sak, varvid kostnaden bestritts antingen uteslutande av statsmedel eller med bidrag av vederbörande amtsdistrikt. Även vissa andra grupper av vägar (högfjällsvägar, vägar i Finnmarken) hava byggts — och jämväl underhållits — av statskassan. Den nya norska väglagen av år 1912 innebär i avseende å huvudvägarnas byggande ingen väsentlig förändring. Statsbidrag kan nu utgå även till anläggning av bygdevägar. Vägunderhållet ligger såsom förut å kommunerna, dock att underhållet av militär-, mellanriks- och högfjällsvägar, som äro anlagda uteslutande eller väsentligen för statens räkning, påvilas staten i den utsträckning som efter avtal med vederbörande distrikt må bli bestämd. Samma anordning kan också träffas i fråga om vägar, som förbinda två amt. Genom samma lag har tillika införts ett särskilt statsbidrag i premieringssyfte för vidare utbredning av det fakultativt införda underhållssystemet med vägvakter (»Veivogtere»).

England, Frankrike, vissa av de tyska staterna — såsom *Bayern, Baden* m. fl. — de *österrikiska kronländerna* och *Schweiz* hava att var för sig framvisa mer eller mindre betydande insatser från statens sida i respektive vägväsen. Formen för denna insats är antingen penningtillskott eller direkt väghållning eller bådadera på en gång.

I *England* har följts huvudsakligen det förra systemet. Några statsvägar ha i detta land tillföre icke funnits. Först på sista tiden har öppnats möjlighet för ett slags statsvägsystem genom bildande av den s. k. »vägförbättringsfonden» — till vilken ingår en del av avkastningen av automobilskatten — under förvaltning av en central vägstyrelse med uppgift bl. a. att själv bygga och underhålla nya vägar. Vad angår statsbidragen till vägväsendet, äro de — i stället för att

såsom tidigare formellt hänföra sig till denna titel — numera inrymda bland statens allmänna subventioner till kommunerna, vilka subventioner nått en högst betydande omfattning. Såsom ett särdrag i den engelska utvecklingen framträder den genom det långt drivna subventionssystemet möjliggjorda starkt centraliserade ledningen och kontrollen av kommunernas förvaltning — jämväl vad angår vägväsendet — en kontroll, som sträcker sig ända därhän, att kommunalräkenskaper undergå statlig revision.

I övriga nyssnämnda land möter man däremot ett mer eller mindre utvecklat statsvägssystem, understundom parat med särskilda subventioner till kommunernas vägväsen. *Frankrike* har sålunda ett omfattande nät av statsvägar (routes nationales) men staten bidrager dessutom till byggande av de lokala huvudvägarna (routes départementales) och lämnar i undantagsfall understöd till kommuner, som äro synnerligt betungade i och för väghållningen. Ytterligare håller staten en talrik teknisk personal även för förvaltningen av icke-statsvägar. *Bayern* har statsvägar till en i förhållande till landets utsträckning betydande längd, och därjämte utgår ur statskassan ett ansevärt bidrag till distriktens vägväsen. I *Baden* har man statsvägar men därutöver intet särskilt bidrag av staten till väghållningen. *Österrike* har att framte ett dubbelt system av statsvägar: främst de stora riksvägarna (Reichsstrassen, ärarische Strassen), vilka byggas och underhållas på bekostnad av riksskattkammaren (aerarium), och vidare inom de särskilda kronländerna — här att betrakta såsom självständiga stater — deras egna s. k. Landesstrassen, vilka anläggas och underhållas av respektive landsfonder. Väglagarna för somliga kronländer omtala härjämte bidrag ur motsvarande landsfonder till de lokala samfälligheternas väghållningskostnad. Ungefärligen samma system återfinner man i *Schweiz*, dock att edsförbundets gemensamma väghållning är inskränkt till några få vägsträckor.

Vägarnas klassifikation har överallt betydelse icke blott för deras bredd och mer eller mindre förnämliga beskaffenhet i övrigt utan även för väghållningsskyldighetens fördelning. Mot vägarnas olika slag svara nämligen olika slags väghållningsdistrikt. Principen är emellertid icke överallt lika långt genomförd. Både två-, tre- och fyrklass-system förekomma. Sålunda har man i *Norge*, *Danmark*, *Finland* och *England* endast två slags allmänna vägar, nämligen huvudvägar (»Hovedveie», »Landeveie», »landsvägar», »main roads») och mindre vägar (»Bygdeveie», »Biveje», »byvägar», »other roads than main roads»). Huvudvägarna i *Norge* hava, enligt 1851 års väglag, underhållits, vad angår arbetet in

Olika slag av
vägar och väg-
hållnings-
distrikt.

natura, av häradet (Formandskabsdistriktet) och i allt övrigt, såsom beträffande anskaffning av väglagningsämnen, underhåll av broar m. m. av amtet. Genom beslut i viss ordning kunde dock naturaarbetet avskaffas, och amtet blev då i alla avseenden distrikt för huvudvägarnas underhåll. Bygdevägarna underhöllas av häradet, understundom av enskilda socknar. Den nya norska väglagen bibehåller i huvudsak samma system, dock med den omvända ordningen i fråga om huvudvägarna, att deras underhåll i allo av amtet skall bliva regel, och fördelningen av samma underhåll på häraden bliva beroende av särskilt beslut. I *Danmark* hållas landsvägarna likaledes i regel av amtet, bivägarna däremot av primärkommunerna. I Finland utgöres väghållningsdistriktet för landsvägarna i allmänhet av tingslaget. För byvägarna, som enligt lagen även räknas till allmänna vägarna, bildas särskilda samfälligheter av dem, »som sig av vägen betjäna». Regeringens förslag till ny väglagstiftning upptager däremot såsom distrikt (»vägbyggnadslag») för landsvägarna kommunen. Jämväl de hos lantdagen framburna reformförslag följa denna ordning så till vida, att landsvägsunderhållet visserligen, på sätt ovan blivit nämnt, avsetts skola helt bekostas av statsverket men besörjas kommunvis. Samfälligheten för hållande av huvudvägarna i *England* är grevskapet (county) eller för icke-huvudvägarna ett mindre förvaltningsområde, bestående av flera primärkommuner. En primärkommun är sålunda i intet avseende enhet för väghållningen. Jämväl vissa kantoner i *Schweiz* följa tvåklass-systemet. Man har sålunda å ena sidan större vägar (Staats-, Kanton-, Haupt-, Landsstrassen), som hållas av kantonen, och å andra sidan de mindre vägar (Gemeinde-, Vizinalstrassen etc.), för vilka socknen är distrikt. I andra delar av *Schweiz*, och framför allt på kontinenten i övrigt, finner man en ännu längre driven specialisering av vägtyper och vägdistrikt. Vanligast är ett treklass-system. I *Bayern* och *Baden* har man sålunda stats-, distrikts- och kommunalvägar, i *Preussen* provins-, krets- och sockenvägar, med respektive staten eller provinsen, den närmast mindre förvaltningsenheten (distriktet, kretsen) och slutligen socknen som väghållningsdistrikt. Motsvarande ordning gäller även i vissa delar av *Österrike* och *Schweiz*. I andra delar av *Österrike* och *Schweiz* och i *Frankrike* når man upp till fyra eller ännu flera klasser av vägar, ehuru visserligen icke alltid med fullt motsvarande olika väghållningsdistrikt. Understundom inträffar nämligen, att en viss klass av vägar hålles av ett högre och ett lägre distrikt gemensamt. I *Frankrike* t. ex., där vägarna klassificeras i statsvägar (routes nationales), departementsvägar (routes départementales) och lokala vägar (chemins vicinales), indelas de sist-

nämnda i sin ordning i tre grupper: a) chemins de grande communication; b) chemins d'interêt commun och c) chemins de petite communication, av vilka grupperna a) och b) hållas av vederbörande departement och kommuner gemensamt.

Definitionerna av vägarnas olika klasser skifta naturligtvis högst betydligt. Som en egendomlighet kan förtjäna omnämnas, hurusom enligt vissa lagstiftningar en väg kan vara hänförd till lägre klass men de därå förekommande broar och konstbyggnader till närmast högre.

Den genomgående idén med klasssystemet, det må nu vara mer eller mindre utvecklat, är såsom lätt inses den, att de större och viktigare vägförbindelserna skola besörjas och bekostas av större samfälligheter — ända upp till hela riket — de mindre vägarna däremot av smärre distrikt ända ned till primärkommunen.

Specialdistrikt för vägväsendet synes höra till undantagen, i det distrikt vanligen sammanfalla med de allmänna områdena för den kommunala eller administrativa indelningen. Emellertid saknas icke exempel på, att ett distrikt sammansättes ensamt med avseende å någon viss väg för sig. Intressenter i en sådan samfällighet bliva då de kommuner, distrikt eller enskilda, som av vägen hava nytta. I Österrike återkommer detta förhållande såsom regel i fråga om tillfartsvägar till järnvägsstationer, vilka vägar här äro föremål för särskilda lagbestämmelser. Jämväl förekommer, att ett distrikt för någon viss väg, som är till särskild nytta för granndistriktet, erhåller bidrag av detta senare.

Ordningen med olika distrikt för olika slag av vägar är naturligen i och för sig fotad på intresseprincipens grund, i det att de viktigare vägarna givetvis äro till nytta för större områden och tvärtom. Men ordningen har därjämte sina särskilda syften. I samma mån som väghållningen för de större vägarna lägges på större, mera bärkraftiga samfälligheter vinner man dels en viss bättre garanti för dessa vägars hållande i det för dem erforderliga mera högklassiga skick, dels ock en viss utjämning av väghållningsbördan. En sådan utjämning befrämjas i övrigt genom ett mer eller mindre utsträckt bidragssystem sålunda att distrikt av högre ordning lämna penningtillskott till det lägre distriktets väghållning. Å andra sidan — men i själva verket i samma syfte — utkrävas ej sällan bidrag från det lägre till det högre distriktet. Därigenom nämligen, att en större väg genomgår eller berör endast vissa kommuners områden, bliva dessa mera gynnsamt ställda än sådana kommuner, vilka ligga mera avsidet, och för att motverka denna ojämnhet låter man de förra lämna extra bidrag till vägens hållande. Särskilt den *badensiska* väglagen innehåller i detta avseende ingående bestämmelser.

*Anordningar
för utjämning
av väghåll-
ningsbördan.*

I den nya *norska* väglagen har man velat råda bot på den antydda ojämnheten genom den förut omnämnda anordningen, att amtvägarnas underhåll kan överflyttas på vederbörande härad.

Till ett fullt utbildat utjämningsystem genom *statsbidrag* synes man ingenstädes hava kommit. Som ett försök i denna riktning kan emellertid omnämnas den *finnska* regeringens förslag, enligt vilket staten skall till vägväsendet årligen anslå ett belopp motsvarande 10 procent av landets hela väghållningskostnad att användas uteslutande i utjämnings syfte genom utdelning till de kommuner, vilkas vägbörda överstiger medeltalet, i förhållande till denna merkostnad, dock i intet fall mera än 75 procent av densamma. Beträffande statsbidragen i övrigt må anmärkas, att det hos oss rådande systemet med ett procentuellt likformigt bidrag till varje distrikt oberoende av behovet icke har sin motsvarighet i något annat land.

Vägförvaltningen.

Den olika klassindelningen av vägar och vägdistrikt föranleder givetvis överallt en mer eller mindre komplicerad förvaltning. Organ för denna äro de vägkommunala samfälligheternas egna representationer och deras utskott med biträde i stor utsträckning av teknisk personal. Förhållandet mellan vägdistrikt av högre och lägre ordning är ingående reglerat. Det högre distriktets förvaltningsorgan utöva ofta en mer eller mindre vidsträckt, huvudsakligen ledande och kontrollerande befogenhet över det lägre distriktets vägväsen — isynnerhet där bidrag utgår från det större till det mindre distriktet —, och utgör till och med en slags instans i vägtvister mellan eller inom de lägre distrikten. Det överordnade distriktet kan därjämte för sin egen väghållning påkalla bandräkning av det lägre distriktets förvaltningsorgan eller t. o. m. helt överflytta denna sin väghållning inom det mindre distriktet på dettas vägförvaltning, naturligtvis dock endast mot full ersättning. Omvänt förekommer också, att det lägre distriktet äger rätt att påyrka en sådan överflyttning. På ena eller andra sättet bliva kommunerna ofta entreprenörer för större samfälligheters väghållning. Understundom — särskilt i Tyskland — inträffar det motsatta förhållandet, att det högre distriktet mot ersättning övertar besörjandet av väghållningen, som åligger det lägre distriktet.

Vad beträffar statsmyndigheten och dess underlydande organs ställning till de kommunala vägförvaltningarna, möter man mycket olika förhållanden. En viss befogenhet till inspektion och kontroll över väghållningens ordentliga fullgörande, om än mera ur allmän politisynpunkt än med avseende å vägväsendets tekniskt-ekonomiskt riktiga läggning, synes emellertid vara regel. Längst i fråga om statsmaktens ledning

och kontroll över den vägkommunala förvaltningen synes man hava kommit i England, ehuru icke på legislativ väg utan genom en sådan utveckling av statens subventionspolitik, som möjliggjort och medfört det vidsträcktaste inflytande för statsmakten över kommunernas förvaltning i dess helhet. Emellertid synes kommunernas självstyrelserätt i fråga om deras vägväsen i det hela mera vidsträckt än hos oss, så till vida att deras förfoganden och åtgärder härutinnan äro mindre beroende av de administrativa myndigheternas godkännande. Särskilt torde så förhålla sig i fråga om anläggning av nya vägar.

Av stort intresse är det sätt, varpå man i främmande väghållningssystem sörjer för ernäendet av goda vägar. Det är påfallande, i huru hög grad både lagstiftning och förvaltning sträva till detta önskemål. Man får vid studiet av hithörande förhållanden ett bestämt intryck av, att uppfattningen om den stora nationalekonomiska och sociala betydelsen av ett gott vägväsen utomlands trängt vida mer igenom än hos oss. Nästan överallt finner man mer eller mindre högt utvecklade metoder för vägbyggnader och vägunderhåll. Åt sakkunskapen är inrymt det största inflytande. Särskilt i avseende å vägunderhållet har, i synnerhet å kontinenten, utbildat sig en långt driven teknik, som emellertid även ur direkt ekonomisk synpunkt visat sig välgörande. För vägarernas byggande fastställas i lag eller eljest allmänna konstruktionsnormer. Väglagningen, varom jämväl givas omfattande regler i förordningar och instruktioner, uppfattas icke som en vanlig arbetsprestation utan som en hantering, den där kräver särskild så att säga yrkesskicklighet och därför helst bör utföras genom för ändamålet utbildade arbetare (vägvakter). Icke heller är vägunderhållet inskränkt till en vid viss årstid på en gång verkställd lagning utan fortgår alltjämt genom oavlåtlig tillsyn och omedelbart avhjälpande av brister efter hand som de uppkomma (flickningssystem). Med allt detta uppnår man, anses det allmänt, icke blott ett bättre utan även ett billigare vägunderhåll.¹

Beträffande själva underhållssystemet må vidare anföras följande:

I Norge skulle, enligt 1851 års väglag, vägunderhållet i allmänhet verkställas genom arbete in natura av brukarna utav matrikulerad jord inom vederbörande härad. Dock kunde i viss ordning beslutas, att naturaarbetet helt eller delvis skulle bortfalla, och underhållet i motsvarande utsträckning ske medelst bidrag i penningar. Varje härad

¹ I en kungörelse från Österrike heter det t. ex.: »Då ett oavlåtligt bearbetande av vägbanan oerhört (ungemein) underlättar dess underhåll och även gör detsamma billigare, samt detta fullständigast uppnås genom anställande av fasta arbetare, så skola åtminstone för de viktigare vägsträckorna överallt, där icke redan ständiga vägvakter finnas, sådana anställas.

Goda vägar.

*Underhålls-
system.*

skulle iudelas i rotar med var sin väglott att underhålla. Roten skulle bestå av flera gårdar, mellan vilka rotens vägstycke sekundärt delades. Roten utgjorde emellertid en organisk enhet, under en rotemästare som besörjde tillsynen över rotens väg, meddelanden till roteintressenterna om behövliga åtgärder m. m. En gång årligen skulle varje rotes manskap uppbudas till allmänt vägarbete, som började å den av amtmannen bestämda tiden, utfördes under den uppsikt, som av honom anordnades, och skulle vara fullgjort inom den likaledes av honom utsatta tiden. Redan under denna äldre ordning hade man emellertid på sina ställen utbytt det gamla naturaunderhållet mot ett vägvaktsystem med lyckligt resultat.¹

Genom den nya norska väglagen har naturasystemet i regel avskaffats. Allt underhållsarbete, heter det, skall i allmänhet utföras »med legd arbetshjäl». Endast för bygdevägar skall naturaunderhållet kunna användas, och härför skall erfordras ett särskilt beslut, som tillika skall gälla endast viss kortare period åt gången. Oavsett ett sådant beslut skall likväl en enskild socken med häradsstyrelsens begivande kunna begagna sig av legosystemet för det på socknen belöpande bygdevägsunderhållet. I den mån vägunderhållet in natura anlitas, förhålles med väg- och roteindelning samt tillsyn genom rotemästare huvudsakligen i enlighet med förut gällande lag. I sammanhang med det såsom regel fastställda legosystemet tänker man sig anställande i så vidsträckt omfattning som möjligt av särskilda vägvakter för verkställande av underhållsarbetet, vilket därigenom skulle bliva av mera oavlåtlig natur. Anställandet av sådana vägvakter skall emellertid bliva beroende på beslut av vederbörande kommunalmyndighet. Vägvakternas avlöning skall sedermera bestridas till viss del ($\frac{1}{5}$) av staten och i övrigt av amtet efter amtstingets närmare bestämmande. Från flera håll har man, i syfte av vägvaktssystemets utbredning, velat till och med gå så långt, att beviljandet av statsbidrag till vägbyggnader i varje fall skulle göras beroende av det villkor, att underhållet av de nyanlagda vägarna skulle fullgöras genom vägvakter.

I *Danmark* har den tidigare förpliktelsen för vissa kategorier (»Hartkornsbrugere, Husmænd og Inderster») att utgöra arbete in natura för landsvägarnas underhåll längesedan (1867 års väglag) avskaffats. Allt landsvägsunderhåll verkställles genom entreprenad eller med legd folk (»Vejmænd» = vägvakter). Jämväl *bivägarnas* underhåll försiggår på ett-

¹ I ett 1892 års storting delgivet kommittébetänkande yttras härom: »Erfarenheten har också för vårt land tillfullo bekräftat, att underhåll genom fasta vägvakter, vartill antages dugliga, övade och pålitliga vägarbetare, i verkligheten faller sig mycket billigare än underhåll med arbete in natura. på samma gång man vinner, att vägarna hålles i mycket bättre skick.»

dera av dessa sätt, men kommunstyrelsen kan, när omständigheterna tala därför, även utfordra arbete in natura. Underhållet fördelas då genom vägdeltning mellan kommunens hartkornsbrukare, därvid dock endast de, som hava ett tunnland hartkorn eller däröver, tilldelas självständiga väglotter. De övrigas prestationer regleras genom särskilda bestämmelser, olika allteftersom vederbörande parceller utlagts före eller efter den gällande vägdeltningen.

De allmänna landsvägarna i *Finland* underhållas in natura efter vägdeltning, men varje väghållningsdistrikt är obetaget att upplåta detta underhåll helt eller delvis på entreprenad eller anordna fullgörandet därav på annat lämpligt sätt; dock skall beslutet härom underställas guvernörens avgörande. De nya väglagsförslagen åsyfta upphävande av naturavägenderhållet och en allmän obligatorisk övergång till entreprenadsystemet. Härvid tänker man sig en sådan delning av entreprenadlotterna, att varje jordägare skall finna tillfälle att, om han så önskar, inropa underhållet av någon lott.

I *England* är naturasystemet sedan länge okänt. Underhållet besörjes där på entreprenad eller genom fast anställd personal, däribland särskilt vägvakter (sectionmen, roadmen).

I *Tyskland*, *Österrike* och *Frankrike* utgöres vägenderhållet visserligen så gott som allmänt genom vägvakter (Einräumer, cantonniers, voyers) men jämsides därmed anlitas i vissa delar av Tyskland och Österrike, men i synnerhet i Frankrike, ett slags naturasystem.¹ Detta går emellertid endast ut på, att från vederbörande väghållningsskyldiga kunna utfordras dagsverken och körslor (»Hand- und Spanndienst»), huvudsakligen för framskaffande av väglagningsämnen och i övrigt för biträde åt vägvakterna med avseende å sådana arbeten, som icke kunna av dem själva medhinnas. Vägdeltning så, att de väghållningsskyldiga ombetros att självständigt utföra underhållet av var sin vägloft, förekommer, så vitt kommissionen kunnat finna, icke någonstädes utom i de skandinaviska landen.

Beträffande vägenderbeskattningen är det ett anmärkningsvärt förhållande, att denna beskattning, i den mån den träffar lokala samfälligheter, mestadels är ordnad efter alldeles samma grunder som den allmänna kommunalbeskattningen. Hava distrikten även andra uppgifter än vägväsendet, ingå väghållningskostnaderna ofta utan vidare i deras allmänna kommunala budgeter, och då till följd härav vägenderbeskattningen

Vägenderbeskattningen.

¹ I den nyare väglagstiftningen, som kommit till stånd för vissa preussiska provinser, äro naturaprestationerna för vägväsendet helt avskaffade.

sker i och genom den vanliga kommunala uttaxeringen, förekommer icke någon särskild vägs katt.

En annan ofta förekommande företeelse, vilken sammanhänger med distriktsindelningen i särklasser, är den, att distrikt av högre ordning icke verkställer utdebitering av sina utskylder omedelbart på skattdragarna utan endast utskriver sitt skattebehov »i klump» på underlydande kommuner. Dessa hava sedermera att var för sig upptaga den motsvarande utskyldssumman i sin utgiftsstat samt redovisa densamma till överdistriktet, varvid, i händelse kommunen fullgör någon väghållning för det överordnade distriktets räkning, värdet därav i redovisningen går i kvittning.

En speciell form för vägbeskattningen är i några land ännu naturaprestationen (se ovan), från vilken man dock på de flesta ställen strävar att frigöra sig. Kraftigast fortlever naturabeskattningen ännu i *Frankrike*. Den anlitas här i stor utsträckning som särskild skatt för underhållet av sekundärvägarna (*chemins vicinales*). Skyldigheten att utgöra prestationer är personlig. Kommunen kan för varje av sina inbyggare, som tillhör någon av vissa kategorier, årligen fordra intill tre dagars vägarbete dels av skattdragarne personligen, dels för varje manlig medlem av hans hushåll i åldern 18—60 år, dels ock för varje av den skattskyldiges hästar och åkdon. Dock har den skattskyldige rätt att i stället för arbetet in natura erlägga lösen i penningar efter viss taxa. Lösningrätten lär emellertid föga begagnas, oaktat taxan är synnerligen billig.

I de *finska* förslagen till ny väglagstiftning söker man utbilda ett självständigt vägs kattesystem, fristående från såväl kommunal- som statsbeskattningen. Vägs katten skall enligt dessa förslag läggas som en ren inkomstskatt och enligt den mening, som framträtt hos lantdagen, utgöras efter progressiv skala, med skyldighet tillika för dem, som av landsvägarna anses hava större nytta, att utöver dem tillkommande vägfyrktal eller s. k. »vägören» vidkännas särskilda »tilläggsören» i förhållande till denna nytta, dock ej utöver 50 procent av »vägörenas» belopp.¹

¹ Lantdagens lag- och ekonomiutskott 1911 yttrar härom följande:

»Men om ock inkomst i allmänhet lägges till grund för vägs kattes utgörande är det likväl med rättvisa och billighet förenligt, att de, som av landsväg hava särskild nytta, beskattas högre än andra. Uppenbart är, att vid landsväg belägna industriella inrättningar och handelsaffärer, som för sin varutransport kunna omedelbart använda dylik väg, liksom även invid landsväg boende lägenhetsinnehavare, vilka för sina hemkörslor använda landsvägen, därav i förhållande till andra hava en särskild nytta, medan från landsvägen längre bort boende måste för tillgodoseende av sitt behov av vägar bekosta bygge- och ägovägar. Beskattningen bör därför ordnas även efter den olika nytta, som var och en skattskyldig prövas hava av landsvägen.»

Den princip, som kommit till uttryck i sistnämnda förslag, nämligen om extra bidragsskyldighet på grund av särskild nytta, träffas också på andra ställen, förnämligast i de *österrikiska* väglagarna. Hithörande bestämmelser rikta sig särskilt mot sådana industrier och andra näringar, vilkas drift i det särskilda fallet tager en viss väg i mera betydande grad i anspråk och därigenom åsamkar distriktet större kostnad för dess underhåll. Det åligger då näringsidkaren att vidkännas ett extra bidrag till vägens hållande, vilket bidrag bestämmes genom överenskommelse eller i brist därpå genom prövning i viss ordning. Jämväl den *badensiska* väglagen upptager dylika bestämmelser.

Systemet med särbidrag (»Beiträge») till väghållningen med avseende å särskilda vägar — intresseprincipen i dess skarpaste tillämpning — synes över huvud hava en ganska mångsidig användning. Det tillämpas i betydlig utsträckning även på förhållandet mellan olika kommuner. Understundom bygges hela samfälligheten för någon viss väg på en »concurrrens» av intresserade kommuner, därvid hela väghållningskostnaden uppsamlas genom de från dem efter fastställt andelsförhållande utgående tillskott. Att flerstädes primärkommuner, vilkas områden genomskäras eller beröras av huvudväg, få lämna extra bidrag till densamma, är förut omförmält. Understundom utkrävas särbidrag till viss väg inom ett distrikt även av granddistriktet eller särskilda personer därstädes, när vägen för det eller dem är till större nytta. En egendommeligt allmängiltig tillämpning av principen finner man i de österrikiska väglagarnas stadganden om tillfartsvägar till järnvägsstationer, vilka vägar huvudsakligen åstadkommas och hållas genom särskilda bidrag, i främsta rummet av vederbörande järnvägsbolag samt i övrigt av intresserade kommuner och näringsidkare.

Förutom de nu berörda särbidragen förekomma i främmande väghållningssystem vissa särskilda avgifter, som hänföra sig till vägväsendet. Hit höra dels väg-, bro- och färjpenningar, dels ock skatt på automobiler, bensen, åkdon m. m.

Vad beträffar väg- och broavgifterna, synas dessa numera hava någon egentlig betydelse endast i *Tyskland* (med avseende å s. k. »Kunststrassen») och framför allt i *Österrike*. Vägtullar förekomma i sistnämnda land i stor utsträckning, bland annat så, att ett samhälle, som verkställt stenläggning av en genom samhället gående sträcka å allmän väg, erhåller tillstånd att av vägfararna uppbära avgifter för begagnandet av samma vägsträcka (»Pflastermauth»). De österrikiska vägtulltarifferna synas huvudsakligen drabba framförande på vägarna av dragare och boskap. I *England* avskaffades vägtullarna på 1860-

talet, och i *Frankrike* inskränka de sig till sällan förekommande passageavgifter, avsedda till bidrag för betäckande av kostnaden för borttagande av branta backar. Den *finska* väglagen medger tillstånd till upptagande av väg- och broavgifter endast för särskilt kostsamma väg- och brobyggnader.

I följd av motortrafikens snabba utveckling i senare tid har, i synnerhet i de stora kulturlanden, automobilbeskattningen kommit att spela en mera betydande roll. Skatten är i *Tyskland* lagd såsom en ren statslicens. I *England*, där skatten drabbar icke blott motorvagnarna utan även bensinen, delas inkomsten mellan grevskapen och staten så, att de förra erhålla var sitt fixa belopp, varefter överskottet tillfaller staten och disponeras till den centrala s. k. vägförbättringsfonden. I *Frankrike* utgår licens som en obligatorisk statsavgift, men kommunerna hava rätt att upptaga en extra bilskatt, som dock i regel ej får överskrida 50 procent av statsskatten.

Avgiften, proportionellt eller progressivt graderad efter vagnarnas antal hästkrafter, drabbar huvudsakligen personautomobiler. I *Tyskland* äro dock från skatten fritagna sådana vagnar, som användas till yrkesmässig befordran mot avgift. Lastfordon äro antingen helt fria, eller också (*Frankrike*) betalas för dem endast halv avgift.

Städerna och
väghållnings-
besväret.

I avseende å städernas ställning till vägväsendet synes gälla såsom allmän regel, att varje stad utgör eget distrikt för vägar av den klass, i avseende varå väghållningsskyldigheten i allmänhet tillhör primärkommunerna eller eljest de lägsta väghållningsdistrikten. Beträffande vägar av högre klass möta olika förhållanden. I *Norge* t. ex., såväl som i *Finland*, intaga städerna samma ställning som hos oss och deltaga sålunda ej i landsbygdens väghållning. Enligt den mening, som under pågående arbeten för ny väglagstiftning synes hava gjort sig gällande inom *finska* lantdagen, skulle även i städerna utgöras allmän vägskatt till hela landets vägväsen. Därmed förknippas emellertid tanken på en omläggning av städernas egen väg- och gatuhållning därhän, att detta besvär framdeles skall i lagstiftningsväg ordnas på samma sätt som ifrågasatts beträffande landsvägarna, d. v. s. bekostas av staten. I *Danmark* råder det egendomliga förhållande, att vissa på den allmänna landsvägsförteckningen upptagna s. k. landsvägsgator (»Landevejsgader»), såsom utgörande landsvägarnas fortsättning över köpstädernas grund, anses, ehuru ingående i städernas gatusystem, såsom delar av landsvägarna och hållas av vederbörande amt och stad i förening med i regel lika fördelning av kostnaden mellan den s. k. amts-

repartitionsfonden och stadens kassa. Även till amtets väghållning i övrigt lämna städerna bidrag. I *England* bilda de med grevskapen jämnställda s. k. grevskapsstäderna («county boroughs») egna distrikt för såväl huvud- som andra vägar, vadan skillnaden mellan dessa båda klasser av vägar för sådana städer bortfaller. Övriga städer, som ingå i vederbörande grevskap, delta således lika med landsbygden i dessas väghållning. Jämväl på kontinenten torde städerna i allmänhet ingå i respektive större vägdistrikt. I vissa delar av *Tyskland* — särskilt är detta förhållandet i den preussiska provinsen Hannover — överlämnas ofta till städerna sådana vägar, som ligga närmast intill dessas områden. För den sålunda övertagna väghållningsskyldigheten erhålla respektive städer gottgörelse antingen på en gång eller årligen.