

Nr 47.

Ankom till riksdagens kansli den 17 maj 1923 kl. 5 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner med förslag till lag
om allmänna vägar på landet.*

I två inom riksdagen väckta, till jordbruksutskottet hänvisade likalydande motioner nämligen nr 124 i första kammaren av herr Nilsson, Johan, i Skottlandshus m. fl. och nr 160 i andra kammaren av herr Rehn m. fl. har hemställts, att riksdagen ville för sin del antaga vid förstnämnda motion såsom bilaga fogade förslag till lag om allmänna vägar på landet.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd härför, hänvisas till motionerna.

På sätt i förevarande motioner erinrats var frågan om vägväsendets organisation förlidet år föremål för riksdagens prövning genom en av Kungl. Maj:t då framlagd proposition med förslag till ny lag om allmänna vägar på landet ävensom i anledning därav väckta motioner. Enligt Kungl. Maj:ts berörda förslag skulle i främsta rummet för vinnande av erforderlig utjämning av vägbördans fördelning väghållningsdistrikten utvidgas till att omfatta vederbörande landstingsområden. Beslutanderätten angående det sålunda förstörade vägdistriktets angelägenheter skulle utövas av landstinget, därvid dock ombuden för landstingsområdets städer ej skulle äga deltaga i överläggningar och beslut. Det hittillsvarande vägunderhållet in natura skulle avskaffas. Väghållningen skulle ombesörjas genom en huvudsakligen av landstinget utsedd vägstyrelses försorg. Medel till täckande av utgifterna för vägväsendet skulle erhållas genom uttagande inom det nya vägdistriktet av särskild vägskatt, vilken skulle utgå efter i huvudsak samma grunder, som angivas i nu gällande väglag. Till kostnaderna för vägdistriktets vägunderhåll och vinterväghållning skulle utgå statsbidrag, icke obetydligt överstigande det, som för närvarande utgår. Köpingar

och municipalsamhällen skulle fortfarande ingå i de nya vägdistrikten och alltså alltjämt erlägga vägs katt, men skulle beträffande de trafikleder inom dessa samhällen, vilka ansåges nödiga för den allmänna samfärdseln, väghållningen bekostas av vägdistrikten.

Omförmålda proposition, som hänvisades till andra särskilda utskottet, blev av nämnda utskott avstyrkt. (11 saml. 2 avd. 1 häft. utlåtande nr 1.) Emellertid framgår det av utskottets utlåtande jämte därvid fogade reservationer, att flertalet av utskottets ledamöter gillade förslagets huvudgrunder. Anledningen till att utskottets utlåtande icke blev tillstyrkande var, såsom av utlåtandet framgår, den, att en utslagsgivande del av utskottets ledamöter icke ville ansluta sig till Kungl. Maj:ts förslag, med mindre detta i fråga om vägs kattens fördelning å de olika beskattningsföremålen och storleken av det för vägunderhåll och vinterväghållning utgående statsbidraget underginge vissa ändringar.

I en vid utskottets utlåtande bland andra fogad reservation hemställde herr von Sneidern jämte sex andra ledamöter av utskottet, vilka ansågo sig kunna godkänna förslagets grunder, om bifall till förslaget, dock med vissa ändringar, de viktigaste rörande vägs kattens fördelning å de olika beskattningsföremålen samt statsbidraget till vägunderhåll och vinterväghållning. Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle den till grund för vägs kattens utgående liggande vägfyrken, i huvudsaklig överensstämmelse med vad för närvarande gäller, beräknas på det sätt, att en vägfyrk påfördes jordbruksfastighet för varje 100 kronor av dess taxeringsvärde, frälseränta och all annan fastighet för varje 200 kronor av taxeringsvärdet samt inkomst för varje 30 kronor av den beskattningsbara andelen därav. Enligt herr von Sneiderns reservation skulle däremot en vägfyrk påföras jordbruksfastighet för varje 200 kronor av taxeringsvärdet, frälseränta och all annan fastighet för varje 300 kronor av taxeringsvärdet samt inkomst oförändrat för varje 30 kronor av den beskattningsbara andelen därav. I fråga om statsbidraget till vägunderhåll och vinterväghållning avvek herr von Sneiderns reservation från propositionen därutinnan, att det så kallade grundbidraget, vilket i propositionen bestämts till 30 procent av vägdistriktets verkliga kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning, enligt reservationen skulle utgå med 40 procent å berörda kostnad.

Vid frågans avgörande i riksdagen bifölls utskottets hemställan i första kammaren med 59 röster mot 50, vilka tillföllo den av herr von Sneidern m. fl. avgivna reservationen, samt i andra kammaren med 103 röster mot 99, vilka avgåvos för nyssnämnda reservation.

I de nu ifrågavarande likalydande två motionerna har det i herr

von Sneiderns berörda reservation framställda förslaget upptagits, dock med den ändring att statsbidraget bibehållits vid 30 procent.

Utskottet finner sig till en början böra uttala, att utskottet för sin del finner uppenbart, att vägunderhållet icke längre kan på ett tillfredsställande sätt ombesörjas med tillämpning av det föråldrade system, som bygger på underhåll in natura. Den starka vägglottsstyckningen lägger hinder för ett jämnt vägunderhåll, och de ofta stora avstånden från väghållarens bostad till hans vägloft göra hans prestation betungande. Men den kanske främsta olägenheten ligger däri, att naturavväghållaren givetvis icke kan ägna sitt vägstycke den ständiga tillsyn, som ett gott vägunderhåll kräver. Väghållarens arbete koncentreras nämligen som bekant i regel till tiden närmast före vägsynen. Då härtill kommer, att den tillväxande automobiltrafiken numera ställer sådana krav på vägunderhållet, att moderna tekniska hjälpmedel erfordras för att kunna vinna tillfredsställande resultat, torde det vara klart, att den nuvarande ordningen för vägunderhållets utgörande icke längre kan fylla sin uppgift. Ett tydligt vittnesbörd härom utgör den fortgående försämringen av vägarnas tillstånd, och man torde snart allmänt vara ense, att i detta avseende en avgörande ändring måste åvägabringas.

Utskottet.

En annan anledning till missnöje med det nuvarande systemet är väghållningsbesvärets olika tryck inom de olika väghållningsdistrikten. Denna ojämnhet beror, bland annat, på att statsbidraget och i viss mån även vägskatten äro byggda på en uppskattning av naturavvägunderhållets värde. Det ligger i sakens natur, att dylika uppskattningar aldrig kunna bliva fullt tillförlitliga och med tiden bliva föråldrade. De senare årens skiftande penningvärde har ock medfört en skärpning av redan förut bestående missförhållanden i detta avseende. En utjämning av väghållningsbördan måste därför utgöra ett huvudsyfte för en väglagsreform. En tillfredsställande utjämning lär dock icke vara möjlig att vinna med mindre att uppskattningarna avskaffas och vägdistrikten utvidgas.

Innan utskottet efter dessa allmänna synpunkter beträffande det nuvarande vägväsendets brister ingår på motionerna vill utskottet erinra, att det särskilda utskott, som förlidet år förehade Kungl. Maj:ts — med beaktande av samma synpunkter — då framställda förslag till ny väglag, ehuru utskottet av vissa särskilda skäl avstyrkte detsamma, likväl fann, att förslaget bort kunna i huvudsakligen oförändrat skick upphöjas till lag. Bortsett från de ändringar med avseende å vissa bestämmelser, mot vilka några mera vägande invändningar under riksdagsbehandlingen för-

lidet år icke framställt, skiljer sig det nu motionsvis framförda förslaget till lag om allmänna vägar på landet från det av Kungl. Maj:t förlidet år framställda endast i fråga om grunderna för vägs kattens utgående.

Enligt Kungl. Maj:ts förenämnda förslag skulle på sätt ovan nämnts den till grund för vägs kattens utgående liggande vägfyrken, i huvudsaklig överensstämmelse med vad för närvarande gäller, beräknas på det sätt, att en vägfyrk påfördes jordbruksfastighet för varje 100 kronor av dess taxeringsvärde, frälseränta och all annan fastighet för varje 200 kronor av taxeringsvärdet samt inkomst för varje 30 kronor av den beskattningsbara andelen därav. Enligt motionärernas nu föreliggande förslag skulle däremot, i likhet med vad vägsakkunniga i sitt betänkande föreslagit, en vägfyrk påföras jordbruksfastighet för varje 200 kronor av taxeringsvärdet, frälseränta och all annan fastighet för varje 300 kronor av taxeringsvärdet samt inkomst oförändrat för varje 30 kronor av den beskattningsbara andelen därav.

Liksom inom särskilda vägutskottet förlidet år hava vid behandlingen inom jordbruksutskottet av de nu föreliggande motionerna meningarna företrädesvis och skarpast brutits ifråga om grunderna för vägs kattens utgående, vilka innefattas i kapitlet 4 § 6 av lagförslaget. Sålunda hava från åtskilliga håll inom utskottet — med erkännande visserligen att nuvarande grunder icke äro fullt tillfredställande — gjorts gällande, utom det att olika åsikter kunde hysas beträffande verkningarna av de föreslagna förändrade grunderna, att denna fråga stode i så nära samband med den väntade kommunalskattereformen, att en ändring i de nuvarande grunderna borde upptagas först i anslutning till blivande förslag i sådant avseende. Därjämte hava huvudsakligen uttalats betänkligheter mot att särskilt under nuvarande depressionstid binda sig för ett förslag, vars ekonomiska konsekvenser icke kunde överblickas.

Av skäl som här ovan framhållits gör sig kravet på ett rationellt vägunderhåll ävensom behovet av en utjämning av väghållningstungan nu med så stor styrka gällande, att utskottets majoritet icke ansett försvarligt att längre undanskjuta frågan om vägväsendets reformering. Då enligt utskottets mening det föreliggande lagförslaget erbjuder stora möjligheter i sådant avseende, har utskottet funnit detsamma väl ägnat att vinna godkännande. Vid sådant förhållande och då innebörden i förslaget torde kunna förutsättas väl känt inom riksdagen, anser sig utskottet sakna anledning att närmare ingå därpå annat än i den del det på sätt ovan nämnts varit föremål för starkare meningsbrytningar inom utskottet.

Vad först angår de föreslagna förändringarna i gällande skattegrunder håller utskottet före, att de skäl, som vid dessa bestämmelsers tillkomst

med visst fog kunnat åberopas för en avsevärt större belastning av särskilt jordbruksfastigheterna, i väsentligaste mån förlorat sin betydelse genom automobiltrafikens utveckling — i samband varmed andra skatteobjekt i vissa fall torde hava erhållit till och med större nytta av vägarna än jordbruksfastigheterna. Härtill kommer att enligt utskottets mening naturaunderhållets upphörande och ersättande med penningeskatt, på sätt förslaget innebär, måste medföra vissa konsekvenser beträffande skattegrunderna. Enligt nu gällande lagbestämmelser belastas jordbruksfastighet fem gånger tyngre än inkomst, och annan fastighet tre gånger tyngre. Den angivna proportionen hänför sig dessutom beträffande fastigheterna till beräknade minimiavkastningar av fastigheterna. Överskridas dessa minimiavkastningar, skattas numera för dem som för annan inkomst. Härjämte är att märka, att enligt nuvarande väglags § 46 skall av särskilda nämnden värdet av naturaunderhållet uppskattas med tagen hänsyn till, att arbetet utföres med väghållarens egna arbetare och dragare, och skall således upptagas till lägre värde än det pris, som skulle betingas i händelse arbetet utfördes efter entreprenad eller lega. När arbetet hädanefter kommer att utföras på senare angivna sätt och jordägarna med pengar komma att delta i väghållningen, följer därav att, även med bibehållande av nuvarande relationstal för vägs-katten och oberoende av om värderingen skett under en tid med högre penningvärde, vägs-katten kommer att efter naturaunderhållets upphörande trycka hårdare än förut på jordbruksfastigheterna — de fall givetvis undantagna, då jordägarna genom åtaga entreprenader lyckats skaffa sig kompensation. Då sålunda näppeligen någon, åtminstone vid naturaunderhållets avskrivning, kan anse den nuvarande höga belastningen av jordbruket för väghållningens skull rättvis, synes utskottet tiden mogen åtminstone för en förskjutning, såsom det föreliggande förslaget innebär, av denna belastning till jordbrukets fördel.

Det av utskottet sålunda förordade förslaget är på sätt redan ovan nämnts detsamma som av vägsakkunniga föreslagits. Vägkommissionen åter föreslog visserligen ingen ändring i nuvarande grunder för vägs-katten i avbidan på att kommunalsakkunnigas förslag till kommunalskatt blivit genomfört, vilket då väntades snart skola ske. Mot att de nya grunderna för kommunalskatten även skulle tillämpas på vägs-katten hade däremot kommissionen ingen invändning att göra. Då även efter den av utskottet föreslagna ändringen av vägs-katten, skatten å jordbruksfastighet skulle bli $2\frac{1}{2}$ gånger större än å inkomst, synes även ur vägkommissionens synpunkt ingen erinring kunna göras mot den av utskottet föreslagna förskjutningen i vägs-kattens relationstal.

Med beaktande av de inom utskottet uttalade betänkligheterna mot förslaget på nu ifrågavarande punkt har emellertid utskottet ansett sig böra göra det bestämda uttalandet, att ifrågavarande stadgande är att betrakta såsom ett provisorium och att den slutliga prövningen av vägs-kattens rätta läggning bör upptagas i samband med kommunalskattefrågan. Beträffande verkningarna av de föreslagna nya skattegrunderna i förhållande till de nu gällande vill utskottet hänvisa till de såsom bilaga B till detta utlåtande fogade tabeller, utvisande huru de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppskattade kostnaderna för den nya väghållningens tillämpning komma att belasta olika kategorier av skatteobjekt.

I fråga om de ekonomiska konsekvenserna av det föreliggande förslaget torde det med hänsyn till de osäkra faktorer, vilka inverka på resultatet, icke vara möjligt att åstadkomma några fullt exakta kostnadsberäkningar. Att däremot erhålla en säker beräkning av kostnadsökningen i förhållande till den nuvarande ordningen är omöjligt, då en tillförlitlig beräkning av naturaunderhållets kostnader för dem, som utgöra detsamma, ej kan åstadkommas. Att den nya väglagen emellertid kommer att medföra betydande kostnader är uppenbart. Å andra sidan bör emellertid framhållas, att sådana även äro förenade med vägväsendets tillfredsställande uppehållande under tillämpning av nuvarande lagstiftning. Den nya lagen erbjuder dock särskilt genom landstingen såsom beslutande myndighet större garantier för att landets vägar skola undergå en i hög grad erforderlig förbättring ävensom att denna utföres på ett rationellt och ekonomiskt fördelaktigt sätt. Då härtill kommer att enligt utskottets mening ett fortsatt bibehållande av den nuvarande ordningen för vägunderhållets utgörande torde leda till än drygare kostnader, när tiden för ett återuppbyggande slutligen kommer, har utskottet för sin del icke ansett de betänkligheter i ekonomiskt avseende, som visserligen kunna hyssas, böra föranleda ett avvisande av det föreliggande förslaget.

Utskottet, som sålunda vid granskning av det förevarande lagförslaget icke funnit något att erinra mot detsamma, får hemställa,

att riksdagen måtte för sin del antaga härvid
såsom bilaga A fogade förslag till lag om allmänna
vägar på landet.

Stockholm den 17 maj 1923.

På jordbruksutskottets vägnar:

O. NILSSON.

Närvarande:

från första kammaren: herrar *Persson, Nils, Boberg, Ingeström, Å.,* Elisson,* Dalberg, Eriksson* i Ljusdal, greve *Wachtmeister* och *Andersson, K. A.*

från andra kammaren: herrar *Nilsson* i Tånga, *Olsson* i Broberg, greve *Hamilton, Johansson* i Uppmälby,* *Hedlund* i Östersund, frih. *Hermelin, Andersson* i Grimbo och *Aarnseth*.

Reservationer:

av herrar *Andersson, K. A.* och *Olsson* i Broberg, vilka ansett, att utskottets yttrande över § 12 bort hava följande lydelse:

Denna paragraf innehåller bestämmelse om vägdistriktens omfattning. Varje landstingsområde med undantag av dithörande stad skulle bilda ett vägdistrikt med skyldighet för detta att ombesörja underhåll av inom distriktet befintliga vägar av beskaffenhet, som angives i första paragrafen. För bestridande av vägdistriktets utgifter skulle utgå vägskatt enligt i § 6, 4 kap. angivna grunder.

Ehuru det föreliggande lagförslaget avser att medföra en utjämning i vägtungan, komma dock enligt detsamma icke alla ojämnheter med avseende på väghållningsbesvärets fullgörande att undanröjas. Utskottet har i detta avseende särskilt uppmärksammat, att även de isolerade, på små öar och holmar utmed landets kuster belägna samhällena komma att drabbas av vägskatt efter samma grunder som övriga personer inom vägdistriktet. Dessa samhällen, som icke hava direkt förbindelse med de av vägdistriktet underhållna vägarna och ofta äro belägna på betydande avstånd från fastlandet, hava givetvis icke på långt när samma nytta av dessa vägar som andra inom distriktet bosatta personer. Icke heller kunna inom ifrågavarande samhällen anläggas vägar, som enligt lagförslaget, skola underhållas av vägdistriktet. Utskottet är fullt medvetet om, att det icke är möjligt att utmäta vägtungan på ett sätt, som medför full rättvisa åt alla håll, liksom ock därom, att det är av stor allmän betydelse, att det finns goda vägar, en angelägenhet, som alla böra vara intresserade av. Detta hindrar dock icke, att enligt det föreliggande förslaget komma att för nämnda samhällen bestå förhållanden, som i mera påfallande grad synas stå i strid med rättvisa och billighet. Det kan visserligen invändas, att det även

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

på fastlandet finnas avsides bosatta personer, för vilka vägtungan kan sägas vara i viss mån obillig. Men det torde dock erkännas, att obilligheten i sådana fall icke framträder med samma styrka som beträffande berörda samhällen. Här är det nämligen ofta fråga om hela kommuner eller municipalsamhällen, som ligga avskilda på en liten ö eller holme. Ofta måste dessa samhällen själva göra för sina förhållanden betydande uppoffringar för att åstadkomma framkomliga vägar inom sina områden, i vilket avseende dessa samhällen intaga en ställning, som i viss mån kan jämföras med städernas. På grund härav och då de därjämte oftast hava svag ekonomisk bärkraft, kan det icke förvåna, att de känna vägskatten orättvis.

Utskottet anser sig nu icke kunna framlägga förslag till denna olägenhets avhjälpan. Två lösningar synas vara möjliga. Antingen kunde dessa samhällen liksom städerna ställas utanför vägdistrikten eller ock borde i väglagen intagas bestämmelse om, att vägdistrikt under vissa förutsättningar skulle ha skyldighet att till samhälle av nämnd beskaffenhet lämna bidrag till anläggning eller underhåll av väg inom dylikt samhälle. Denna sistnämnda utväg till frågans lösning torde vara den närmast till hands liggande. Redan nu förekommer det, att vägdistrikt av billighetsskäl lämnar dylika bidrag till ösamhällen. Emellertid synes frågan böra upptagas till närmare utredning av Kungl. Maj:t.

För övrigt har utskottet ingen erinran att göra mot paragrafens innehåll.

På grund av det anförda hemställer utskottet,

att riksdagen må

1) dels bifalla § 12,

2) dels ock anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta utreda, huruvida och på vilket sätt ovan nämnda samhällen i förhållande till väghållningsbesväret må erhålla en ställning, som bättre överensstämmer med rättvisa och billighet, än föreliggande lagförslag medger;

av herrar *Nilsson* i Tånga, *Persson*, *Nils*, *Dalberg*, *Eriksson* i Ljusdal, *Johansson* i Uppmålby, *Hedlund* i Östersund och *Aarnseth*, som anfört följande:

Förevarande motion ansluter sig i organisatoriskt avseende i allt väsentligt till det av Kungl. Maj:t vid fjolårets riksdag framlagda förslag

till lag om allmänna vägar på landet med däri av reservanternas inom särskilda utskottet framförda ändringsförslag. Enda avvikelserna ligger däruti, att motionärerna biträda K. M:ts förslag i vad detsamma avsåg grundbidragets storlek, 30 procent av distriktets kostnadssumma.

Motionärerna biträda däremot reservanternas förslag om förändrade grunder för vägs kattens utgörande beträffande jordbruksfastighet ävensom annan fastighet och frälseränta.

Utan att bestrida det berättigade i kravet på en förändring av nu gällande grunder för vägs kattens utgörande anse vi, att därmed bör anstå i avvaktan på den slutliga prövningen av frågan om kommunalskattens omläggning. Enligt kommunalskattesakkunnigas uppfattning kan en omläggning av grunderna för vägs kattens utgörande icke verkställas utan att föregripa utredningsarbetet, varför ett bifall till motionärernas framställning måste väcka allvarliga betänkligheter. Utskottets uttalande att de förändrade beskattningsgrunderna icke innebära ett fastlåsande av dessa grunder utan att desamma böra underkastas förnyad prövning i samband med kommunalskattereformen förändrar ingenting därvidlag. I saknad av objektiva grunder för vägs katebördans fördelning har motionärernas förslag karaktären av rena godtycket. Den ökade belastning för inkomstagarna, som motionärernas förslag innebär, kan därför icke anses försvarbar. Motionärernas förslag innebär dessutom för inkomstagarna en ökad ekonomisk belastning med hänsyn till dåvarande reservanternas förslag om högre statsbidrag.

Inom utskottet ha vi därför yrkat avslag på den i ärendet väckta motionen;

av friherre *Hermelin*, som anförde följande:

Uti motiveringen av förevarande lika lydande motioner I: 124 av herr Nilsson, Johan, i Skottlandshus m. fl. och II: 160 av herr Rehn m. fl. erinras om den behandling, som Kungl. Maj:ts proposition nr 100 med förslag till lag om allmänna vägar på landet erhöi vid 1922 års lagtima riksdag, vid vilken riksdag lagförslaget i fråga blev av båda kamrarna avslaget.

Motionärerna anse emellertid det knappast vara välbeträkt att längre uppskjuta vägs frågans lösning. Såsom skäl härför framhållas bl. a., huru som den ökade trafiken på de allmänna vägarna medfört, att vägs underhållet icke längre kan tillfredsställande ombesörjas av naturavghållarne samt att vägarna till följd härav äro utsatta för en fortgående förstörelse. Motionärerna hava därför ansett sig böra bringa frågan till lösning genom att nu föreslå riksdagen antaga erforderligt lagförslag.

Motionärerna hava därvid beträffande huvudprinciperna för sitt ifrågasatta förslag ej funnit anledning att göra andra ändringar från den 1922 års riksdag framlagda propositionen, än de, som vid samma riksdag reservationsvis framfördes av herr von Sneidern m. fl., dock att i fråga om statsbidraget till vägunderhåll och vinterväghållning detsamma föreslås att nedsättas till det av Kungl. Maj:t uti propositionen från början upptagna förslaget av trettio procent.

Det kan emellertid enligt min mening starkt ifrågasättas lämpligheten av att utan vidare ingående förnyad utredning eller undersökning genomföra ett lagförslag med den synnerligt stora ekonomiska räckvidd det nu ifrågavarande innebär, särskilt i tider, som nu råda, varjämte ock bör tagas i betraktande de konsekvenser ett forcerande av vägfrågan kan innebära för den allmänna samfärdseln.

Med oförminskad styrka torde nämligen enligt min mening fortfarande gälla de skäl, som föregående år framfördes mot ifrågavarande förslag. Jag tillåter mig i detta avseende särskilt hänvisa till den reservation, som vid förberörda riksdag avgavs av herr Borell m. fl. med yrkande om förnyad utredning av vägfrågan, och vars motivering ägde följande lydelse:

»Sedan lång tid tillbaka hava såväl genom inom riksdagen väckta motioner som annorledes krav framställts på ändringar av nu gällande väglag i syfte att åstadkomma dels en jämn och rättvis fördelning av vägbördan, vilken nu oskäligt hårt trycker landsbygdens befolkning, särskilt landets jordbrukare, dels ock en förbättrad väghållning. Dessa krav hava i samma mån som samfärdseln å vägarna ökat, i synnerhet till följd av den alltjämt tilltagande automobiltrafiken, vuxit i styrka och befogenhet. De huvudsakligaste anledningarna till den nu rådande ojämnheten i väghållningsbesväret hänföra sig till gällande bestämmelser om vägdelning och uppskattningen av kostnaden för det in natura utförda vägunderhållet. Då i regel lång tid förflyter mellan vägdelningarna inom ett och samma väghållningsdistrikt, kunna desamma icke tillräckligt smidigt anpassas efter ändrade taxeringsvärden och växlande trafikintensitet. Genom uppskattningarna, som jämväl äga rum med långa mellantider, ernås icke, särskilt vid de hastiga växlingar i arbets- och materialpriser, som under de senare åren ägt rum, tillräcklig överensstämmelse mellan den verkliga och den uppskattade kostnaden, o h erfarenheten visar, att i synnerhet ifråga om de livligast trafikerade och det största underhållsarbetet krävande vägarna den uppskattade kostnaden, efter vilken statsbidrag numera utgår, i regel väsentligt understiger den verkliga. I sådana fall blir naturavväghållnings-skyldigheten för de därtill förpliktigade en synnerligen tung börda, som ytterligare skärpes, därest, såsom ej sällan är förhållandet, avståndet mellan väghållarnes hemvist och respektive väglotter är stort. Underhållet å vägar av nu angivna slag kräver ofta så mycket arbete och så stor kostnad, att det för den enskilde väghållaren icke ens är möjligt att på ett tillfredsställande sätt utföra detsamma. Att vid sådant förhållande vägarna i vissa fall icke hållas i det skick, som av en växande trafiks behov påkallas, är helt naturligt. Härtill bidrager ock, att de särskilda väglotterna ofta äro så korta och underhållet alltså uppdelat på så många väghållare, att jämnhet och likformighet däri icke kan ernås, ävensom att en del väghållningsdistrikt äro för små och sakna erforderlig ekonomisk bärkraft. Även mellan de särskilda väghållningsdistrikten råder ojämnhet i fråga om väghållningsbesväret, och må i sist angivna hänseende särskilt framhållas, att den ojämna uppskattningen av kostnaden för naturavväghållet verkar jämväl därhän, att det bidrag, som enligt 60 § i väglagen skall utgå från dem, som icke utgöra vägunderhåll in natura, uttages synnerligen ojämnt inom olika väghållningsdistrikt.

Av vad nu anförts framgår, att en genomgripande revision av väglagstiftningen måste anses vara av synnerligt behov påkallad, särskilt med hänsyn till jordbrukarnas berättigade intresse av en rättvis fördelning av väghållningsbesväret och med hänsyn till kravet på förbättrade vägar.

I fråga om det nu föreliggande förslaget till ny väglag må väl medgivas, att genom detssammas antagande en förbättrad väghållning skulle kunna ernås, under förutsättning att tillräckliga penningmedel kunde därför disponeras, ävensom att förslaget tillgodoser kravet på utjämning av väghållningsbesväret såväl inom landstingsområdena som mellan desamma. Det måste emellertid anmärkas, att i samband med förslagets framläggande icke förebringats någon som helst utredning angående de kostnader, som ett genomförande av detsamma skulle betinga. Någon dylik utredning av beskaffenhet att kunna utgöra tillförlitlig grund för bedömmande av denna fråga har givetvis icke kunnat av utskottet verkställas och kan ej heller anses åstadkommen genom det från kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av utskottet infordrade yttrandet, för vars avgivande styrelsen haft till sitt förfogande en tid av allenast fem dagar. Mot den framkomna invändningen att en ekonomisk utredning i ärendet näppeligen kan åstadkommas med hänsyn till svårigheten att finna utgångs- och jämförelsepunkter för beräkningarna må i detta sammanhang erinras, att det, även med beaktande av dessa svårigheter, torde ligga inom möjlighetens gräns att åstadkomma en dylik utredning, om ock beräkningarna måste bli i viss mån approximativa. Utskottet hyser emellertid den uppfattningen, att ett antagande av det föreliggande förslaget skulle komma att medföra en väsentlig förhöjning av den nuvarande kostnaden för vägväsendet och att denna ökade kostnad kan befaras bli så betydlig, att förslaget redan av sådan anledning och med hänsyn särskilt till den nu rådande ekonomiska situationen icke bör antagas.

Förslaget avser, att de nuvarande väghållningsdistrikten inom varje landstingsområde skola sammanslås till ett enda distrikt omfattande hela nämnda område. Även om man lämnar de sålunda föreslagna väghållningsdistrikten större frihet, än i Kungl. Maj:ts förslag avsetts, att ordna förvaltningen inom distrikten efter föreliggande behov, lär dock den nya organisationen med nödvändighet påkalla inrättandet av ett betydande antal fasta tjänstebefattningar för vägväsendets skötande och således ett frångående av det nuvarande, huvudsakligen på frivilligheten vilande systemet och införande av ett mera byråkratiskt system, för vars inverkan i fördyrande riktning utskottet, särskilt på grund av de under kristidsåren vunna erfarenheterna uti ifrågavarande hänseende, hyser bestämda farhågor. Den nuvarande organisationen har vunnit hävd för sig, den utgör ett beprövat led i den kommunala självstyrelsen, och har den stora förtjänsten att den arbetar billigt. Genom tillskapandet av de föreslagna större distrikten försvinner den överskådlig- het och personalkännedom, som de nuvarande vägstyrelserna äga över väghållningen inom respektive distrikt, faktorer som säkerligen spela en betydande roll ifråga om möjligheten att begränsa och nedbringa kostnaderna för vägväsendet. Borttagandet av naturavväghållningen och vägunder hållets ombesörjande enligt bestämmelserna i förslaget, genom anlitande av entreprenad eller lega eller genom av de särskilda distrikten anställd personal, måste enligt utskottets uppfattning jämväl medföra i hög grad ökade kostnader.

Vid bedömandet av den nu behandlade frågan bör ej heller förbises, att enligt förslaget städerna icke ingå i vägdistriktet, vadan de ökade kostnaderna för såväl organisationen som väghållningen måste bäras av landsbygden ensam i den mån icke statsbidrag härför utgår och således huvudsakligen även i fortsättningen av de nuvarande väghållningsskyldiga. Vad statsbidraget beträffar, skulle detsamma visserligen enligt förslaget ökas och utgå å den verkliga kostnaden, men till detta statsbidrag får landsbygden även i sin mån bidra.

Utöver vad ovan anförts kan mot förslaget med fog anmärkas, att allmänhetens omedelbara inflytande på vägfrågorna skulle avkopplas genom de nuvarande vägstämmornas avskaffande. Landstinget sammanträder endast en gång om året, är sammansatt med hänsyn till politiska synpunkter och har andra viktiga uppgifter, som taga dess tid i anspråk. Den enskilde medborgaren mister sitt nuvarande inflytande på vägfrågorna i sin trakt. Landstingets vägstyrelse och dess tjänstemän bli de bestämmande. Även med bästa vilja torde stora svårigheter uppstå för landstingsdistriktens vägstyrelser att fullt opartiskt behandla länets olika delar. — De i förslaget upptagna vägnämnderna lära icke kunna i vidare mån göra sig gällande, då de ej få beslutanderätt, och svårigheter torde komma att uppstå att till ledamöter i dessa nämnder få de mest dugande och lämpliga personerna i orterna. Den viktiga garanti för sparsamhet, som ligger däri, att de väghållningsskyldiga inom ett ej allt för stort område, om vilket de äga noggrann kännedom, få besluta å vägstämman, försvinner.

Även om de nu angivna betänkligheterna skulle kunnat övervinnas, har det dock varit

klart för utskottet, att ett antagande av Kungl. Maj:ts förslag, som bland annat skulle medföra att hela väghållningsbesväret av alla däri deltagande skall utgöras medelst kontant vägskatt — till sin storlek väsentligt höjd i följd av det nya systemets fördyrande inverkan — icke är möjligt, utan att samtidigt den hårda belastning, som ifråga om väghållningsbesväret nu påvilar jordbruksfastigheter lättas, så att dessa beskattningsobjekt ej längre komma i en sämre ställning än andra beskattningsföremål. Därjämte måste fordras att högre statsbidrag, än som i den kungl. propositionen föreslagits, beviljas och att dylikt bidrag utgår jämväl för vinterväghållningen. Utan på sådant sätt åstadkommen lättnad i väghållningsbesväret skulle detsamma helt säkert bliva allt för tungt för de skattepliktiga. Ovissheten, huruvida dessa enligt utskottets mening oefftergivliga villkor för det det nya förslaget antagande kunna ernås, har ock, i förening med farhågan för och ovissheten om förslagets ekonomiska konsekvenser, verkat därhån, att utskottet icke kunnat biträda detsamma och detta så mycket mindre som det syntes utskottet, att ett fullt rättvist och jämlikt samt praktiskt ordnande av vägskattefrågan icke kan ernås, med mindre det nuvarande systemet med vägskattens utgående efter vägfyrk avskaffas och vägskatten liksom annan kommunal utskyld utdebiteras efter bevillningskronor. Icke ens den jämkning i grunderna för vägskattens utgående, som av 1920 års vägsakkunniga föreslagits, synes vara tillräcklig för ernående av en fullt rättvis fördelning av väghållningsbesväret. En dylik fullständig omläggning av grunderna för vägskattebesväret torde emellertid icke kunna genomföras annat än i samband med det definitiva ordnandet av hela det kommunala skatteväsendet, och en i samband härmed företagen utredning härom synes därför böra verkställas.

I detta sammanhang må erinras, att den ändring av 12 § i väglagen, som genomförts i syfte att möjliggöra för vägdistrikt att genom vägstyrelsen ombesörja underhållet helt eller delvis av distriktets vägar, ännu icke hunnit i nämnvärd mån visa sina verkningar.

Den omständigheten att köpingar och municipalsamhällen ingå i vägdistrikten, men däremot icke städerna, har gjorts till föremål för olika yrkanden såväl i väckta motioner som inom utskottet. Då denna fråga medför betydande konsekvenser i olika avseenden, som utskottet i saknad av tillräcklig utredning icke kunnat överblicka, vill utskottet härutinnan icke intaga någon bestämd ståndpunkt, men synes det utskottet tänkbart att vissa med avseende å sin storlek med köpingar och municipalsamhällen jämförliga städer skulle kunna ingå i vägdistrikten.

Vid den preliminära behandlingen inom utskottet av det föreliggande förslaget har utskottet ansett att under alla förhållanden lagens ikraftträdande borde framflyttas ett år utöver vad i den kungl. propositionen föreslagits. Därest ny utredning företages och denna skyndsamt bedrives, borde frågans slutliga lösning ej behöva nämnvärt fördröjas utöver nämnda tid.

Med hänsyn till vad utskottet anfört anser sig utskottet alltså icke kunna tillstyrka bifall till den kungl. propositionen, men då emellertid ett rent avslag skulle kunna medföra frågans undanskjutande till en oviss framtid, anser utskottet, att riksdagen bör i skrivelse till Kungl. Maj:tt hemställa, att vägfrågan i hela dess vidd företages till ny omprövning samt att därvid i anslutning till vad förut anförts särskilt måtte beaktas frågorna om vägskattebesvärets lösande i samband med det definitiva ordnandet av kommunalskatteväsendet, om utjämning av vägskattebördan dels inom landstingsområdena genom särskild landstingsskatt och dels landstingen emellan genom statsbidrag, om väghållningsbesvärets däri inbegripet jämväl vinterväghållningens underlättande genom lämpligt avpassade statsbidrag ävensom frågorna, huruvida naturaväghållet bör helt avskaffas eller möjlighet kvarstå för vägdistrikten att bibehålla detsamma å orter, där sådant anses lämpligt, huruvida de nuvarande vägdistrikten med deras organisation må kunna bibehållas med de omregleringar, som må anses påkallade av hänsyn till nödvändigheten att åstadkomma ett förbättrat vägunderhåll samt huruvida bättre likställighet ifråga om väghållningsbesväret må kunna vinnas, därest vissa städer, som deltaga i landsting, i likhet med köpingar och municipalsamhällen intagas i vägdistrikten.»

Även jag delar i allo de synpunkter, som av berörda reservanter blivit framförda och anser därför liksom dessa, att en förnyad utredning av vägfrågan bör ifrågakomma, innan densamma framlägges till riksdagens slutliga avgörande.

I sammanhang med detta vill jag ock framhålla den påtagliga bristen uti det föreliggande lagförslaget att ej någon slags anvisning

lämnas, huru vägsystemet inom landet egentligen bör vara beskaffat. Det helas ordnande med de vitt skilda begreppen »landsvägar» och »ödebygdsvägar» hänvisas enligt lagförslaget helt enkelt till landstingsområdenas vägdistrikt samt beträffande byggande av väg till Kungl. Maj:ts Befallningshavandes prövning.

Visserligen skola dock därutöver de närmare bestämmelserna angående tillämpningen av väglagen meddelas av Konungen, men det synes mig dock, att innan förslaget upphöjes till lag i samband därmed ock bör hava klargjorts, huru själva vägsystemet för landet i sin helhet med hänsyn till den mellankommande automobiltrafiken bör för framtiden vara planerad. Jag syftar därvid främst på de stora stråkvägarna, eller de fordom s. k. kungsvägarna. Med den orimligt stora omfattning, som biltrafiken under de sista åren tagit, även på de längre avstånden, synes det närmast vara ett riksintresse, att få dessa s. k. kungsvägar vidmakthållna och åter till sina rätta riktningar bestämda. Å dessa vägar borde då i första rummet sådana vägförbättringar och sådant vägunderhåll påkostas, som till fullo kan tillfredsställa automobiltrafikens fordringar å goda samt tillräckligt breda och raka vägar, varför dessa vägar ju ock helt böra vara undantagna det mindre nöjaktigt befunna naturunderhållet. Vad övriga vägar beträffa, de må nu komma att kallas sidovägar eller förbindelsevägar, torde desamma fortfarande komma att bliva dels av allmän och dels av enskild natur, att beträffande de förre bibehållas naturaunderhållet eller, med en tillämpning av nu gällande bestämmelser i 12 § av väglagen, i vissa fall underhållas av vägkassan.

Med denna min uppfattning även beträffande själva vägsystemets ordnande kan jag ej känna mig tillfredsställd med den summariska lösning av kostnadsfrågan för väghållningsbesväret, som framlägges uti motionerna. Det nya moment, som uti den allmänna, låt säga även uti den internationella automobiltrafiken tillkommit vid sidan av järnvägarna, torde ej utan vidare kunna läggas å jordbrukets konto, detta även med den reducering av fyrktalsberäkningen, som nu beräknats, eller med det bidrag av automobilskattemedel, som f. n. utgår.

Om nu därför en förnyad utredning av vägväsendet synes mig nödvändig, så gäller det ej mindre, att därunder söka i all utsträckning utnyttja de möjligheter, som väl ändock finnas i nu gällande väglag för att försätta landets vägar i trafikabelt skick.

För ernående av detta mål torde ytterligare få erinras, om den av riksdagen tidigare antagna ändringen av 12 § väglagen, som genomförts i syfte att möjliggöra för nuvarande vägdistrikt att genom vägsty-

relsen direkt ombesörja underhållet helt eller delvis av distriktets vägar; i senare avseende just sådana vägar, som äro utsatta för en hårdare trafik eller som genom sönderdelning i alltför små väglotter lämna ett alltför otillfredsställande naturunderhåll.

Än vidare kan erinras, hurusom sistlidne års riksdag genom ändring av 35 § väglagen åt landsfiskalerna givit ökad befogenhet tillhålla försumliga väghållare att fullgöra sina plikter, vilken reform nog haft den verkan, att målet goda vägar mångenstädes kommit närmare. Visserligen torde i detta hänseende, beträffande landsfiskalernas ökade befogenhet, fall hava förekommit, då enskilda väghållare ansett sig blivit alltför strängt efterhållna, men torde detta vara av övergående natur, i den mån vetenskapen om lagändringens tillkomst bliver allmänare känd, liksom ock att korrektiv väl torde finnas för att landsfiskalerna ej skola överskrida eller missbruka den befogenhet, som åt dem lämnats.

Ytterligare torde även få erinras, om den motion I:36, som vid innevarande års riksdag avgivits av herr Johansson, Johan Bernard, i Fredrikslund, om ändrad lydelse av 49 § väglagen, i syfte att mildra bestämmelsen, att företagen uppskattning skall sedan den vunnit laga kraft lända till efterrättelse i minst 10 år. Ett riksdagens bifall till denna motion torde komma att till fördel för vägunderhållet smidigare anpassa statsbidragets utgående för i starkare trafik kommande vägar.

Slutligen torde ock i detta sammanhang få hänvisas till en, även detta år avgiven motion I:117 av herr Frändén, om vissa ytterligare ändringar av nu gällande väglag, vilken motion i huvudsak torde vara att betrakta som ett komplement till den förberörda, av herr Borell m. fl. under sistlidna års riksdag lämnade reservation. Säkerligen kan, i händelse av vägfrågans fall jämväl denna riksdag, ett aktgivande från riksdagens sida av vissa de ändringar, som uti sistnämnda motion I:117 upptagits, än ytterligare underlätta och förbättra väghållningen i avvaktan å vägfrågans fullständiga lösning, därvid torde frågan, om statsbidragets utgående iämväl till vinterväghållningen, vara f. n. väl så trängande, synnerligast för de nordliga delarna av landet.

På grund av vad sålunda av mig anförts finner jag alltså med hänsyn såväl till de ekonomiska synpunkterna som jämväl ock till själva vägfrågans reella innebörd, att föreliggande motioner, I:124 och II:160, med förslag till lag om allmänna vägar på landet, av riksdagen böra avslås liksom ock att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t därvid bör uttala sig för en förnyad utredning av vägfrågan.

Bilaga A.

Förslag

till

Lag

om allmänna vägar på landet.

Häri genom förordnas, som följer:

1 KAP.

Allmänna bestämmelser.

1 §.

Denna lag avser allmän väg på landet. Sådan väg är av två slag:

a. *landsväg*, vartill hänföres väg, som provas nödig för allmänna samfärdseln;

b. *ödebygdsväg*, varmed förstås väg, som till avsevärd längd sträcker sig över fjäll, genom skogar eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru den icke provas nödig för allmänna samfärdseln, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande.

2 §.

Till väg höra — förutom vägbana — vägren, slänt, bankett, vägdike, trumma, skyddsvärn, kilometermärke, vägvisare, varningstavla, i samband med vägen liggande upplagsplats så ock annan för vägens bestånd eller ändamål utförd anordning.

Såsom väg anses bro och färja, varom i 4 § stadgas, så ock för den allmänna samfärdseln allenast vintertiden avsedd körled, som funnits av ålder eller eljest provas nödig (*särskild vinterväg*).

3 §.

Väg skall läggas där den tarvas och var den jämnast och genast göras kan. Den skall med avseende å fasthet, bredd, lutningsförhållanden och beskaffenhet i övrigt vara lämpad efter den samfärdsel, som därå kan väntas framgå.

4 §.

Där väg skall ledas över vatten eller eljest så, att den icke kan framdras å marken, skall byggas bro; dock må, där bro över vatten icke kan läggas utan oskäligen kostnad eller synnerlig olägenhet, i stället hållas färja eller, när fråga är om ödebygdsväg, annan lämplig anordning vidtagas.

5 §.

Går väg utmed eller över vatten eller fördjupning eller eljest på sådan höjd över den angränsande marken, att därav kan uppstå våda för vägfärdande, skall vid vägen anbringas nödigt skyddsvärn.

Vid väg skall ock uppsättas varningstavla, där sådan för samfärdselns säkerhet erfordras.

Där vägar stöta samman, skall vägvisare anbringas.

6 §.

Väg skall städse hållas i ett för samfärdseln fullt tillfredsställande skick, och skall förty vid varje tid av året åt vägen ägnas den tillsyn och det arbete, som för sagda ändamål erfordras; dock må det ej fordras, att vägbanan hålles fri från hinder av snö eller is i större omfattning än som kräves för samfärdsel med fordon, som framföres av dragare, med mindre Konungens befallningshavande annorledes förordnat. Väg skall, intill dess annat varder i vederbörlig ordning medgivet, vidmakthållas till bredd och beskaffenhet i övrigt, som genom författning eller särskilt meddelad föreskrift stadgats.

Bliver genom särskild vinterväg annan väg under vintertid obehöfelig, vare dess hållande i fargillt skick under samma tid ej nödigt.

Upptages med anledning av snöfall eller av annan skälig orsak vid sidan av väg tillfällig körled, som hålles i farbart stånd, må med vägens försättande i laggillt skick anstå, så länge sådant till följd av det inträffade hindret är nödigt.

7 §.

Utan hinder av den rätt annan kan äga i avseende å mark, som för väg tagits i anspråk, må vägen för sitt ändamål brukas. Innehavare av inteckning eller annan sakrätt, varav marken besvärades, då den sålunda togs i anspråk, vare dock vid sin rätt bibehållen.

8 §.

Väghållning omfattar:

byggande av väg (9 §),

vägunderhåll (10 §),

vinterväghållning (11 §).

9 §.

1 mom. Till byggande av väg räknas:

- a. anläggning av ny väg;
- b. nybyggnad av bro;
- c. anordnande av ny färjförbindelse;
- d. förändring av vägs läge i plan (*omläggning*);
- e. förbättring av vägs profil.

2 mom. Nedannämnda arbeten skola ock, i den mån deras beskaffenhet och de med dem förbundna kostnaderna i vederbörlig ordning prövas böra där- till föranleda, räknas till byggande av väg, nämligen:

- a. ombyggnad av bro;
- b. förbättring av färjförbindelse;
- c. vägs förändring till bredden;
- d. vägs grundförstärkning;
- e. vägs förseende i övrigt med inrättning eller anordning, som förut icke funnits; samt
- f. botande av sådan skada å väg, som uppkommit genom naturhändelse, såsom jordras, översvämningar eller dylikt.

10 §.

Vägunderhåll omfattar:

1. anskaffande av väglagningsämnen;
2. väglagningsämnenas framforslande och uppläggande å bestämda platser;
3. vägbanans befriande från ävja, dess avvattning samt lagning av uppkomna mindre brister (*flickning*);
4. förnyande av vägbanas slitlager, dikesrensning, ombyggnad av trumma ävensom alla övriga arbeten för vägs vidmakthållande, i den mån desamma icke, enligt vad i 9 § är sagt, äro att hänföra till byggande av väg; samt
5. öppnande och stängande av rörlig bro samt drift av färja.

11 §.

Vinterväghållning omfattar arbeten för vägbanas hållande till erforderlig bredd fri från hinder av snö eller is ävensom för dess utmärkande, där så tarvas, så ock för vägbanas bättrande genom påskottning av snö, där å kortare sträckor till följd av ojämn snösamling uppstått menföre.

12 §.

Skyldighet att ombesörja väghållningen åligger varje landstingsområde, med undantag av dithörande stad, såsom en gemensamhet för sig (*vägdistrikt*), dock med den inskränkning, som föranledes av vad i 3 kap. stadgas om byggande och underhåll av ödebygdsväg.

Vad nu är sagt må ej infatta hinder för kommun eller municipalsamhälle att lämna bidrag till byggande av väg.

13 §.

Åligger någon, på grund av särskild förpliktelse, att verkställa väghållning, må därvid förbliva, därest ej, i den ordning som i 2 kap. 3 § sägs, väghållningen övertages av vägdistriktet.

14 §.

Vägdistrikt åliggande väghållning skall verkställas genom en för ändamålet utsedd vägstyrelsens försorg.

15 §.

I avseende å väg inom köping eller annat samhälle på landet, för vilket 1 kap. i lagen om fastighetsbildning i stad äger tillämpning, är samhället skyldigt att, i den mån vägen på grund av nämnda lag skall vara upplåten för allmänt begagnande såsom gata, för vägdistriktets räkning utgöra väghållningen mot ersättning på sätt nedan stadgas, och är samhället berättigat att jämväl i övrigt utföra väghållningen mot sådan ersättning.

För väghållning, som sålunda verkställs av köping eller annat samhälle på landet, skall vägdistriktet utgiva ersättning till vederbörande samhälle, dock icke med högre belopp än det, vartill kostnaden för väghållningens utförande efter samfärdselns behov skäligen kan skattas.

Ersättning för byggande av väg, som efter vad nu är sagt tillkommer samhälle, skall utbetalas i mån av byggnadsarbetets utförande. Uppstår tvist om beloppet eller om sättet för dess erläggande, skall den hänskjutas till bedömande av tre gode män, vilka utses en av Konungens befallningshavande och en av vardera parten. Fullgöres ej vad part, som skall välja god man, i sådant avseende åligger eller avsäger sig av part utsedd god man uppdraget eller deltagar ej denne i gode männens arbete på sätt för dess vederbörliga fortgång kräves, skall god man utses av domhavanden i orten. Emot gode männens beslut må ej klagan föras. I övrigt skall lagen om skiljemän i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

Den samhälle tillkommande ersättning för vägunderhåll och vinterväghållning skall årligen erläggas med belopp, som i brist på överenskommelse fastställs i den ordning, som nyss sagts. Sådan fastställelse skall gälla för en tid av tio år från det fastställelsen skedde. Har sådan fastställelse skett och övertages under nämnda tid enskild trafikled inom samhället till allmänt underhåll eller bygges ny väg eller övertager samhället till underhåll vägsträcka, som förut underhållits av vägdistriktet, skall den ersättning för ökning i vägunderhåll och vinterväghållning, som må tillkomma samhället, i händelse av tvist, i enahanda ordning särskilt fastställas för återstående delen av löpande tioårsperiod. Indrages under nämnda tid väg, för vars hållande ersättning fastställts, skall ersättnings-

beloppet i enahanda ordning jämkas. Inträda under löpande tioårsperiod väsentligen förändrade förhållanden i avseende å vägunderhåll eller vinterväghållning, må Konungens befallningshavande förordna, att ny fastställelse av ersättningen skall äga rum.

16 §.

Å kronans allmänning må sand, grus eller sten till vägs underhåll utan ersättning tagas efter vederbörande skogstjänstemans anvisning.

Om hämtning av väglagningsämnen från kronans jordbruksdomäner stadgas särskilt.

Vill någon å annan mark taga sand, grus eller sten till vägs underhåll, och kan överenskommelse med jordägaren icke träffas, äger häradsrätten, då väghållningsskyldig eller vägstyrelse därom instämmer talan, bestämma, varest nämnda väglagningsämnen tjänligast och till minsta skada för jordägaren må avhämtas samt till vilket belopp ersättning därför skall utgivas.

17 §.

Närmare bestämmelser angående tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen.

2 KAP.

Om landsväg.

1 §.

Fråga om byggande av landsväg ankommer på Konungens befallningshavandes prövning; och tillkommer det jämväl befallningshavanden att avgöra, huruvida arbete, varom förmåles i 1 kap. 9 § 2 mom., är att hänföra till byggande av väg.

2 §.

Göres hos Konungens befallningshavande ansökning om anläggning av ny landsväg, skall befallningshavanden, där ansökningen gjorts av annan än vägstyrelsen, inhämta deennas yttrande i ärendet. Därest ansökningen icke omedelbart avslås, har Konungens befallningshavande att medelst tillkännagivande i länskungörelserna och i en eller flera tidningar inom orten kalla trafikanter samt övriga, vilka saken kan angå, att vid sammanträde inför befallningshavanden eller den befallningshavanden förordnar yttra sig rörande ansökningen. Vid sammanträdet skall utsättas viss kort tid, inom vilken påminnelser i ärendet må ingivas till Konungens befallningshavande.

Föranleder icke den sålunda vunna utredningen avslag å ansökningen, skall Konungens befallningshavande låta upprätta plan och kostnadsförslag rörande företaget. Berörda plan och förslag, skola, sedan de under viss kort tid

och i den ordning Konungens befallningshavande bestämmer hållits tillgängliga för allmänheten, granskas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Efter det jämväl landstinget eller dess förvaltningsutskott erhållit tillfälle att yttra sig samt Konungens befallningshavande föranstaltat om den utredning i övrigt, som kau anses erforderlig, meddelar befallningshavanden beslut i ärendet.

Vad ovan stadgats skall äga motsvarande tillämpning i det fall, att Konungens befallningshavande själv upptager fråga om anläggning av ny landsväg.

Att i vissa fall för vägs byggande erfordras tillstånd av vattendomstol, därom stadgas i vattenlagen.

3 §.

I enahanda ordning, som i 2 § stadgas, behandlas jämväl övriga frågor om byggande av väg; dock ankommer det på Konungens befallningshavandes prövning, huruvida annan av de i 2 § stadgade åtgärder än hörande av vägstyrelsen bör äga rum.

Vad nu är sagt skall i tillämpliga delar gälla angående inrättande av särskild vinterväg, meddelande av tillstånd till sådan ändring av vägs bredd eller beskaffenhet i övrigt, som avses i 1 kap. 6 § första stycket. även om ändringen ej är att hänföra till byggande av väg, förändring av ödebygdsväg eller enskild väg till landsväg, indragning av landsväg eller särskild vinterväg ävensom angående övertagande av sådan förpliktelse till väghållning, varom förmäles i 1 kap. 13 §.

4 §.

Vid ansökning enligt 2 eller 3 § skall fogas förbindelse att kostnadsfritt tillhandahålla erforderlig hantlangning för upprättande och granskning av plan och kostnadsförslag rörande det ifrågasatta företaget ävensom uppgift i vad mån erforderlig vägmark kommer att kostnadsfritt tillhandahållas.

5 §.

Vägunderhållet besörjes genom anlåtande av entreprenad eller lega, genom vägvakter eller på annat sätt, som må finnas för ändamålet lämpligt.

Därest framskaffande av väglagningsämnen icke kan på frivillighetens väg åvägbringas, må därtill anlitas körslag, varom i 6 § förmäles.

6 §.

Där vägstyrelsen det yrkar, skola till körslag indelas lämpligt belägna och i övrigt tjänliga jordbruksfastigheter. Varje körslag skall därvid tilldelas viss vägsträcka med skyldighet för körslaget att, om sådant av landstinget påkallas, i enlighet med vägstyrelsens anvisningar i avseende å plats och sätt för arbetets utförande framskaffa de för vägsträckans underhåll erforderliga väglagningsämnen mot ersättning på sätt nedan sägs.

Vid körslagsindelning skall iakttagas, att körslagen fördelas så, att de

fastigheter, som därtill kunna anlitas, bliva i möjligaste mån lika därtill nyttjade samt att körlags vägsträcka förläggas så nära körlagets fastigheter som möjligt. Besvär, som enligt vad nu är sagt vilar å fastighet, åligger den, som brukar fastigheten.

Förslag till körlagsindelning uppgöres av vederbörande kommunalnämnder. Sedan vägstyrelsen granskat förslaget samt ägare och brukare av jordbruksfastigheter blivit å vederbörande kommunalstämmor hörda däröver, verkställer Konungens befallningshavande indelningen. Sådan indelning skall gälla tills vidare och intill dess beslut om ny körlagsindelning blivit i laga ordning meddelat.

7 §.

Körlagets medlemmar skola, där ej annorlunda överenskommits, taga del i det körlaget åliggande arbetet i förhållande till de i körlaget ingående fastigheternas taxeringsvärden.

8 §.

Inom varje körlag skola medlemmarna sig emellan för minst ett år i sänder utse en körfogde. Om valet skall underrättelse meddelas vägstyrelsen. Underlåter körlag att utse körfogde eller kunna körlagets medlemmar ej enas i valet av sådan, skall körfogde utses av Konungens befallningshavande.

Körfogde, som tjänstgjort i tre på varandra följande år, är ej skyldig att ånyo emottaga befattningen, förrän ytterligare tre år förflutit.

Körfogden skall tillse, att körlaget åliggande arbete behörigen fullgöres. Han skall ock uppbära och mellan medlemmarna i körlaget fördela den för arbetet utgående ersättningen.

9 §.

Skall enligt 5 § körlag anlitas, har vägstyrelsen att före den 1 november giva körlaget uppgift å den myckenhet väglagningsämnen, som under nästföljande år skall av körlaget framförslas, samt å tid då sådant arbete senast skall vara utfört; och äger vägstyrelsen därvid föreskriva särskilda tidrymder för framförande av olika delar av berörda myckenhet. Sådan tidrymd skall bestämmas på det sätt, att arbetet ej behöver lägga hinder i vägen för brådskande jordbruksarbete.

Körlaget erhåller av vägdistriktet för varje år skälig ersättning för utfört arbete. Kan överenskommelse ej träffas angående ersättningens belopp, skall tvisten avgöras av gode män på sätt i 1 kap. 15 § sägs.

10 §.

Eftersättes körlag åliggande arbete, äger vägstyrelsen låta ombesörja arbetet. Överskjuter kostnaden härför den ersättning, som skolat tillkomma körlaget för arbetets utförande, är den försumlige skyldig att ersätta skillnaden.

11 §.

För ordnande av vinterväghållningen skola till snöploglag indelas lämpligt belägna och i övrigt tjänliga jordbruksfastigheter. Varje snöploglag skall därvid tilldelas viss vägsträcka med skyldighet för ploglaget att, där vägstyrelsen ej jämlikt 17 § träffat annan anstalt för vinterväghållningens ombesörjande, därå fullgöra vinterväghållningen mot ersättning på sätt nedan sägs.

Vid snöploglagsindelning skall iakttagas, att ploglagen fördelas så, att de fastigheter, som därtill kunna anlitas, bli va i möjligaste mån lika därtill nyttjade samt att ploglags vägsträcka förläggas så nära ploglagets fastigheter som möjligt. Besvär, som enligt vad nu är sagt vilar å fastighet, åligger den, som brukar fastigheten.

Förslag till snöploglagsindelning uppgöres av vederbörande kommunalnämnder. Sedan vägstyrelsen granskat förslaget samt ägare och brukare av jordbruksfastigheter blivit å vederbörande kommunalstämmor hörda däröver, verkställer Konungens befallningshavande indelningen. Sådan indelning skall gälla tills vidare och intill dess beslut om ny snöploglagsindelning blivit i laga ordning meddelat.

12 §.

De till samma snöploglag indelade fastigheter skola, där ej annorlunda överenskommits, i det ploglaget åliggande arbete sinsemellan taga del i förhållande till fastigheternas taxeringsvärden.

13 §.

Inom varje snöploglag skola medlemmarna sig emellan för minst ett år i sänder utse en snöplogfogde. Om valet skall underrättelse meddelas vägstyrelsen. Underlåter ploglag att utse snöplogfogde eller kunna ploglagets medlemmar ej enas i valet av sådan, skall snöplogfogde utses av Konungens befallningshavande. Intill dess snöplogfogde blivit utsedd, svara medlemmarna en för alla och alla för en för fullgörande av ploglagets skyldigheter.

Snöplogfogde, som tjänstgjort i tre på varandra följande år, är ej skyldig att ånyo emottaga befattningen förrän ytterligare tre år förflutit.

Snöplogfogden åligger att övervaka, det vinterväghållningen behörigen fullgöres, samt att för sådant ändamål vid inträffande behov utfärda uppbåd till ploglaget att verkställa erforderligt arbete, vilket uppbåd medlemmarna äro skyldiga att sinsemellan fortskaffa.

Snöplogfogde tillkommer att uppbära och mellan ploglagets medlemmar fördela den till ploglaget för dess vinterväghållning utgående ersättning.

14 §.

Vägstyrelsen skall söka träffa överenskommelse med ploglag angående beloppet av ersättningen för den ploglaget åliggande vinterväghållningen. Därest av vägstyrelsen ej yrkas, att sådan ersättning skall utgå i mån av utfört arbete,

skall ersättningen på en gång bestämmas för en tid av fem år, såvitt enighet ej vinnes om längre tid, dock högst tio år, att årligen utgå med belopp, som med avseende å den ploglaget tilldelade vägsträckans längd och beskaffenhet finnes skäligt.

Kan överenskommelse ej träffas angående ersättningens belopp, skall tvisten avgöras av gode män på sätt i 1 kap. 15 § sägs.

15 §.

Har ersättning för vinterväghållning blivit bestämd för viss period och inträda därunder väsentligen förändrade förhållanden i avseende å sådan väghållning, må Konungens befallningshavande på vederbörandes framställning förordna, att ny fastställelse av den till ploglag utgående ersättningen skall äga rum utan att periodens utgång avvaktas.

16 §.

Eftersättes snöploglags vinterväghållning, äger vägstyrelsen låta på lämpligt sätt avhjälpa bristerna. Kostnaden härför skall av den försumlige gäldas, därest ersättning för vinterväghållningen utgår med visst årligt belopp, i dess helhet, men eljest allenast i den mån kostnaden överskjuter den ersättning, som skolat tillkomma den försumlige för arbetets utförande.

17 §.

Kan inom någon ort vinterväghållning lämpligare besörjas genom annan anordning än snöploglag, äger vägstyrelsen därom träffa anstalt.

3 KAP.

Om ödebygdsväg.

1 §.

Uppstår fråga om anläggning av ödebygdsväg, skall, efter det förberedande plan och kostnadsförslag uppgjorts samt vägstyrelsen och vederbörande kommunalstämmor blivit i ärendet hörda, Konungens befallningshavande pröva, huruvida den tillämnade vägen är att hänföra till ödebygdsväg.

I samband med denna prövning äger Konungens befallningshavande ålägga vägdistriktet att, om företaget kommer till stånd, lämna bidrag till vägens byggande med visst belopp i penningar. Bidraget må i allmänhet icke sättas högre än till en sjättedel av beräknade kostnaden för företaget.

2 §.

Huruvida väg, som Konungens befallningshavande prövat vara att hänföra till ödebygdsväg, skall byggas eller ej, därom bestämmes i den ordning,

som är eller må varda föreskriven i fråga om beslut rörande användningen av statsanslag till sådana vägföretag.

3 §.

Anläggning av ödebygdsväg sker genom statens försorg.

Ödebygdsväg skall till byggnadssättet vara av så enkel beskaffenhet, som kan vara förenlig med vägens ändamål.

4 §.

När anlagd ödebygdsväg vunnit nödig stadga och fasthet, skall vägen övertagas till underhåll av vägdistriktet. Intill dess så skett, har distriktet ej annan förpliktelse med avseende å vägens byggande än i 1 § är sagt, ej heller skyldighet att deltaga i vägens underhåll den tid mark är bar.

Om vägens övertagande till underhåll av vägdistriktet meddelar Konungens befallningshavande, efter verkställd utredning, beslut att tillämpas från utgången av det år, då beslutet vunnit laga kraft. Från samma tid skall vad i 2 kap. stadgas om byggande och underhåll av landsväg i tillämpliga delar gälla med avseende å ödebygdsvägen, dock med iakttagande av vad i 5 § stadgas.

5 §.

Uppstår fråga om omläggning av ödebygdsväg, skall Konungens befallningshavande pröva, huruvida omläggningen lärer det allmänna till gagn, och skola i övrigt, evad vägen är övertagen till underhåll av vägdistriktet eller ej, bestämmelserna i 1—4 §§ äga motsvarande tillämpning.

6 §.

Vad i 2 kap. stadgas angående vinterväghållning skall äga tillämpning med anseende å ödebygdsväg, ändå att vägen ännu icke blivit övertagen till underhåll av vägdistriktet.

4 KAP.

Om förvaltningen och bestridandet av kostnaderna för vägväsendet.

1 §.

Om vägdistriktets gemensamma angelägenheter, såvitt desamma icke tillhöra offentlig myndighets ämbetsåtgärd, tillkommer det landstinget att rådslå och besluta; dock må ej i landstingets överläggningar och beslut rörande dylik angelägenhet deltaga ombud för landstingsområdets städer.

2 §.

För varje vägdistrikt skall finnas en vägstyrelse, bestående av minst fem ledamöter jämte lika antal suppleanter. Av dessa förordnas en ledamot jämte

suppleant för honom av Konungens befallningshavande för fyra år i sänder. De övriga väljas av landstinget för en tid av fyra år, räknade från och med den 1 januari året näst efter det, då valet skett; dock skall, när val sker första gången, halva antalet eller, om detta icke är jämnt, det antal, som är närmast under hälften, utses för allenast två år. Avgår vald ledamot eller suppleant under den för honom bestämda tjänstgöringstid, skall fyllnadsvalet avse den tid, som för den avgångne återstår. Vid val bör tillses, att vägdistriktets särskilda delar såvitt möjligt bliva företrädade inom vägstyrelsen.

I avseende å villkoren för valbarhet samt rättighet att avsäga sig uppdraget skall vad om landstingsman finnes föreskrivet äga motsvarande tillämpning beträffande de av landstinget utsedda ledamöterna och deras suppleanter.

Vägstyrelsen utser inom sig ordförande och vice ordförande.

Distriktschefen i vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt eller den tjänsteman, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i hans ställe förordnas, är berättigad att övertaga vägstyrelsens sammanträden och deltaga i överläggningarna men ej i besluten samt att låta anteckna sin mening till vägstyrelsens protokoll. I god tid före sammanträde bör han erhålla uppgift å de ärenden, som därvid skola förekomma.

Det tillkommer landstinget att bestämma den ersättning, som må utgå till de av landstinget utsedda ledamöterna för uppdragets fullgörande, och äger av Konungens befallningshavande förordnad ledamot att av vägdistriktet åtnjuta ersättning efter enahanda grunder.

3 §.

Vägstyrelsen åligger att ombesörja väghållningens utförande inom vägdistriktet och att anställa för sådant ändamål erforderlig arbetskraft, att förvalta de för distriktets vägväsen avsedda medel, att verkställa vederbörande myndighets och landstingets beslut rörande vägväsendet, att för vägdistriktet utse god man i de fall, där sådan enligt denna lag skall utses, ävensom att vidtaga övriga åtgärder, som jämlikt lag eller författning ankomma på styrelsen.

4 §.

Landstinget må för särskilda delar av vägdistriktet (*vägnämndsdistrikt*), vilkas omfattning landstinget äger bestämma, utse vägnämnder att taga den befattning med väghållningens utförande, som genom särskild instruktion eller annorledes åt vägnämnden uppdrages.

5 §.

Över vägdistriktets tillgångar och skulder ävensom inkomster och utgifter skall vägstyrelsen låta föra räkenskaper, vilka avslutas för kalenderår. Dessa räkenskaper och styrelsens förvaltning skola granskas av tre revisorer, vilka jämte ett lika antal suppleanter varje år utses av landstinget, och skola i avseende å granskningen samt den landstinget tillkommande prövning av revisionsberättelsen

bestämmelserna i förordningen om landsting äga motsvarande tillämpning. I revisionen skall deltaga ett av Konungens befallningshavande utsett ombud

Det tillkommer landstinget att bestämma den ersättning, som må utgå till de av landstinget utsedda revisorerna för uppdragets fullgörande, och äger av Konungens befallningshavande utsett ombud att av vägdistriktet åtnjuta ersättning efter enahanda grunder.

6 §.

Vad utöver de för vägdistriktet beräknade inkomster finnes erforderligt för bestridande av dess utgifter, skall täckas genom vägs katt.

Vägs katten utgår efter vägfyrk av följande beskattningsföremål sålunda:

1. All jordbruksfastighet, med det undantag, som nedan sägs, påföres en vägfyrk för varje 200 kronor av taxeringsvärdet.

2. Frälseränta ävensom all annan fastighet, varför fastighetsbevilning utgöres, påföres en vägfyrk för varje 300 kronor av taxeringsvärdet.

3. Inkomst, som uppgår till minst 1,000 kronor och varför bevilning till staten utgöres, påföres en vägfyrk för varje 30 kronor av den beskattningsbara andelen därav.

Vad som icke uppgår till hel vägfyrk bortfaller.

Äldre lotshemman skola, så länge de äro underkastade lotsningsskyldighet, vara befriade från vägs katt.

7 §.

Varje år, efter det taxeringsnämudernas arbeten avslutats, skola härads-skrivarna före den 20 juni till vägstyrelsens ordförande insända på årets taxering grundade uppgifter, vilka för varje särskilt slag av beskattningsföremål summariskt angiva ej mindre de taxeringsvärden eller beskattningsbara belopp, efter vilka vägs katt skall utgå, än även därå belöpande antal vägfyrkar.

8 §.

Före den 10 juli varje år skall vägstyrelsen till Konungens befallningshavande insända, jämte de i 7 § omförmälda uppgifter:

1. fullständig redovisning över föregående årets förvaltning;
2. revisorernas berättelse över granskningen av samma förvaltning;
3. styrelsens yttrande över anmärkningar, som må hava förekommit vid granskningen;

4. ett på beräkning över vägdistriktets behållning vid löpande årets slut samt dess utgifter och inkomster under näst följande år grundat förslag till utgifts- och inkomststat för vägdistriktet under sistnämnda år.

Inom samma tid äger vägstyrelsen till Konungens befallningshavande insända de övriga för landstinget avsedda framställningar och förslag, vägstyrelsen aktar nödigt.

De i denna paragraf omförmälda handlingar skola av Konungens befallningshavande minst trettio dagar före landstingets början överlämnas till landstingets ordförande.

9 §.

Landstinget skall, innan det åtskiljes, upprätta fullständig utgifts- och inkomststat för vägdistriktet för nästföljande år, och har därvid att med ledning av de i 7 § omförmälda summariska uppgifter fastställa den uttaxering för varje vägfyck, som erfordras för skattebehovets fyllande.

10 §.

Vad om debitering, uppbörd och redovisning samt avkortning och avskrivning av landstingsmedel är stadgat skall äga motsvarande tillämpning beträffande vägsfatt.

11 §.

Till byggande av landsväg bidrager statsverket efter ty därom är eller må vara särskilt bestämt.

12 §.

Till de särskilda vägdistrikt utgår årligen statsbidrag å sammanlagda kostnaden för distriktets vägunderhåll och vinterväghållning under nästföregående år, däri jämväl inbegripes all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byggande av väg, enligt följande grunder:

1. Kostnadssumman delas med distriktets hela vägfyrktal enligt nästföregående års taxeringslängder; det belopp, som därvid uppkommer, bildar distriktets jämförelsetal.

2. Statsbidraget utgår sålunda:

a. Såsom grundbidrag lämnas 30 procent av distriktets kostnadssumma.

b. Överstiger distriktets jämförelsetal medeltalet av jämförelsetalen för alla distrikt i riket, utgår utöver grundbidraget ett tilläggsbidrag med belopp motsvarande för varje vägfyrk inom distriktet 40 procent av skillnaden mellan distriktets jämförelsetal och nämnda medeltal.

3. I fråga om ödebygdsväg utgår särskilt statsbidrag utöver vad ovan angivits med 20 procent av distriktets kostnad under nästföregående år för vägunderhåll och vinterväghållning å sådan väg.

13 §.

På Konungens prövning ankommer, huruvida och under vilka villkor tillstånd må meddelas vägdistrikt till upptagande av avgifter för begagnande av färjinfartning, som i denna lag avses.

5 KAP.

Ordningsföreskrifter.

1 §.

I skogs- eller hagmark skall träd eller buske, som med någon gren skjuter in över vägområdets gräns, genom jordägarens försorg kvistas.

Är för vägs upptorkande eller för erhållande av fri utsikt över vägbanan erforderligt, att träd eller buske borthugges eller att träd, i annat fall än i första stycket sägs, kvistas, skall jordägaren ock vara skyldig att, efter anmaning av vägstyrelsen, därom besörja; dock må jordägaren, där åtgärden för honom medför avsevärd skada, njuta skälig ersättning därför. Yppas tvist huruvida eller i vad mån ersättning bör utgå, skall tvisten avgöras av gode män på sätt i 1 kap. 15 § sägs.

På Konungens befallningshavande ankommer att i särskilda fall efter omständigheterna pröva, huruvida befrielse från jordägaren enligt denna paragraf åliggande skyldighet att borthugga eller kvista träd eller buske må äga rum.

Underlåter jordägare efterkomma anmaning att vidtaga åtgärd, varom i första eller andra stycket sägs, äger Konungens befallningshavande förelägga honom viss tid att fullgöra den åtgärd, varom fråga är, vid äventyr att den eljest vidtages på hans bekostnad.

2 §.

Utan Konungens befallningshavandes tillstånd må ej utmed väg uppföras byggnad på mindre avstånd än nio meter från vägbanans mitt; dock äger detta stadgande icke tillämpning å bebyggande av område, för vilket stadsplan fastställts.

Utmed väg må ej heller inom nämnda avstånd utan Konungens befallningshavandes tillstånd förekomma upplag eller vidtagas andra anordningar, som hindra vägens avvattning eller fri utsikt över vägbanan.

3 §.

Utmed väg må ej upptagas grop eller grav av beskaffenhet att för vägens bestånd medföra fara.

4 §.

Väg må ej inkräktas genom upplag av andra ämnen än sådana, som oundgängligen erfordras för vägens underhåll; och må ej heller dessa så uppläggas, att samfärdseln därigenom försvåras eller vägens avvattning hindras.

5 §.

Å landsväg må ej uppsättas grind; dock må Konungens befallningshavande i undantagsfall, när synnerliga skäl därtill äro, tillåta uppsättande av grind å landsväg med allenast ringa samfärdsel.

Finnes eljest å landsväg grind, skall den borttagas, dock må Konungens befallningshavande, därest grinden provas vara till allenast ringa men för samfärdseln och dess borttagande skulle vålla jordägare synnerlig olägenhet, efter jordägarens framställning medgiva, att grinden tills vidare eller under viss tid bibehålles.

Om borttagande av grind efter ty nu är stadgat åligger det grindägaren att draga försorg. Gör han det ej, äger Konungens befallningshavande förelägga

honom att inom viss tid borttaga grinden, vid äventyr att det eljest varder verkställt på hans bekostnad.

Grind skall hållas avlyftad under den tid av året, som Konungens befallningshavande genom allmän kungörelse bestämmer.

Vad i denna paragraf är föreskrivet skall icke äga tillämpning beträffande grind, där väg korsas av järnväg, spårväg eller vattenväg, ej heller i fråga om grind, som erfordras för gränsbevakningens behov.

6 §.

Hjulring å arbetsåkdon, som användes å väg, skall hava en bredd av minst sju centimeter.

Finnes inom något vägdistrikt eller del därav större minimibredd, än nu sagts, böra stadgas, äger Konungens befallningshavande efter landstingets hörande därom förordna; dock må den bredd ej sättas över tolv centimeter.

Förordnande, varom i denna paragraf sägs, vare dock ej tillämpligt å det fall, att vägfarande från annat vägdistrikt vid tillfälligt begagnande av vägen använder arbetsåkdon med den bredd å hjulringar, som inom sistnämnda distrikt är i allmänhet tillåten.

7 §.

Efter vägstyrelsens hörande må Konungens befallningshavande beträffande viss vägsträcka förordna, att fordon med sådan tyngd, att dess framförande å vägen är ägnat att medföra fara för vägens bestånd eller särskild olägenhet i avseende å dess underhåll, icke eller allenast viss tid av året må framföras å vägen, ändå att fordonets hjulringsbredd står i överensstämmelse med gällande föreskrifter; och äger Konungens befallningshavande tillika föreskriva de villkor, under vilka dylik samfördsel må kunna tillåtas.

Angående automobil är särskilt stadgat.

8 §.

I förordnande enligt 6 eller 7 § skall bestämmas viss dag för dess ikraftträdande. Den dag må vid förordnande enligt 6 § ej sättas tidigare än fyra eller senare än tolv år från det förordnandet gavs, och skall vid förordnande enligt 7 § bestämmas sålunda, att vederbörande trafikanter erhålla det rådrum, som i varje fall kan anses nödigt.

För särskilt fall må Konungens befallningshavande lämna tillstånd att å väg framföra fordon med mindre hjulringsbredd än föreskrivet är.

9 §.

Den tid mark är bar må ej å väg släpas timmer, tyngre redskap eller annat, varav vägen kan skadas; dock ankommer på Konungens befallningshavande att efter omständigheterna pröva, huruvida och på vilka villkor undantag från denna bestämmelse må äga rum.

6 KAP.

Tillsyn å väghållningen.

1 §.

Vägväsendet står under Konungens befallningshavandes vård och inseende. Befallningshavanden tillkommer förty att övervaka väghållningens behöriga fullgörande samt att vidtaga därför nödiga åtgärder, allt i enlighet med vad i denna lag eller särskilda författningar närmare stadgas.

Vid behandling av vägväsendet rörande frågor äger Konungens befallningshavande såsom sakkunnig anlita distriktschefen i vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt eller den tjänsteman, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i hans ställe förordnas.

Vid utövande av den Konungens befallningshavande åliggande tillsyn över väghållningen biträdes befallningshavanden av vederbörande landsfiskaler.

2 §.

Yppas brist i väghållning och varder ej efter tillsägelse av vederbörande landsfiskal bristen ofördröjligen botad, skall denne genast anmäla förhållandet hos Konungens befallningshavande, som förelägger vederbörande viss tid, inom vilken rättelse skall hava skett vid äventyr, om den tid försittes, att bristen varder på hans bekostnad avhjälpd.

7 KAP.

Ansvarsbestämmelser så ock angående fullföljd av talan.

1 §.

Underlåter medlem av körlag att utföra å honom jämlikt 2 kap. 7 § belöpande arbete, eller eftersätter snöplogfogde vad honom enligt 2 kap. 13 § tredje stycket åligger, eller underlåter medlem av snöploglag att fortskaffa snöplogfogdes uppbåd eller att sådant uppbåd hörsamma, eller försummar medlem av ploglag, för vilket snöplogfogde icke blivit utsedd, att behörigen fullgöra den ploglaget åliggande vinterväghållning, böte från och med 5 till och med 100 kronor.

Förseelse mot föreskrifterna i 5 kap. 2, 3 och 4 §§ samt 5 § första och fjärde styckena ävensom 6 och 9 §§ eller mot förordnande, som meddelats med stöd av 5 kap. 6 eller 7 §, straffes med böter från och med 10 till och med 200 kronor. Lag samma vare, där jordägare oaktat erhållen anmaning underlåter att vidtaga åtgärd, som i 5 kap. 1 § första stycket sägs.

2 §.

Begås förseelse mot föreskrifterna i 5 kap. 6 och 9 §§ eller mot förordnande, som meddelats med stöd av 5 kap. 6 eller 7 §, med husbondes vetskaps

av hans hustru, husfolk eller i hans arbete antagen person, ansvare husbonden därför liksom vore förseelsen begången av honom själv.

Därest någon under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse, varom nu är sagt, fortsätter samma förseelse, skall han för varje gång stämning härför utfärdats och delgivits fällas till de böter, som för förseelsen äro stadgade.

3 §.

Till böter enligt denna lag må ej dömas, om å förseelsen följer straff enligt allmän lag.

4 §.

Böter, som enligt denna lag ådömas, tillfalla kronan.

Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmänna strafflagen.

5 §.

Över Konungens befallningshavandes beslut i fråga, som i denna lag omförmäles, må klagan hos Konungen i vederbörande statsdepartement föras i den ordning, som för ekonomimål i allmänhet är stadgad.

8 KAP.

Övergångsbestämmelser.

1 §.

Denna lag skall, såvitt ej nedan annorlunda stadgas, lända till efterrättelse från och med den 1 januari 1926.

2 §.

Vägstyrelse skall utses första gången under år 1924 samt träda i verksamhet med 1925 års ingång; och skall den häradskrivare jämlikt 4 kap. 7 § åliggande skyldigheten att före den 20 juni till vägstyrelsens ordförande insända i nämnda lagrum avsedda summariska uppgifter inträda år 1925. I enlighet med denna lags bestämmelser skall landstinget under år 1925 fastställa utgifts- och inkomststat för vägdistriktet för följande år samt bestämma det belopp, vilket år 1925 skall uttaxeras såsom vägs katt. Samma år skola ock utses revisorer till granskning av vägstyrelsens förvaltning under år 1925. Skyldighet att enligt denna lags bestämmelser erlagga vägs katt skall även inträda år 1925; och skall vad i denna lag är stadgat om debitering och indrivning av vägs katt samtidigt träda i tillämpning.

3 §.

I god tid före 1926 års ingång skall Konungens befallningshavande i enlighet med denna lags föreskrifter verkställa indelning av jordbruksfastigheter till snöploglag.

Indelning av jordbruksfastigheter till körlag må jämväl ske redan under år 1925.

4 §.

Hittills varande väghållningsdistrikts tillgångar och förpliktelser skola från och med den 1 januari 1926 övertagas av det nya vägdistriktet, i vilket det äldre distriktet uppgått.

Finnes äldre väghållningsdistrikt under de tre åren närmast före denna lags ikraftträdande hava upplånat medel till bekostande av utgifter, som skäligen bort täckas genom utdebitering av vägs katt, eller genom underlåtenhet att verkställa skälig utdebitering av sådan katt föranlett, att fonderade medel förbrukats, eller på annat sätt förorsakat, att det nya vägdistriktet vid övertagande av det äldre distriktets tillgångar och förpliktelser lider förfång, äger Konungens befallningshavande ålägga distriktet att lämna det nya vägdistriktet skälig gottgörelse.

Vägstyrelse i äldre distrikt skall så snart ske kan och senast den 1 juli 1926 till vägstyrelsen i det nya distriktet avgiva fullständig redovisning för förstnämnda distrikts ekonomiska ställning vid utgången av år 1925.

5 §.

Den av vägstyrelse i äldre distrikt under år 1925 utövade förvaltning skall granskas och fråga om ansvarsfrihet därför behandlas i den ordning, som stadgas i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. Nämnda lag skall efter den nya lagens ikraftträdande även äga tillämpning i den mån sådant är nödigt för fullgörande av förpliktelse, som jämlikt 4 eller 6 § kan för det äldre distriktet uppkomma gentemot det nya vägdistriktet; dock skola för sådant ändamål erforderliga medel utdebiteras å samtliga vägfyrkar i det äldre distriktet till lika andel för en var av dem.

6 §.

Vid 1926 års ingång skall det nya vägdistriktet övertaga samtliga vägar inom distriktet, som då äro föremål för allmänt underhåll, och skola dessa därvid vara försatta i laggillt skick. Finnes brist, som blivit antecknad vid under år 1925 hållen vägsyn eller vars bättrande efter sådan vägsyn i vederbörlig ordning påkallats, icke vara avhjälpt vid vägens övertagande, och skola icke, jämlikt 7 §, äldre lags bestämmelser angående tillsyn å väghållningen tillämpas, äger vägstyrelsen i det nya vägdistriktet låta avhjälpa bristen på den försumliges bekostnad.

7 §.

De, som jämlikt 7 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet äro förpliktade till vägunderhåll in natura, skola under åren 1926 och 1927 vara skyldiga att, om det nya vägdistriktet så fordrar, fortsätta att utföra det vägunderhåll, som dittills ålegat dem, mot erhållande av det belopp, vartill underhållskostnaden bestämts av den i IV kap. i nämnda lag omförmälda nämnd. Det nya vägdistriktet skall dock, utan att anlita berörda sätt att få vägunderhållet utfört, ombesörja vägunderhållet: från 1926 års ingång å minst en tredjedel av distriktets indelade vägar och från 1927 års ingång å ytterligare minst hälften av återstående indelade vägar i distriktet.

Beträffande tillsyn å vägunderhåll, som utföres jämlikt första punkten i första stycket, ävensom i fråga om påföljd för underlåtenhet att fullgöra sådant underhåll skola äldre lags bestämmelser fortfarande äga tillämpning.

Finnes, då vägunderhåll upphör att utföras jämlikt bestämmelserna i första punkten i första stycket, att brist, som blivit antecknad vid senast hållna vägsyn eller vars bättrande efter sådan vägsyn i vederbörlig ordning påkallats, icke blivit avhjälpt, äger vägstyrelsen i det nya vägdistriktet låta avhjälpa bristen på den försumliges bekostnad.

8 §.

Vid behandling av frågor om byggande av väg, vilka vid 1926 års ingång äro beroende på Konungens befallningshavandes prövning, skall därefter denna lag i tillämpliga delar lända till efterrättelse med iakttagande, ifall fråga är om anläggning av ny väg, därav, att landstinget eller dess förvaltningsutskott samt, om vederbörande vägstämman icke blivit hörd i ärendet, jämväl ortsbefolkningen städse skall lämnas tillfälle att yttra sig.

9 §.

Till grund för beräkning av det till vägdistrikt jämlikt 4 kap. 12 § för år 1926 utgående statsbidrag skola läggas de under år 1925 bestridda kostnaderna för vägunderhåll och vinterväghållning jämte det belopp, varmed kostnaderna för enahanda ändamål under år 1926 upptagits i av vederbörande landsting för sistnämnda år fastställd stat, men skall, sedan de verkliga kostnaderna för detta år blivit kända, beräkningen i enlighet därmed jämkas samt erforderlig rättelse äga rum.

10 §.

Väg- och bropenningar, där de hittills av vägfarande erlagts, skola upphöra, då sådant kan ske utan förnärmande av någons enskilda rätt.

11 §.

Finnes kassa samlad för byggnad eller underhåll av bro eller färja, som övertages till underhåll av vägdistriktet, och har den bildats genom sammanskott

av väghållningsskyldiga, äge de att däröver förfoga. I annat fall skall den överlämnas till vägdistriktet.

12 §.

De i 5 kap. 6—8 §§ meddelade bestämmelser skola träda i kraft den 1 januari 1930. Från och med samma dag skall lagen den 28 juni 1907 om bredden av hjulringar å arbetsåkdon på landet upphöra att gälla, men skola de med stöd av samma lag utfärdade förordnanden, intill dess annat blivit i laga ordning bestämt, fortfarande äga tillämpning.

13 §.

Såvitt här ovan icke annorlunda stadgats, skola dels lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet jämte däri sedermera gjorda ändringar och tillägg, dels lagen den 13 juni 1919 om ödebygdevägar, dels ock alla övriga stadganden, som strida mot denna lag, upphöra att gälla den 1 januari 1926; dock skall vad i 62 § förstnämnda lag finnes föreskrivet rörande befogenhet för Konungens befallningshavande att medgiva användande av överskott i vägkassa upphöra att gälla redan i och med denna lags utfärdande.

Ej må efter denna lags utfärdande meddelas förordnande om ny vägdelning enligt 36 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. Ar vid nämnda tid dylik förrättning, om vilken förordnande tidigare givits, ännu icke avslutad, varde vidare åtgärd för förrättningens fortsättande inställd.

14 §.

Där i lag eller särskild författning förekommer hänvisning till lagrum, som ersättes genom bestämmelse i denna lag, skall denna i stället tillämpas.

Bil. B.

Approximativa statistiska beräkningar ang. fördelningen av kostnaden för vägunderhåll m. m.

Vid beräkningarna ha förutsatts,

1) att, på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen antagit, hela kostnaden för vägunderhåll, vinterväghållning och administration visat år (1928) kommer att uppgå till c:a 38,5 millioner kronor;

2) att statsbidrag utgå enligt nu gällande grunder;

3) att beskattningsföremålen nämnda år bli fördelade på det sätt, att taxeringsvärdet å jordbruksfastighet utgör 6,5 miljarder kronor, å annan fastighet 2,5 miljarder kronor samt skattepliktig (beskattningsbar) inkomst 2,0 miljarder kronor, därav 0,2 miljarder kronor inkomst av fast egendom.

Alternativ I.

Statsbidrag: 13,5 miljoner kronor.

Belopp att uttaxera: 25 miljoner kronor.

Beskattningsgrunder: 1 vägfyrc för 100 kr. tax.-värde å jordbruksfastighet; 1 vägfyrc för 200 kr. tax.-värde å annan fastighet; 1 vägfyrc för 30 kr. inkomst.

Beskattningsföremål	Antal bevillningskronor (på landet)	%	Antal vägfyrcar	%	Skatt, kronor	Skatt per vägfyrc, öre	Skatt per bevillningskrona, kronor
Jordbruksfastighet	3,900,000	15,5	65,000,000	45,1	11,250,000	17,3	2,90
Annan fastighet...	1,250,000	5,0	12,500,000	8,7	2,200,000	17,3	1,74
Inkomst av fast egendom	2,000,000	8,0	6,700,000	4,6	1,150,000	17,3	0,58
Övrig inkomst ...	18,000,000	71,5	60,000,000	41,6	10,400,000	17,3	0,58
	25,150,000	100,0	144,200,000	100,0	25,000,000	17,3	1,00

Skatt per bevillningskrona i medeltal 1,00 kr.

Anm. Detta alt. skiljer sig från nu gällande bestämmelser företrädesvis därutinnan, att kostnaden i sin helhet utdebiteras på de olika beskattningsföremålen, under det att med bibehållandet av nuvarande bestämmelser den beräknade kostnaden för naturaunderhållet (17,5 miljoner kr.) skulle betyda en kostnad av 20,9 öre per vägfyrc, vilket per bevillningskrona för jordbruksfastighet betyder 4,50 kr., för annan fastighet 2,70 kr. och för inkomst 0,90 kr.

Alternativ II. Utskottets förslag.

Statsbidrag: = alt. I.

Belopp att uttaxera: = alt. I.

Beskattningsgrunder: 1 vägfyck för 200 kr. tax.-värde å jordbruksfastighet; 1 vägfyck för 300 kr. tax.-värde å annan fastighet; 1 vägfyck för 30 kr. inkomst.

Beskattningsföremål	Antal bevil- ningskronor (på landet)	%	Antal vägfyrkar	%	Skatt, kronor	Skatt per väg- fyck, öre	Skatt per bevil- nings- krona, kronor
Jordbruksfastighet	3,900,000	15,5	32,500,000	30,2	7,550,000	23,3	1,95
Annan fastighet...	1,250,000	5,0	8,300,000	7,7	1,930,000	23,3	1,56
Inkomst av fast egendom	2,000,000	8,0	6,700,000	6,2	1,550,000	23,3	0,68
Övrig inkomst ...	18,000,000	71,5	60,000,000	55,9	13,970,000	23,3	0,78
	25,150,000	100,0	107,500,000	100,0	25,000,000	23,3	1,00

Skatt per bevilningskrona i medeltal 1,00 kr.

Skatt per vägfyck och bevilningskrona enl. alt. II under förutsättning, att det uttaxerade beloppet minskas med 4 millioner kronor i automobilskattemedel.

Beskattningsföremål	Skatt per vägfyck, öre	Skatt per bevilnings- krona, öre
Jordbruksfastighet.....	19,5	1,63
Annan fastighet.....	19,5	1,30
Inkomst av fast egendom	19,5	0,65
Annan inkomst	19,5	0,65
Medeltal	19,5	0,84