National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

Ex. A.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1932: 21
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE

MED FÖRSLAG TILL

LAG OM ALLMÄNNA VÄGAR

OCH

LAG OM VÄGDISTRIKT

M. M.

AVGIVET AV

1929 ÅRS VÄGSAKKUNNIGA

Bilaga: Utredning angående väghållningsbesväret i städerna, verkställd av kammarrådet Erik Schalling

---

STOCKHOLM
1932

Statens offentliga utredningar 1932

Kronologisk förteckning

1. Sociala jordutredningens betänkande med förslag till vissa ändringar i den sociala arrendelagstiftningen. Marcus. 121 s. **Jo.**
2. Betänkande rörande erkännande och verkställighet av utländsk civildom. Av E. Marks von Würtemberg. Marcus. 43 s. **Ju.**
3. Luftförsvarsutredningens betänkande. Utredning beträffande hemortens och civilbefolkningens skyddande vid luftanfall mot Sverige. Norstedt. 139 s. **Fö.**
4. Dödlighetsantaganden för livränteförsäkring. Norstedt. 142 s. **H.**
5. Betänkande rörande frivilliga sammanslutningar mellan enskilda järnvägar i Skåne m. m. Beckman. 132 s. 2 bilagor. **K.**
6. Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 1. Byggnadsordning för stad, köping och större municipalsamhälle. Marcus. 37 s. **K.**
7. Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 2. Byggnadsordning för mindre municipalsamhälle. Marcus. 27 s. **K.**
8. Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 3. Byggnadsordningar och utomplansbestämmelser för landsbygden. Marcus. 18 s. **K.**
9. Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 4. Bilagor till normalbyggnadsordningar för städer och för landsbygden. Marcus. 32 s. **K.**
10. Jordbruksutredningens betänkanden. 6. Promemoria rörande inkomstutvecklingen inom Sveriges jordbruk i jämförelse med i andra näringsgrenar och dess sammanhang med lönepolitiken. Beckman. 52 s. **Jo.**
11. Normalförslag till provisoriska byggnadsföreskrifter. Marcus. 10 s. **K.**
12. Jordbruksutredningens betänkanden. 7. Betänkande angående åtgärder för lindrande av jordbrukets kreditsvårigheter. Beckman. 99 s. **Jo.**
13. Skatteutjämningsberedningen 1. Statistisk utredning angående det kommunala skattetrycket. Av E. Ahlberg. Norstedt. 85*, 560 s. **Fi.**
14. Jordbruksutredningens betänkanden. 8. Arbetarfrågan inom det svenska jordbruket. Av B. Nyström. Beckman. 111 s. **Jo.**
15. De ekonomiska verkningarna för sjöfarten av 1928 års lotsförfattningssakkunnigas förslag till lotsavgifter. Norstedt. 38 s. **H.**
16. Lagberedningens förslag till revision av ärvdabalken. 4. Förslag till lag om boutredning och arvskifte m. m. Norstedt. 689 s. **Ju.**
17. Utredning och förslag rörande ändrade grunder för biskoparnas avlöning och därmed sammanhängande frågor. Idun. 264 s. **E.**
18. Utredning rörande motorfordonsbeståndet i Sverige. Marcus. 50 s. **K.**
19. 1930 års pensionssakkunniga. Betänkande med förslag till reglemente angående tjänstepension för tjänstemän, tillhörande den civila statsförvaltningen, m. m. Norstedt. (2), 211 s. **Fi.**
20. Betänkande med förslag till förordning angående handel med farmaceutiska specialiteter. Marcus. 99 s. **S.**
21. Betänkande med förslag till lag om allmänna vägar och lag om vägdistrikt m. m. Norstedt. 223 + xvj, 174 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1932:21
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE

MED FÖRSLAG TILL

LAG OM ALLMÄNNA VÄGAR

OCH

LAG OM VÄGDISTRIKT

M. M.

AVGIVET AV 1929 ÅRS VÄGSAKKUNNIGA

Bilaga: Utredning angående väghållningsbesväret i städerna, verkställd av kammarrådet Erik Schalling

---

STOCKHOLM 1932
KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER
322106

KUNGL. BIBLIOTEKET STOCKHOLM

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

Sid.

Skrivelse till statsrådet och chefen för kungl. kommunikationsdepartementet . . . 5

Förslag till:

Lag om allmänna vägar 11
Lag om vägdistrikt 24
Lag om ändrad lydelse av 59 § lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet 44
Lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 6 juni 1930 om proportionellt valsätt vid val inom landsting, å kommunalstämma m. m. 45
Lag om ändrad lydelse av 24 § lagen den 25 juni 1909 om arrende av viss jord å landet i Norrland och vissa delar av Svealand 46

Vägväsendet i Finland, Danmark och Norge 47

Motiv:

Inledande översikt 55
Förslag till lag om allmänna vägar 60
1. Allmän motivering 60
Vägarnas indelning i klasser 60
Skyldigheten att ombesörja väghållning 63
Sättet för vägunderhållets ombesörjande 70
2. Speciell motivering 73
Allmänna bestämmelser 73
Särskilda bestämmelser om vanlig landsväg 81
Särskilda bestämmelser om riksväg 83
Särskilda bestämmelser om ödebygdsväg 84
Ordnings- och säkerhetsföreskrifter 85
Om skyldighet i vissa fall för jordägare att lämna tillträde till fastighet m. m. 91
Om tillsyn å väghållningen 93
Om vägnämnd 94
Om ansvar, handräckning och fullföljd av talan 94
Övergångsbestämmelser 95

Sid.

Förslag till lag om vägdistrikt 98
1. Allmän motivering 98
Vägdistriktens omfattning 98
Organisationen 109
Medel till bestridande av väghållningskostnaderna 116
Grunderna för vägskattens utgörande 134
2. Speciell motivering 141
Avdelning I. Allmänna bestämmelser 141
Avdelning II. Om vägdistrikt på landet 142
Om vägfullmäktige 142
Om vägstyrelse 148
Om utgifts- och inkomststat samt revision 151
Om medel till bestridande av vägdistriktets utgifter 152
Om underställning och besvär 154
Avdelning III. Om vägdistrikt, bestående av stad 156
Avdelning IV. Övergångsbestämmelser 158
Förslag till lag om ändrad lydelse av 59 § lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet 161
Förslag till lag om ändrad lydelse av 24 § lagen den 25 juni 1909 om arrende av viss jord å landet i Norrland och vissa delar av Svealand 162
Särskilt yttrande av C. J. Johansson 164
Bilaga till C. J. Johanssons särskilda yttrande 168
P. M. rörande beräkning av vägunderhållskostnaderna 174

Tabeller rörande vägskatt m. m. 183

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Jämlikt Kungl. Maj:ts den 29 november 1929 givna bemyndigande uppdrog dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 4 december samma år åt undertecknade att, i enlighet med vad närmare angivits i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden förstnämnda dag, i egenskap av sakkunniga inom kommunikationsdepartementet verkställa revision av bestämmelserna om väghållningsbesvärets utgörande på landet samt om städernas allmänna vägar, varjämte åt undertecknad Sederholm uppdrogs att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete. Den 9 januari 1930 uppdrog departementschefen åt assessorn i Svea hovrätt, t. f. revisionssekreteraren, numera hovrättsrådet Nils Ljunggren att vara sekreterare hos de sakkunniga.

Förutom de riksdagsskrivelser och vissa andra framställningar, som omnämnas i ovannämnda statsrådsprotokoll den 29 november 1929, hava för att tagas i övervägande eller vara tillgängliga vid fullgörandet av de sakkunnigas uppdrag till de sakkunniga med remisskrivelser nedan angivna dagar överlämnats handlingarna i följande ärenden:

1. den 21 januari 1930 landshövdingens i Hallands län skrivelse den 18 september 1926 om beredande av möjlighet för länsstyrelse att utöva effektivt överinseende över städernas vägväsende;

2. den 21 januari 1930 skånska automobilklubbens framställning den 18 december 1929 om rätt för myndighet i stad att tillerkänna jordägare ersättning för borttagande av träd m. m. invid allmän väg;

3. den 21 januari 1930 skånska automobilklubbens framställning den 18 december 1929 i fråga om uppställande av annonstavlor m. m. invid allmän väg;

4. den 21 januari 1930 B. Abrahamssons framställning den 17 augusti 1928 beträffande sättet för fastställande av plan för brobyggnad;

5. den 21 januari 1930 framställningar från åtskilliga jordbrukarmöten rörande ändringar i grunderna för vägbeskattningen m. m.;

6. den 14 mars 1930 svenska vägstyrelsernas förbunds framställning den 10 februari 1930 angående ökning av det för byggnads uppförande invid väg stadgade minimiavståndet;

7. den 14 mars 1930 svenska vägstyrelsernas förbunds framställning den 11 februari 1930 angående väghållningsdistriktens förvaltningskostnader;

8. den 9 maj 1930 riksdagens skrivelse den 9 april 1930 (nr 156) i anledning av vissa i skrivelsen omförmälda, inom riksdagen väckta motioner i vägväsendet berörande frågor;

9. den 22 maj 1930 framställning den 11 oktober 1929 från vägstyrelsen i Nedertorneå och Karl Gustavs socknars väghållningsdistrikt angående ändrade bestämmelser för bidrag till synnerligt betungade väghållningsdistrikt;

10. den 22 maj 1930 väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 22 augusti 1925 med förslag till viss ändring i 1912 års kungörelse angående dispositionen av anslag till understöd åt synnerligt betungade väghållningsdistrikt;

11. den 15 augusti 1930 framställning den 20 juni 1930 av föreningen för dendrologi och parkvård angående anlitande av sakkunnig person vid borttagande av träd vid vägarbeten;

12. den 30 december 1930 svenska vägstyrelsernas förbunds framställning den 12 november 1928 angående bidrag av allmänna medel till iståndsättande av enskilda vägar, avsedda att övertagas till allmänt underhåll;

13. den 30 december 1930 framställning i november 1930 av S. Sjöberg m. fl. om förbud mot utsläppande av kreatur å allmän väg;

14. den 9 januari 1931 Högås frisinnade förenings framställning den 8 januari 1931 angående bidrag till marklösen vid vägföretag m. m.;

15. den 9 januari 1931 Stockholms handelskammares framställning den 8 januari 1931 rörande permanentbeläggning av landets vägar;

16. den 28 januari 1931 länsstyrelsens i Skaraborgs län skrivelse den 31 december 1930 med överlämnande av framställning från vägmästaren S. Mattsson i Dimboby angående utmärkande av allmän väg vintertiden;

17. den 13 april 1931 P. Stensons i Fleninge framställning den 20 augusti 1928 angående vägdiken;

18. den 1 juni 1931 statsutskottets utlåtande den 18 maj 1931, nr 158, punkt 8, rörande fråga om ledamöter av vägstyrelse såsom entreprenörer för arbeten åt vägdistrikt;

19. den 22 augusti 1931 direktören Tage Bildes framställning den 7 januari 1931 angående utarbetande av förslag till lösning av de med en tidsenlig vägorganisation sammanhängande frågor;

20. den 22 augusti 1931 svenska väg- och vattenbyggnadsarbetareförbundets framställning den 17 februari 1931 i ett flertal vägväsendet berörande frågor;

21. den 21 september 1931 länsstyrelsens i Blekinge län skrivelse den 16 september 1931 med överlämnande av framställning från vägstyrelsen i Asarums sockens väghållningsdistrikt angående befogenhet för landsfiskal att meddela föreläggande om borttagande av skymmande träd och buskar utmed allmän väg;

22. den 22 september 1931 överstelöjtnanten Ingemar Peterssons skrivelser den 24 september samt den 10 och 30 november 1929 i fråga om finansieringen av varaktiga beläggningar och om riksvägar m. m.;

23. den 29 september 1931 länsstyrelsens i Skaraborgs län skrivelse den 24 september 1931 angående ökning av det för byggnads uppförande invid allmän väg stadgade minimiavståndet;

24. den 1 december 1931 framställning den 20 november 1931 från föreningen Sveriges vägmästare i fråga om tillsättande av vägmästarebefattningar;

25. den 8 december 1931 statens organisationsnämnds utlåtande den 5 december 1931, i vad detta avser spörsmål, som sammanhänga med de sakkunnigas utredningar;

26. den 30 december 1931 Sveriges trafikbilägares riksförbunds framställning den 15 december 1931 angående användandet av automobilskattemedlen;

27. den 30 december 1931 Falkenbergs järnvägsaktiebolags framställning den 9 december 1931 angående ersättning av allmänna medel till enskilda järnvägsföretag för beredande av fri sikt vid plankorsning med väg m. m.;

28. den 12 januari och den 23 mars 1932 framställningar från kommunalstämmor i ett flertal kommuner angående ändrade grunder för vägskattens utgörande;

29. den 16 januari 1932 framställning från ordföranden i Össjö sockens kommunalstämma, A. G. Johansson, angående bidrag av allmänna medel till iståndsättande och underhåll av allmänneligen befarna enskilda vägar;

30. den 19 maj 1932 svenska vägstyrelsernas förbunds framställning den 28 april 1932 angående enklare förfarande vid vägprojektering;

31. den 22 juni 1932 väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 14 juni 1932 med generalplan för vägar för den genomgående, mera långväga trafiken; samt

32. den 23 juli 1932 Luggude härads vägstyrelses framställning angående underhåll av byvägar.

Jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande hava de sakkunniga uppdragit åt kammarrådet Erik Schalling att för de sakkunnigas räkning verkställa särskild utredning angående väghållningsbesväret i städerna. Schallings i anledning härav gjorda utredning fogas vid de sakkunnigas betänkande.

Sedan de sakkunniga numera fullgjort sitt ovannämnda uppdrag, få de sakkunniga härmed vördsamt överlämna följande av motiv åtföljda lagförslag, nämligen förslag till:

1) lag om allmänna vägar;

2) lag om vägdistrikt;

3) lag om ändrad lydelse av 59 § lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet;

4) lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 6 juni 1930 om proportionellt valsätt vid val inom landsting, å kommunalstämma m. m.; samt

5) lag om ändrad lydelse av 24 § lagen den 25 juni 1909 om arrende av viss jord å landet i Norrland och vissa delar av Svealand.

Motiveringen föregås av en sammanfattande redogörelse i fråga om vägväsendet i Finland, Danmark och Norge, varjämte betänkandet åtföljes av — förutom ovannämnda särskilda utredning angående väghållningsbesväret i stä-

derna — flera tabeller ävensom en av undertecknad Bolinder utarbetad promemoria rörande beräkning av vägunderhållskostnaderna.

Särskilt yttrande av undertecknad Johansson bifogas.

I åtskilliga frågor, av vilka flertalet äger samband med det de sakkunniga vid deras tillkallande lämnade uppdraget, har Kungl. Maj:t anbefallt de sakkunniga att verkställa utredning och till Kungl. Maj:t avgiva de förslag, vartill utredningarna kunde giva anledning. I den mån de sakkunniga icke redan fullgjort dessa uppdrag, komma de sakkunniga att snarast möjligt verkställa begärd utredning och avgiva de förslag, som må föranledas därav.

Stockholm den 31 augusti 1932.

G. SEDERHOLM.

C. J. JOHANSSON. ELOF B. ANDERSSON.

N. E. NILSSON. KARL ANDERSSON.

THEOFIL ÖBERG. NILS BOLINDER.

Nils Ljunggren.

LAGFÖRSLAG

Förslag
till
Lag
om allmänna vägar.

Allmänna bestämmelser.

1 §.

Allmän väg är av två slag:

a) landsväg, vartill hänföres väg, som prövas 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 prövas nödig för allmänna samfärdseln, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande.

2 §.

Landsväg, som är av synnerlig betydelse för den genomgående, långväga samfärdseln, benämnes riksväg. Annan landsväg benämnes vanlig landsväg.

3 §.

Till väg höra vägbana och de områden därinvid, som stadigvarande tarvas för vägbanans bestånd och underhåll, såsom slänt, bankett, dike och upplagsplats, ävensom trumma, skyddsvärn, vägmärke och annan för vägens bestånd eller ändamål utförd anordning.

Såsom väg anses bro och färja med färjläge ävensom för den allmänna samfärdseln allenast vintertiden avsedd körled, som prövas nödig (särskild vinterväg).

4 §.

Väg skall läggas där den tarvas och var den jämnast och genast kan göras. Den skall med avseende å fasthet, bredd, lutningsförhållanden och beskaffenhet i övrigt vara lämpad efter samfärdselns behov.

5 §.

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

6 §.

Väg skall städse hållas i ett för samfärdseln fullt tillfredsställande skick. Intill dess annat varder i vederbörlig ordning medgivet, skall väg vidmakthållas till bredd och beskaffenhet i övrigt, som genom författning eller särskilt meddelad föreskrift stadgats.

7 §.

Bliver genom särskild vinterväg annan väg under vintertid obehövlig, 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.

I fråga om väg, varå automobiltrafik är tillåten, ankommer det på länsstyrelsen att bestämma, huruvida vägen skall hållas fri från hinder av snö och is i sådan omfattning, som kräves för dylik trafik, eller allenast i den utsträckning, som erfordras för samfärdsel med av dragare framfört åkdon.

8 §.

Väghållning omfattar byggande av väg samt vägunderhåll.

9 §.

Till byggande av väg räknas förutom anläggning av ny väg även omläggning och förbättring av väg.

10 §.

Till vägunderhåll räknas:

1) åtgärd för vägs vidmakthållande i ett för samfärdseln fullt tillfredsställande skick såsom påförande av väghållningsämnen, vägbanans jämnande, snöplogning, dikesrensning och ombyggnad av trumma;

2) uppsättande av skyddsvärn, vägmärke eller dylik anordning, såvida uppsättandet ej sker i samband med vägens byggande, så ock vägbanans utmärkande, där så tarvas; samt

3) öppnande och stängande av rörlig bro samt drift av färja.

11 §.

Med den inskränkning, som föranledes av vad nedan stadgas i fråga om riksväg och ödebygdsväg, åligger det varje vägdistrikt att ombesörja väghållningen inom distriktet.

Angående vägdistrikt är särskilt stadgat.

12 §.

Åligger någon, på grund av särskilt åtagande, att verkställa väghållning, må därvid förbliva, därest ej, i den ordning som i 22 § sägs, väghållningen övertages av vägdistriktet.

13 §.

Vägdistrikt åliggande väghållning skall verkställas av distriktets vägstyrelse.

14 §.

Inom köping eller annat samhälle på landet, för vilket stadsplanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning, är samhället berättigat och, om vägdistriktet därom framställer begäran, skyldigt att för distriktets räkning bygga och underhålla allmän väg, i den mån vägen på grund av nämnda lag skall vara upplåten för allmänt begagnande såsom gata. För denna väghållning skall samhället njuta ersättning av distriktet i enlighet med vad nedan stadgas, dock ej med högre belopp än det vartill kostnaden för väghållningens utförande efter den allmänna samfärdselns behov skäligen kan skattas. På framställning av samhället äger länsstyrelsen medgiva samhället rätt att för distriktets räkning, mot enahanda ersättning, i vidare mån än nyss sagts ombesörja väghållningen inom samhället.

15 §.

Ersättning jämlikt 14 § för byggande av väg skall till beloppet bestämmas av länsstyrelsen efter parternas hörande, och ankommer det tillika på länsstyrelsen att föreskriva tid för ersättningens utbetalande.

Ersättning jämlikt 14 § för vägunderhåll skall årligen erläggas med belopp, som fastställes i den ordning nyss sagts. Sådan fastställelse skall gälla för en tid av tio år. Övertages under löpande tioårsperiod enskild trafikled inom samhället till allmänt underhåll eller bygges ny allmän väg eller övertager samhället till underhåll väg, som förut underhållits av vägdistriktet, skall den ersättning för ökning i vägunderhåll, som må tillkomma samhället, i enahanda ordning särskilt fastställas för återstående delen av tioårsperioden. Indrages under nämnda tid allmän väg, för vars hållande ersättning fastställts, skall ersättningsbeloppet i enahanda ordning jämkas. Inträda under löpande tioårsperiod väsentligen förändrade förhållanden i avseende å vägunderhåll, må ny fastställelse av ersättningen äga rum.

16 §.

I fall, som i 15 § avses, äger länsstyrelsen utse två gode män att efter syn å marken avgiva yttrande med förslag till ersättning.

Hava parterna i fråga om ersättningen träffat överenskommelse, må länsstyrelsen icke meddela från överenskommelsen avvikande beslut, med mindre yttrande avgivits av gode män.

För sitt arbete och därmed förbundna kostnader äga gode männen bekomma gottgörelse av vägdistriktet med belopp, som bestämmes av länsstyrelsen.

17 §.

Skall i samhälle, som avses i 14 §, väg byggas inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd, åligger det samhället att utan kostnad för vägdistriktet eller, när fråga är om riksväg, för staten tillhandahålla mark, som erfordras

för vägens byggande. Den inskränkning i tomtägares skyldighet att ersätta gatumark, som enligt 45 och 46 §§ stadsplanelagen eller motsvarande äldre bestämmelser äger rum, därest i gatumarken ingår allmän väg, skall ej inträda i det fall, att vägen efter den 1 januari 1928 byggts inom område, som ingår i stadsplanen.

18 §.

De uppgifter, som enligt denna lag tillkomma länsstyrelse, utövas, vad angår Stockholm, av överståthållarämbetet.

19 §.

Närmare bestämmelser angående tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen.

Särskilda bestämmelser om vanlig landsväg.

20 §.

Fråga om byggande av vanlig landsväg ankommer på länsstyrelsens prövning.

21 §.

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

Föranleder icke den sålunda vunna utredningen avslag å ansökningen, skall länsstyrelsen låta på vägdistriktets bekostnad upprätta plan och kostnadsförslag rörande företaget. Berörda plan och förslag skola under viss kort tid och i den ordning länsstyrelsen bestämmer hållas tillgängliga för allmänheten. Efter det vägstyrelsen ånyo samt jämväl vägdistriktets beslutande organ erhållit tillfälle att yttra sig samt länsstyrelsen föranstaltat om den utredning i övrigt, som kan anses erforderlig, meddelar länsstyrelsen beslut i ärendet.

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

22 §.

I enahanda ordning, som i 21 § stadgas, behandlas jämväl övriga frågor om byggande av vanlig landsväg; dock ankommer det på länsstyrelsens prövning, huruvida annan av de i 21 § stadgade åtgärderna än hörande av vägstyrelsen bör äga rum.

Vad nu är sagt skall i tillämpliga delar gälla angående inrättande av särskild vinterväg, sådan ändring av vanlig landsvägs bredd eller beskaffenhet i övrigt, som avses i 6 §, även om ändringen ej är att hänföra till byggande av

väg, förändring av ödebygdsväg eller enskild väg till vanlig landsväg, indragning av dylik landsväg eller särskild vinterväg ävensom angående vägdistrikts övertagande av väghållning, som ålegat någon på grund av särskilt åtagande.

Särskilda bestämmelser om riksväg.

23 §.

Fråga om byggande av riksväg ankommer på Konungens prövning. Detsamma skall ock gälla angående indragning av riksväg, förändring av vanlig landsväg eller enskild väg till riksväg eller riksväg till vanlig landsväg så ock angående sådan ändring av riksvägs bredd eller beskaffenhet i övrigt, som avses i 6 §, även om ändringen ej är att hänföra till byggande av väg.

24 §.

Byggande av riksväg sker genom statens försorg; dock äger Konungen beträffande sådant arbete av mindre omfattning ålägga vägdistriktet eller samhälle, som för vägdistriktets räkning ombesörjer väghållning, att utföra arbetet mot ersättning med skäligt belopp, som i brist på överenskommelse bestämmes genom skiljedom enligt lagen om skiljemän.

25 §.

Konungen äger ålägga vägdistriktet att lämna bidrag till riksvägs byggande med visst belopp, som dock icke må sättas högre än till en tiondel av beräknade kostnaden för företaget.

26 §.

När riksväg eller del därav, som lämpligen kan upplåtas för allmän samfärdsel, blivit färdigställd, skall vägen övertagas till underhåll av vägdistriktet. Beslut om tidpunkten härför meddelas av länsstyrelsen.

Särskilda bestämmelser om ödebygdsväg.

27 §.

Uppstår fråga om anläggning av ödebygdsväg, skall, sedan ärendet förberetts i den i 21 § angivna ordning, länsstyrelsen pröva, huruvida den tillämnade vägen är att hänföra till ödebygdsväg.

28 §.

Huruvida väg, som länsstyrelsen prövat vara att hänföra till ödebygdsväg, skall anläggas eller ej, därom bestämmes i den ordning, som är eller må varda föreskriven i fråga om beslut rörande användningen av statsanslag till sådana vägföretag.

29 §.

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

30 §.

Anläggning av ödebygdsväg sker genom statens försorg; dock äger Konungen ålägga vägdistriktet att utföra arbetet mot ersättning med skäligt belopp, som bestämmes på sätt i 24 § sägs.

31 §.

I samband med den i 27 § omförmälda prövning äger länsstyrelsen ålägga vägdistriktet att, om företaget kommer till stånd, lämna bidrag till vägens anläggning med visst belopp i penningar. Ej må sådan bidragsplikt åläggas, där densamma skulle för vägdistriktet verka oskäligt betungande, ej heller må bidraget i allmänhet sättas högre än till en sjättedel av beräknade kostnaden för företaget.

32 §.

När ödebygdsväg eller del därav, som lämpligen kan upplåtas för allmän samfärdsel, blivit färdigställd, skall vägen övertagas till underhåll av vägdistriktet. I den mån vägen dessförinnan kan begagnas annan tid än då mark är bar, skall vägen för sådant ändamål underhållas av vägdistriktet.

Om vägens övertagande till underhåll av vägdistriktet meddelar länsstyrelsen beslut att tillämpas från utgången av det år, då beslutet vunnit laga kraft.

33 §.

Beträffande omläggning eller förbättring av ödebygdsväg skola, evad vägen är av vägdistriktet övertagen till underhåll eller ej, bestämmelserna i 27—32 §§ äga motsvarande tillämpning, med iakttagande att länsstyrelsens prövning för sådant fall skall gälla frågan, huruvida den tillämnade åtgärden i fråga om vägen länder det allmänna till gagn. Det ankommer på länsstyrelsen att avgöra, huruvida före nämnda prövning annan av de i 21 § stadgade åtgärderna än hörande av vägstyrelsen bör äga rum.

Ordnings- och säkerhetsföreskrifter.

34 §.

Väg må ej inkräktas genom upplag av andra ämnen än sådana, som erfordras för vägens underhåll. Å vägbana må upplag, som nu sagts, förekomma allenast under pågående arbete med vägens underhåll. Upplag må i intet fall så anordnas, att samfärdseln därigenom beredes olägenhet eller vägens avvattning försvåras.

35 §.

Å väg må ej finnas grind eller annan anordning, som bereder olägenhet för samfärdseln eller väghållningen; dock äger länsstyrelsen i undantagsfall, när synnerliga skäl därtill äro, på jordägarens framställning medgiva grinds bibehållande eller uppsättande å väg med allenast ringa samfärdsel. Har sådant tillstånd lämnats, må länsstyrelsen meddela föreskrifter, ägnade att minska olägenheten av grinden.

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

36 §.

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

Vid väg skola ock, till upplysning för de vägfarande, erforderliga vägmärken finnas uppsatta.

37 §.

Är för erhållande av fri sikt över vägbana erforderligt, att träd eller buske borthugges eller att träd kvistas, eller påkallas eljest i trafiksäkerhetens intresse sådan åtgärd, må den i 50 § omförmälda vägnämnden föreskriva skyldighet för jordägaren att inom viss tid besörja därom. Nämnden äger tillika föreskriva, att det område, som röjningen avser, skall, intill dess annorlunda bestämmes, genom jordägarens försorg hållas fritt från skymmande träd och buskar på sätt i beslutet närmare angives.

För skada, som tillskyndas jordägaren på grund av föreläggande enligt första stycket, äger han av väghållaren bekomma ersättning med belopp, som bestämmes av vägnämnden.

Å väg växande träd, vars bevarande anses önskvärt ur naturskyddssynpunkt, må icke borthuggas utan tillstånd av vägnämnden.

38 §.

Utan länsstyrelsens tillstånd må ej utmed väg uppföras byggnad på mindre avstånd från vägbanans mitt än nio meter eller det större avstånd, dock högst femton meter, som länsstyrelsen på grund av särskilda skäl må hava bestämt. Är fråga om uppförande av byggnad å mark i annat höjdläge än vägbanans, skall avståndet ökas så mycket, som motsvarar höjdskillnaden en och en halv gång räknad.

Är fråga väckt om nyanläggning eller omläggning av väg, äger länsstyrelsen meddela förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad inom område, som kan beräknas komma att ligga inom visst i beslutet angivet avstånd, dock högst femton meter, från den tillämnade vägbanans mitt. Sådant förbud må ej meddelas för längre tid än tre år. Uppkommer behov av denna tids förlängning, äger länsstyrelsen föreskriva sådan; dock skall beslutet härom underställas Konungens prövning.

Vad i denna paragraf är stadgat äger icke tillämpning i fråga om bebyggande av område, för vilket stadsplan, stomplan, byggnadsplan eller utomplansbestämmelser fastställts.

39 §.

Utan länsstyrelsens tillstånd må ej i närheten av väg förekomma stängsel, som förorsakar snösamling på vägen. Utmed väg må ej heller på mindre av-

stånd än nio meter från vägbanans mitt utan länsstyrelsens tillstånd förekomma upplag eller annan anordning, som hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten.

Stängsel eller annan anordning, som allenast på grund av vägs omläggning eller annan därmed jämförlig omständighet skulle komma att falla under förbud enligt denna paragraf, må förbliva orubbad, där ej vägnämnden föreskriver skyldighet för jordägaren att borttaga eller ändra anordningen eller utbyta den mot anordning, som icke medför i första stycket omförmälda olägenhet.

För skada, som tillskyndas jordägaren på grund av föreläggande enligt andra stycket, äger han av väghållaren bekomma ersättning med belopp, som vägnämnden bestämmer.

40 §.

Annonstavla, reklamskylt eller dylikt må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma utmed väg på mindre avstånd än nio meter från vägbanans mitt. Ej må i något fall inom synhåll från väg förekomma sådan tavla, skylt eller dylikt, som av vägfarande kan förväxlas med vägmärke av fastställd typ eller är av beskaffenhet att så tilldraga sig vägfarandes uppmärksamhet, att trafiksäkerheten därigenom menligt påverkas.

41 §.

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

Om skyldighet i vissa fall för jordägare att lämna tillträde till fastighet m. m.

42 §.

Är fråga väckt om nyanläggning eller omläggning av väg och skall i anledning härav på offentlig myndighets föranstaltande verkställas stakning eller mätning å marken, undersökning av grund eller annan dylik förberedande åtgärd, må därför erforderligt tillträde till fastighet icke vägras.

43 §.

Kan på grund av arbete med vägs omläggning eller förbättring eller på grund av naturhändelse såsom jordras, översvämning eller dylikt eller av annan orsak samfärdseln icke utan våda framgå å väg, äger länsstyrelsen på ansökning föreskriva, att nyttjanderätt till mark för tillfällig väg skall upplåtas för så lång tid, sådan väg till följd av det inträffade hindret är nödig.

44 §.

Vägnämnden äger meddela väghållare tillstånd att till förekommande av snösamling å väg uppsätta snöskärm.

45 §.

Har genom åtgärd, som i 42 § avses, eller till följd av tillfällig vägs anordnande eller begagnande eller snöskärms uppsättande skada uppkommit, äger

jordägaren härför bekomma ersättning av väghållaren med belopp, som i brist på överenskommelse bestämmes av vägnämnden.

46 §.

Vill väghållare å annan än kronan tillhörig mark taga sand, grus, jord eller sten till vägs byggande eller underhåll, och kan överenskommelse med jordägaren icke träffas, må frågan hänskjutas till vägnämnden, som, där ej upplåtelse av rätt i nämnda avseende kan anses lända jordägaren till märkligt men, äger bestämma, att sådan upplåtelse skall ske. I ty fall ankommer tillika å nämnden att föreskriva, i vilken omfattning och på vad sätt rätt, som nu sagts, må utövas samt till vilket belopp eller efter vilka grunder ersättning skall gäldas.

Vad sålunda stadgats må icke utgöra hinder för väghållare att i den ordning, som angives i lagen om expropriation, förvärva rätt till sand-, grus-, jord- eller stentäkt.

Om tillsyn å väghållningen.

47 §.

Vägväsendet står under länsstyrelsens inseende och åligger det förty länsstyrelsen att övervaka väghållningens behöriga fullgörande samt att vidtaga därför nödiga åtgärder, allt i enlighet med vad i denna lag eller särskilda författningar närmare stadgas.

48 §.

Underlåter väghållare att verkställa av länsstyrelsen meddelat beslut angående byggande av väg eller yppas brist i vägunderhåll och sker ej rättelse efter tillsägelse av den myndighet eller tjänsteman i orten, som har att biträda länsstyrelsen vid tillsyn å väghållningen, skall förhållandet genast anmälas till länsstyrelsen, som förelägger väghållaren viss tid, inom vilken erforderliga åtgärder skola hava skett vid äventyr, om den tid försittes, att åtgärderna varda genom länsstyrelsens försorg på väghållarens bekostnad vidtagna. Dylikt föreläggande må av länsstyrelsen meddelas jämväl utan särskild anmälan.

Innan föreläggande meddelas, äger länsstyrelsen, om så finnes lämpligt, inhämta vägnämndens yttrande i ärendet.

49 §.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillkommer, enligt vad därom är stadgat, att utöva den centrala tekniska och ekonomiska uppsikten över vägväsendet.

Om vägnämnd.

50 §.

För fullgörande av de uppgifter, som jämlikt denna lag tillhöra vägnämnd, skall för varje vägdistrikt finnas en sådan nämnd, bestående av ordförande och två ledamöter.

Vid tillsättande av vägnämnd iakttages, att kunskap och erfarenhet beträffande såväl väghållning som jordbruk och skogsskötsel skola finnas företrädda inom nämnden.

51 §.

Ordförande och ledamöter i vägnämnden jämte tre suppleanter, av vilka en skall vara suppleant för ordföranden, förordnas av länsstyrelsen för fyra år, räknade från och med den 1 januari året näst efter det, då förordnandet skedde.

Avgår ordförande, ledamot eller suppleant före den bestämda tjänstgöringstidens utgång, skall länsstyrelsen förordna ersättare för den tid, som för den avgångne återstått.

52 §.

Den, som vill påkalla vägnämndens prövning av något ärende, skall göra framställning därom hos länsstyrelsen, som har att, därest nämnden finnes behörig att taga befattning med ärendet, hänskjuta det till nämnden.

53 §.

Mot ordförande eller ledamot i vägnämnd gälla samma jäv, som i lag stadgas i fråga om domare.

54 §.

För besluts fattande inom vägnämnden fordras, att nämnden är fulltalig. Äro vid omröstning inom nämnden meningarna delade, gäller vad de flesta säga. Har en var sin särskilda mening, gäller ordförandens.

55 §.

Ordförande och ledamot i vägnämnd skola för sitt arbete och därmed förbundna kostnader njuta ersättning enligt vad särskilt är stadgat. Ersättningen skall förskjutas av väghållaren, men äger nämnden, om så av särskild anledning prövas skäligt, ålägga väghållarens motpart att helt eller delvis återgälda väghållaren vad denne förskjutit.

Väghållare eller annan sakägare äger ej rätt till ersättning för sin talans bevakande inför nämnden.

Om ansvar, handräckning och fullföljd av talan.

56 §.

Bryter någon mot förbud, som meddelats i denna lag eller på grund av föreskrift däri, straffes med böter från och med tio till och med trehundra kronor till kronan, där ej å förseelsen följer straff enligt allmän lag. Lag samma vare, där jordägare underlåter att ställa sig till efterrättelse föreläggande, varom förmäles i 37 § första stycket, 39 § andra stycket och 71 §. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas efter allmän strafflag. Förseelse åtalas av allmän åklagare.

57 §.

Uppföres byggnad i strid mot förbud, som omförmäles i 38 §, äger överexekutor förordna om handräckning till rättelse i vad sålunda olagligen skett.

Varda föreskrifterna i 34, 35 och 39—41 §§ ej iakttagna och följer ej rättelse genast efter tillsägelse av väghållaren eller utmätningsmannen i orten, äger den sistnämnde meddela nödig handräckning.

Underlåter jordägare efterkomma föreläggande, varom förmäles i 37 § första stycket, 39 § andra stycket och 71 §, äger utmätningsmannen låta på lämpligt sätt verkställa detsamma.

58 §.

Ansökan om handräckning enligt 57 § må göras av allmän åklagare eller väghållare. Kostnaden för förrättningen skall av väghållaren förskjutas men omedelbart efter arbetets verkställande av utmätningsmannen uttagas av den försumlige.

59 §.

Den, som ej åtnöjes med vägnämndens beslut, äger att däröver anföra besvär hos länsstyrelsen senast å femtonde dagen från det han erhöll del av beslutet.

60 §.

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

61 §.

Besvär över beslut jämlikt 43 § om upplåtelse av nyttjanderätt till mark för tillfällig väg eller jämlikt 44 § om uppsättande av snöskärm eller över föreläggande jämlikt 48 § må ej verka uppehåll med verkställigheten av beslutet eller föreläggandet eller hindra uttagande av kostnad därför med mindre den myndighet, som har att pröva besvären, annorlunda förordnar.

Övergångsbestämmelser.

62 §.

Denna lag skall, såvitt ej nedan annorlunda stadgas, träda i kraft den 1 januari 1936.

63 §.

Före denna lags ikraftträdande skall länsstyrelsen för varje stad i länet fastställa, vilka inom stadens område belägna vägar äro att anse såsom allmänna.

64 §.

Vid behandling av frågor om byggande av väg, vilka vid 1936 års ingång äro beroende på länsstyrelsens prövning, skall därefter denna lag i tillämpliga

delar lända till efterrättelse med iakttagande, ifall fråga är om anläggning av ny väg på landet, att vägfullmäktige samt, om vederbörande vägstämma icke blivit hörd i ärendet, jämväl ortsbefolkningen städse skall lämnas tillfälle att yttra sig.

65 §.

De distrikt, i vilka riket jämlikt lagen om vägdistrikt indelas, skola, varje distrikt inom sitt område, vid 1936 års ingång övertaga samtliga vägar, som då äro föremål för allmänt underhåll, och skola dessa därvid vara försatta i laggillt skick. Finnes brist, vars bättrande i vederbörlig ordning påkallats, icke vara avhjälpt vid vägens övertagande, äger distriktets vägstyrelse låta avhjälpa bristen på den försumliges bekostnad.

66 §.

Ombesörjer samhälle, som avses i 14 §, vid denna lags ikraftträdande för vägdistriktets räkning väghållning i vidare mån än i samma paragrafs första punkt sägs, skall därvid förbliva, om icke länsstyrelsen annorledes förordnar.

67 §.

Samhälle tillkommande ersättning för byggande av väg skall, om länsstyrelsen före den 1 januari 1936 meddelat beslut om byggandet, bestämmas och utbetalas i den ordning, som för dylikt fall föreskrives i 9 § lagen den 21 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Överenskommelse om ersättning till samhälle för vägunderhåll eller i brist på överenskommelse meddelad fastställelse av sådan ersättning skall icke rubbas genom denna lags ikraftträdande.

68 §.

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

69 §.

Finnes kassa samlad för byggande eller underhåll av bro eller färja, som övertages till underhåll av vägdistriktet, och har den bildats genom sammanskott av väghållningsskyldiga, äga de att däröver förfoga. I annat fall skall den överlämnas till vägdistriktet.

70 §.

Vad i 38 och 56—58 §§ är stadgat om förbud mot byggnads uppförande i vissa fall samt om ansvar och handräckning i anledning av överträdelse av sådant förbud skall lända till efterrättelse från och med den 1 januari 1934; dock skola stadgandena icke äga tillämpning med avseende å byggnad, till vilken grunden då lagts och mot vars uppförande hinder icke förelåg enligt förut gällande bestämmelser.

71 §.

Utmed väg varande stängsel eller annan anordning, som skulle komma att falla under förbud enligt 39 §, må, om anordningen tillkommit före 1935 års utgång utan att hinder däremot förelåg enligt den vid tillkomsten gällande lag, förbliva orubbad, där ej vägnämnden föreskriver skyldighet för jordägaren att borttaga eller ändra anordningen eller utbyta den mot anordning, som icke medför i 39 § första stycket omförmäld olägenhet för väghållningen eller samfärdseln. För skada, som tillskyndas jordägaren på grund av sådant föreläggande, äger han av väghållaren bekomma ersättning med belopp, som bestämmes av vägnämnden.

72 §.

Vägnämnd skall utses i god tid före denna lags ikraftträdande.

73 §.

Såvitt icke i övergångsbestämmelserna till lagen om vägdistrikt annorlunda stadgas, skola dels 25 kapitlet byggningabalken, i vad samma kapitel ännu gäller, dels lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, dels lagen den 13 juni 1919 om ödebygdsvägar, dels ock alla övriga stadganden, som strida mot denna lag, upphöra att gälla den 1 januari 1936.

74 §.

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

Förslag
till
Lag
om vägdistrikt.

AVDELNING I.

Allmänna bestämmelser.

1 §.

Landsbygdens indelning i vägdistrikt bestämmes av Konungen. Vid indelningen iakttages, att delar av samma kommun icke förläggas till olika distrikt samt att distrikt icke må omfatta kommuner inom skilda län.

Varje stad utgör ett vägdistrikt.

2 §.

Medlem av vägdistrikt är en var, som är medlem av kommun inom distriktet.

3 §.

Vägdistrikt äger att självt, efter vad i denna lag närmare bestämmes, vårda sina gemensamma angelägenheter, såvitt icke handhavandet därav enligt gällande författningar tillkommer annan.

4 §.

För anskaffande av medel till bestridande av vägdistrikts utgifter, i den mån distriktets inkomster icke förslå därtill, äger distriktet beskattningsrätt enligt vad i denna lag stadgas.

5 §.

Vägdistrikts beslutanderätt utövas på landet av vägfullmäktige samt i stad av stadsfullmäktige eller, där sådana icke finnas, å allmän rådstuga. Vad i denna lag stadgas om stadsfullmäktige skall äga motsvarande tillämpning med avseende å allmän rådstuga i stad, där stadsfullmäktige icke finnas.

Förvaltning och verkställighet tillkomma vägstyrelse.

6 §.

De uppgifter, som enligt denna lag tillkomma länsstyrelse, utövas, vad angår Stockholm, av överståthållarämbetet.

7 §.

Närmare bestämmelser angående tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen.

AVDELNING II.

Om vägdistrikt på landet.

Om vägfullmäktige.

8 §.

Vägfullmäktige jämte suppleanter utses genom val.

Rösträtt vid sådant val tillkommer en var, som jämlikt näst föregående årets taxeringslängder är skyldig att erlägga vägskatt till distriktet. En var röstberättigad äger en röst för varje påbörjat antal av fem vägskattekronor, som påförts honom, dock högst tio röster.

Rösträtt må icke utövas av den, som med avseende å honom påförd vägskatt till distriktet, vilken förfallit till betalning under de tre sistförflutna kalenderåren, häftar för skatt för flera än två av dessa år.

9 §.

Vad om överlåtande av rösträtt å kommunalstämma är stadgat skall gälla även i fråga om val av vägfullmäktige.

10 §.

Röstlängd för val av vägfullmäktige skall det år sådant val äger rum upprättas för varje kommun av häradsskrivaren mot ersättning av vägdistriktet med belopp, varom särskilt stadgas. Röstlängden skall senast den 1 juli insändas till kommunalnämnden. Nämnden skall under fjorton dagar i juli månad hava den upprättade längden offentligen utlagd till granskning i den ordning om kommunens debiterings- och uppbördslängd är stadgad.

Vill någon göra anmärkning mot röstlängden, äger han att före juli månads utgång ingiva skriftlig anmälan till kommunalnämnden, som därom skyndsamt beslutar, och skall längden därefter anses justerad. Över kommunalnämndens beslut må besvär anföras i den ordning, som stadgas i 7 kapitlet lagen om kommunalstyrelse på landet. Den justerade röstlängden skall tillställas kommunalstämmans ordförande.

11 §.

Valbar till vägfullmäktig eller suppleant för sådan är en var inom vägdistriktet mantalsskriven och där boende man eller kvinna, som är röstberättigad vid val av vägfullmäktige för distriktet.

Vägfullmäktig eller suppleant kan ej den vara, som:

a) är omyndig;

b) är i konkurstillstånd;

c) är av allmänna fattigvården omhändertagen för varaktig försörjning;

d) på grund av honom ådömd straffpåföljd icke må utöva allmän befattning eller genom utslag, som ännu icke vunnit laga kraft, är dömd till påföljd, som nu är sagd, eller är ställd under framtiden för brott, vilket kan medföra sådan påföljd; eller

e) är förklarad ovärdig att inför rätta föra andras talan.

Ej må annan avsäga sig uppdrag att vara vägfullmäktig eller suppleant än:

a) ämbets- eller tjänsteman, som av sin befattning är hindrad att fullgöra uppdraget;

b) den som uppnått sextio års ålder;

c) den som eljest uppgiver hinder, vilket godkännes av vägfullmäktige; eller

d) vid valet den som de fyra senaste åren, det år då valet sker inberäknat, tjänstgjort såsom vägfullmäktig.

12 §.

För val av vägfullmäktige skall vägdistrikt indelas i valkretsar, bestående av en eller flera kommuner.

Vid valkretsindelning iakttages, att varje krets skall hava en folkmängd överstigande 1,000; att kommun, vars folkmängd överstiger nämnda tal, icke förenas med annan sådan kommun; samt att varje valkrets skall kunna omslutas med en sammanhängande gränslinje.

13 §.

För varje valkrets utses en fullmäktig jämte en suppleant för varje påbörjat befolkningstal av 1,000 eller det lägre tal, som erfordras för att antalet fullmäktige för hela distriktet skall uppgå till minst 10.

14 §.

Indelning i valkretsar samt det antal vägfullmäktige, som efter de i 13 § angivna grunderna skall utses, fastställas av länsstyrelsen i god tid före valet, sedan tillfälle beretts vägstyrelsen att avgiva yttrande i ärendet.

15 §.

Val av vägfullmäktige jämte suppleanter förrättas kommunvis å kommunalstämma under tiden från och med den 1 september till och med den 15 november. I valkrets, som består av två eller flera kommuner, förrättas valet i de olika kommunerna å en och samma dag, som bestämmes av länsstyrelsen.

Valet skall vara proportionellt, därest det begäres av väljande med sammanlagt minst så många röster, som motsvara det tal, vilket erhålles, om samtliga väljandes rösttal delas med siffran för det antal personer valet avser, ökad med 1. Sker ej valet proportionellt, skall tillika bestämmas den ordning, i vilken suppleanterna skola inkallas till tjänstgöring. I valkrets, som består av två eller flera kommuner, skall valet alltid vara proportionellt.

Beträffande förfarandet vid sådant val skall gälla vad om annat proportionellt val å kommunalstämma är stadgat, där ej i 16 § annorlunda föreskrives eller avvikelse betingas av bestämmelsen i 8 § om röstvärdets beräkning. Sedan

valsedel avlämnats, skall ordföranden omedelbart å dess baksida tydligt anteckna det röstvärde, som tillkommer valsedeln.

16 §.

Sammanräkning av rösterna i valkrets, som består av två eller flera kommuner, verkställes av länsstyrelsen.

Sedan i sådan valkrets omröstningen avslutats, räknas omedelbart antalet valsedlar och röster. I det protokoll, som skall föras vid förrättningen, antecknas dels antalet valsedlar och röster, dels ock antalet av de personer, som enligt anteckningarna i röstlängden deltagit i valet. Efter dessa åtgärders vidtagande inläggas valsedlarna i ett eller flera hållfasta omslag, som omsorgsfullt förseglas under minst två närvarandes sigill och förses med påskrift angivande valet. De sålunda åsatta sigillen avtryckas därefter å protokollet. Därjämte antecknas i protokollet antalet omslag, vari valsedlarna inlagts. Omslagen jämte protokollet och röstlängden insändas sedan så snart ske kan till länsstyrelsen. Sker insändandet med posten, skall försändelsen assureras.

17 §.

Vägfullmäktige väljas för fyra år, räknade från och med den 1 januari året näst efter det, då valet skedde.

Avgår fullmäktig före valperiodens slut, inkallas den suppleant, som enligt den mellan suppleanterna bestämda ordningen bör inträda.

Inträffar för vägfullmäktig eller behörigen kallad suppleant sådant hinder, att han ej kan inställa sig vid vägfullmäktigesammanträde, åligger det honom att därom ofördröjligen underrätta fullmäktiges ordförande, som till tjänstgöring vid sammanträdet inkallar den närmast i ordningen varande, till sådan tjänstgöring förut ej inkallade suppleanten.

18 §.

Vägfullmäktige välja varje år för nästkommande kalenderår bland sig en ordförande och en vice ordförande. Underrättelse om dessa val, med angivande av de valdas namn och postadress, skall ofördröjligen insändas till länsstyrelsen.

För året näst efter det, då val av vägfullmäktige ägt rum, skall ordförandevalet hållas vid fullmäktiges första sammanträde under året och ordförandeskapet intill dess utövas av den, som fullmäktige därtill särskilt utsett.

19 §.

Vägfullmäktige skola sammanträda å ort inom vägdistriktet eller å annat ställe, som för sådant ändamål blivit av fullmäktige särskilt bestämt.

20 §.

Vägfullmäktige skola årligen hålla två ordinarie sammanträden:

ett före mars månads utgång för besluts fattande i anledning av berättelsen om föregående årets räkenskaper och förvaltning; samt

ett under tiden från och med den 15 augusti till och med den 15 september för fastställande av vägdistriktets utgifts- och inkomststat, för val av ledamöter i vägstyrelsen, därest dylikt val under året skall äga rum, samt för val av revisorer.

Extra sammanträde med vägfullmäktige hålles, när länsstyrelsen därom förordnar eller vägstyrelsen eller de flesta av fullmäktige sådant äska eller ordföranden finner det nödigt.

21 §.

Kallelse till vägfullmäktigesammanträde utfärdas av fullmäktiges ordförande eller, vid hinder för honom, av vice ordföranden. Kallelsen, vilken skall utfärdas skriftligen och innehålla bestämd uppgift om tid, ställe och de ärenden, som skola förekomma å sammanträdet, skall senast en vecka före sammanträdet delgivas en var fullmäktig eller med posten översändas till honom ävensom införas i en eller flera ortstidningar. Den omständigheten, att kallelsen ej blivit införd i tidning, utgör ej hinder för sammanträdets hållande.

Länsstyrelsen samt en var ledamot av vägstyrelsen skola skriftligen underrättas om sammanträde.

22 §.

Vägfullmäktige må ej företaga ärende eller besluta däri, såvida icke flera än hälften av dem äro tillstädes. Är tillstädesvarande fullmäktig enligt stadgandet i 52 § andra stycket hindrad att deltaga i visst ärende, utgör ej den omständigheten, att till följd därav antalet av de deltagande icke överstiger hälften av fullmäktiges hela antal, hinder för ärendets företagande.

Vägfullmäktig eller till sammanträde behörigen kallad suppleant, som utan anmält, av vägfullmäktige godkänt hinder avhåller sig från sammanträdet, skall böta till vägdistriktets kassa fem kronor och dubbelt så mycket, om sammanträdet måste i anseende till de närvarandes fåtalighet inställas eller upplösas.

23 §.

Varje vägfullmäktig äger en röst.

Vid vägfullmäktiges sammanträden äga landshövdingen eller den han i sitt ställe förordnar ävensom ledamot av vägstyrelsen, ändå att de icke äro vägfullmäktige, att vara tillstädes och deltaga i överläggningarna men ej i besluten. Den rätt nu är sagd tillkommer jämväl revisor vid granskning av den av honom avgivna revisionsberättelsen.

24 §.

De ärenden, som företagas till avgörande av vägfullmäktige, skola förut vara vederbörligen beredda av vägstyrelsen.

Val må dock av vägfullmäktige förrättas utan föregående beredning. Detsamma gäller om avgörande av ärende, som fordrar skyndsam handläggning och icke avser utgift eller anskaffande av medel därtill eller avhändande av vägdistriktet tillhörig egendom eller efterskänkande av någon distriktets rättighet.

25 §.

Kan ärende, som handlägges å vägfullmäktigesammanträde, icke å den utsatta dagen bringas till slut, skall sammanträdet fortsättas å annan dag. Om sammanträdets fortsättande skall, därest fullmäktige så besluta, kallelse i vanlig ordning utfärdas. Beslutes icke sådan kallelse, har ordföranden att, innan sammanträdet upplöses, bestämma och för de närvarande tillkännagiva tid för det fortsatta sammanträdet.

Om fortsättande och avslutande av valförrättning, när val är proportionellt, gäller vad därom är särskilt stadgat.

Begäres vid ärendes behandling å vägfullmäktigesammanträde bordläggning av ärendet och förenar sig minst en tredjedel av de närvarande därom, skall ärendet uppskjutas till annan dag, som ordföranden har att bestämma och i vanlig ordning kungöra.

Bordläggning må ej, såvida icke beslut därom fattas med vanlig röstövervikt, ske i fråga om val eller mera än en gång i samma ärende.

26 §.

Ordföranden åligger att å vägfullmäktigesammanträde framställa ärendena till överläggning samt att tillse, att ej andra frågor företagas till avgörande än de, som finnas angivna i kallelsen till sammanträdet.

Fråga, som fordrar skyndsam handläggning, må med iakttagande av vad i 24 § är stadgat, ändå att den ej angivits i kallelsen, företagas till avgörande å sammanträdet, där samtliga närvarande fullmäktige besluta, att den skall upptagas.

27 §.

Sedan överläggningen i ett ärende förklarats avslutad, framställer ordföranden proposition så avfattad, att den kan besvaras med ja eller nej. Ordföranden tillkännagiver därefter, huru enligt hans uppfattning beslutet utfallit, och befäster detsamma, där ej omröstning begäres, med klubbslag.

Begäres omröstning, skall den verkställas efter upprop och utom vid val ske öppet. Där ej för särskilda fall annorlunda stadgas, bestämmes utgången genom enkel pluralitet av de avgivna rösterna. Falla rösterna lika för olika meningar, skiljer vid val lotten mellan lika rösttal, men blir i övriga fall den mening beslut, som ordföranden biträder.

Val av vägstyrelse samt av revisorer och revisorssuppleanter skall vara proportionellt, därest det begäres av minst så många väljande, som motsvara det tal, vilket erhålles, om samtliga väljandes antal delas med siffran för det antal personer valet avser, ökad med 1. Om förfarandet vid sådant proportionellt val är särskilt stadgat.

28 §.

För beslut erfordras två tredjedelar av de i omröstningen deltagandes röster, då beslutet avser beviljande av anslag, vartill medel skola anskaffas genom

upplåning, samt upptagande eller förnyande av lån, därunder inbegripet ingående av borgen, eller förlängning av tiden för erhållet låns återbetalande.

Beslut om beviljande av anslag skall tillika innefatta, huruvida anslaget skall utgå av tillgängliga medel eller erforderligt belopp skall uttaxeras eller upplånas.

29 §.

Vägfullmäktiges ordförande är icke i denna sin egenskap berättigad att uppbära arvode eller ersättning för andra med uppdraget förenade kostnader än för skrivhjälp, skrivmaterialier, postporton och dylika utgifter, som för vägdistriktets räkning påkallas vid uppdragets fullgörande. Fullmäktige må för ett år i sänder besluta, att sådan ersättning skall utgå med visst belopp, vilket icke må överstiga vad skäligt är med hänsyn till beräkneliga utgifter av nämnda art.

Fullmäktig åtnjuter för deltagande i fullmäktiges sammanträde gottgörelse av vägdistriktets medel i form av dagtraktamente med fem kronor för sammanträdesdag samt, där väglängden mellan fullmäktigens hemvist och sammanträdesstället är större än tio kilometer, reseersättning, beräknad efter hälften av lägsta avgift för automobil eller hästskjuts, där icke järnväg eller omnibus är att tillgå eller fartygslägenhet begagnas, samt efter avgiften för tredje klass på järnväg eller plats i omnibus, där något av dessa fortskaffningsmedel finnes, eller för salongsplats på fartyg, där resan såmedelst sker.

30 §.

Ordföranden skall vid vägfullmäktigesammanträde föra eller på sitt ansvar låta föra protokoll.

Protokollet, av vilket skall framgå, vilka fullmäktige varit närvarande, skall upptaga för varje ärende överläggningsämnet och beslutet, med angivande huruvida och i vilken ordning omröstning företagits.

Justering av protokollet verkställes senast fjorton dagar efter sammanträdet å tid, som ordföranden bestämmer och vid sammanträdet tillkännagiver, av ordföranden jämte minst två därtill för varje gång av fullmäktige utsedda närvarande ledamöter. Justering må ock genast verkställas av fullmäktige. Protokollet underskrives, med anteckning om justeringen, av ordföranden och de utsedda justeringsmännen eller, där justeringen verkställts av fullmäktige, minst två vid sammanträdet närvarande ledamöter.

Sedan protokollet justerats, skall tillkännagivande därom så fort ske kan införas i den eller de ortstidningar, i vilka kallelsen till sammanträdet varit införd.

31 §.

Den, som vid vägfullmäktigesammanträde deltagit i avgörandet av ärende, äger anföra reservation mot det fattade beslutet. Reservation skall anmälas innan sammanträdet avslutas samt, om den närmare utvecklas, avfattas skriftligen och avgivas sist vid justeringen av protokollet.

32 §.

Ordföranden skall tillse, att avskrift av vägfullmäktiges justerade protokoll tillställes länsstyrelsen och vägstyrelsen. För övrigt äger en var att taga avskrift av protokollet och att utan avgift få avskriftens riktighet bestyrkt.

33 §.

Vägfullmäktiges förhandlingar skola vara offentliga; dock må fullmäktige för visst ärende besluta, att överläggningen skall hållas inom stängda dörrar.

Ordföranden vakar över ordningen vid vägfullmäktigesammanträde samt kan varna och, efter förutgången varning, låta utvisa en var, som förhåller sig oskickligt. Uppstår oordning, som ordföranden icke kan avstyra, äger han upplösa sammanträdet.

Om vägstyrelse.

34 §.

Vägstyrelsen tillhör att:

1) ombesörja utförandet av vägdistriktet åliggande väghållning;

2) förvalta för distriktets vägväsende avsedda medel (vägkassan);

3) verkställa vederbörande myndighets och vägfullmäktiges beslut rörande vägväsendet;

4) verkställa beredning av ärenden, som skola förekomma till behandling hos vägfullmäktige;

5) vidtaga övriga åtgärder, som jämlikt lag eller författning ankomma på styrelsen.

Med beaktande av den för vägdistriktet fastställda utgifts- och inkomststaten äger vägstyrelsen antaga och entlediga tjänste- och arbetspersonal för vägdistriktet.

35 §.

För vägstyrelsen skall finnas ett av länsstyrelsen utfärdat reglemente. Innan reglemente utfärdas, skall tillfälle beredas vägfullmäktige att avgiva yttrande i ärendet.

36 §.

Antalet ledamöter av vägstyrelsen bestämmes av vägfullmäktige. Antalet må dock icke vara under tre eller över fem.

En ledamot jämte suppleant för honom förordnas av länsstyrelsen. De övriga ledamöterna jämte minst lika många suppleanter väljas av vägfullmäktige. Sker ej valet proportionellt, skall tillika bestämmas den ordning, i vilken suppleanterna skola inkallas till tjänstgöring.

37 §.

I avseende å valbarhet, obehörighet och rätt till avsägelse skall vad i 11 § är stadgat om vägfullmäktig äga motsvarande tillämpning med avseende å ledamot och suppleant i vägstyrelsen; dock må länsstyrelsen kunna till ledamot eller suppleant förordna även den, som icke är valbar till vägfullmäktig.

Följande personer må icke vara ledamöter eller suppleanter i vägstyrelsen: landshövding, landssekreterare, landskamrerare, länsassessor, vägingenjör, domare eller allmän åklagare i orten, ej heller den, som är anställd av styrelsen eller eljest inför denna redovisningsskyldig.

38 §.

Ledamöter och suppleanter i vägstyrelsen utses för fyra år, räknade från och med den 1 januari året näst efter det, då förordnandet eller valet skedde. Val skall förrättas vid vägfullmäktiges andra ordinarie sammanträde året näst efter det, då allmänna val av vägfullmäktige ägde rum.

Avgår ledamot eller suppleant, som förordnats av länsstyrelsen, under den för honom bestämda tjänstgöringstiden, förordnar länsstyrelsen ledamot eller suppleant i den avgångnes ställe för den återstående delen av tjänstgöringstiden.

Avgår ledamot, som utsetts vid proportionellt val, inkallas till ledamot den suppleant, som enligt den mellan suppleanterna bestämda ordningen bör inträda; den sålunda inkallade tjänstgör under den tid, som återstått för den avgångne. Avgår annan vald ledamot, anställes fyllnadsval för den återstående delen av tjänstgöringstiden.

39 §.

Vägstyrelsen utser inom sig ordförande och vice ordförande att tjänstgöra den tid, för vilken de blivit utsedda till ledamöter.

Underrättelse om dessa val, med angivande av de valdas namn och postadress, skall ofördröjligen insändas till länsstyrelsen för intagande i länskungörelserna.

40 §.

Vägstyrelsen sammanträder å det ställe och å de tider styrelsen bestämmer och dessutom så ofta ordföranden finner det nödigt, ävensom då länsstyrelsen därom förordnar eller minst halva antalet av styrelsens ledamöter för uppgivet ändamål gör framställning därom.

41 §.

Suppleanterna i vägstyrelsen böra i den mellan dem bestämda ordningen kallas till tjänstgöring, i den mån det erfordras till följd av hinder för ledamot eller vid uppkommen ledighet, som ej ännu kunnat fyllas, efter ledamot, som icke utsetts vid proportionellt val.

Suppleant vare obetaget att även eljest närvara vid styrelsens sammanträden.

42 §.

Vägstyrelsen må ej handlägga ärende, såvida icke flera än hälften av ledamöterna äro tillstädes.

Ledamot eller till tjänstgöring kallad suppleant, som utan anmält, av styrelsen godkänt hinder avhåller sig från sammanträde, skall böta till vägkassan

fem kronor och dubbelt så mycket, om sammanträdet måste i anseende till de närvarandes fåtalighet inställas eller upplösas.

43 §.

I fråga om sättet för besluts fattande och därför erforderlig omröstning skall vad i 27 § är stadgat om vägfullmäktige äga motsvarande tillämpning med avseende å vägstyrelsen. Vid omröstning för tillsättande av tjänstebefattning skall förfaras såsom vid val.

Har den av länsstyrelsen utsedde ledamoten av vägstyrelsen deltagit i avgörande av ärende, däri fattats mot hans mening stridande beslut, åligger honom att låta till protokollet anteckna sin avvikande mening.

44 §.

Vid vägstyrelsens sammanträde skall ordföranden föra eller på sitt ansvar låta föra protokoll.

Justering av protokollet verkställes av styrelsen antingen genast eller vid nästa sammanträde. Därest vid sammanträde närvarit flera än tre ledamöter, må justering ock verkställas av ordföranden jämte två därtill av styrelsen utsedda närvarande ledamöter.

Sedan protokollet justerats, skall tillkännagivande därom införas i en eller flera ortstidningar.

Avskrift av det justerade protokollet skall ofördröjligen insändas till länsstyrelsen. En var äger att taga avskrift av protokollet och att utan avgift få avskriftens riktighet bestyrkt.

45 §.

Ordföranden åligger att ombesörja vägstyrelsens skriftväxling, mottaga alla till styrelsen ställda framställningar, ansvara för att räkenskaper föras i enlighet med givna föreskrifter, vårda styrelsens handlingar och hålla register över dem.

46 §.

Vägstyrelsen utser för varje kalenderår inom eller utom sig en kassaförvaltare.

47 §.

Penningar eller värdehandlingar, som för vägdistriktets räkning innehavas av vägstyrelsen, skola så förvaras, att de icke sammanblandas med andra penningar eller värdehandlingar.

Penningmedel, som ej erfordras för verkställande av nära förestående utbetalningar, skola för vägdistriktets räkning insättas hos bank eller å postgirokonto.

48 §.

En var ledamot av vägstyrelsen ansvarar gemensamt med de övriga för de medel styrelsen har under sin förvaltning ävensom för de säkerhetshandlingar, mot vilkas antaglighet han icke gjort anmärkning till protokollet.

49 §.

Ledamot av vägstyrelse äger för deltagande i sammanträde eller förrättning i vägdistriktets angelägenhet ur vägkassan åtnjuta gottgörelse i form av dagarvode med skäligt belopp, som bestämmes av vägfullmäktige. Arvodet må icke sättas högre än till tolv kronor för sammanträdes- eller förrättningsdag. Vid resa för sammanträde eller förrättning, som nu sagts, utgår enligt av vägfullmäktige fastställda grunder tillika rese- och traktamentsersättning med högst vad som på grund av allmänna resereglementet utgår till vägingenjör. För dag, då dagarvode åtnjutes, må likväl ej beräknas traktamentsersättning.

Jämte gottgörelse, som avses i första stycket, samt ersättning för kostnader för skrivmaterialier, postporton och dylika utgifter, som för vägdistriktets räkning påkallas vid uppdragets fullgörande, må efter vägfullmäktiges bestämmande för med uppdraget förenat besvär utgå årsarvode till sådan ledamot av vägstyrelsen, som utsetts till ordförande, sekreterare, räkenskapsförare, kassaförvaltare eller innehavare av annan motsvarande befattning inom styrelsen. Arvodet skall till beloppet bestämmas för ett år i sänder och må icke överstiga vad på grund av göromålens omfattning och art kan anses skäligt, ej heller bestämmas med hänsyn till den inkomst av tjänst, yrke eller näring, som uppdragets innehavare genom dess fullgörande går förlustig. Ersättningen för kostnader för skrivmaterialier, postporton och dylika utgifter må bestämmas att utgå med visst belopp för år, vilket belopp icke må överstiga vad skäligt är med hänsyn till beräkneliga utgifter av nämnda art.

Om utgifts- och inkomststat samt revision.

50 §.

För vägdistrikt skall årligen upprättas en utgifts- och inkomststat för det nästföljande kalenderåret.

Statens utgiftssida skall upptaga:

a) det löpande årets beräknade brist;

b) de belopp i kapital och ränta, varmed distriktets skulder under det nästföljande året förfalla till betalning;

c) de anslag, som tidigare beslutats för nästföljande år, så ock de anslag, som beslutats i samband med statens fastställande, däribland även ett anslag för oförutsedda behov.

Statens inkomstsida skall upptaga:

a) det löpande årets beräknade behållning;

b) de inkomster, som i anledning av tidigare fattade beslut eller på annan grund kunna påräknas under det näst följande året, så ock det belopp, som ytterligare skall anskaffas, ävensom sättet för dess anskaffande.

I stället för det löpande årets beräknade brist eller behållning må upptagas det belopp, vartill nästföregående års brist eller behållning enligt avslutade räkenskaper uppgått.

51 §.

Före juli månads utgång skall vägstyrelsen uppgöra och till vägfullmäktige avlämna förslag till utgifts- och inkomststat. Avskrift därav skall samtidigt insändas till länsstyrelsen.

Statförslaget skall från och med dagen för tillkännagivandet av vägfullmäktiges andra ordinarie sammanträde under året vara offentligen tillgängligt på lämpligt ställe, som utsättes i tillkännagivandet. På nämnda sammanträde upptages statförslaget till granskning och fastställelse.

Avskrift av den fastställda utgifts- och inkomststaten skall så fort ske kan och senast den 20 september insändas till länsstyrelsen.

52 §.

För granskning av det nästföljande årets förvaltning skola årligen tre revisorer utses, två av vägfullmäktige och en av länsstyrelsen. På enahanda sätt utses jämväl tre suppleanter.

Den, vilken såsom ledamot av vägstyrelsen eller eljest är redovisningsskyldig till vägdistriktet, må icke utses till revisor eller revisorssuppleant för granskning av förvaltning, för vilken han har att redovisa, ej heller deltaga i val av revisor eller revisorssuppleant för granskning av sådan förvaltning eller i beslut med anledning av granskningen.

Revisorerna äga att när som helst inventera vägkassan samt taga del av räkenskaper och andra handlingar, som beröra förvaltningen. Vägstyrelsen må ej vägra att angående förvaltningen lämna revisorerna begärd upplysning.

53 §.

Vad i 49 § är stadgat angående arvoden till ledamot av vägstyrelse, traktaments- och reseersättning samt gottgörelse för skrivmaterialier med mera skall med avseende å revisor äga motsvarande tillämpning.

54 §.

Det åligger vägstyrelsen att enligt av Konungen meddelade föreskrifter föra vägdistriktets räkenskaper och avsluta dem för kalenderår. Räkenskaperna skola årligen före den 1 februari tillhandahållas vägfullmäktiges ordförande, vilken oförtövat, med föreläggande av viss tid för revisionsberättelsens avgivande, tillhandahåller dem åt revisorerna.

55 §.

Revisionsberättelsen avlämnas till vägfullmäktiges ordförande, som över framställda anmärkningar infordrar vederbörandes förklaringar så tidigt, att de jämte revisionsberättelsen kunna framläggas till granskning å vägfullmäktiges första ordinarie sammanträde för året. Därjämte åligger det vägfullmäktiges ordförande att före nämnda sammanträde tillställa länsstyrelsen avskrift av såväl revisionsberättelsen som de avgivna förklaringarna.

56 §.

Vägfullmäktige äga för sin del besluta, huruvida framställd anmärkning skall förfalla och ansvarsfrihet för förvaltningen meddelas eller laga åtgärd för bevarande av vägdistriktets rätt skall vidtagas.

Finner länsstyrelsen ansvarsfrihet icke böra meddelas, äger länsstyrelsen förordna om vidtagande av därav påkallade åtgärder.

Anställes ej talan å den förvaltning revisionsberättelsen avser inom ett år från det berättelsen framlades å vägfullmäktigesammanträde, skall så anses, som om ansvarsfrihet blivit beviljad. Utan hinder av att ansvarsfrihet beviljats må talan föras på grund av brottslig handling, där ej ansvarsfriheten uppenbarligen avsett även den handlingen.

Om medel till bestridande av vägdistriktets utgifter.

57 §.

Till bestridande av kostnaderna för väghållningen utgår bidrag av statsmedel efter ty därom är särskilt stadgat.

58 §.

Landsting, kommun eller municipalsamhälle äger lämna bidrag till byggande av väg.

59 §.

På Konungens prövning ankommer, huruvida och under vilka villkor tillstånd må meddelas vägdistrikt till upptagande av avgifter för begagnande av färjinrättning.

60 §.

Vägdistriktets medelsbehov skall, i den mån det ej fylles genom andra inkomster, täckas genom uttaxering av vägskatt.

61 §.

Skyldighet att utgöra vägskatt skall, med den i 62 § tredje stycket stadgade inskränkning, åligga en var, som jämlikt senast fastställda taxeringslängder är inom vägdistriktet skattskyldig till allmän kommunalskatt.

Vägskatt utgöres av skattskyldig i förhållande till det antal vägskattekronor och vägskatteören, som påföres honom.

62 §.

Vägskattekronor och vägskatteören påföras enligt följande grunder:

För varje skattekrona och skatteöre, som enligt kommunalskattelagen påförts skattskyldig såsom underlag för fastighetsskatt, påföras honom en och en halv vägskattekrona respektive ett och ett halvt vägskatteöre. Vad som icke uppgår till helt vägskatteöre bortfaller. Etthundra vägskatteören bilda en vägskattekrona.

För varje skattekrona och skatteöre, som enligt kommunalskattelagen påförts skattskyldig såsom underlag för kommunal inkomstskatt, påföres honom en väg-

skattekrona respektive ett vägskatteöre; dock skall sådan påföring icke ske i fråga om den, som för kommunal inkomstskatt påförts mindre än tre skattekronor. Beträffande äkta makar skall, därest de i fråga om taxering till kommunal inkomstskatt icke äro att anse såsom av varandra oberoende skattskyldiga, befrielse enligt vad nyss sagts äga rum, allenast om makarna påförts sammanlagt mindre än tre skattekronor.

63 §.

Vad i 75 § kommunalskattelagen är stadgat om dödsbos och dödsbodelägares ansvarighet för kommunal utskyld skall äga motsvarande tillämpning i fråga om vägskatt.

64 §.

Till ledning för vägskattens bestämmande skola häradsskrivarna varje år efter slutade taxeringsförrättningar före juni månads utgång till vägstyrelsen insända förteckning, som för varje kommun inom vägdistriktet summariskt upptager antalet vägskattekronor. Vägstyrelsen låter däröver upprätta sammandrag, upptagande summan för hela vägdistriktet.

65 §.

Vad om debitering, uppbörd, indrivning och redovisning av landstingsmedel är stadgat skall äga motsvarande tillämpning beträffande vägskatt.

Om underställning och besvär.

66 §.

Vägfullmäktiges beslut angående upptagande av lån, därunder inbegripet ingående av borgen, skola, där fråga är om lån, ställt på längre återbetalningstid än två år, för att vinna bindande kraft underställas Konungens prövning och fastställelse.

Beslut, varom i första stycket sägs, skall insändas till länsstyrelsen, vilken det åligger att överlämna handlingarna, jämte eget yttrande, till Konungen.

67 §.

Vägfullmäktiges beslut skola för att vinna bindande kraft underställas länsstyrelsens prövning och fastställelse, om beslutet avser:

a) upptagande av lån, därunder inbegripet ingående av borgen, i andra fall än i 66 § avses; dock att underställning icke erfordras, där ej i följd av beslutet sammanlagda beloppet av vägdistriktets utan underställning skedda upplåning överstiger skillnaden mellan, å ena sidan, ett belopp motsvarande tre gånger antalet av de skattekronor och skatteören, varefter vägskatt skolat utgöras för sistförflutna året, och, å andra sidan, den summa, som för nämnda år beslutits skola i vägdistriktet anskaffas genom uttaxering;

b) årsarvode till ledamot av vägstyrelse eller till revisor; eller

c) utgifter, som erfordra uttaxering under längre tid än fem år.

Vid prövning av beslut angående årsarvode äger länsstyrelsen, såframt det

beslutade beloppet överstiger vad som kan anses skäligt, fastställa arvodet att utgå med visst lägre belopp.

Över vägrad fastställelse må vägdistriktet föra klagan hos Konungen.

68 §.

Underställning såsom i 67 § sägs skall ske jämväl i fråga om vägstyrelses beslut, om:

a) beslutet avser upplåtande av vägarbete på entreprenad, såframt arbetet innefattar en väsentlig del av väghållningen å den vägsträcka, som arbetet avser;

b) beslutet avser tillsättande av befattningshavare för tillsyn å eller ledning av väghållningen; eller

c) den av länsstyrelsen utsedde ledamoten av vägstyrelsen låtit till protokollet anteckna från beslutet avvikande mening.

Vid prövning av sålunda underställt beslut äger länsstyrelsen förordna i saken efter ty prövas lämpligast.

Över vägrad fastställelse må vägstyrelsen föra klagan hos Konungen.

69 §.

Medlem av vägdistriktet, som ej nöjes åt vägfullmäktiges beslut, äger att söka rättelse däri genom besvär, om beslutet

icke tillkommit i laga ordning,

står i strid mot allmän lag eller författning eller annorledes överskrider vägfullmäktiges befogenhet, eller

kränker hans enskilda rätt eller eljest vilar på orättvis grund.

Besvären skola, jämte det överklagade beslutet, ingivas till länsstyrelsen inom trettio dagar efter den dag, då vägfullmäktiges protokoll justerades, dagen då det skedde likväl oräknad. Det åligger klaganden därjämte såväl att vid besvären foga bevis om dagen, då sådan justering ägde rum, som ock att inom fjorton dagar efter det tiden för besvärens inlämnande utgått till vägfullmäktiges ordförande ingiva diariibevis över att han besvärat sig.

Försummar klaganden något av vad sålunda föreskrivits, må beslutet gå i verkställighet.

70 §.

Gå besvären ut därpå, att beslutet icke tillkommit i laga ordning, eller att det står i strid mot allmän lag eller författning eller annorledes överskrider vägfullmäktiges befogenhet, äger länsstyrelsen, där besvären finnas böra godkännas, att förbjuda beslutets verkställighet.

Grundas besvären därpå, att klagandens enskilda rätt blivit genom beslutet kränkt, och bliva besvären godkända, gäller rättelsen till förmån för den som klagat, men står beslutet i övrigt fast, utan så är, att det finnes strida mot allmän lag eller författning eller eljest vila på orättvis grund, då länsstyrelsen må förordna om upphävande av beslutet i dess helhet.

71 §.

I länsstyrelsens utslag må ändring sökas hos Konungen senast före klockan tolv å trettionde dagen efter det klaganden erhöll del av beslutet, dagen då det skedde likväl oräknad; dock äger menighet, som klagar, tillgodonjuta femton dagar längre besvärstid än nu sagts.

72 §.

Där medlem av vägdistriktet ej nöjes åt vägstyrelsens beslut, som icke är av rent förberedande eller verkställande art, skall vad i 69—71 §§ är stadgat äga motsvarande tillämpning. Där beslutet rör uteslutande enskild persons förhållande, skall dock tiden för talans fullföljande räknas från den dag, då beslutet genom utdrag av protokollet delgavs klaganden.

Utan hinder av förd klagan må beslutet gå i verkställighet, där icke den prövande myndigheten annorledes förordnar.

AVDELNING III.

Om vägdistrikt, bestående av stad.

73 §.

Såsom vägstyrelse i stad skall tjänstgöra den kommunala styrelse eller nämnd, som stadsfullmäktige därtill utse.

74 §.

Vad i 34 § samt 44 § fjärde stycket första punkten är stadgat angående vägstyrelse på landet skall i tillämpliga delar gälla även med avseende å vägstyrelse i stad.

75 §.

Vid stadsfullmäktiges behandling av ärende, hörande till vägväsendet, äger landshövdingen eller den han i sitt ställe förordnar att vara tillstädes och deltaga i överläggningarna men ej i besluten.

Länsstyrelsen skall skriftligen underrättas om stadsfullmäktigesammanträde, varvid ärende av nyssnämnda art skall behandlas.

76 §.

I stadens utgifts- och inkomststat skall vad som är att hänföra till väghållningen upptagas skilt från stadens övriga utgifter och inkomster.

77 §.

Sedan utgifts- och inkomststaten fastställts, skall avskrift av densamma, i vad den avser väghållningen, så fort ske kan tillställas länsstyrelsen.

78 §.

Vad i 57—59 §§ är sagt om bidrag till kostnaderna för väghållningen och om avgifter för begagnande av färjinrättning skall gälla även beträffande stad.

79 §.

Vad utöver de för staden såsom vägdistrikt beräknade inkomster finnes erforderligt för bestridande av kostnaderna för väghållningen skall täckas på sätt är stadgat om kommunala utgifter i allmänhet.

80 §.

Stadens räkenskaper angående väghållningen skola föras enligt av Konungen meddelade föreskrifter.

81 §.

Länsstyrelsen skall årligen utse en revisor att jämte de av stadsfullmäktige utsedda revisorerna granska det nästföljande årets förvaltning, i vad den avser väghållningen.

Revisorerna äga att när som helst taga del av räkenskaper och andra handlingar, som beröra förvaltningen. Vägstyrelsen må ej vägra att angående förvaltningen lämna revisorerna begärd upplysning.

Finner den av länsstyrelsen utsedde revisorn anledning till erinran mot förvaltningen, åligger honom att hos länsstyrelsen skyndsamt göra anmälan härom.

82 §.

Revisionsberättelsen och de förklaringar, som avgivits i anledning av densamma, skola i avskrift tillställas länsstyrelsen före juni månads utgång.

83 §.

Utan hinder därav att stadsfullmäktige för sin del meddelat ansvarsfrihet för förvaltningen, i vad den avser väghållningen, äger länsstyrelsen, om den finner ansvarsfrihet icke böra meddelas, förordna om vidtagande av därav påkallade åtgärder.

AVDELNING IV.

Övergångsbestämmelser.

84 §.

Denna lag skall, såvitt ej nedan annorlunda stadgas, lända till efterrättelse från och med den 1 januari 1936, och skall vad i lag eller författning är däremot stridande från och med nämnda dag upphöra att gälla.

85 §.

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

86 §.

Indelning av landsbygden i vägdistrikt skall ske före den 1 april 1934.

87 §.

Val av vägfullmäktige enligt denna lags bestämmelser skola äga rum första gången under tiden från och med den 1 september till och med den 15 november 1934.

Beslut om valkretsindelning och antalet vägfullmäktige för varje valkrets skall meddelas före den 1 juli 1934.

88 §.

Rösträtt vid val av vägfullmäktige första gången tillkommer en var, som är upptagen i den senast justerade vägfyrktalslängden. En var röstberättigad äger en röst för varje påbörjat antal av trettio vägfyrkar, som påförts honom, dock högst tio röster. Angående upprättande av röstlängd skall gälla vad i 10 § stadgas.

89 §.

Vägfullmäktige skola träda i verksamhet med 1935 års ingång.

Kallelse till vägfullmäktiges första sammanträde utfärdas av den ledamot, som länsstyrelsen därtill utsett.

90 §.

Vägstyrelse i vägdistrikt på landet skall enligt denna lags bestämmelser utses första gången före den 1 april 1935. Den sålunda utsedda styrelsen skall tjänstgöra från och med sistnämnda dag till 1939 års utgång.

Före den 1 april 1935 skall länsstyrelsen fastställa reglemente för vägstyrelse i vägdistrikt på landet.

91 §.

Denna lags bestämmelser om upprättande av utgifts- och inkomststat samt om vägskatt skola lända till efterrättelse från och med år 1935. Beträffande debitering, uppbörd, indrivning och redovisning av vägskatt på grund av tidigare fattat beslut om uttaxering skola dock förut gällande bestämmelser tillämpas.

Vägskatt skall icke utgöras för äldre lotshemman, så länge de äro underkastade lotsningsskyldighet.

92 §.

Från och med den 1 januari 1936 skola hittills varande väghållningsdistrikts tillgångar och förpliktelser, därest distriktet uppgått i ett nytt vägdistrikt, övertagas av detta eller, därest distriktet delats, tilläggas samtliga de av indelningsändringen berörda distrikten att dem emellan fördelas enligt vad Konungen därom förordnar efter ty prövas skäligt med hänsyn till, bland annat, de olika delningsområdenas beskattningsföremål, de inom områdena befintliga vägarnas längd och beskaffenhet samt kostnaden för vägarnas underhåll. Äldre distrikts rätt till väg med vad därtill hörer skall övergå till det nya distrikt, inom vars område vägen är belägen.

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

93 §.

Vägstyrelse i äldre distrikt, som uppgått i ett nytt distrikt, skall så snart ske kan och senast den 1 juli 1936 till vägstyrelsen i det nya distriktet avgiva fullständig redovisning för förstnämnda distrikts ekonomiska ställning vid utgången av år 1935. Har äldre distrikt delats, skall sådan redovisning inom samma tid avgivas till vägstyrelserna i samtliga de av indelningsändringen berörda distrikten.

94 §.

Revisorer skola enligt denna lags bestämmelser utses första gången under år 1935.

Den av vägstyrelsen i äldre distrikt under år 1935 utövade förvaltningen skall granskas och fråga om ansvarsfrihet därför behandlas i den ordning, som stadgas i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. Sistnämnda lag skall efter denna lags ikraftträdande även äga tillämpning i den mån sådant är nödigt för fullgörande av förpliktelser, som jämlikt 92 § denna lag eller 65 § lagen om allmänna vägar kan för äldre distrikt uppkomma gentemot nytt distrikt. Vid fattande av beslut å vägstämma efter denna lags ikraftträdande skall den senast justerade röstlängden för val av vägfullmäktige gälla.

95 §.

Är enligt de vid denna lags ikraftträdande gällande rättsreglerna angående väghållningsbesvärets fullgörande medlem av stadskommun skyldig att bygga eller underhålla allmän väg eller att i stället härför erlägga särskild avgift till staden, skall skyldighet, som nu nämnts, upphöra från och med denna lags ikraftträdande, såvida icke Konungen, på framställning av staden, förordnar om skyldighetens avskrivning under en tid av tio år, räknade från lagens ikraftträdande. Sådant förordnande må icke meddelas, om skyldigheten är av ringa ekonomisk betydelse för staden.

Vad i denna paragraf stadgats skall icke äga tillämpning beträffande skyldighet, som vid denna lags ikraftträdande är föremål för avskrivning.

96 §.

Skall jämlikt 95 § första stycket successiv avskrivning av skyldighet att utföra väghållning äga rum, skall denna skyldighet ersättas av förpliktelse att utgiva en årlig avgift till staden. För avskrivningsperiodens första år skall avgiften utgå med belopp, svarande mot den normala årskostnaden för väghåll-

ningens utförande. Beloppet fastställes av länsstyrelsen, och skall därvid hänsyn tagas jämväl till de bidrag av automobilskattemedel och andra statsmedel, som staden åtnjuter eller kan väntas komma att åtnjuta. För avskrivningsperiodens återstående tid nedsättes avgiften årligen med en tiondel av det ursprungliga beloppet.

97 §.

Skall jämlikt 95 § första stycket avgiftsskyldighet successivt avskrivas, skall avgiften för avskrivningsperiodens första år utgå med det belopp, vartill avgiften under åren 1933—1935 årligen i medeltal uppgått. Har vid avgiftens bestämmande hänsyn icke tagits till bidrag, varom förmäles i 96 §, äger länsstyrelsen föreskriva skälig jämkning av beloppet. För avskrivningsperiodens återstående tid nedsättes avgiften årligen med en tiondel av det för periodens första år bestämda beloppet.

Innefattar avgift vederlag jämväl för annat än väghållning, ankommer på Konungen att efter stadens och de avgiftsskyldigas hörande förordna, huru stor del av avgiften skall anses motsvara väghållningsskyldigheten.

98 §.

Innan länsstyrelsen jämlikt 96 § fastställer avgift eller jämlikt 97 § föreskriver jämkning av avgift, skall särskild utredning förebringas angående den normala årskostnaden för fullgörande av den väghållningsskyldighet, för vilken vederlag skall utgå, samt angående övriga omständigheter av betydelse för ärendets avgörande.

Utredningen skall verkställas av en särskild nämnd, bestående av ordförande och två ledamöter. Ordföranden förordnas av länsstyrelsen, en ledamot utses av stadsfullmäktige och en av de väghållningsskyldiga eller, där fråga är om jämkning av avgift, de avgiftsskyldiga. Sistnämnde ledamot utses å sammanträde inför magistrat eller stadsstyrelse.

Sedan nämnden slutfört sin utredning, skall nämndens protokoll jämte övriga till ärendet hörande handlingar insändas till länsstyrelsen.

Nämndens ordförande åtnjuter enligt länsstyrelsens beprövande ersättning av allmänna medel.

Förslag
till
Lag
om ändrad lydelse av 59 § lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Härigenom förordnas, att 59 § lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet skall i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

59 §.

Vägskatten utgår efter vägfyrk med iakttagande därav:

a) att fastighet påföres en vägfyrk för varje tvåhundra kronor av taxeringsvärdet; samt

b) att inkomst påföres en vägfyrk för varje femton kronor därav;

dock med iakttagande att vad som icke uppgår till hel vägfyrk bortfaller.

Vägfyrktalslängd i — — — till vägstyrelsen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1934.

Förslag
till
Lag

om ändrad lydelse av 1 § lagen den 6 juni 1930 om proportionellt valsätt vid val inom landsting, å kommunalstämma m. m.

Härigenom förordnas, att 1 § lagen den 6 juni 1930 om proportionellt valsätt vid val inom landsting, å kommunalstämma m. m. skall erhålla följande ändrade lydelse:

1 §.

Skall enligt gällande föreskrifter annat val inom landsting än riksdagsmannaval eller ock val å kommunalstämma, municipalstämma, allmän rådstuga eller kyrkostämma eller inom kommunalfullmäktige, municipalfullmäktige, stadsfullmäktige, kyrkofullmäktige eller vägfullmäktige vara proportionellt, skola därvid de i denna lag givna bestämmelserna lända till efterrättelse.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1935.

Förslag
till
Lag

om ändrad lydelse av 24 § lagen den 25 juni 1909 om arrende av viss jord å landet i Norrland och vissa delar av Svealand.

Härigenom förordnas, att 24 § lagen den 25 juni 1909 om arrende av viss jord å landet i Norrland och vissa delar av Svealand skall erhålla följande ändrade lydelse:

24 §.

Arrendatorn må ej förpliktas att ansvara för annan för fastigheten utgående skatt eller allmän tunga än dels för sådan, som enligt föreskrift i därom utfärdad lag eller författning åligger brukare, dels ock för fastighetsskatt, i den mån denna belöper på jordbruksvärde och icke utgår till landsting eller vägdistrikt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1936. Skall på grund av punkt 2 av övergångsbestämmelserna till kommunalskattelagen samt 61 och 62 §§ lagen om vägdistrikt arrendator påföras vägskatt, för vilken enligt äldre bestämmelser jordägaren skolat ansvara, skall jordägaren fortfarande vara ansvarig för densamma.

Vägväsendet i Finland, Danmark och Norge.

Finlands nu gällande väglag är av år 1927 och trädde i kraft följande år. *Finland.*
De allmänna vägarna indelas i Finland i landsvägar, kommunalvägar och byvägar.

Beträffande väg eller stig, som förmedlar allmän samfärdsel till riksgräns eller mellan städer, landskommuner eller affärscentra eller från sådan väg till närbelägen järnvägsstation eller hamnplats, så ock mellan andra sådana orter, där väg prövas vara av allmänt behov, kan statsrådet förordna, att vägen eller stigen skall såsom landsväg underhållas. Även angående väg, som nyanlägges i den för byggande av landsväg stadgade ordning, meddelas, sedan vägen färdigställts, dylikt uttryckligt förordnande.

Landsväg bygges och underhålles av staten. Byggandet uppdrages åt den centrala vägmyndigheten, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som överlämnar arbetets utförande åt vederbörande distriktsorgan.

Omvårdnaden om största delen av landsvägarna åligger närmast länsmännen med biträde av vägmästare och kommunala vägnämnder. Vägmästarna äro extra befattningshavare i väg- och vattenbyggnadsförvaltningen och fungera som länsmännens rådgivare samt utföra särskilda rent tekniska uppdrag. Var och en av vägmästarna har sitt eget distrikt, vilket, liksom också vägmästares stationsort, fastställes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Underhållet av de landsvägar, varom nu är fråga, skall genom länsmännens åtgärd i varje kommun särskilt å auktion utbjudas på entreprenad för viss av landshövdingen bestämd entreprenadtid, ej över sex kalenderår i sänder; och skall vägen för sådant ändamål vara indelad i lotter, vilkas längd bestämmes av länsmannen i samråd med vederbörande vägnämnd. Länsmannen sänder det vid entreprenadauktionen förda protokollet jämte tillhörande handlingar ävensom eget utlåtande till landshövdingen, som efter vederbörande distriktsingenjörs hörande avgör, vilket eller vilka anbud som skola godkännas. Har å någon väglott intet antagligt anbud gjorts, skall landshövdingen pröva, huruvida ny auktion skall utlysas eller väglotten annorlunda underhållas. Under de sista åren har utvecklingen gått i den riktningen, att vägarna allt mera överlämnas i länsmännens och vägmästarnas omedelbara vård. Har underhållet lämnats på entreprenad, skola länsmannen och vägmästaren emellertid utöva ständig tillsyn därå, och skall länsmannen vår och höst samt jämväl å annan tid, då skäl yppas, förrätta särskild syn å landsväg, varvid vägmästaren samt en medlem av vägnämnden skola närvara. Befinnes vid syn väg vara bristfällig, skall entreprenören föreläggas att inom viss tid efter synen av-

hjälpa bristerna. Underlåtes detta, skall arbetet genom länsmannens försorg utan uppskov utföras, och skola kostnaderna därför hos entreprenören eller hos löftesmannen uttagas. Då entreprenörerna i de flesta fall icke äro i stånd att anskaffa dyrbara vägmaskiner, utföras maskinell hyvling och jämning av landsvägarna på statens bekostnad oberoende av om underhållet lämnats på entreprenad. För ändamålet har varje vägmästare en eller flera motorväghyvlar till sitt förfogande. Vid underhållet av de i länsmännens omedelbara vård varande landsvägarna tillämpas allmänt det s. k. vägvaktsystemet. Vägvakten har i vanliga fall c:a 10 kilometer väg i sin vård. År 1930 underhöllos av länsmännen inalles 26 062 kilometer landsvägar, eller 26 062/297 = 87·75 kilometer väg per länsmansdistrikt och 26 062/52 = 501·2 kilometer väg per vägmästare.

Statsrådet kan på framställning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämma, att en viss landsväg i anseende till trafikens betydelse, livlighet eller tunga beskaffenhet eller ock av annan orsak skall tagas i statens omedelbara vård, d. v. s. att vägen skall underhållas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Underhållet ombesörjes i sådant fall närmast av distriktsingenjören eller efter hans förordnande av någon annan i distriktet tjänstgörande ingenjör. Vägvaktsystemet tillämpas. År 1930 var totallängden av de i statens omedelbara vård tagna landsvägarna 3 388 kilometer.

Enligt väglagen underhålla städer och köpingar inom sina områden befintliga landsvägsdelar men erhålla härför ersättning av statsmedel, beräknad efter vägens längd dock ej utöver vad vägens underhåll bevisligen kostat och i ingen händelse mera än den kostnad underhållet av i statens omedelbara vård tagna landsvägar i samma län under ifrågavarande år i medeltal dragit. Ersättning utgår endast för underhåll av de utom stadsplaneområdet befintliga landsvägarna. I början av år 1930 funnos sammanlagt 346 kilometer sådana inom städers och köpingars områden befintliga landsvägsdelar, för vilkas underhåll nämnda samhällen voro berättigade till ersättning.

Vinterväghållningen ombesörjes av länsmännen eller, å automobilvägar, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller andra myndigheter, exempelvis postverket.

K o m m u n a l v ä g är sådan väg, som förmedlar samfärdsel mellan skilda delar av eller större byar inom en kommun eller leder från sådan väg eller från byväg till landsväg, järnvägsstation eller hamnplats och är av allmän betydelse för trafiken inom kommunen. Kommunalväg bygges och underhålles av kommunen, eventuellt med statsbidrag.

Beslut om kommunalvägs byggande meddelas av landshövdingen efter framställning av kommunalfullmäktige. Statsbidrag beviljas av statsrådet. Nyanläggning av kommunalväg har hittills förekommit i jämförelsevis få fall, utan hava dessa vägar i vanliga fall tillkommit genom att byväg eller, ehuru mera sällan, landsväg förklarats för kommunalväg. Inom varje kommun finnes en av kommunalfullmäktige utsedd vägnämnd, vilken tjänstgör som kommunens verkställande organ beträffande vägväsendet.

Underhållet av kommunalväg skall, därest kommunen icke behåller vägen i sin omedelbara vård, genom vägnämndens försorg medelst auktion utbjudas

på entreprenad för viss tid, ej över sex kalenderår för varje gång. Kommunalfullmäktige åligger att godkänna gjorda entreprenadanbud eller, därest antagliga anbud icke gjorts, utsätta ny auktion eller besluta om väglottens underhåll på annat sätt, t. ex. genom att lämna den i vägnämndens omedelbara vård.

Med byväg förstås väg, som förmedlar samfärdsel mellan byar eller från by leder till landsväg eller kommunalväg eller som eljest är allenast av ortsförhållandena påkallad. Dylik väg bygges och underhålles av dem, som draga nytta av vägen. För bestämmande av de olika intressenternas andel i vägbördan påföras en var av intressenterna vägenheter i förhållande till den nytta han har av vägen. Statsbidrag kan erhållas. (Byväg skiljer sig till sin uppgift icke så mycket från ägoväg, varmed förstås enskild väg på landet, som för en eller flera fastigheter är av varaktig nytta såsom farväg till gården eller för annat ändamål, som hänför sig till fastighetens behöriga utnyttjande.)

Av den lämnade redogörelsen framgår, att staten genom olika organ själv bedriver ett omfattande vägbyggnads- och vägunderhållsarbete, som helt bekostas av statsmedel. Erforderliga medel härför och för bidrag till kommunalvägars och byvägars byggande och underhåll beviljas av riksdagen efter ett på grundval av vägmyndigheternas äskanden framlagt förslag. De å motorfordon och deras förbrukningsmaterial och tillbehör lagda skatter och tullavgifter uppgå till avsevärda belopp och motsvarade år 1930 ungefär 75 procent av statens samtliga vägutgifter och 79 procent av statens utgifter för landsvägarna. Dessa medel utgå icke såsom i Sverige direkt till vägväsendet.

Danmark.

I Danmark, där väglagen av den 21 juni 1867 alltjämt är gällande, är vägväsendet en kommunal angelägenhet. Landet är i kommunalt hänseende indelat i: huvudstaden, 85 stadskommuner och 25 amtsrådskretsar, vilka senare i sin tur äro indelade i sockenkommuner till ett antal av c:a 1 300.

De allmänna vägarna på landsbygden äro landsvägar, bivägar eller gångstigar.

Landsvägarna finnas upptagna i den av departementet för allmänna arbeten på förslag av vederbörande amtsråd fastställda landsvägsförteckningen. De handhavas för respektive amtsrådskretsar av amtsrådet genom en av detta anställd amtsväginspektör med underlydande personal av vägassistenter och vägförmän. Byggande och underhåll av landsväg bekostas av amtsrådet. Ny landsväg får ej anläggas, ej heller gammal väg givas ändrad sträckning eller bredd utan medgivande av departementet för allmänna arbeten. Detta utövar genom en vid detsamma anställd överväginspektör den allmänna tillsynen över att landsvägarna underhållas så, att de motsvara trafikens krav. För övrigt bestämma amtsråden själva vilka arbeten, som skola utföras å vägarna.

Bivägarna äro upptagna på en av amtsrådet för var och en av de amtsrådskretsen tillhörande sockenkommunerna uppgjord bivägsförteckning. Dessa vägar handhavas av sockenråden under tillsyn av amtsrådet, som vanligen utövar denna tillsyn genom amtsväginspektören eller en särskild biväginspektör. I några amtsrådskretsar utövas tillsynen av amtsrådets medlemmar. Kost-

naden för underhåll av biväg ävensom för anläggning av ny biväg bestrides av sockenkommunen, eventuellt med tillskott av medel, som disponeras av amtsrådet. I regel utföres arbetet med lejd arbetskraft, men sockenråden hava sedan gammalt rätt att låta väghållningen utföras av sockenborna in natura, och denna arbetsmetod användes ännu på några ställen.

De allmänna gångstigarna finnas upptagna på de av sockenråden upprättade gångstigsförteckningarna. De underhållas av vederbörande sockenråd under överinseende av amtsrådet.

I varje amt (några amt omfatta två amtsrådskretsar) har amtmannen högsta tillsynen över vägväsendet och kan, då han så anser erforderligt, till departementet för allmänna arbeten ingiva rapport om vägväsendet inom amtet.

De allmänna trafiklederna inom städernas områden indelas i egentliga stadsgator, landsvägar, landsvägsgator, bivägar och gångstigar.

De egentliga stadsgatorna handhavas av stadsfullmäktige och äro ej underkastade tillsyn av statlig myndighet. Deras anläggning och underhåll bekostas av staden.

Landsvägar och landsvägsgator, vilka senare utgöra fortsättning av landsväg genom själva staden, finnas upptagna i den förenämnda landsvägsförteckningen. Det ankommer på amtsrådet att underhålla landsväg, medan däremot underhållet av landsvägsgata ombesörjes av amtsrådet och stadsfullmäktige gemensamt efter vissa bestämda grunder. Överinseendet över underhållet av såväl landsväg som landsvägsgata utövas av departementet för allmänna arbeten genom överinspektören. Under tidernas lopp hava städerna genom överenskommelse med amtsråden övertagit många av dessa landsvägar och landsvägsgator, vilka därigenom såsom stadsgator kommit under respektive stads administration.

Bivägar och gångstigar inom städernas område handhavas av stadsfullmäktige. Byggande och underhåll bekostas av staden. Skötseln av dessa bivägar och gångstigar är underkastad tillsyn av amtmannen.

Huvudstaden Köpenhamn har sitt särskilda vägväsende.

Såväl amten som städerna och sockenkommunerna erhålla av automobilskattemedel bidrag till väghållningskostnadernas bestridande. Tillsyn å dessa medels användning utövas av överväginspektören samt, vad angår sockenkommunerna, av amtmannen.

För att motverka den med vägväsendets starka decentralisation sammanhängande svårigheten att få till stånd vägföretag, som äga betydelse huvudsakligen för den genomgående trafiken, avsättes sedan år 1927 en viss procent av automobilskattemedlen till en särskild vägfond, från vilken bidrag till sådana företag lämnas av departementet för allmänna arbeten. Departementet disponerar därjämte enligt en lag den 1 februari 1930 årligen ett belopp av 2 miljoner kronor av automobilskattemedel för åstadkommande av nödig trafiksäkerhet vid järnvägskorsningar. Särskilda kommissioner inom varje amt besluta, vilka arbeten skola utföras vid de olika korsningarna, varefter departementschefen bestämmer den ordning, i vilken arbetena skola verkställas. Ar-

betsplanerna granskas dessförinnan av en kommission med överväginspektören som ordförande.

Enligt den norska väglagen, som är av år 1912 men under senare år ändrats i flera betydelsefulla delar, indelas de allmänna vägarna på landsbygden i huvudvägar och bygdevägar. De förra indelas i sin tur i tre grupper, av vilka den första omfattar viktigare vägar, som förbinda riket med grannrike eller ett fylke med ett annat. Den andra gruppen omfattar för automobiltrafiken viktigare genomfartsvägar, vilka benämnas riksvägar. Till den tredje gruppen hör sådan väg, som inom ett fylke förmedlar samfärdsel mellan två eller flera härad eller som för en väsentlig del av ett härad är den enda eller viktigaste vägen till stad eller annat trafikcentrum. *Norge.*

I fråga om vägväsendet utgöra fylkena de lokala enheterna, dock att beträffande mindre vägar även häradskommunerna hava vissa skyldigheter. Inom varje fylke finnes en fylkesvägstyrelse, bestående av fylkesmannen som ordförande samt två av fylkestinget för tre år valda ledamöter jämte två suppleanter för dem. Den direkta ledningen av vägarbetena inom varje fylke utövas dock av en av departementet för offentliga arbeten tillsatt överingenjör med biträde av en eller flera avdelningsingenjörer och assisterande ingenjörer.

Nyssnämnda departement är central myndighet för vägväsendet och under departementet sorterar en vägdirektör. Till byggande av huvudväg beviljar stortinget anslag, men bidrag skall lämnas av fylket. Sedan anslag beviljats, uppdrager centralmyndigheten genom vägdirektören och fylkesmannen åt överingenjören i fylket att utföra arbetet enligt gällande bestämmelser för arbetsdriften vid statens vägväsende. Vägen bygges under överingenjörens ledning och under kontroll av vägdirektören samt överlämnas därefter till underhåll av fylket genom överingenjören. Högfjälls-, riks- och mellanriksvägar underhållas dock av staten, likaledes genom överingenjören.

Bygdevägarna äro av häradskommunal karaktär. Sedan överingenjören efter bemyndigande av fylkesmannen uppgjort förslag till byggande av väg och detta förslag godkänts av kommunalstyrelsen, blir ärendet genom fylkesmannen förelagt fylkestinget för godkännande av den upprättade planen och beviljande av vanligt fylkesbidrag. Fylkesmannen bemyndigar därefter överingenjören att igångsätta arbetet, och sedan detsamma avslutats överlämnas vägen till underhåll av häradskommunen under överingenjörens ledning.

Såsom av det föregående framgår, och detta gäller även de statliga vägarna, omhänderhar överingenjören såväl byggande som underhåll av de allmänna vägarna. Den lokala tillsynen å underhållet utövas av länsmännen eller särskilda tillsyningsmän. Kostnaderna för riksvägarnas underhåll bestridas av automobilskattemedel med bidrag av respektive fylken. Underhållet av övriga huvudvägar och av bygdevägarna bekostas av fylkena respektive häradskommunerna. I fråga om bygdevägarna kan underhållet utföras in natura efter särskilda grunder.

MOTIV

Inledande översikt.

Den vid detta betänkande fogade utredningen angående väghållningsbesväret i städerna, verkställd av kammarrådet Erik Schalling, innehåller en omfattande rättshistorisk översikt över vägväsendet, avseende både städer och landsbygd. Såsom av översikten framgår, infördes först med 1891 års lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet en särlagstiftning för landsbygdens väghållning; bestämmelserna i byggningabalkens 25 kapitel, som förut gällt beträffande såväl landsbygdens som städernas vägar, ägde därefter tillämpning endast i fråga om de senare. Medan byggningabalkens bestämmelser i berörda del kvarstått oförändrade, har 1891 års väglag gång efter annan i skilda avseenden ändrats.

1891 års väglag.

De mest betydande nyheterna i nämnda lag voro: utvidgning av väghållningsskyldigheten till att åvila, icke såsom förut allenast den i mantal satta jorden, utan i stort sett all jordbruksfastighet, samt, med viss begränsning, även annan fastighet och inkomst; vägbeskattning efter en på visst sätt beräknad repartitionsenhet, vägfyrken; utsträckning av skyldigheten att deltaga i vägunderhållet in natura även till avsöndrade jordlägenheter och i sammanhang därmed förändring av vägdelningens karaktär i riktning mot en obegränsad väglottstyckning; statens deltagande i barmarksvägunderhållet genom ett för alla vägdistrikt likformigt bidrag i förhållande till uppskattad kostnad för underhåll av de indelade vägarna.

Redan kort tid efter det att den nya lagen år 1895 i allmänhet trätt i kraft framkommo anmärkningar mot densamma, och år 1900 begärde riksdagen viss revision av lagen, dock icke beträffande dess huvudgrunder, vilka borde lämnas orubbade. Fem år senare genomfördes vissa ändringar i lagen, av vilka de viktigaste voro: utsträckning av väghållningsskyldigheten till flera förut fritagna beskattningsföremål och skärpning av samma skyldighet för en del andra; inrättande av s. k. vägstämma såsom organ för de väghållningsskyldigas yttrande- och beslutanderätt; höjning av det ordinarie statsbidraget till vägunderhållet och anvisning på extra statsunderstöd åt synnerligen betungade vägdistrikt i mån av därför tillgängliga medel.

År 1911 ansågs tiden inne att låta väglagen, vari även efter 1905 företagits en del ändringar, bliva föremål för fullständig omprövning. Särskilda sakkunniga, den s. k. vägkommissionen, tillkallades med uppdrag att verkställa utredning angående de åtgärder, som kunde finnas nödiga för åvägabringande av en jämnare fördelning av väghållningsbesväret, samt utarbeta det förslag till förändringar av väglagen m. m., vartill utredningen kunde föranleda, ävensom i samband därmed underkasta väglagstiftningen revision jäm-

väl i andra avseenden. Kommissionen framlade år 1916 förslag till lag om allmänna vägar på landet samt följande år förslag till lag om vägkommunal styrelse på landet.

Med anledning av framställda anmärkningar mot kommissionens förslag uppdrogs åt särskilt tillkallade sakkunniga, de s. k. 1920 års vägsakkunniga, att verkställa granskning och omarbetning av förslaget. Sedan dessa sakkunniga under år 1921 avgivit betänkande med förslag till lag om allmänna vägar på landet, utarbetades på grundval av detta förslag proposition i ämnet till 1922 års riksdag (nr 100). Vid frågans behandling inom riksdagen vann det framlagda förslaget i stort sett allmänt gillande, men enighet kunde icke uppnås om grunderna för vägskattens utgörande och beräkningen av statsbidraget till väghållningen, varför propositionen icke blev av riksdagen antagen. Vid 1923 års riksdag väcktes inom båda kamrarna motioner i ämnet (I: 124 och II: 160), vilka emellertid ej heller föranledde någon riksdagens åtgärd.

I avbidan på en fullständig revision av väglagen hava under tiden från 1920 vidtagits åtskilliga partiella ändringar i lagen. Bland sådana må särskilt framhållas nya bestämmelser angående grunderna för vägskattens utgörande samt införande av bestämmelser, som möjliggjort den nu allmänt verkställda övergången från vägunderhåll in natura av enskilda väghållningsskyldiga till underhåll medelst vägkassan.

Ehuru 1891 års väglag, såsom av det ovan sagda framgår, i åtskilliga avseenden tid efter annan undergått förändringar för att bättre motsvara de ändrade förhållandena inom vägväsendet, kan den likväl icke anses uppfylla de krav, som böra ställas på en modern väglag. Den rastlösa utveckling, som vägväsendet under senare år undergått, har till stor del reglerats vid sidan av väglagen genom i administrativ väg meddelade bestämmelser, särskilt sådana varigenom föreskrivits villkor för åtnjutande av bidrag av automobilskattemedel. Dylika bestämmelser hava, bland annat, kraftigt medverkat till övergången från vägunderhåll in natura till vägunderhåll medelst vägkassan, vilken övergång, såsom förut nämnts, möjliggjorts genom ändring av väglagen.

Enligt 1891 års väglag i de delar, som äga tillämplighet å nu rådande förhållanden, gäller i huvudsak följande. I fråga om väghållningen är varje härad som regel en gemensamhet för sig, väghållningsdistrikt. Väghållningsdistriktets beslutanderätt utövas av vägstämman; verkställande organ är vägstyrelsen. Det ankommer på länsstyrelsen att meddela beslut om byggande av allmän väg, om indragning av dylik väg samt om övertagande till allmänt underhåll av enskild väg. Allmän väg är av två slag, nämligen landsväg och bygdeväg, varjämte under allmän väg inbegripes i de flesta avseenden jämväl ödebygdsväg. I skyldigheten att bygga och underhålla allmän väg deltaga praktiskt taget all jordbruksfastighet, för vilken fastighetsskatt enligt kommunalskattelagen skall utgöras, all annan fastighet, för vilken sådan fastighetsskatt skall utgöras, därest taxeringsvärdet uppgår till minst 800 kronor, samt till kommunal inkomstskatt beskattningsbar inkomst, därest den taxerade inkomsten uppgår till minst 1 000 kronor. I den mån väghållningsdistrikt tillkommande bidrag av statsmedel m. m. icke förslå till bestridande

av kostnaderna för väghållningen, täckas dessa genom uttaxering av vägskatt å förenämnda beskattningsföremål. Vägskatten utgår efter vägfyrk med iakttagande, att en vägfyrk påföres jordbruksfastighet för varje 100 kronor av taxeringsvärdet, annan fastighet för varje 150 kronor av taxeringsvärdet samt inkomst för varje 15 kronor därav. Rösträtt å vägstämma beräknas efter vägfyrktal. Består distrikt av mer än en kommun, äga de väghållningsskyldiga låta sin talan å vägstämman föras genom av dem kommunvis efter vägfyrktal utsedda ombud. Inom köping eller annat samhälle på landet, för vilket vad i stadsplanelagen är stadgat för stad äger tillämpning, åligger det samhället att, vad angår väg som på grund av nämnda lag skall vara upplåten för allmänt begagnande såsom gata, för distriktets räkning ombesörja väghållningen. Samhälle är berättigat att jämväl i vidare mån än nu sagts för distriktets räkning ombesörja väghållningen inom samhället. För väghållning, som samhälle sålunda utför, erhåller det ersättning av distriktet. Beträffande vinterväghållningen gäller, att densamma skall, där ej länsstyrelsen annorlunda förordnar, ombesörjas av ploglag, som länsstyrelsen inrättar av lämpligt belägna jordbruksfastigheter.

Vad förut sagts därom, att 1891 års väglag såsom i flera avseenden föråldrad bör ersättas av lagbestämmelser, som bättre motsvara nuvarande förhållanden inom vägväsendet, gäller givetvis i än högre grad om de beträffande städernas allmänna vägar fortfarande gällande stadgandena i 25 kapitlet byggningabalken med därtill hörande författningar. Angående innebörden av dessa stadganden, vilka för övrigt i stor utsträckning numera icke tillämpas, få de sakkunniga hänvisa till Schallings utredning.

De sakkunnigas förslag.

Lika med vägkommissionen anse de sakkunniga, att den nya väglagstiftningen bör utformas i två särskilda lagar, och framlägga de sakkunniga i enlighet med denna sin uppfattning förslag till lag om allmänna vägar och förslag till lag om vägdistrikt. I den förra lagen, vilken lika med den nuvarande väglagen bör hava karaktär av allmän civillag, hava inrymts stadganden om de allmänna vägarnas klassifikation, vägs beståndsdelar, byggande och underhåll av väg, tillsyn å väghållning ävensom enskildas av väghållningen berörda förhållanden. Den föreslagna lagen om vägdistrikt, vilken bör hänföras till kommunallagarna, innehåller bestämmelser om rikets indelning i vägdistrikt, om sådant distrikts beslutande, verkställande och kontrollerande organ, om utgifts- och inkomststat samt om medel till bestridande av vägdistrikts utgifter.

De sakkunniga hava ansett sig icke böra föreslå någon särskild lag i fråga om städernas allmänna vägar. Beträffande den egentliga väglagen hava de sakkunniga vid utarbetande av sitt förslag visserligen haft förhållandena på landsbygden närmast i tanke, men därefter ingående prövat, i vad mån olikartade förhållanden i stad påkallade tillägg till eller förändringar i förslaget, vilket visat sig vara fallet endast i obetydlig omfattning. Helt annorlunda förhåller det sig i nu berörda avseende med den vägkommunala lagen. Enligt förslaget utgör varje stad eget vägdistrikt, och väghållningen blir i sådant

distrikt en vanlig kommunal angelägenhet, för vars handhavande lagen om kommunalstyrelse i stad och på grund av denna tillkomna stadgar och reglementen böra i huvudsak bliva normerande. De jämförelsevis fåtaliga bestämmelser, som på grund av särskilda skäl ansetts därutöver böra gälla för stadskommunen i egenskap av vägdistrikt, hava inrymts i en särskild avdelning av den vägkommunala lagen.

Då däremot vägdistrikten på landet enligt de sakkunnigas förslag komma att liksom hittills utgöras av för väghållningens ombesörjande särskilt bildade kommunala samfälligheter, hava för dessas del i lagen om vägdistrikt lämnats bestämmelser ungefär lika fullständiga som de i övriga kommunallagar förekommande. I de mycket talrika fall, då för vägdistrikten kunna och böra gälla samma eller nära motsvarande regler som de för primärkommunerna eller landstingen gällande, innehåller lagförslaget endast undantagsvis hänvisning till annan kommunallag. För de personer, som på ett eller annat sätt deltaga i handhavandet av vägdistriktens angelägenheter, försvåras nämligen arbetet, därest de nödsakas att kombinera direkta bestämmelser och sådana, till vilka hänvisats. De sakkunniga hava därför ansett det lämpligast att göra den vägkommunala lagens bestämmelser så fullständiga, att dess tillämpning i de allra flesta fall skall kunna ske utan dylik kombination.

Vad angår den föreslagna lagstiftningens sakliga innebörd må i fråga om den egentliga väglagen framhållas, att de allmänna vägarnas nuvarande indelning i landsvägar, bygdevägar och ödebygdsvägar ersättes med en indelning i landsvägar och ödebygdsvägar. I fråga om de landsvägar, som äro av synnerlig betydelse för den långväga, genomgående samfärdseln, i förslaget benämnda riksvägar, föreslå de sakkunniga den betydelsefulla nyheten, att byggande av sådan väg skall ske genom statens försorg och på dess bekostnad, eventuellt med ett mindre bidrag från vederbörande vägdistrikt. I detta sammanhang må påpekas, att med byggande av väg förstås icke blott anläggning av ny väg utan jämväl omläggning och förbättring av väg. Underhåll av riksväg liksom av annan allmän väg skall däremot ankomma på vägdistrikten och såväl på landet som i stad utföras genom vägstyrelsens försorg. Systemet med underhållets ombesörjande av enskilda väghållningsskyldiga bibehålles icke ens som ett alternativt system. Även vinterväghållningen skall utföras genom vägstyrelsens försorg och icke genom särskilt inrättade ploglag. Nu gällande förbud att inom visst avstånd från väg uppföra byggnad eller hava upplag eller annan anordning, som kan hindra vägens upptorkande eller fri sikt, hava i flera avseenden skärpts. Detsamma gäller om förbudet mot förekomsten av annonstavlor, reklamskyltar och dylikt utmed väg. Tillsyn å väghållningen skall utövas av länsstyrelsen. Vägsyn i den betydelse detta uttryck har i 1891 års väglag skall icke förekomma. Den nuvarande vägsynenämndens uppgift att i händelse av behov meddela beslut om borttagande av träd, buskar, upplag eller andra anordningar utmed väg, om utbyte av snösamlande stängsel, om tillstånd för väghållare att uppsätta snöskärm samt om ersättning till jordägare för skada i anledning av sådana åtgärder ankommer enligt förslaget på en av länsstyrelsen tillsatt vägnämnd,

som tillagts även andra uppgifter. Så t. ex. äger vägnämnd att under viss förutsättning meddela väghållare tillstånd att å annan än kronan tillhörig mark taga väghållningsämnen, en befogenhet som enligt gällande väglag tillkommer häradsrätt.

Förslaget till lag om vägdistrikt innehåller åtskilliga betydelsefulla nyheter. Den nuvarande vägstämman ersättes av vägfullmäktige, valda med tillämpande av en tiogradig röstskala. Landsbygdens indelning i vägdistrikt ankommer på Konungen. De sakkunniga hava ansett sig icke kunna föreslå vägdistrikt, omfattande hela landstingsområden, men då å andra sidan flertalet av de nuvarande distrikten måste anses för små, hava de sakkunniga förordat sammanslagning av hittillsvarande distrikt. Förslaget innehåller en hel del bestämmelser, avsedda att öka det statliga inflytandet å den vägkommunala förvaltningen. Exempelvis må nämnas, att länsstyrelsen skall utse en ledamot av vägstyrelse på landet samt en av de revisorer, som hava att granska vägstyrelsens förvaltning. Det sist sagda gäller även vägdistrikt, bestående av stad. I detta sammanhang må vidare nämnas, att vägfullmäktiges och vägstyrelses beslut i vissa fall skola underställas länsstyrelsens prövning och fastställelse. Beträffande statsbidrag till väghållningskostnadernas bestridande innehåller förslaget allenast, att dylika bidrag utgå enligt vad därom är särskilt stadgat, men har i motiveringen nu berörda spörsmål ingående behandlats. Vad slutligen angår den viktiga frågan om vägskatten, innebära de föreslagna repartitionsgrunderna vid jämförelse med de nu gällande en högst avsevärd lättnad i den jordbruksfastigheterna åvilande skattebelastningen.

Förslag till lag om allmänna vägar.

1. Allmän motivering.

Vägarnas indelning i klasser.

Tiden före 1891 års väglag.

I 25 kapitlet byggningabalken i dess ursprungliga lydelse skildes mellan, å ena sidan, landsväg (1 §) samt, å andra sidan, väg till ting, kyrka och kvarn samt annan farväg (2 §). Genom kungl. förordning den 19 februari 1824 tillkommo ytterligare i 1 § »väg till hamn, lastplats, varunederlagsplats, samt emellan segelleder, båtleder och flottleder, ävensom väg till alla sådana ställen, där vägar prövas vara för varutransporten av allmän nytta och nödvändighet», vilka vägar skulle vara av samma natur som landsväg. Sådan väg skulle vara tio alnar bred, varemot väg till ting, kyrka och kvarn så ock annan farväg skulle hava en bredd av sex alnar.

I kungl. resolutionen den 8 januari 1735 på adelns besvär stadgades, att »inga andra för kungs- och allmänna landsvägar böra anses, än de som gå antingen igenom landet stapel- och uppstäderna emellan samt med gästgivaregårdar försedda äro, vilka till det minsta skola vara tio alnar breda, eller ock sådana, som i landet, där det tarvas, efter vederbörande tingsrätts rannsakning, med Kungl. Maj:ts befallningshavandes samtycke, likmätigt lag hädanefter anläggas och med gästgivaregårdar förses». I samma resolution stadgades vidare, att »de övriga smärre vägar, som gå emellan härad och socknar, till tings, kyrka, kvarn, marknadsplatser, bruk och sjöhamnar samt andra kundbara orter, böra hädanefter, där det icke redan skett, göras allenast sex alnar breda».

Enligt kungl. kungörelsen den 27 november 1845 angående vissa föreskrifter i anledning av vad om jords eller lägenhets avstående för allmänt behov är vordet förordnat skulle, då fråga uppstode om anläggning av allmän väg eller om förändring av anlagd vägs egenskap av enskild, socken-, härads- eller landsväg, Konungens befallningshavande, sedan vederbörande blivit hörda, pröva, huruvida vägen såsom socken-, härads- eller landsväg tarvades eller eljest såsom ledande till hamn, lastplats, varunederlagsplats eller emellan segelleder, båtleder eller flottleder m. m. vore för varutransporter av allmän nytta och nödvändighet.

De allmänna vägarnas indelning i lands-, härads- och sockenvägar upprätthölls emellertid icke strängt och de olika begreppen sammanblandades i viss mån, så att det mången gång var svårt att avgöra, till vilken klass en väg rätteligen hörde; i synnerhet gällde detta om härads- och sockenvägar.

I 1891 års väglag definieras begreppet allmän väg så, att därmed förstås väg, som prövas vara för allmänna samfärdseln nyttig och nödig. Enligt nämnda lag indelas de allmänna vägarna i landsvägar och bygdevägar, de senare motsvarande härads- och sockenvägarna. Till landsväg hänföres väg, som för allmänna samfärdseln är av större betydelse och förenar riket med annat rike eller ett län med annat län, leder från en stad till annan eller tjänar att förbinda något härad i dess helhet eller till väsentlig del med stad, större hamn- och lastageplats, järnvägsstation eller annat jämförligt samhälle. Till bygdeväg räknas väg av förenämnda beskaffenhet, men som ej är av den vikt för allmänna samfärdseln, att den bör hänföras till landsväg, så ock väg emellan härad eller socknar, från allmän väg till kyrka eller tingstad samt annan med dessa jämförlig väg. Genom 1919 års lag om ödebygdsvägar har en tredje vägkategori tillkommit, för vilken i vissa avseenden särregna rättsregler gälla, men som i övrigt faller under begreppet allmän väg. Med ödebygdsväg förstås väg, som till avsevärd längd sträcker sig över fjäll, genom skogar eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru vägen icke prövats vara för allmänna samfärdseln nyttig och nödig, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande. Landsväg skall vara 6 meter och bygdeväg 3·6 meter bred. Emellertid äger länsstyrelsen medgiva såväl ökning som minskning i de sålunda stadgade vägbredderna, allt efter som förhållandena det påkalla. Denna möjlighet till avvikelse från lagens föreskrifter har också i stor utsträckning begagnats. I fråga om ödebygdsväg finnes icke i lag föreskriven någon viss bredd. 1891 års väglag.

Enligt vägkommissionens förslag till väglag indelades de allmänna vägarna i tre klasser, allt efter den större eller mindre tyngden och omfattningen av den trafik, vägen vore avsedd att förmedla. Vägbanan skulle ej vara svagare, än att den kunde tåla framförande av fordon med hjulringstryck motsvarande å första klassens väg 6·5, å andra klassens väg 4·5 samt å tredje klassens väg 3·5 kilogram, allt i medeltal för varje kvadratcentimeter av hjulringens anliggningsyta mot vägbanan. Vägbanans bredd skulle ej vara mindre än 5·5, 4 och 2·5 å respektive första, andra och tredje klassens väg. Vägkommissionen.

I det av 1920 års vägsakkunniga framlagda väglagförslaget indelades de allmänna vägarna i landsvägar och ödebygdsvägar. Efter att hava framhållit, att kommissionens förslag i fråga om klassindelning i främsta rummet avsett att genom en lagstiftningsåtgärd framtvinga en förbättring av vägarna, anförde bemälda sakkunniga i sitt betänkande, bland annat, följande: 1920 års vägsakkunniga.

»Därest en klassindelning av vägarna skall genomföras, måste enligt de sakkunnigas mening alltid erforderligt utrymme lämnas för nödig anpassning efter orternas olika förhållanden och behov. Såsom förut framhållits har denna grundsats ock vunnit beaktande vid avfattningen av de i 1891 års väglag meddelade bestämmelserna om vägbredden. Men just behovet av denna möjlighet till anpassning står ej i god överensstämmelse med en strävan att uppdela vägarna i ett fåtal skarpt åtskilda klasser. Man kan även konstatera, att i verkligheten markerad gräns mellan landsvägar och bygdevägar saknas. De hava nämligen byggts efter samfärdselns växlande behov och icke efter

det i lagen förutsatta normalfallet; den ena typen övergår omärkligt i den andra. Redan ur denna synpunkt kan man alltså hysa tvekan om nyttan av en klassindelning.

Därest en sådan indelning skall genomföras, synes man visserligen i likhet med kommissionen därvid böra taga hänsyn icke blott till vägbredden utan även till vägbanans motståndskraft mot tryck. Men om man — såsom kommissionen funnit nödigt — skall i lagen till siffran fastslå den motståndskraft, som vägar av de olika klasserna måste besitta, synes det böra uppställas såsom oeftergivligt villkor, dels att grunden för beräkningen av motståndskraften är ändamålsenlig, dels att de siffror, som med nämnda beräkningsgrund till utgångspunkt för varje vägklass väljas att beteckna den minsta tillåtna motståndskraften, vunnit allmänt erkännande såsom lämpliga icke blott på grund av teoretiska beräkningar utan också vid praktiska prov. Även om så finnes vara fallet, kan det ändock väcka betänkligheter att giva civillags natur åt bestämmelser, som med hänsyn till den raskt fortgående utvecklingen av samfärdseln kunna behöva ändras utan allt för stor omgång.»

Sedan de sakkunniga därefter påpekat, att de i ärendet hörda myndigheter, vilka ägde speciell sakkunskap på området, framställt allvarliga anmärkningar mot de av kommissionen föreslagna bestämmelserna, yttrade de sakkunniga vidare:

»I själva verket hysa de sakkunniga den uppfattningen, att vägarnas indelande i klasser icke är erforderligt för vinnande av bättre vägar. När det gäller anläggandet av en ny väg, bör den byggas sådan, som samfärdselns behov kräver. Att bygga den starkare eller bredare än som behöves, är onödigt slöseri; att bygga vägen så, att den ej kan motstå trafikens åverkan, medför ett dyrare underhåll och onödiga utgifter för grundförstärkning. Vilken klassindelning man än genomför, måste dock alltid beslutet om anläggning av en ny väg föregås av en grundlig undersökning om storleken och arten av den blivande samfärdseln och om de krav, denna kommer att ställa på vägens bredd, hållfasthet och beskaffenhet i övrigt. Resultatet av denna undersökning måste i främsta rummet ligga till grund för bestämmandet av vägens beskaffenhet; klassindelningen synes snarast ägnad att minska en önskvärd anpassning efter de förhandenvarande förhållandena.»

De sakkunniga funno emellertid en viss klassindelning, ehuru av annan art än den av kommissionen föreslagna, nödvändig på den grund, att stadgandena om ödebygdsvägar ansågos böra inarbetas i den allmänna väglagen. Med hänsyn därtill, att reglerna om byggande och underhåll av ödebygdsväg i hög grad skilde sig från motsvarande bestämmelser i fråga om övriga allmänna vägar, ansågos olika benämningar böra bibehållas å dessa båda slag av vägar. De sakkunniga, som läto ödebygdsvägarna få behålla sitt gamla namn men sammanförde alla övriga allmänna vägar under gemensam beteckning av landsvägar, fäste därvid särskilt avseende vid den omständigheten, att ordet landsväg i vardagsspråket och litteraturen ofta användes såsom uttryck för begreppet allmän väg över huvud.

De sakkunniga.

Jämväl enligt det nu framlagda förslaget till lag om allmänna vägar indelas dessa i landsvägar och ödebygdsvägar. Till landsväg hänföres väg, som prövas nödig för allmänna samfärdseln. Den avvikelse, som denna definition företer vid jämförelse med gällande väglags beskrivning å allmän

väg, är uteslutande av redaktionell natur. Definitionen på ödebygdsväg överensstämmer med den i gällande lag givna. Då av skäl, som i annat sammanhang skola utvecklas, de sakkunniga funnit, att byggandet av allmänna vägar av synnerlig betydelse för den långväga, genomgående trafiken bör ankomma på staten och icke på de vägkommunala samfälligheterna, hava dessa vägar, under benämningen riksvägar, i lagförslaget införts såsom ett särskilt slag av landsvägar. Landsväg, som icke är riksväg, benämnes i förslaget vanlig landsväg. Den sålunda gjorda indelningen av de allmänna vägarna i riksvägar, vanliga landsvägar och ödebygdsvägar åsyftar icke att skapa tre i fråga om vägs bredd och beskaffenhet i övrigt från varandra åtskilda vägklasser utan sammanhänger med det förhållandet, att med avseende å byggande av väg olika bestämmelser skola gälla beträffande nämnda slag av vägar. Å mindre trafikerade sträckor bör en riksväg självfallet vara av enklare beskaffenhet än en med tung och livlig trafik belastad vanlig landsväg.

Skyldigheten att ombesörja väghållning.

Tanken på vägväsendets övertagande, helt eller delvis, av staten har sedan ganska lång tid tillbaka haft icke så få anhängare och frågan har vid den offentliga diskussionen ofta varit på tal. Redan i vägkommitténs år 1880 avgivna betänkande berördes spörsmålet. Kommittén medgav, att anordningen med staten såsom väghållare väl kunde vara ur teoretisk synpunkt riktig, men framhöll, att en sådan anordning i ett land med så stor utsträckning som vårt och därav beroende långa vägsträckor i förhållande till den glesa befolkningen skulle mångdubbla kostnaderna för vägunderhållet, varför redan av detta skäl varje tanke på statens övertagande av väghållningen måste åtminstone för det dåvarande övergivas.

Under den tid 1891 års väglag gällt hava vid ofta upprepade tillfällen i riksdagen väckts motioner, syftande till vägväsendets förstatligande. Såsom skäl för statens övertagande av väghållningen eller åtminstone kostnaden därför har i första hand åberopats, att de allmänna vägarna icke avsåge något kommunalt utan ett statsändamål. Det vore följaktligen obilligt, att väghållningskostnaderna skulle till ojämförligt största delen drabba landsbygden. Städerna, som ekonomiskt vore betydligt bättre ställda än landsbygden, borde deltaga i hållandet av de allmänna vägarna å landet. Endast genom statens övertagande av väghållningen kunde ernås den önskvärda utjämningen såväl mellan land och stad som mellan rikets olika delar. Det vore vidare icke möjligt att vinna goda och hållfasta vägar i tillräcklig omfattning utan att staten övertoge väghållningen. Först därmed kunde de olika orternas behov i detta hänseende skäligen fyllas, reda och enhetlighet i vägväsendet vinnas samt tillräcklig hänsyn tagas till såväl de lokala som de allmänna trafikförhållandena i landet. Genom vägväsendets centralisering och den enhetlighet och planmässighet, som därigenom komme att vinnas, syntes möjlighet öppnas att erhålla goda vägar samtidigt som — genom tillämpning av ett

väl avvägt entreprenadsystem — den totala väghållningskostnaden komme att nedbringas.

Under senare år, då automobiltrafiken tagit allt större och större omfattning, har som ytterligare skäl för väghållningens övertagande av staten anförts, bland annat, att kostnaderna redan till den vida övervägande delen bestredes med automobilskattemedel eller andra statsmedel samt att endast genom ett dylikt övertagande kunde vinnas den planmässighet i fråga om vägbyggandet, som vore av nöden särskilt med hänsyn till automobiltrafikens behov av goda genomfartsvägar.

Vägkommissionen.

Beträffande statens ifrågasatta övertagande av väghållningen anförde vägkommissionen i sitt år 1916 avgivna betänkande, bland annat, följande:

Det finge anses obestridligt, att de allmänna vägarna såsom förmedlare av den för hela samhällslivet nödvändiga yttre förbindelsen mellan medborgarna, såsom kulturbärande i den mening att de utgjorde en lika nödvändig förutsättning för både den andliga och materiella odlingens vidmakthållande och utveckling och såsom ett betydelsefullt led i beredskapen för riksförsvaret mot yttre fiender i betydande mån tillgodosåge statens intressen. Under det reformens anhängare läte denna vägarnas allmänna samhällsnyttighet helt undanskymma deras betydelse för de lokala intressena, hävdade motståndarna lika mycket den senare synpunkten; och kommissionen kunde för sin del icke undgå att sluta sig till denna senare åskådning. Till varje allmän väg knöte sig alltid i främsta rummet ett lokalt intresse. Åtkomligheten och det omedelbara gagnet av densamma fölle i rikaste mått på den därav berörda lokala samfälligheten. Förekomsten av vägar inom en kommun vore obestridligen av största intresse just för den kommunens egna medlemmar och framför allt för dess fastigheter och näringar, vilkas ändamålsenliga och vinstgivande skötsel därigenom möjliggjordes eller underlättades. Kommissionen ville i detta sammanhang framhålla, att de allmänna vägarnas betydelse i följd av järnvägs- och vattenvägskommunikationsmedlens utveckling kommit att alltmer lokaliseras. Vägarnas ursprungliga uppgift att förmedla jämväl den stora genomgående person- och godstrafiken tillhörde i det stora hela en förgången tid. Automobilismen, vars utveckling i övrigt nog skulle komma att revolutionera landsvägstrafiken, kunde dock näppeligen omskapa nämnda förhållande. För en fjärrgående motordrift i den praktiska nyttans tjänst torde landsvägarnas användning, åtminstone såvitt då kunde bedömas, bliva inskränkt huvudsakligen till landets norra delar med deras isolerade bygder och föga utvecklade järnvägsnät. För landet i dess helhet kunde man alltså ur nu berörda synpunkt icke med fog taga automobilväsendets utveckling till intäkt för ett statsväghållningssystem.

Enligt kommissionens förmenande skulle kostnaderna för statens handhavande av väghållningen bliva avskräckande stora, och anförde kommissionen härom i huvudsak följande:

Även om man godtoge den meningen, att den allmänna väghållningen rätteligen borde anses som en rent statlig uppgift, vore därmed icke sagt, att vägväsendet, vare sig i allo eller ens blott ekonomiskt, borde bliva statens ensak. Det vore icke möjligt för staten, i varje fall icke utan stora svårigheter, att

ensam genom sina förvaltningsorgan handhava alla till statsändamålet hörande angelägenheter. Därtill skulle krävas en alltför omfattande, tung och dyrbar förvaltningsapparat. Viktigare vore dock ett annat förhållande, som gällde även för det fall, att statens skyldighet skulle inskränkas allenast till bestridandet av den med nämnda angelägenheter förenade kostnaden. Det vore en gammal erfarenhet, att arbeten ställde sig kostsammare, när de skulle utföras för statens räkning än eljest. Orsaken härtill kunde icke vara någon annan än den, att något »eget» intresse till sparsamhet här icke vore för handen. I ett sådant intresse låge den verksammaste och värdefullaste garanti mot kostnadens uppdrivande till oskälig höjd. Då den ekonomiska bördan av respektive verksamhetsgrenar för de allmänna ändamålen huvudsakligen eller åtminstone till stor del träffade de kommunala samfälligheterna själva, komme deras intresse också att med motsvarande styrka inriktas på en omtänksam och försiktig hushållning med avseende å utgifterna för nämnda ändamål. Med uppgifternas läggande under kommunernas vårdnad vunnes också en annan fördel, nämligen en bättre anpassning av vederbörande anstalter och inrättningar efter varje kommuns eget behov och bästa. I sin egen bestämmanderätt hade kommunerna uppenbarligen den säkraste garanti i detta avseende. Också hade staten, då den i huvudsak ålagt kommunerna omsorgen om och kostnaden för fullföljden av vissa statliga uppgifter, i allmänhet jämväl lämnat dem en viss frihet att härutinnan ordna för sig efter de lokala förhållandenas krav, medan staten själv kunnat nöja sig med en viss normerande och kontrollerande befogenhet för säkerställande av sitt anspråk på statsändamålens behöriga tillgodoseende. Vad som sålunda ur allmänt praktisk synpunkt talade mot ett överförande på staten av kommunernas uppgifter för statliga ändamål gällde icke minst om vägväsendet. Skulle staten icke blott övertaga utan även själv handhava väghållningen, krävdes för detta ändamål otvivelaktigt en talrik tjänstemannapersonal. För den centrala ledningen och kontrollen erfordrades med säkerhet ett vida större ämbetsverk än den dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vad beträffade lokalförvaltningen tarvades visserligen, så framt man ville en väsentlig förbättring av väghållningen, tillskapande av nya tjänstemannakårer även för det fall, att väghållningen skulle bibehållas vid kommunala samfälligheter. Kommissionen hänvisade i detta avseende till sitt förslag om inrättande av vägdirektörs- och vägmästartjänster. En sådan nyorganisation skulle efter vad kommissionen föreställde sig vara användbar och lämplig även i händelse väghållningen skulle helt ankomma på staten, och så till vida behövde alltså reformen icke medföra någon större apparat. Men om man icke längre hade att tillgå några lokala vägstyrelser för handhavande av en mängd med väghållningens utförande förenade bestyr, utan alla dessa i stället skulle läggas på statens tjänstemän, kunde det tagas för givet, att vägdirektörs- och vägmästartjänsterna måste till antalet betydligt utökas eller alternativt suppleras med andra lämpliga befattningar. Den betydligaste merkostnaden i förvaltningsavseende vid ett rent statsväghållningssystem komme dock otvivelaktigt att hänföra sig till den lägsta tjänstepersonalen. Svårigheten för staten att, kommunernas hjälp förutan, erhålla entreprenader för väg-

hållningen till skäligt pris måste nödga staten att i stor utsträckning låta besörja väghållningen med egen personal, i främsta rummet vägvakter, vilka bleve att räkna icke i hundra- utan i tusental. Emellertid vore det tydligt, att staten ändock måste i vidsträckt omfattning lita till entreprenader för att få väghållningen utförd. Dessa entreprenader skulle säkerligen bliva staten dyra. Ett aldrig så väl avvägt entreprenadsystem torde icke kunna vare sig råda bot för det förhållandet, att på många orter i vårt glest befolkade och vidsträckta land tillräcklig konkurrens saknades, eller utesluta varjehanda trustbildningar till kostnadens stegring. Mot sådant kunde kommunen bättre än staten finna utvägar; och det vore säkerligen att befara, att den enskilda vinningslystnaden skulle finna och med framgång kunna utnyttja alltför många tillfällen att rikta sig på statens väghållning.

Kommissionen förklarade sig vidare befara, att, därest staten övertoge väghållningen, anspråk på anläggning av nya allmänna vägar och övertagande till allmänt underhåll av enskilda vägar skulle framställas i så stor omfattning, att den centraliserade ledningen finge svårt att reducera dessa anspråk så, att icke utvecklingen i det hela komme att gå i ett hastigare och följaktligen dyrbarare tempo än som egentligen kunde vara förenligt med försiktig hushållning. Vägväsendets läggande i statens hand skulle visserligen möjliggöra mera enhetliga anordningar, ägnade att minska kostnaden för väghållningen, men besparingen skulle bliva alltför ringa för att ens tillnärmelsevis uppväga den kostnadsökning, som förändringen av anförda skäl måste medföra. Besparingssyftet kunde för övrigt på ett verksamt sätt tillgodoses genom vägdistriktens förstoring, närmare lagbestämda regler om vägars byggande, ett reformerat underhållssystem samt vägförvaltningens ställande under sakkunnig statlig ledning och kontroll. Därigenom skulle icke blott kostnadsbesparing vinnas utan även en förbättring av vägarna åstadkommas utan att staten behövde taga saken i sin hand. Vad slutligen anginge väghållningsbördans utjämning skulle denna visserligen genom statens övertagande av väghållningen fullkomligt vinnas, men enligt kommissionens mening borde man icke driva sina anspråk i detta avseende ända till den yttersta gränsen, när förmånen måste köpas med betydande praktiska svårigheter och kostnader samt med uppoffringen av en i fråga om vägväsendet sund och rättvis beskattningsprincip, nämligen principen: skatt efter intresse. Därtill komme, att, då i händelse av vägväsendets förstatligande städerna finge lika med landsbygden deltaga i underhållet av de allmänna vägarna på landet, rättvisan krävde, att staten övertoge städernas väghållning och, åtminstone delvis, deras gatuhållning. Fullt tillräcklig skatteutjämning kunde enligt kommissionens förmenande vinnas genom landsbygdsdistriktens sammandragning i landstingsenheter och ett progressivt statsbidrag till måttligt belopp.

Kommissionens övervägande av frågan om vägväsendets förstatligande avsåg även alternativet med statens övertagande av väghållningen allenast beträffande en del av de allmänna vägarna, men ansåg sig kommissionen ej heller kunna förorda en dylik anordning. Beträffande vägar för särskilda statsändamål (militär-, mellanriks- och ödebygdsvägar) uttalade kommissionen som

sin mening, att staten ensam borde bygga och underhålla dylika vägar, därest de icke fyllde väglagens fordran på nytta och nödvändighet för den allmänna samfärdseln. Om dessa vägfrågor alltså borde bliva statsmakternas ensak, vore någon lagstiftning därom icke av nöden, utan borde förhållandet i varje särskilt fall ordnas — såsom en anslagsfråga — på sätt dittills skett.

1920 års vägsakkunniga.

I likhet med kommissionen och huvudsakligen på de av denna anförda skäl funno 1920 års vägsakkunniga statens övertagande av det allmänna vägväsendet icke kunna tillstyrkas. De sakkunniga, bland vilka rådde delade meningar såväl om önskvärdheten av en fullständig utjämning av väghållningsbesväret som beträffande frågan om intresseprincipens berättigande vid vägbeskattningen, framhöllo, att, vilken åsikt man än därutinnan hade, det dock syntes uppenbart, att statens övertagande av den allmänna väghållningen skulle medföra en tung förvaltningsapparat och att väghållningen skulle såväl på grund härav som genom de ofta nog överdrivna anspråk, som då antagligen skulle ställas på vägnätets utsträckning och vägarnas beskaffenhet, bliva vida dyrare än om väghållningen ordnades som en kommunal angelägenhet. Den kommunala förvaltningen syntes ock kunna anordnas smidigare, under starkare kontakt med ortsbefolkningen och med ett bättre tillgodogörande av erfarenheten hos de gamla vägstyrelserna. Givetvis kunde det ordnas så, att staten direkt deltoge i väghållningen utan att dock övertaga byggande och underhåll av samtliga allmänna vägar i riket, och vore åtskilliga kombinationer därvid tänkbara. Lika med kommissionen och i huvudsak på de av denna anförda skäl funno de sakkunniga, att dylikt deltagande icke lämpligen borde äga rum. Enligt de sakkunnigas mening borde emellertid anläggning och omläggning av ödebygdsväg, såsom redan då enligt 1919 års lag gällde, ske genom statens försorg med bidrag av vederbörande vägdistrikt.

De sakkunniga.

De vid tidigare utredningar anförda skälen mot vägväsendets förstatligande torde i stort sett fortfarande äga giltighet. De fördelar, som därigenom i ett eller annat avseende skulle vinnas, äro enligt de sakkunnigas mening icke på långt när av den betydelse, att de uppväga nackdelarna, och lära för övrigt i väsentlig mån kunna uppnås även utan statens övertagande av väghållningen. Det nuvarande systemet kan icke anses förenat med sådana olägenheter, att de motivera uppbyggandet av en helt ny, centraliserad vägorganisation, som säkerligen skulle bliva synnerligen tungrodd och dyrbar. Enligt de sakkunnigas bestämda uppfattning bör därför väghållningen liksom hittills i allmänhet ankomma på särskilda, kommunalt organiserade vägdistrikt. För överskådlig framtid lärer en sådan lösning av frågan bäst tillgodose kravet på en rationell och ekonomisk väghållning.

Ehuru de sakkunniga således principiellt anse, att väghållningsskyldigheten bör åvila särskilda vägdistrikt, hava de sakkunniga likväl funnit bärande skäl tala för vissa avsteg från denna princip. För ett rätt bedömande av detta spörsmål är det av vikt att klargöra, vilka intressen de allmänna vägarna av skilda slag tjäna.

Ett stort antal av våra bygdevägar äger betydelse så gott som uteslutande för den rent lokala trafiken. I fråga om övriga bygdevägar och flertalet lands-

vägar förhåller det sig åter så, att de visserligen i icke obetydlig omfattning förmedla samfärdsel mellan orter och bygder, från varandra avlägset belägna, men att de likväl huvudsakligen tillgodose de lokala behoven av vägförbindelser, vilket visar sig däri, att även å dessa vägar lokaltrafiken, uttrycket här taget i vidsträckt bemärkelse, dominerar. I fråga om nu berörda vägkategorier, i de sakkunnigas förslag sammanförda under den gemensamma benämningen vanlig landsväg, torde saknas anledning att på staten överflytta väghållningen ens till någon del.

När det gäller att taga ställning till frågan om vägväsendets förstatligande, helt eller delvis, måste särskild uppmärksamhet ägnas de jämförelsevis fåtaliga vägar, vilka hava till huvuduppgift att förmedla långväga, genomgående samfärdsel. Skillnaden mellan olika slag av vägar i nu berörda avseende framträdde givetvis mycket utpräglad under den tid, då ännu inga järnvägar funnos. De viktigaste landsvägarna voro då verkliga långfärdsleder av betydelse för hela riket eller stora delar därav. Så t. ex. talas i den förut omnämnda kungl. resolutionen den 8 januari 1735 om »kungs- och allmänna landsvägar, som gå igenom landet stapel- och uppstäderna emellan samt med gästgivaregårdar försedda äro». Under senare hälften av adertonhundratalet, då landet fick ett utvecklat järnvägsnät, förlorade de allmänna vägarna till följd härav alltmer sin forna betydelse för den långväga samfärdseln. Landsvägarnas ursprungliga uppgift att förmedla jämväl den stora genomgående person- och godstrafiken övertogs av järnvägarna.

I och med automobilismens genombrott under det senaste årtiondet hava trafikförhållandena emellertid ånyo fullständigt förändrats. En stor del av den person- och godstrafik, som förut förmedlades av järnvägarna, har överflyttats å de allmänna vägarna, och detta gäller i icke ringa utsträckning även den långväga trafiken. De stora stråkvägar, som denna genomgående samfärdsel företrädesvis begagnar sig av och vilka i lagförslaget benämnas riksvägar, hava för landsvägstrafiken fått en betydelse, motsvarande den stambanorna äga för järnvägstrafiken.

De sakkunniga hava icke ansett det ligga inom ramen av det dem givna uppdraget att framlägga förslag angående vilka vägsträckor skola få karaktär av riksväg. I förevarande sammanhang må dock omnämnas ett nyligen framkommet förslag i detta hänseende, till vilket de sakkunniga dock icke funnit sig hava anledning taga ställning.

Efter anbefallning av Kungl. Maj:t har nämligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättat och i juni 1932 till Kungl. Maj:t inkommit med generalplan beträffande vägar för den genomgående, mera långväga trafiken. Denna generalplan omfattar följande vägar:

Stockholm—Nyköping—Norrköping—Linköping—Jönköping—Markaryd—Ekebro—Malmö—Trälleborg med förbindelseväg Jönköping—Göteborg.

Stockholm—Västerås—Örebro—Mariestad—Vargön—Trollhättan—Göteborg.

Göteborg—Halmstad—Ekebro—(Malmö).

Stockholm—Uppsala—Gävle—Sundsvall—Härnösand—Umeå—Luleå—Haparanda (Finland).

Norrköping—Kalmar—Karlskrona—Kristianstad—Lund—Malmö.
Örebro—Karlstad—Åmål—Vänersborg—Vargön.
Uppsala—Sala—Hedemora—Falun.
Sundsvall—Östersund—Skalstugan (Norge).
Vänersborg—Uddevalla—Svinesund (Norge).

Kostnaderna för erforderlig omläggning eller förbättring av de sålunda föreslagna riksvägarna, omfattande en sammanlagd väglängd av cirka 400 mil, hava av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknats till ungefär 125 miljoner kronor. Angående de i kostnadsberäkningen avsedda arbetenas utförande har styrelsen uttalat, att planens genomförande med hänsyn såväl till kostnaderna som till arbetenas lämpliga bedrivande uppenbarligen måste ske i etapper allt efter vägarnas vikt och betydelse och storleken av tillgängliga, för ändamålet anslagna medel, och gällde detta, antingen i fråga om företagens finansiering och organisation komme att tillämpas hittillsvarande grunder, innebärande arbetenas utförande av vederbörande väghållningsskyldiga under statens kontroll samt med bidrag av statsmedel till större delen av kostnaderna, eller arbetena komme att utföras genom statens försorg och på dess bekostnad, eventuellt med visst mindre bidrag av de väghållningsskyldiga.

Enligt det av de sakkunniga framlagda förslaget till väglag skall fråga om byggande av riksväg ankomma på Konungens prövning och skall byggandet, som väl i de flesta fall kommer att innebära omläggning eller förbättring, ske genom statens försorg. Kravet på planmässighet och enhetlighet i fråga om riksvägarnas iordningställande torde bäst tillgodoses, därest staten tager arbetet i egen hand. Härigenom lärer även vinnas, att dessa vägföretag komma till utförande inom en någorlunda snar framtid, vilket eljest sannolikt icke torde bliva fallet. Det kan nämligen förväntas, att vägdistrikten icke skola omfatta riksvägarnas iordningställande med samma livliga intresse, som ägnas andra, ur lokala synpunkter mera betydelsefulla vägfrågor. Även om emellertid ett dylikt intresse förefunnes, skulle likväl svårigheter möta att ernå det intima samarbete mellan vägdistrikt och mellan länsstyrelser, som oundgängligen erfordras för att arbetet med riksvägarnas byggande skall kunna planeras och utföras efter rationella, enhetliga principer. Ett ytterligare skäl för statens övertagande av väghållningen i nu berörda avseende föreligger i den omständigheten, att kostnaderna för arbetena i de flesta fall torde böra helt gäldas av automobilskattemedel.

Enligt förslaget kan vederbörande vägdistrikt förpliktas att lämna bidrag till riksvägs byggande, dock högst med en tiondel av beräknade kostnaden för företaget. Dylikt åläggande måste anses motiverat i händelse företaget är av behovet påkallat, även om hänsyn icke tages till genomfartstrafiken. De flesta vägar, som kunna väntas bliva förklarade för riksvägar, torde emellertid redan nu vara av den jämförelsevis goda beskaffenhet, att de kunna på nöjaktigt sätt betjäna lokaltrafiken. Där så är fallet, bör vägdistriktet icke förpliktas att deltaga i kostnaderna för riksvägs omläggning eller förbättring.

De sakkunniga förutsätta, att byggande av riksväg skall ske genom den centrala vägmyndighetens försorg, liksom nu är fallet med byggande av öde-

bygdsväg. Då emellertid en sådan anordning understundom torde vara opraktisk, exempelvis när fråga är om smärre förbättringar, har i förslaget intagits ett stadgande, att Konungen äger beträffande arbete av mindre omfattning ålägga vägdistrikt eller samhälle, som för distriktets räkning ombesörjer väghållning, att utföra arbetet mot ersättning med skäligt belopp, som i brist på överenskommelse bestämmes genom skiljedom enligt lagen om skiljemän.

Underhållet av riksvägarna ankommer enligt förslaget på vägdistrikten. Underhållets omhänderhavande av staten skulle enligt de sakkunnigas mening innebära en mindre ekonomisk och särskilt i organisatoriskt hänseende föga rationell anordning. I betraktande av att riksväg tillgodoser också det rent lokala behovet av vägförbindelser men att det oaktat kostnaden för sådan vägs byggande icke alls eller endast i obetydlig grad kommer att belasta vederbörande vägdistrikt, synes det rimligt, att detta i vanlig ordning underhåller genom distriktet löpande riksvägdel. För övrigt bör beaktas att, sedan riksvägarna antagligen inom en ej alltför avlägsen framtid blivit omlagda och förbättrade, deras underhåll icke torde bliva särskilt ekonomiskt betungande, helst om vägdistrikten, såsom troligt är, även framdeles komma i åtnjutande av statsbidrag enligt sådana grunder, att endast en mindre del av underhållskostnaderna stannar å distrikten.

Vad slutligen angår ödebygdsväg föreslå de sakkunniga i huvudsak intet nytt. Förslaget innebär sålunda, i överensstämmelse med vad nu gäller, att ödebygdsväg skall byggas av staten, att vägdistriktet kan förpliktas att lämna bidrag härtill samt att underhållet skall ombesörjas av distriktet.

Sättet för vägunderhållets ombesörjande.

1891 års väglag.

Enligt 7 § 1891 års väglag åligger vägunderhållet in natura, varmed förstås arbetet för vägs hållande i laggillt skick, jordbruksfastigheterna samt utgöres efter vägdelning. Kostnaden för underhåll av väg, som ej ingått i vägdelning, av bro, som ej är hänförlig till vägtrumma, samt av färja skall enligt 8 § i samma lag bestridas ur vägkassan. Genom år 1921 vidtagen ändring av 12 § väglagen möjliggjordes emellertid övergång till vägunderhåll uteslutande medelst vägkassan. Enligt sistnämnda lagrum i dess nuvarande lydelse må nämligen, därest för beredande av bättre och jämnare vägunderhåll sådant finnes nödigt, de väghållningsskyldiga besluta, att samtliga vägar inom distriktet skola övertagas till underhåll medelst vägkassan; dock skall beslutet för att bliva gällande underställas länsstyrelsens prövning. Dylik övergång till vägkasseunderhåll har numera ägt rum inom praktiskt taget samtliga vägdistrikt. Huruvida vägdistriktet skall besörja underhållet i egen regi eller på annat sätt är en fråga, som i lagen lämnats öppen.

I fråga om vinterväghållningen gäller enligt 65 § väglagen, att länsstyrelsen skall, efter vederbörandes hörande, inom varje vägdistrikt av lämpligt belägna jordbruksfastigheter inrätta ploglag, av vilka ett vart tilldelas en viss vägsträcka för vidmakthållande. Till samma ploglag indelade fastigheter

skola, där ej annorlunda överenskommits, sins emellan taga del i arbetet i förhållande till fastigheternas taxeringsvärden. Ploglagen njuta ersättning ur vägkassan med belopp, som i brist på överenskommelse fastställas av länsstyrelsen. Enligt 75 § i samma lag äger emellertid länsstyrelsen, där så befinnes lämpligt, att efter vederbörandes hörande förordna om vinterväghållningens utförande på annat sätt än genom ploglag. Inom de trakter av riket, där snöplogning i större omfattning regelmässigt måste äga rum, utföres detta arbete numera inom de flesta distrikt icke genom ploglag utan på annat sätt.

Vägkommissionen.

Enligt vägkommissionens förslag skulle landstingsområdet utgöra vägdistrikt och primärkommunerna arbetskretsar inom distriktet. Underhållet av bro och färja samt, där sådant av landstinget beslutats, jämväl av vissa vägar eller vägsträckor skulle ombesörjas av landstingsvägstyrelsen, medan vägunderhållet i övrigt skulle åligga vederbörande kommun och verkställas genom kommunvägstyrelsens försorg. Underhållet skulle besörjas genom anlitande av entreprenad eller lega, genom anställande av vägvakter eller på annat sätt, som kunde finnas för ändamålet lämpligt. Kommissionen föreslog vidare rätt för kommunerna att för vägunderhållets fullgörande av lämpligt belägna fastigheter uttaga arbetsbidrag in natura, s. k. vägdagsverken, för vilka den arbetsskyldige skulle erhålla gottgörelse efter på förhand verkställd uppskattning. Det antal vägdagsverken, som högst finge uttagas av en fastighet, skulle stå i visst förhållande till fastighetens taxeringsvärde och antalet av dess dragare. Vägdagsverke skulle fullgöras efter anmaning av en utav vederbörande kommunalstämma utsedd vägfogde och skulle kunna påkallas för vilket vägunderhållsarbete som helst.

Vinterväghållningen skulle besörjas genom ploglag eller, efter länsstyrelsens förordnande, genom annan lämplig anordning.

1920 års vägsakkunniga.

Det av 1920 års vägsakkunniga framlagda förslaget innehöll i fråga om vägunderhållets utförande bestämmelser, som väsentligt skilde sig från de av kommissionen föreslagna. Kommunerna skulle icke vara arbetskretsar, utan vägunderhållet skulle ombesörjas av landstingsvägstyrelsen. Även bemälda sakkunniga föreslogo nämligen landstingsområdet till vägdistrikt. Vägunderhållet skulle liksom enligt kommissionens förslag besörjas genom anlitande av entreprenad eller lega, genom anställande av vägvakter eller på annat sätt, som kunde finnas lämpligt. Därest framskaffande av väglagningsämnen icke kunde på frivillighetens väg åvägabringas, kunde därtill anlitas vissa jordbruksfastigheter. För detta ändamål skulle länsstyrelsen, sedan förslag upprättats av vägstyrelsen och efter vederbörande kommunalstämmors hörande, indela lämpligt belägna och i övrigt tjänliga sådana fastigheter till körlag, därvid varje körlag skulle tilldelas viss vägsträcka med skyldighet för körlaget att, om vägstyrelsen så fordrade, i enlighet med dess anvisningar i avseende å plats och sätt för arbetets utförande framskaffa för vägsträckans underhåll erforderliga väglagningsämnen. Före den 1 november skulle vägstyrelsen giva körlaget uppgift å den myckenhet väglagningsämnen, som under nästföljande år skulle av körlaget framforslas, samt å tid då sådant arbete senast skulle vara utfört. Vägstyrelsen ägde därvid föreskriva särskilda tider

för framförande av olika delar av den bestämda myckenheten. Körlaget skulle av distriktet bekomma ersättning, som i brist på överenskommelse skulle bestämmas av gode män. Inom varje körlag skulle medlemmarna sig emellan för minst ett år i sänder utse en körfogde med uppgift att tillse att arbetet behörigen fullgjordes samt att uppbära och fördela ersättningen.

Angående de skäl, som föranlett de sakkunnigas förslag om körlag, anförde de sakkunniga: De allmänt uttalade farhågorna, att den av vägkommissionen föreslagna dagsverksskyldigheten lätteligen kunde bliva förhatlig, torde icke vara alldeles obefogade. Å andra sidan kunde man ej bortse från de vådor, som kunde uppstå genom en ortsbefolknings vägran att till rimligt pris biträda med väghållningens utförande. Vid flerfaldiga tillfällen hade såväl inom riksdagen som i myndigheternas utlåtanden framhållits, att stora svårigheter kunde möta för vägunderhållets upplåtande på entreprenad till skäligt pris, därigenom att fastighetsägarna i orten slöte sig samman i syfte att oskäligt uppdriva entreprenadsummorna. För att omintetgöra de avsedda verkningarna av dylika sammanslutningar torde det stundom komma att erfordras, att vägstyrelsen antingen anlitade entreprenör från annan ort eller ock med eget folk ombesörjde väghållningen. Det största hinder, som skulle ligga i vägen för en dylik lösning, vore svårigheten att framföra erforderlig myckenhet väglagningsämnen på grund av jordägarnas vägran att tillhandahålla dragare. Att mot skälig ersättning erhålla tillräcklig tillgång på mänsklig arbetskraft för själva väglagningsarbetets utförande torde däremot under normala förhållanden icke erbjuda större svårigheter. De sakkunniga hade med utgångspunkt härifrån visserligen funnit sig kunna och böra ur sitt förslag utesluta vägdagsverkena men funnit det nödvändigt att för det fall, att frivilliga överenskommelser icke kunde träffas, bereda landstingsvägstyrelsen tryggad möjlighet att få erforderliga myckenheter väglagningsämnen framforslade till de platser, där de skulle komma till användning. De sakkunniga hade utgått från att framforslingen av väglagningsämnen icke alltid skulle verkställas av körlag utan endast i de fall, att svårighet förelåge att på skäliga villkor åstadkomma uppgörelse angående dylik framforsling. I regel torde sådan uppgörelse kunna komma till stånd och i somliga fall kunde det möjligen även visa sig fördelaktigt, att vägstyrelsen själv ombesörjde framforslingen exempelvis medelst lastautomobiler. Emellertid syntes försiktigheten bjuda att icke dröja med körlagsindelningen, tills omförmälda svårigheter yppade sig, utan borde körlagsindelning städse finnas ordnad såsom en reservutväg.

Vinterväghållningen skulle enligt de sakkunnigas förslag liksom enligt kommissionens utföras genom ploglag eller, efter länsstyrelsens förordnande, genom annan lämplig anordning.

De sakkunniga.

Den förändring av samfärdselns art och omfattning, som inträtt i och med automobiltrafikens utveckling, har medfört, att vägunderhållet numera måste besörjas enligt helt andra metoder än dem, som tillämpades, då underhållet utgjordes in natura av enskilda väghållningsskyldiga. För erhållande av ett gott vägunderhåll fordras nu oundgängligen, att arbetet utföres under sak-

kunnig ledning och med anlitande av lämpliga maskiner. Redan med hänsyn till de moderna vägmaskinernas kapacitet och anskaffningskostnad torde ett uppdelande av vägarna till underhåll av närliggande fastigheter få anses uteslutet.

Enligt det nu framlagda förslaget till väglag, vilket i olikhet med 1891 års lag och ovan omförmälda förslag avser även städernas väghållning, skall vägunderhållet ombesörjas av distriktets vägstyrelse. Såsom förut nämnts, hava numera inom så gott som alla distrikt vägarna övertagits till underhåll medelst vägkassan, varför förslaget innebär allenast ett stadfästande av redan bestående förhållanden. Det sagda gäller dock närmast vägdistrikten på landet. I vissa städer däremot, varest väghållningsskyldigheten fortfarande är knuten till fastigheterna, utgöres vägunderhållet av deras ägare in natura. För dessa städers del kommer ett genomförande av förslaget alltså att i nu ifrågavarande avseende innebära en förändring.

De sakkunniga hava icke funnit sig böra i förslaget införa någon anvisning i fråga om underhållssystem. En exemplifiering sådan som den i vägkommissionens och 1920 års vägsakkunnigas förslag förekommande kunde anses motiverad vid tiden för dessa förslags framläggande, då vägkasseunderhåll endast undantagsvis förekom, men torde nu vara överflödig. Det synes lämpligen böra ankomma på vederbörande vägstyrelse att välja det system, som med hänsyn till lokala förhållanden bäst lämpar sig för distriktet. En kombination av olika system, såsom nu i åtskilliga distrikt förekommer, torde understundom vara att föredraga.

De sakkunnigas förslag innefattar icke någon rätt för vederbörande vägdistrikt att för vägunderhållets fullgörande av vissa fastigheter mot ersättning uttaga arbetsbidrag in natura. Erfarenheten under den tid systemet med vägkasseunderhåll tillämpats har icke givit vid handen, att indelning av fastigheter till körlag med skyldighet att framskaffa erforderliga väghållningsämnen är av behovet påkallad. Vid sådant förhållande skulle lagstiftning härutinnan enligt de sakkunnigas mening giva uttryck åt en alltför långt driven försiktighet. Ur enahanda synpunkter hava de sakkunniga i sitt förslag icke upptagit bestämmelser om snöploglag. I de flesta distrikt torde redan nu vinterväghållningen ombesörjas av vägstyrelsen. Bland de arbeten, som ingå i denna väghållning, är snöröjningen det ojämförligt viktigaste och utföres numera i stor utsträckning med maskinplogar, särskilt i landets mera snörika delar. Detta arbetssätt har visat sig fördelaktigt såväl ur teknisk som ekonomisk synpunkt.

2. Speciell motivering.

Allmänna bestämmelser.

1 §.

Angående den i denna paragraf gjorda indelningen av de allmänna vägarna i landsvägar och ödebygdsvägar hänvisas till den allmänna motiveringen.

Vid tillkomsten av lagen om ödebygdsvägar utgick vederbörande departe-

mentschef (prop. år 1919 nr 292 sid. 15) från att lagen skulle endast tills vidare gälla vid sidan av den allmänna väglagen, men att dess bestämmelser vid den slutliga revisionen av väglagstiftningen borde inarbetas i den lag, som skulle komma att gälla beträffande landsbygdens allmänna vägar.

Såsom i den inledande översikten och i den allmänna motiveringen framhållits, är den nu föreslagna väglagen avsedd att gälla även beträffande städernas allmänna vägar. Enär lagen skall tillämpas i fråga om sådan väg såväl utom som inom planlagt område men däremot icke beträffande gata i stad, erfordras av denna anledning en noggrann avgränsning mellan begreppen allmän väg och gata. Dylik väg, som ingår i mark, vilken enligt stadsplan eller stomplan är avsedd till gata, måste, i den mån vägmarken tages i anspråk för avsett ändamål, anses upphöra att äga karaktär av väg i väglagens bemärkelse. Under alla omständigheter förlorar vägen sin nämnda karaktär, i den mån vägen jämlikt bestämmelserna i 40 § stadsplanelagen skall vara upplåten till allmänt begagnande såsom gata.

Vad nu sagts gäller dock endast i fråga om stad, medan däremot förhållandena gestalta sig helt annorlunda i stadsliknande samhällen på landet. De vägar inom dessa samhällen, vilka i vederbörlig ordning prövats nödiga för allmänna samfärdseln, bibehålla sin karaktär av allmän väg, även om de upplåtas till allmänt begagnande såsom gata. I likhet med vad som gäller om enskild väg äger länsstyrelsen besluta, att gata i samhälle på landet skall vara allmän väg, men genom ett dylikt beslut upphör icke trafikleden i fråga att vara gata i stadsplanelagens mening. Nämnda förhållanden sammanhänga därmed, att samhälle, varom nu är fråga, icke liksom stad utgör eget vägdistrikt utan ingår i det kringliggande distriktet, som är skyldigt att svara för byggande och underhåll av de samhällets trafikleder, som prövas nödiga för den allmänna samfärdseln.

2 §.

Beträffande denna paragraf hänvisas till den allmänna motiveringen.

3 §.

Denna paragraf, vilken angiver vad som skall anses höra till väg, överensstämmer i sak med 2 § i 1920 års vägsakkunnigas förslag. I fråga om bestämmelsen, att vägdike skall räknas som tillhörighet till väg, framhöllo nämnda sakkunniga, att det kunde inträffa, att ett utmed väg befintligt dike, som befordrade vägens dränering, upptagits av vederbörande jordägare å hans eget område, exempelvis för torrläggning av hans omedelbart intill liggande åker, och fortfarande underhölles av honom. De sakkunniga påpekade, att den föreslagna lagbestämmelsen icke utan vidare föranledde någon ändring i dylika förhållanden.

Enligt paragrafens andra stycke skola bro och färja med färjläge ävensom särskild vinterväg anses som väg. Härav följer, att de om väg i allmänhet i lagen givna bestämmelserna utan vidare bliva jämväl å dessa speciella kommunikationsleder i tillämpliga delar gällande för såvitt ej annorlunda särskilt

stadgas. Vad angår brygga, som utgör slutpunkt för en allmän väg, hava de sakkunniga ansett sig icke kunna föreslå en generell bestämmelse därom, att dylik brygga är att anse som sådan väg. Därest brygga, varom nu är fråga, prövas nödig för allmänna samfärdseln, bör den däremot givetvis räknas som allmän väg.

4 §.

Stadgandet i första punkten av denna paragraf motsvarar 3 § i nu gällande väglag.

I andra punkten föreskrives, att väg skall med avseende å fasthet, bredd, lutningsförhållanden och beskaffenhet i övrigt vara lämpad efter samfärdselns behov. Härvid åsyftas självfallet icke endast vägbanan utan jämväl allt annat, som jämlikt 3 § skall anses höra till väg. Såsom i den allmänna motiveringen framhållits, hava de sakkunniga, i motsats till vägkommissionen, ansett sig icke böra föreslå någon klassindelning av vägarna med hänsyn till deras beskaffenhet. De sakkunniga hysa den uppfattningen, att erforderliga bestämmelser om vägs beskaffenhet i olika hänseenden icke böra inflyta i väglagen utan lämnas i administrativ ordning. Med hänsyn till den raskt fortgående utvecklingen av samfärdseln kunna nämligen dylika bestämmelser behöva ändras utan allt för stor omgång.

5 §.

Denna paragraf överensstämmer med 4 § i 1920 års vägsakkunnigas förslag. Då det stadgats, att färja må hållas, allenast om bro ej kan läggas utan oskälig kostnad eller synnerlig olägenhet, måste man givetvis vid bedömande av dessa omständigheter taga stor hänsyn till vägens betydelse. Ett kostnadsbelopp, som framstår såsom alldeles oskäligt, när det gäller en ödebygdsväg, kan sålunda anses jämförelsevis obetydligt, när fråga är om en starkt trafikerad landsväg.

6 §.

Motsvarar 6 § första stycket i 1920 års vägsakkunnigas förslag. Bestämmelsen i första punkten avser att förverkliga önskemålet, att brister i vägunderhållet må avhjälpas omedelbart, så snart de uppstå.

Såväl i landslagen och 1734 års lag som i 1891 års väglag hava meddelats föreskrifter om den bredd, som olika slag av allmänna vägar minst skulle hålla. Genom kungl. resolutionen på allmogens besvär den 16 mars 1739, kungl. kungörelsen den 28 april 1819 och i 2 § av 1891 års väglag har lämnats befogenhet åt vederbörande myndighet att medgiva undantag från gällande bestämmelser om vägbredden. Beträffande äldre vägar bör man alltså kunna utgå ifrån, att de skola hava minst den bredd, som i äldre författningar föreskrivits, för såvitt ej vederbörligt beslut föreligger, som tillåter mindre bredd. I fråga om sådan väg, vid vars byggande upprättad plan skolat lända till efterrättelse, lämnar ju den fastställda planen upplysning såväl om vägbredden som om vägens beskaffenhet i övrigt.

Andra punkten i förevarande paragraf innehåller en erinran, att beträffande vägbredden eller vägens beskaffenhet i övrigt icke må ske avvikelse från vad därutinnan stadgats i författning eller för vägens byggande gällande arbetsplan, med mindre tillstånd till avvikelsen i vederbörlig ordning lämnats. För vinnande av erforderlig kontroll härutinnan synes det nödigt, att hos länsstyrelserna föras förteckningar, upptagande samtliga allmänna vägar, deras bredd och övriga rörande deras beskaffenhet gällande föreskrifter.

7 §.

Första och andra styckena i denna paragraf överensstämma med 6 § andra och tredje styckena i 1920 års vägsakkunnigas förslag; och äro dessa bestämmelser i huvudsak hämtade från 66 § i gällande väglag. Förevarande paragrafs tredje stycke överensstämmer med 67 § andra punkten i nuvarande väglag.

8 §.

Denna paragraf, som motsvarar 16 § i vägkommissionens förslag och 8 § i 1920 års vägsakkunnigas förslag, angiver, att väghållning omfattar byggande av väg samt vägunderhåll. Vad som skall räknas till det förra eller senare slaget av väghållning framgår av de två nästföljande paragraferna.

Såväl i 1891 års väglag som i nyssnämnda båda väglagförslag hava begreppen vägunderhåll och vinterväghållning sidoordnats. Med vinterväghållning förstås enligt väglagen vägs hållande i fargillt skick, då den är besvärad av snö och is. Till närmare förklaring av vad som är att inbegripa under vinterväghållning angavs i berörda förslag, att sådan väghållning omfattar arbeten för vägbanas hållande till erforderlig bredd fri från hinder av snö och 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. Dessa arbeten torde emellertid falla under begreppet vägunderhåll i vidsträckt bemärkelse. De sakkunnigas förslag innehåller, i olikhet med gällande väglag och ovannämnda lagförslag, icke några bestämmelser om nu berörda arbetens utförande genom ploglag, utan skall vinterväghållningen lika väl som barmarksunderhållet av vederbörande vägstyrelse ombesörjas på sätt styrelsen finner lämpligast. Vid sådant förhållande hava de sakkunniga ansett sig sakna skäl att i lagförslaget skilja mellan vinterväghållning och vägunderhåll i övrigt. Såsom i motiveringen till lag om vägdistrikt framhålles, bör däremot i vederbörande författning angående statsbidrag till vägunderhållskostnaderna göras ett dylikt särskiljande.

9 och 10 §§.

Förevarande båda paragrafer, motsvarande 17 och 18 §§ i vägkommissionens förslag samt 9 och 10 §§ i 1920 års vägsakkunnigas förslag, innefatta bestämmelser om vad som är att hänföra till byggande av väg respektive väg-

underhåll. En avgränsning mellan dessa båda slag av väghållningsarbeten erfordras i första hand för de fall, då byggande av väg ankommer på annan än den, som har att sedermera underhålla vägen, vilket enligt förevarande lagförslag är händelsen i fråga om riksväg och ödebygdsväg. Praktisk ekonomisk betydelse har nu berörda särskiljande även med hänsyn därtill, att olika regler gälla för lämnande av statsbidrag, allt efter som det utgår till byggande eller underhåll av väg. Vidare må i detta sammanhang erinras om, att enligt förslaget fråga om byggande av väg skall prövas och avgöras av länsstyrelsen eller i vissa fall av Konungen, medan däremot underhållet skall ombesörjas av vederbörande vägstyrelse utan föregående prövning av offentlig myndighet.

Ur nu angivna synpunkter skulle ett detaljerat angivande av alla de arbeten, som äro att hänföra å ena sidan till byggande av väg och å andra sidan till vägunderhåll, vara önskvärt. Väghållningen omfattar emellertid en sådan mångfald arbeten av skilda slag, att en uppräkning av arbetena och deras indelning i det avseende, varom nu är fråga, endast med svårighet låta sig göra. Härtill kommer att den fortlöpande utvecklingen inom vägväsendet med därav föranledda förändringar beträffande väghållningens utförande medför, att en dylik uppräkning snart nog skulle bliva ofullständig och till innehållet föråldrad. Av nu anförda skäl hava de sakkunniga vid avfattande av lagförslagets bestämmelser om vad som är att hänföra till byggande av väg och till vägunderhåll avstått från vidlyftiga och i detalj gående uppräkningar samt i stället givit stadgandena en mera allmän formulering, i vissa fall förtydligad genom exemplifiering.

I 9 § har stadgats, att till byggande av väg räknas förutom anläggning av ny väg även omläggning och förbättring av väg. Med omläggning av väg förstås förändring av vägs läge i plan, däri inbegripen vägs förändring till bredden. I allmänhet torde svårighet icke möta att avgöra, om ett vägarbete är att hänföra till anläggning av ny väg eller omläggning av väg, men ej så sällan kan tvekan härvidlag göra sig gällande. Omläggning, varigenom väg erhåller ett alltigenom nytt läge i plan, skiljer sig ur arbetssynpunkt icke från anläggning av ny väg. I § 3 av kungörelsen angående statsbidrag till allmänna vägars byggande, sådant stadgandet lyder jämlikt kungörelsen den 21 maj 1931 (nr 228), har angivits en omständighet att jämte andra beaktas vid bedömande av tveksamma fall, nämligen huruvida företaget väsentligen föranletts av ett tidigare ej tillgodosett behov av viss vägförbindelse eller icke.

Förbättring av väg inbegriper arbeten, som äro ägnade att höja vägs standard, exempelvis genom förändring av vägprofilen eller genom grundförstärkning. Hit bör ock räknas utförande av varaktig beläggning av vägbana med gatsten, betong, asfalt eller dylikt; däremot synes utförande av vägbeläggningar med begränsad varaktighet — indränkning av vägmaterialet med asfalt, tjära eller annat bindemedel eller ytbehandling av vägbanan med dylika medel — böra hänföras till vägunderhåll. Det sist sagda må tjäna som exempel på de svårigheter, som möta vid försök att uppdraga en bestämd

gräns mellan begreppen vägförbättring och vägunderhåll. Det förra begreppet torde emellertid vid nu ifrågavarande bestämmelsers tillämpning böra givas en ganska snäv tolkning, särskilt vad angår arbeten, som draga en jämförelsevis obetydlig kostnad, helst om de utföras i omedelbart sammanhang med arbeten, som otvivelaktigt äro att hänföra till vägunderhåll.

Enligt 10 § punkt 1) i förslaget räknas till vägunderhåll åtgärder för vägs vidmakthållande i ett för samfärdseln fullt tillfredsställande skick. Såsom exempel på dylika åtgärder hava angivits påförande av väghållningsämnen, vägbanans jämnande, snöplogning, dikesrensning och ombyggnad av trumma.

I punkt 2) av samma paragraf har stadgats, att till vägunderhåll jämväl skall räknas uppsättande av skyddsvärn, vägmärke eller dylik anordning, där ej uppsättandet sker i samband med vägens byggande. Detta gäller icke blott förnyande av anordning, varom nu är fråga, utan även första uppsättandet. I sistnämnda fall innebär åtgärden visserligen vägs förseende med anordning, som förut icke funnits, men bör likväl med hänsyn till arbetets ringa omfattning och den jämförelsevis obetydliga kostnaden därför hänföras till vägunderhåll. Uppsättes däremot anordningen i samband med vägens byggande, bör åtgärden givetvis anses ingå i byggnadsarbetet. Till arbeten, vilka angivits såsom hänförliga till vägunderhåll, hör även utmärkande av vägbana, där så tarvas.

Enligt 10 § punkt 3) skola till vägunderhåll räknas öppnande och stängande av rörlig bro samt drift av färja.

11 §.

Denna paragraf innehåller föreskrift, att varje vägdistrikt är skyldigt att ombesörja väghållningen inom distriktet. Då emellertid byggande av riksväg och ödebygdsväg skall utföras genom statens försorg, har en erinran härom intagits i förevarande paragraf. Beträffande de skäl, som ligga till grund för bestämmelserna härutinnan, hänvisas till den allmänna motiveringen.

I stället för den i 1891 års väglag använda beteckningen »väghållningsdistrikt» har i de sakkunnigas förslag införts det kortare uttrycket »vägdistrikt». Ehuru detta ord närmast är ett geografiskt begrepp, har det likväl i förslaget använts såsom beteckning även för själva den gemensamhet, vilken inom vägdistriktet har att verkställa väghållningen, d. v. s. för att beteckna en juridisk person. Något missförstånd lärer ej härigenom behöva uppkomma, lika litet som användandet av ordet kommun, vilket har enahanda skiftande betydelse, vållat någon olägenhet.

Av Schallings utredning (sid. 106 ff.) framgår, att i vissa fall vägdistrikt på landet äger skyldigheter med avseende å väghållning i stad och tvärtom. Då emellertid enligt förevarande paragraf vägdistrikten, såväl stads- som landsbygdsdistrikten, skola, ett vart inom sitt område, ombesörja väghållningen, följer härav att nyssberörda skyldigheter skola upphöra, i den mån de vila på offentligrättslig grund. Privaträttsliga förpliktelser med avseende å väghållning beröras däremot icke av stadgandet i denna paragraf.

12 §.

Motsvarar 19 § i gällande väglag och 13 § i 1920 års vägsakkunnigas förslag.

Av uppgifter, som de sakkunniga införskaffat genom länsstyrelserna, framgår, att jämlikt åtagande, som avses i 19 § väglagen, underhållas 49 broar och förekommer färjdrift å 4 ställen. I fråga om egentlig väg har länsstyrelsen i Malmöhus län meddelat, att vid stationssamhällen i länet finnas vägdelar, vilka anses ingå i det allmänna vägnätet men underhållas av vederbörande järnvägsförvaltning.

13 §.

I förevarande paragraf stadgas, att vägdistrikt åliggande väghållning skall verkställas av distriktets vägstyrelse. Beträffande denna bestämmelse hänvisas till den allmänna motiveringen.

14 §.

Såsom i den allmänna motiveringen till förslaget till lag om vägdistrikt uttalas, förutsätta de sakkunniga, att köpingar och municipalsamhällen skola framdeles liksom hittills ingå i respektive kringliggande vägdistrikt. I förevarande paragraf, som motsvarar 9 § första stycket i gällande väglag, regleras förhållandet mellan vägdistriktet och däri ingående samhälle.

Beträffande samhälles rätt och skyldighet att för vägdistriktets räkning bygga och underhålla allmän väg, i den mån vägen på grund av stadsplanelagen skall vara upplåten för allmänt begagnande såsom gata, innebär förslaget icke någon förändring i sak, men har förslagets stadgande i denna del formulerats så, att därav tydligare än av gällande lags bestämmelse härutinnan framgår, att samhälles övertagande av väghållning skall ske endast om någondera parten påfordrar det. Uppgifter, som de sakkunniga införskaffat från länsstyrelserna, utvisa, att väghållningen i de flesta samhällen fortfarande helt och hållet ombesörjes av vederbörande vägdistrikt.

Även beträffande allmän väg, som enligt stadsplanelagen icke behöver vara upplåten såsom gata, äger enligt gällande väglag samhälle en ovillkorlig rätt att mot ersättning av vägdistriktet ombesörja väghållningen. Enligt förslaget däremot ankommer det på länsstyrelsen att medgiva samhälle rätt i detta hänseende. Sådant medgivande torde i regel icke böra vägras, när fråga är om väg, som samhället anordnat som gata, men vilken enligt stadsplanelagen ännu icke behöver upplåtas som sådan. Annan väg synes däremot böra hållas av vägdistriktet, som kan förväntas äga större möjlighet än samhället att utföra en såväl tekniskt som ekonomiskt tillfredsställande väghållning. För ett samhälle med ringa väglängd kan det nämligen icke vara förenligt med ekonomisk hushållning att anställa vägtekniskt utbildad personal eller inköpa dyrbara vägmaskiner, men utan dylik personal och sådana maskiner torde det numera vara svårt att på ett fullt tillfredsställande sätt ombesörja underhåll av allmän väg, åtminstone en hårt trafikbelastad sådan.

15 och 16 §§.

Jämlikt 9 § andra stycket i gällande väglag skall samhälle tillkommande ersättning för byggande av väg utbetalas i mån av byggnadsarbetets utförande och skall, i händelse av tvist om beloppet eller om sättet för dess erläggande, tvisten avgöras av tre gode män, av vilka en utses av länsstyrelsen, en av distriktets vägstyrelse och en av samhället. Enligt tredje stycket i samma paragraf skall samhälle tillkommande ersättning för vägunderhåll årligen erläggas med belopp, som i brist på överenskommelse fastställes i den ordning nyss sagts. Sådan fastställelse skall gälla för en tid av tio år. Inträda emellertid under löpande tioårsperiod ändrade förhållanden med avseende å vägunderhållet inom samhället, skall ersättningsbeloppet jämkas eller ny fastställelse äga rum.

Enligt 15 § i förslaget skall ersättningen, oavsett huruvida tvist därom föreligger, alltid bestämmas av länsstyrelsen, sedan parterna blivit i ärendet hörda. Enär statsbidrag till byggande och underhåll av väg numera utgå efter sådana grunder, att bidragen täcka större delen av kostnaderna, har det synts de sakkunniga rimligt, att fråga om samhälles ersättning för väghållning avgöres av ett statens organ. Att låta dylik fråga behandlas som en samhällets och vägdistriktets ensak kan anses mindre välbetänkt, särskilt i betraktande därav att vissa samhällen på grund av sin storlek äro i stånd att utöva ett starkt inflytande inom respektive vägdistrikt.

I 16 § stadgas, att länsstyrelsen äger utse två gode män att efter syn å marken avgiva yttrande med förslag till ersättning. Hava parterna i fråga om ersättningen träffat överenskommelse, må länsstyrelsen icke meddela från överenskommelsen avvikande beslut, med mindre yttrande avgivits av sådana gode män. För sitt arbete och därmed förbundna kostnader äga gode männen bekomma gottgörelse av vägdistriktet med belopp, som bestämmes av vägstyrelsen.

17 §.

Denna paragraf motsvarar i något omredigerad form 9 § fjärde stycket i den nuvarande väglagen. I sistnämnda lagrum stadgas, bland annat, att mark, som erfordras för byggande av väg inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd, skall av samhället tillhandahållas utan kostnad för vägdistriktet. Enligt förslaget skall riksväg byggas av staten, och bör jämväl i sådant fall samhälle vara skyldigt att utan ersättning tillhandahålla mark för vägs byggande inom stadsplanelagt område. I överensstämmelse härmed har stadgandet i förevarande paragraf avfattats.

18 §.

I denna paragraf har allenast anmärkts, att de uppgifter, som enligt lagförslaget tillkomma länsstyrelse, skola, vad angår Stockholm, utövas av överståthållarämbetet.

19 §.

Då det lärer bliva erforderligt att beträffande den nya lagens tillämpning meddela åtskilliga föreskrifter i administrativ väg, har en generell bestämmelse härom intagits i förevarande paragraf.

Särskilda bestämmelser om vanlig landsväg.

20 §.

I likhet med gällande lagstiftning, vägkommissionens och 1920 års vägsakkunnigas förslag hava de sakkunniga anslutit sig till den meningen, att frågor om byggande av väg skola prövas av länsstyrelsen. Denna regel skall enligt förslaget dock icke gälla fråga om byggande av riksväg.

21 §.

Enligt 4 § i 1891 års väglag skall ansökning om anläggning av allmän väg göras hos länsstyrelsen, som låter höra de väghållningsskyldiga och inhämtar yttrande från vederbörande landsfiskal, varefter länsstyrelsen meddelar beslut i frågan. I enahanda ordning behandlas frågor om indragning av väg, omläggning av väg samt förändring av redan befintlig väg till bygdeväg eller landsväg. Väglagen innehåller icke någon föreskrift om att plan och kostnadsförslag i fråga om väganläggning skola upprättas, men detta har, såsom ock vid lagens tillkomst förutsattes, ansetts falla av sig självt.

Väglagens knapphändiga bestämmelser om behandlingen av frågor om anläggning av allmän väg kompletteras emellertid av detaljerade föreskrifter, som lämnats i vederbörande författningar angående statsbidrag till dylika vägföretag. Då anläggning av väg så gott som undantagslöst sker med sådant bidrag, har på grundval av dessa föreskrifter en enhetlig praxis utbildat sig.

Gången av ett vägbyggnadsärende är i regel följande. Sedan framkommet förslag om anläggning av väg behandlats å vägstämma och denna beslutat, att undersökning angående det ifrågasatta företaget skall utföras, anhåller vägstyrelsen hos länsstyrelsen om förordnande av förrättningsman att verkställa undersökning. Sökanden har därvid att föreslå förrättningsman, att lämna uppgift å de personer, vilka av vägstämman må hava utsetts att såsom ombud för de väghållningsskyldiga närvara vid förrättningen, samt att avgiva förbindelse att dels kostnadsfritt tillhandahålla erforderlig hantlangning, inbegripet undersökningsredskap, som ej är att hänföra till instrument, dels ock bekosta och till länsstyrelsen inleverera enligt gällande taxa utgående ersättning för förrättningen. Till förrättningsman förordnar länsstyrelsen vägingenjören i länet eller annan ingenjör, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarats behörig att utföra förrättning, varom nu är fråga. Efter verkställd undersökning upprättar förrättningsmannen arbetsplan med tillhörande betänkande, ritningar och kostnadsförslag, vilka handlingar skola upprättas i enlighet med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade allmänna anvisningar. Därest förrättningen utförts av annan än vägingenjören, skall

arbetsplanen med tillhörande handlingar granskas av nämnde tjästeman. Beträffande brobyggnader och konstarbeten, varaktiga beläggningar av vägbana samt sådana vägföretag, som med hänsyn till den genomgående trafiken eller eljest äro av särskild betydelse, skola plan och kostnadsförslag efter förberedande granskning av vägingenjören insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för slutlig granskning. I sist anförda fall skall granskning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ske, även om plan och kostnadsförslag upprättats av vägingenjören. Sedan granskningen verkställts, låter länsstyrelsen höra vägstämman och inhämtar yttrande från vederbörande landsfiskal, varefter länsstyrelsen meddelar beslut. I händelse länsstyrelsen finner vägföretaget böra komma till stånd, har beslutet merendels den form, att de väghållningsskyldiga förpliktas att under förutsättning av statsbidrag verkställa vägbyggnaden och bestrida det framtida underhållet.

Statsbidrag beviljas av länsstyrelsen, i vissa särskilt angivna fall efter ärendets prövning av Kungl. Maj:t. Tillgängliga medel förslå emellertid icke att omedelbart tillgodose alla krav på statsbidrag till vägbyggnadsföretag. Ordningen mellan de olika företagen bestämmes med ledning av en upprättad flerårsplan för byggande av allmänna vägar inom länet. Sedan bidrag beviljats, förser länsstyrelsen arbetsplanen med anteckning om godkännande samt upprättar särskilt kontrakt med vägstyrelsen, enligt vilket vägstyrelsen förbinder sig att inom viss tid fullborda arbetet i överensstämmelse med den godkända arbetsplanen utan anspråk på ytterligare bidrag av statsmedel. Länsstyrelsen har vidare att lämna vägstyrelsen erforderliga anvisningar om arbetets utförande och räkenskapsföringen samt att kontrollera och godkänna arbetet. I fråga om brobyggnader, konstarbeten och varaktiga beläggningar av vägbana tillkommer det dock väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att kontrollera och godkänna arbetet.

Behandling av fråga om anläggning av ny vanlig landsväg skall enligt de sakkunnigas förslag, vilket i denna del i huvudsak överensstämmer med 1920 års vägsakkunnigas förslag, försiggå i följande ordning:

Ansökning om anläggandet skall göras hos länsstyrelsen. Har ansökningen gjorts av annan än vägstyrelsen, skall länsstyrelsen inhämta dennas yttrande i ärendet. Det kan nämligen förväntas, att i många fall redan den utredning, som vägstyrelsen på detta stadium kan åstadkomma, skall klart ådagalägga, att företaget icke bör komma till stånd. I sådant fall bör uppenbarligen ansökningen genast avslås. Föreligga icke tillräckliga skäl för omedelbart avslag, skall länsstyrelsen kalla trafikanter och andra, vilka saken kan angå, att vid sammanträde inför länsstyrelsen eller den länsstyrelsen förordnar yttra sig rörande ansökningen. Vid sammanträdet skall utsättas viss kortare tid, inom vilken påminnelser i ärendet må ingivas till länsstyrelsen. Finner länsstyrelsen vid prövning av den vunna utredningen, att så starka skäl tala för bifall till ansökningen, att den ej bör utan ytterligare utredning avslås, skall länsstyrelsen låta på vägdistriktets bekostnad upprätta plan och kostnadsförslag rörande företaget. (Enligt 1920 års vägsakkunnigas förslag skulle länsstyrelsen låta genom vägstyrelsens försorg upprätta nämnda handlingar.)

Sedan dessa blivit färdiga, skola de under viss kort tid hållas tillgängliga för allmänheten för granskning och avgivande av de påminnelser, vartill fog kan finnas. Efter det vägstyrelsen ånyo samt jämväl vägfullmäktige eller, när fråga är om väg inom stads område, stadsfullmäktige erhållit tillfälle att yttra sig samt länsstyrelsen föranstaltat om den utredning i övrigt, som kan anses erforderlig, meddelar länsstyrelsen beslut i ärendet. De sakkunniga hava, i olikhet med 1920 års vägsakkunniga, ansett sig icke böra föreslå, att arbetsplanen och kostnadsförslaget skola granskas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Emellertid må erinras därom, att länsstyrelsen äger både rätt och skyldighet att på lämpligaste sätt låta utreda ärendet, och stadgandena i förevarande paragraf angiva blott de åtgärder, som för sådant ändamål ansetts oundgängliga. Det står alltså länsstyrelsen fritt att överlämna plan och kostnadsförslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för granskning, om länsstyrelsen finner sådan åtgärd erforderlig, och bör det givetvis åligga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter länsstyrelsens framställning företaga berörda granskning.

I vad mån beträffande vägar, som skola byggas med bidrag av statsmedel, i administrativ väg böra meddelas ytterligare bestämmelser om upprättande och granskning av arbetsplan och kostnadsförslag eller om väganläggnings utförande m. m. är en fråga, vartill de sakkunniga icke tagit ställning.

I förtydligande syfte har i förslaget intagits den bestämmelsen, att vad i förevarande paragraf stadgats skall äga motsvarande tillämpning i det fall, att länsstyrelsen själv upptager fråga om anläggning av ny vanlig landsväg.

22 §.

I denna paragraf föreskrives, att i samma ordning, som i 21 § stadgas angående anläggning av ny vanlig landsväg, skola behandlas jämväl övriga frågor om byggande av sådan landsväg, d. v. s. frågor angående dylik vägs omläggning eller förbättring. Emellertid har, beträffande mindre viktiga ärenden, detta förfarandes iakttagande i dess helhet ansetts kunna bliva förenat med allt för stor omgång, varför det föreslagits att låta länsstyrelsen efter omständigheterna pröva, huruvida annan av de i 21 § stadgade åtgärderna än hörande av vägstyrelsen bör äga rum. Vad sålunda föreslagits beträffande behandlingen av frågor om vanlig landsvägs omläggning eller förbättring skall gälla även om behandlingen av vissa andra i förevarande paragraf angivna vägfrågor, exempelvis om förändring av enskild väg till vanlig landsväg eller indragning av sådan landsväg.

Särskilda bestämmelser om riksväg.

23 §.

Fråga om byggande av riksväg ankommer enligt förslaget på Konungens prövning. Inom vilken tid byggnadsarbete, varom beslut fattats, kan utföras är självfallet beroende av storleken av tillgängliga, för ändamålet anslagna

medel. Såsom redan i den allmänna motiveringen uttalats, lärer byggande av riksväg vanligen komma att innebära omläggning eller förbättring. Anläggning av ny riksväg kan näppeligen väntas ifrågakomma annat än i sällsynta undantagsfall, utan torde riksvägarna i allmänhet komma att utgöras av förutvarande vanliga landsvägar.

Några särskilda föreskrifter om den utredning, som skall äga rum före meddelande av beslut om riksvägs byggande, torde icke vara erforderliga. Man lärer nämligen kunna utgå ifrån, att även utan stadganden härom Kungl. Maj:t kommer att låta dessa byggnadsfrågor bliva föremål för en grundlig och allsidig utredning av vederbörande centrala och lokala myndigheter. Givetvis kommer därvid tillfälle att beredas jämväl vägdistriktens beslutande och verkställande organ att yttra sig.

På Konungens prövning skola även ankomma frågor om förändring av vanlig landsväg eller enskild väg till riksväg eller riksväg till vanlig landsväg, indragning av riksväg ävensom sådan ändring av riksvägs bredd eller beskaffenhet i övrigt, som avses i 6 §, även om ändringen ej är att hänföra till byggande av väg.

24 §.

Beträffande de skäl, som ligga till grund för stadgandena i denna paragraf, hänvisas till den allmänna motiveringen. Ersättning till vederbörande vägdistrikt eller samhälle torde lämpligen böra bestämmas först sedan byggnadsarbetet utförts.

25 §.

I den allmänna motiveringen hava de sakkunniga uttalat sig om, i vilket fall vägdistrikt skäligen bör förpliktas att lämna bidrag till riksvägs byggande. I fråga om eventuellt bidrags storlek hysa de sakkunniga den uppfattningen, att bidrag må utgå med högst en tiondel av den beräknade byggnadskostnaden.

26 §.

Angående de skäl, som föranlett bestämmelsen om vägdistrikts skyldighet att underhålla riksväg, hänvisas till den allmänna motiveringen.

Särskilda bestämmelser om ödebygdsväg.

27 §.

Motsvarar 2 § första stycket lagen den 13 juni 1919 om ödebygdsvägar, i vilket lagrum stadgas, att, då fråga uppstår om anläggning av ödebygdsväg, länsstyrelsen skall, efter det plan och kostnadsförslag uppgjorts samt de väghållningsskyldiga ävensom landsfiskalen blivit i ärendet hörda, pröva, huruvida den tillämnade vägen är att hänföra till ödebygdsväg. Enligt förevarande paragraf i de sakkunnigas förslag skall länsstyrelsens nämnda prövning föregås av samma åtgärder, som enligt 21 § skola äga rum, innan länsstyrelsen meddelar beslut om anläggning av vanlig landsväg.

28 §.

Denna paragraf överensstämmer med 3 § i 1919 års lag.

29 §.

Överensstämmer fullständigt med 4 § andra stycket i 1919 års lag.

30 §.

I denna paragraf stadgas, liksom i 4 § första stycket i 1919 års lag, att anläggning av ödebygdsväg skall ske genom statens försorg. Emellertid torde det understundom vara lämpligt att låta arbetet utföras av vederbörande vägdistrikt, och har i förslaget av denna anledning Konungen tillagts rätt att ålägga vägdistrikt förpliktelse härutinnan. Den distriktet tillkommande ersättningen för arbetets utförande skall, i brist på överenskommelse, bestämmas genom skiljedom i vanlig ordning.

31 §.

Denna paragraf motsvarar 2 § andra stycket i 1919 års lag. Att i överensstämmelse med sistnämnda lagrums formulering särskilt angiva, att det bidrag vägdistrikt förpliktas lämna skall avse kostnaden för den del av företaget, som faller inom distriktet, har synts de sakkunniga onödigt, enär sagda förhållande får anses självklart.

32 §.

Motsvarar 5 och 10 §§ i 1919 års lag.

33 §.

Motsvarar 6 § i 1919 års lag. Sistnämnda lagrum avser emellertid endast omläggning av ödebygdsväg, varemot stadgandena i förevarande paragraf i förslaget skola gälla icke blott beträffande omläggning utan även i fråga om förbättring av sådan väg.

Ordnings- och säkerhetsföreskrifter.

34 §.

I 27 § gällande väglag föreskrives, att väg ej må inkräktas genom upplag av andra ämnen än sådana, som för vägunderhållet oundgängligen erfordras, och att ej heller dessa må uppläggas så, att samfärdseln därigenom försvåras. Enligt förslaget må upplag av väghållningsämnen icke förekomma å väg, om samfärdseln därigenom beredes olägenhet eller vägens avvattning försvåras. För dylika upplag böra anordnas särskilda platser vid sidan av det övriga vägområdet. I varje fall måste det anses synnerligen olämpligt att upplägga väghållningsämnen å själva vägbanan, och har i förslaget stadgats

förbud däremot. Undantag har likväl gjorts för upplag å vägbana under pågående arbete med vägens underhåll; dock skall givetvis även beträffande sådant upplag gälla, att samfärdseln ej därigenom må beredas olägenhet.

35 §.

Enligt 31 § i 1891 års väglag, sådant detta lagrum lyder efter år 1927 däri vidtagen ändring, må grind ej uppsättas å väg; dock må länsstyrelsen i undantagsfall, när synnerliga skäl därtill äro, tillåta uppsättande av grind å väg med allenast ringa samfärdsel. Enligt samma lagrum skola redan befintliga grindar borttagas. Därest emellertid grind prövas vara till allenast ringa men för samfärdseln och dess borttagande skulle vålla jordägaren synnerlig olägenhet, äger länsstyrelsen efter jordägarens framställning medgiva, att grinden tillsvidare eller under viss tid bibehålles.

Enligt förslaget skall fortfarande som allmän regel gälla, att grind icke må förekomma å väg. Liksom för närvarande skall dock länsstyrelsen under viss förutsättning kunna medgiva undantag från förbudet. Sådant medgivande må, såväl beträffande ny grinds uppsättande som befintlig grinds bibehållande, kunna lämnas vad angår väg med allenast ringa samfärdsel. Enär det vid tillstånds meddelande är svårt att, med hänsyn till samfärdselns raska utveckling, bedöma trafikförhållandena under någon längre tid framåt, synes lämpligast, att tillstånd meddelas att gälla icke för någon viss tid utan tills vidare, så att tillståndet när som helst kan återkallas. Den nu gällande bestämmelsen, att grind skall hållas avlyftad under den tid av året, som länsstyrelsen genom allmän kungörelse bestämmer, återfinnes icke i förslaget, som i stället innehåller ett allmänt stadgande, att länsstyrelsen äger meddela föreskrifter, ägnade att minska olägenheten av grind. Som exempel på dylika föreskrifter kan framhållas, utom den nyssnämnda att grind skall hållas avlyftad viss tid av året, jämväl bestämmelse, som hänför sig till grindens konstruktion.

I förevarande paragraf av förslaget stadgas förbud mot förekomsten icke blott av grind utan även av annan sådan anordning å väg, som bereder olägenhet för samfärdseln eller väghållningen. Då beträffande anordning i form av upplag förbud meddelats i föregående paragraf, avses i nu förevarande paragraf andra anordningar, exempelvis stängsel eller telegraf- och telefonledningar. Till dylika ledningar hörande stolpar äro ofta uppsatta i själva vägkanten eller understundom till och med något in på vägbanan. Även stagen äro i många fall fastgjorda i vägkanten eller innanför denna. På sådant sätt uppsatta stolpar och stag hindra givetvis en rationell väghyvling och snöplogning, varjämte de kunna medföra direkta risker och olägenheter för de vägfarande.

I kungl. kungörelsen den 6 juli 1906 (nr 66) angående förbud att utan särskilt tillstånd upprätta enskilda telegraf-, telefon- eller andra svagströmsledningar å viss mark m. m. stadgas, att stolpar eller stöd, som uppsättas längs efter allmän väg, icke få anbringas å vägbanan eller i övrigt på sådant sätt, att genom stolparna eller de mellan dem spända ledningstrådarna uppstår hinder

eller olägenhet för vägtrafiken eller vägunderhållet. Då ledning korsar allmän väg, skall avståndet från nedersta ledningstråden till vägbanan vara minst 4·4 meter.

Föreskrifterna i nämnda kungörelse avse visserligen icke telegrafverkets inom område för allmän väg framdragna svagströmsledningar, men kungörelsens bestämmelser angående sättet för ledningars uppsättande hava dock i viss mån ansetts böra vara normerande även i fråga om telegrafverkets ledningar. Beträffande dessa senare har i telegrafverkets byggnadsinstruktion av år 1902 föreskrivits, bland annat, att ledning utmed väg skall framdragas så nära vägen som möjligt med iakttagande, att ingen ledningstråd bör komma marken närmare än 3 meter eller, vid korsning med vägen, 4·4 meter. I samma instruktion stadgas vidare, att stolpe icke får placeras så, att den blir till hinder för vägtrafiken. Dessa föreskrifter hava senare kompletterats med anmodan till telegrafverkets linjedirektörer att tillse, att stolpar och stag, som äro placerade i vägkanter och därigenom inkräkta på vägbredden, vid utbyte eller vid ändring av linjen icke placeras så nära vägkanten, att de bliva till hinder för trafiken. Tillika hava linjedirektörerna anmodats tillse, att stolparna icke sättas i dikena, så att avrinningen försvåras.

Efter framställningar från olika håll har Kungl. Maj:t år 1928 uppdragit åt telegrafstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att gemensamt, efter samråd med länsstyrelserna m. fl., verkställa utredning och till Kungl. Maj:t inkomma med därav föranledda förslag i fråga om dels lämpligaste sättet för framdragande av telegrafverkets stolplinjer utmed allmänna vägar samt normerande bestämmelser för dylika arbeten, dels nödvändiga förändringar beträffande redan befintliga stolplinjer, dels ock sättet för täckande av kostnaderna för i planen ingående arbeten. Enligt vad de sakkunniga inhämtat har den anbefallda utredningen ägt rum, men hava därpå grundade förslag ännu icke avgivits. Såsom förut nämnts hava de sakkunniga med det i förevarande paragraf av lagförslaget intagna förbud mot förekomsten å väg av anordningar, som bereda samfärdseln olägenhet, avsett jämväl telegraf- och telefonledningar, i den mån de medföra sådan verkan. Uppenbarligen erfordras emellertid beträffande dylika ledningars anordnande å eller utmed väg i administrativ ordning meddelade detaljerade föreskrifter.

36 §.

Motsvarar 28 och 29 §§ gällande väglag. I sistnämnda lagrum stadgas, att vägvisare skola anbringas, där vägar stöta samman. I stället för denna bestämmelse innehåller förslaget en allmän föreskrift, att vid väg, till upplysning för de vägfarande, erforderliga vägmärken skola finnas uppsatta. Närmare bestämmelser i detta avseende torde icke böra inrymmas i väglagen.

37 §.

Enligt 24 § gällande väglag må vid vägsyn föreskrivas skyldighet för jordägare att inom viss tid borthugga träd eller buske eller att kvista träd, därest sådan åtgärd erfordras för vägs upptorkande eller för erhållande av fri sikt.

Dylikt föreläggande skall enligt förslaget meddelas av den i 50 § omförmälda vägnämnden, dock endast om sådant erfordras för erhållande av fri sikt eller eljest i trafiksäkerhetens intresse. Föreläggande om röjning i syfte att befordra vägs upptorkande bör däremot enligt de sakkunnigas förmenande icke kunna meddelas. Röjning för sistnämnda ändamål kan nämligen i betraktande av vägarnas nuvarande beskaffenhet icke anses så av behovet påkallad, att tvångsförfarande bör ifrågakomma, i händelse överenskommelse med vederbörande jordägare icke kan träffas.

Enligt förslaget kan föreläggande avse åtgärder icke blott för fri sikts erhållande för tillfället utan jämväl för sådan sikts bevarande. Nämnden äger nämligen föreskriva, att område utmed väg skall, intill dess annorlunda bestämmes, genom jordägarens försorg hållas fritt från skymmande träd och buskar på sätt i beslutet närmare angives. Exempelvis kan i sådant avseende föreskrivas, att häck icke må överskrida viss höjd.

Enligt 24 § gällande väglag är jordägaren berättigad till ersättning av vägdistriktet, endast om röjningen för honom medför avsevärd skada. Enligt lagförslaget däremot är skadeståndsrätten icke sålunda begränsad, utan jordägaren äger rätt till ersättning oavsett skadans storlek.

I anledning av att olika meningar uttalats i frågan, huruvida 24 § väglagen kan tillämpas för erhållande av fri sikt över järnväg vid korsning med allmän väg, vilja de sakkunniga anmärka, att de icke avsett, att förevarande paragraf i förslaget skall kunna tillämpas för sådant fall.

För att tagas i övervägande av de sakkunniga har till dem överlämnats en av föreningen för dendrologi och parkvård hos Kungl. Maj:t gjord framställning angående åtgärder för, bland annat, bevarande av visst slag av vegetation å eller utmed allmän väg. Föreningen har i detta avseende ifrågasatt, huruvida det icke vore lämpligt, att vederbörande vägstyrelse hade att före borttagande av botaniskt intressanta eller ur skönhetssynpunkt värdefulla träd inhämta utlåtande av kompetent person, utsedd av länsstyrelsen. Under beaktande av framställningen hava de sakkunniga funnit sig böra föreslå ett stadgande av innehåll, att å väg växande träd, vars bevarande anses önskvärt ur naturskyddssynpunkt, icke må borthuggas utan tillstånd av vägnämnden.

38 §.

Enligt 25 § första stycket 1891 års väglag må ej utan länsstyrelsens tillstånd byggnad uppföras utmed väg på mindre avstånd än 3·5 meter från vägens kant. Grunden till föreskriften har i motiven till väglagen angivits vara den, att vid kanten av väg uppförd byggnad eller flera sådana bredvid varandra hindra vägens upptorkande och jämväl bidraga till snösamlingar.

Enligt 1920 års vägsakkunnigas förslag skulle byggnad ej utan länsstyrelsens tillstånd få uppföras på mindre avstånd än 9 meter från vägbanans mitt. Förslaget innebar så till vida en skärpning av gällande lags bestämmelser i ämnet, att enligt förslaget det område, varå byggnad icke må uppföras, beträffande så gott som alla vägar mer eller mindre vidgades. I motiveringen till

förslaget framhöllo bemälda sakkunniga omständigheter, vilka utom de ovan angivna talade för förbud mot byggnads uppförande vid kanten av väg. I sådant avseende påpekades, att i vägkrökar uppförda hus, som låge nära vägen, kunde skymma utsikten över vägbanan, varigenom i synnerhet vid automobiltrafik olyckor kunde inträffa. Jämväl sanitära intressen syntes tala för att lägga husen på något avstånd från vägen. Det hade emellertid synts de sakkunniga mindre lämpligt att vid bestämmandet av det tillåtna avståndet utgå från vägens kant, då vägkanten genom vägens utläggning till bredden kunde undergå väsentliga förskjutningar. Bäst syntes vara att beräkna avståndet från vägens mitt och så stort, att husen, även om vägbredden ökades, icke komme att ligga alltför nära vägkanten.

Även jämlikt det nu framlagda förslaget skall minimiavståndet i fråga om byggnads uppförande utmed väg räknas med utgångspunkt från vägbanans mitt. Avståndet har bestämts till 9 meter med rätt för länsstyrelsen att besluta om avståndets ökning till högst 15 meter, då särskilda skäl för ett sådant beslut föreligga. I synnerhet beträffande krokiga vägar, som kunna antagas förr eller senare bliva rätade, torde beslut, varom nu är fråga, i många fall vara påkallat. Dylikt beslut behöver givetvis icke alltid avse en vägs båda sidor.

I andra stycket av förevarande paragraf har stadgats, att länsstyrelsen äger, sedan fråga väckts om nyanläggning eller omläggning av väg, att meddela förbud mot byggnads uppförande inom område, som kan beräknas komma att ligga inom visst avstånd från den tillämnade vägbanans mitt. Sådant förbud bör meddelas, då risk förefinnes, att på grund av byggnaders uppförande ett planerat vägbyggande kommer att försvåras eller fördyras.

Beträffande område, för vilket stadsplan, stomplan, byggnadsplan eller utomplansbestämmelser fastställts, böra ifrågavarande stadganden icke äga tillämpning, enär hithörande förhållanden regleras av nämnda planer och bestämmelser.

39 §.

Denna paragraf, i vad den avser snösamlande stängsel, motsvarar 68 § gällande väglag. Anmärkas bör emellertid, att enligt förslaget föreläggande kan meddelas jordägaren icke blott, såsom enligt nämnda paragraf i nuvarande väglag, att utbyta stängsel utan även att borttaga eller ändra det.

Beträffande andra anordningar än snösamlande stängsel motsvarar förevarande paragraf 25 § andra stycket i gällande väglag. Enligt sistnämnda lagrum må däri avsedda anordningar icke utan vederbörligt tillstånd förekomma på mindre avstånd än 3·5 meter från vägens kant. Motsvarande avstånd har i förslaget bestämts till 9 meter från vägbanans mitt.

40 §.

Stadgandena i denna paragraf avse att, framför allt i trafiksäkerhetens intresse, förhindra eller begränsa förekomsten intill de allmänna vägarna av vissa reklamanordningar.

I nu gällande väglags 25 § stadgas, att utan länsstyrelsens tillstånd annonstavlor, reklamskyltar och dylikt icke få förekomma utmed väg på mindre av-

stånd än 3·5 meter från vägens kant samt att inom synhåll från väg icke må förekomma skylt eller dylikt av beskaffenhet att av vägfarande kunna förväxlas med varningstecken.

Nu angivna föreskrifter gälla liksom väglagen i dess helhet endast beträffande landsbygdens vägar. För allmänna vägar inom stads område saknas enhetliga bestämmelser av motsvarande innebörd.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 13 mars 1931 (nr 71) har riksdagen anhållit, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning, huruvida och på vad sätt ändringar i gällande lagstiftning må kunna vidtagas för att ytterligare förhindra, att annonstavlor, reklamskyltar och dylikt uppsättas så, att de verka störande ur trafiksynpunkt eller i hög grad förfulande på utsikt över landskap eller bebyggd ort. Genom beslut den 27 i sistnämnda månad har Kungl. Maj:t anbefallt de sakkunniga att avgiva utlåtande i anledning av berörda riksdagsskrivelse.

I det skrivelsen vidfogade utskottsutlåtande, som legat till grund för riksdagens beslut i ämnet, har anmärkts, bland annat, att reklamanordningar invid vägarna stundom hade sådan utformning, att de kunde förväxlas med vägvisare och andra märken, som enligt lag skulle finnas invid vägarna till de vägfarandes ledning, att, även om så ej vore fallet, de invid vägsidorna befintliga reklamskyltarna ofta medförde svårighet för trafikanterna att iakttaga de i lag föreskrivna trafikmärkena och vore ägnade att draga de vägfarandes uppmärksamhet från vägbanan, att enhetliga föreskrifter i ämnet vore erforderliga även för städernas vägar och att över huvud tillbörlig hänsyn till trafiken krävde längre gående inskränkningar i rätten att längs vägarna anbringa anordningar av ifrågavarande slag, än gällande rätt medgåve. Härjämte hade utskottet funnit det synnerligen önskvärt, att genom lagstiftning ökade möjligheter skapades att förhindra anbringande i det fria av sådana reklamanordningar, som verkade i hög grad vanprydande på naturen.

De sakkunniga hava vid avfattande av förevarande paragraf i sitt förslag beaktat de synpunkter, vilka legat till grund för riksdagens berörda beslut och som, enligt vad de vid utskottsutlåtandet fogade yttrandena utvisa, omfattas av representanter för vitt skilda intressen. Sålunda har i förslaget det avstånd, inom vilket reklamanordning ej får förekomma utan länsstyrelsens tillstånd, angivits till 9 meter från vägbanans mitt i stället för såsom i gällande lag 3·5 meter från vägkanten, vilken förändring med avseende å nära nog alla vägar innebär skärpning av förbudet. Dessutom har det synts de sakkunniga som om förändringen härvidlag skulle innebära en förbättring så till vida, att det nya stadgandet medgiver större möjlighet att noga bestämma gränsen för det område, som skall vara fritt från reklamanordningar. Vidare innehåller förslaget kategoriskt förbud att inom synhåll från väg hava uppsatt sådan anordning, icke blott om den kan förväxlas med varningstecken eller annat vägmärke, utan även om den är av beskaffenhet att så tilldraga sig vägfarandes uppmärksamhet, att trafiksäkerheten därigenom menligt påverkas. Genom sagda skärpningar av gällande bestämmelser torde man vinna allt vad som härutinnan rimligtvis kan begäras med hänsyn till trafiken och trafiksäkerheten

Det torde vara självfallet, att lagförslagets avfattning i förevarande del icke är avsedd att hindra anbringande av skylt exempelvis å byggnad till upplysning om därstädes bedriven affärsrörelse eller annan näring.

De sakkunniga hava funnit det ligga utom deras uppgift att ingå på den i omförmälda riksdagsskrivelse berörda frågan, i vad mån ur naturskyddssynpunkt skärpta lagbestämmelser mot reklamanordningar äro påkallade. Emellertid torde ovanberörda, av de sakkunniga i trafiksäkerhetens intresse föreslagna stadganden i viss mån tillgodose även naturskyddsintresset, i det att desamma, vid jämförelse med nuvarande förhållanden, över huvud taget lägga betydligt ökade hinder i vägen för icke önskvärd vägreklam.

41 §.

Är likalydande med 26 § gällande väglag.

Om skyldighet i vissa fall för jordägare att lämna tillträde till fastighet m. m.

42 §.

Den här meddelade föreskriften, att erforderligt tillträde till fastighet icke må vägras för stakning eller mätning å marken m. fl. förberedande åtgärder, vilka i anledning av väckt fråga om nyanläggning eller omläggning av väg skola verkställas på offentlig myndighets föranstaltande, saknar motsvarighet i gällande väglag. De sakkunniga hava emellertid funnit en dylik föreskrift ändamålsenlig.

43 §.

Behov av nyttjanderätt till mark för anordnande av tillfällig vägförbindelse uppkommer understundom till följd av pågående arbete för omläggning eller förbättring av väg eller till följd av jordras, översvämning eller annan naturhändelse. Givetvis är det av vikt att tillse, att samfärdselns upprätthållande i dylika fall icke kan hindras därigenom, att någon sakägare vägrar upplåta nyttjanderätt till mark, som erfordras för anordnande av hjälpväg, hjälpbro eller dylikt.

44 §.

Motsvaras av bestämmelsen i 69 § första punkten av nu gällande väglag allenast med den sakliga skillnaden, att tillstånd att uppsätta snöskärm, vilket enligt 1891 års väglag meddelas vid vägsyn, enligt förslaget skall meddelas av vägnämnden.

45 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelse om ersättning till jordägare för skada, som åstadkommes genom åtgärder, vilka avses i 42—44 §§. Enligt stadgande i 69 § gällande väglag skall skada, som uppkommer till följd av snöskärms uppsättande, av vägdistriktet ersättas jordägaren med belopp, som

årligen bestämmes vid vägsyn. De sakkunniga hava ansett, att ersättning bör tillkomma jordägaren även för skada, som tillskyndas honom på grund av förberedande åtgärder, varom förmäles i 42 §, eller på grund av tillfällig vägs anordnande eller begagnande. Ersättningsbeloppet skall i brist på överenskommelse bestämmas av vägnämnden.

46 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser om på vad sätt och under vilka villkor väghållare må kunna förskaffa sig tillgång till grus och andra ämnen, som äro erforderliga för väghållningen. Stadganden i detta hänseende finnas i nu gällande väglags 33 § av innehåll, att dylika ämnen må för vägs underhåll, efter vederbörande skogstjänstemans anvisning, tagas å kronans allmänning utan ersättning samt att väghållare, som likaledes för vägs underhåll vill å annan än kronan tillhörig mark taga sådana ämnen och ej kan träffa överenskommelse härom med jordägaren, äger påkalla vederbörande häradsrätts prövning, varest väglagningsämnen tjänligast och till minsta skada för jordägaren må avhämtas samt till vilket belopp ersättning därför skall utgivas. Därjämte lämnas i nämnda paragraf av väglagen hänvisning till särskilt stadgande rörande hämtning av väglagningsämnen från kronans jordbruksdomäner. Bestämmelser i sistberörda avseende äro givna i kungl. kungörelse den 2 juni 1905.

Det väglagförslag, som år 1916 avgavs av vägkommissionen, innehåller inga stadganden om hämtning av väghållningsämnen. Av motiven till kommissionens förslag framgår, att kommissionen ansett, att alla bestämmelser om dylik hämtning borde utsöndras ur väglagen och, vad anginge annan mark än kronans, inrymmas i expropriationslagstiftningen. Ej heller 1920 års vägsakkunnigas förslag innehåller några stadganden i förevarande ämne.

De sakkunniga hava för sin del kommit till den uppfattningen, att väglagen bör innehålla bestämmelser, vilka bereda möjlighet för väghållare att i en enklare ordning än den i fråga om expropriation föreskrivna förskaffa sig grus och andra ämnen, av vilka han har behov för fullgörande av sin väghållningsskyldighet och detta beträffande såväl underhåll av väg som vägbyggnad. Förekomsten av bestämmelse i ämnet i väglagen bör emellertid icke, såsom för närvarande anses vara fallet, i och för sig lägga hinder i vägen för meddelande av expropriationsrätt enligt lagen om expropriation. En uttrycklig bestämmelse härom har införts i förevarande paragrafs andra stycke.

Beträffande frågan om hämtning av väghållningsämnen å kronan tillhörig mark må erinras därom, att enligt vedertagen ordning Kungl. Maj:t årligen utverkar riksdagens medgivande för Kungl. Maj:t eller central förvaltningsmyndighet att för vissa ändamål, bland vilka särskilt nämnes anläggande eller förändring av allmän väg, avstå kronan tillhörig mark eller upplåta nyttjanderätt eller servitutsrätt till densamma. De sakkunniga anse, att dessa medgivanden lämpligen böra så utvidgas, att därigenom beredes möjlighet för väghållare att även till vägs underhåll erhålla grus eller andra ämnen från kronan tillhörig

mark. Under sådana förhållanden har någon bestämmelse härutinnan ej upptagits i förevarande paragraf.

Vad innehållet i denna närmare angår hava de sakkunniga, som ovan nämnts, ansett, att bestämmelserna böra avse icke blott för vägunderhåll utan även för vägbyggnad erforderliga ämnen. Lämpligt organ för utövande av bestämmanderätten i hithörande frågor hava de sakkunniga funnit i den föreslagna vägnämnden. Det av nuvarande väglag anvisade förfarandet inför häradsrätt är ofta tidsödande och dyrbart. Ett snabbare och billigare förfarande torde kunna förväntas, därest bestämmanderätten uppdrages åt vägnämnden. Erinras bör, att klagorätt är medgiven i fråga om vägnämndens beslut och att av nämnden handlagda ärenden i sista hand kunna underställas prövning av Kungl. Maj:t i regeringsrätten. Väghållare har enligt förslaget ej, såsom nu är fallet, ovillkorlig rätt att erhålla upplåtelse för hämtning av väghållningsämnen, utan äger vägnämnden, om den ifrågasatta upplåtelsen skulle lända jordägaren till märkligt men, avvisa väghållarens anspråk. Vid avfattningen av första stycket i förevarande paragraf hava motsvarande bestämmelser i lagen om enskilda vägar i viss mån tjänat som vägledning.

Om tillsyn å väghållningen.

47 §.

Frånsett den befogenhet, som må tillkomma väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, skall enligt de sakkunnigas mening statens intresse med avseende å väghållningen liksom hittills bevakas av länsstyrelsen. Sålunda skall på länsstyrelsen ankomma, bland annat, att fatta beslut i frågor om byggande av väg, dock icke riksväg, att övervaka väghållningens behöriga fullgörande samt att, där så erfordras, låta vidtaga nödiga åtgärder för avhjälpande av förefintliga brister. Länsstyrelsens tillsyn å väghållningen bör utövas med biträde av, bland andra, vägingenjören, landsfiskalerna och magistraterna (stadsstyrelserna). Dessa tjänstemäns eller myndigheters åligganden i nu berörda avseende torde icke böra regleras i väglagen utan i instruktioner eller andra författningar.

48 §.

Enligt de sakkunnigas mening lärer efter den nya lagstiftningens genomförande särskild vägsyn i den bemärkelse detta begrepp har i 35 § gällande väglag icke behöva förekomma. Genom sina tjänsteresor få vägingenjören och landsfiskalerna i regel en ganska klar uppfattning av vägarnas beskaffenhet. Yppas brist i vägunderhållet, lära för övrigt trafikanterna icke underlåta att för åstadkommande av rättelse antingen anmäla saken till landsfiskalen eller ock hänvända sig direkt till vederbörande vägstyrelse eller vägmästare. Sker emellertid ej rättelse efter tillsägelse, skall saken anmälas till länsstyrelsen, som förelägger väghållaren viss tid, inom vilken erforderliga åtgärder skola hava skett, vid äventyr att åtgärderna eljest bliva genom länsstyrelsens försorg på väghållarens bekostnad vidtagna.

Föreläggande enligt vad nu sagts kan enligt förslaget meddelas även för det fall, att väghållare underlåter att verkställa av länsstyrelsen meddelat beslut om byggande av väg. Bestämmelser angående tvångsförfarande i dylikt fall saknas i gällande väglag men äro enligt de sakkunnigas mening icke obehövliga.

49 §.

Jämlikt denna paragraf tillkommer det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att enligt vad därom är stadgat utöva den centrala tekniska och ekonomiska uppsikten över vägväsendet. Då frågan om nämnda ämbetsverks arbetsuppgifter och organisation är föremål för särskild utredning av därför tillkallade sakkunniga, hava de vägsakkunniga funnit sig sakna anledning att närmare pröva, på vad sätt den nämnda ämbetsverk tillagda uppsiktsrätten bör utövas.

Om vägnämnd.

50—55 §§.

Vid vägsyn, varom förmäles i 35 § gällande väglag, äger synenämnden, där så erfordras, meddela föreläggande för jordägare att verkställa röjning av träd eller buskar, att borttaga anordningar, som hindra vägs upptorkande eller fri sikt, och att utbyta snösamlande stängsel. Vidare äger synenämnden meddela väghållare tillstånd att uppsätta snöskärm. I nu nämnda fall skall tillika frågan om skadeersättning till jordägaren avgöras av synenämnden. Då enligt förslaget vägsyn icke skall förekomma, måste synenämndens berörda uppgifter anförtros åt annan. Enligt de sakkunnigas förslag har denna fråga lösts på så sätt, att för varje vägdistrikt skall tillsättas en särskild vägnämnd, som har att fullgöra nyss angivna ävensom en del andra uppgifter.

Med hänsyn till arten av de ärenden, med vilka vägnämnden har att taga befattning, har i förslaget intagits en bestämmelse om att kunskap och erfarenhet beträffande såväl väghållning som jordbruk och skogsskötsel skola finnas företrädda inom nämnden. Ehuru intet därom stadgas, torde även böra tillses, att någon ledamot av nämnden, helst ordföranden, är juridiskt skolad. Av detta skäl har det synts lämpligt, att ordföranden har sin särskilda suppleant. Det må anmärkas, att intet hinder föreligger att för två eller flera vägdistrikt förordna samma nämnd.

De i förslaget intagna bestämmelserna om vägnämnd äro jämförelsevis knapphändiga, varför desamma i stor utsträckning behöva kompletteras av i administrativ väg meddelade reglementariska föreskrifter.

Om ansvar, handräckning och fullföljd av talan.

56 §.

Böter, ådömda jämlikt 1891 års väglag, tillfalla vägkassan, varemot enligt förevarande lagförslag böter skola tillfalla kronan.

57 och 58 §§.

Därest i strid mot förbud, som omförmäles i 38 §, byggnad uppförts, bör det ankomma på överexekutor att meddela nödig handräckning för erhållande av rättelse. I de fall däremot, som avses i andra och tredje styckena av förevarande paragraf, synes handräckning böra kunna meddelas av vederbörande utmätningsman.

59 §.

Beträffande klagan över vägnämnds beslut torde i tillämpliga delar böra gälla vad nu är stadgat om klagan över beslut vid vägsyn.

60 §.

Motsvarar 80 § sista stycket i gällande väglag.

61 §.

Med hänsyn till att i fall, som avses i denna paragraf, bråd verkställighet av meddelat beslut ofta är av nöden, har stadgats, att anförda besvär i dessa fall ej må verka uppehåll med verkställigheten av beslutet.

Övergångsbestämmelser.

62 §.

Den i denna paragraf angivna tidpunkten för lagens ikraftträdande har bestämts med hänsyn till att den föreslagna lagen om vägdistrikt icke torde kunna helt träda i kraft förrän den 1 januari 1936. Sistnämnda lag och den nu förevarande synas nämligen, i den mån så låter sig göra, böra träda i kraft samtidigt.

63 §.

Bestämmelsen i denna paragraf har tillkommit med anledning därav, att i åtskilliga städer tvekan torde råda, vilka vägar äro att betrakta såsom allmänna och vilka såsom enskilda. I själva verket torde det vara ytterst få vägar i städerna, som formligen förklarats för allmänna. Föreskrift har därför synts böra meddelas om ett förfarande i syfte att få frågor om stadsvägarnas rätta natur prövade. Denna föreskrift har ansetts kunna göras helt kortfattad. Naturligt är, att fastställelsebefogenheten lagts i länsstyrelsens hand. Före besluts fattande bör länsstyrelsen självfallet lämna alla vederbörande tillfälle att yttra sig i frågan. Beträffande de former, som härvid böra komma till användning, torde bestämmelserna i 21 §, vilka avse tillkomsten av ny landsväg, i tillämpliga delar kunna tjäna som vägledning. Synnerligt avseende bör självfallet fästas vid bestående förhållanden. Giva dessa ett sakligt klart utslag, synes proceduren kunna göras skäligen enkel.

I anslutning till det nu sagda vilja de sakkunniga framhålla, att länsstyrelserna även beträffande vägarna på landsbygden böra i ett sammanhang före-

taga, var inom sitt län, en omprövning av de olika vägarnas behövlighet för den allmänna samfärdseln.

Det torde nämligen inom många vägdistrikt förhålla sig så, att vägar, som närmast varit att hänföra till enskilda utfartsvägar, förändrats till allmänna. Å andra sidan lära icke så få allmänneligen befarna enskilda vägar vara av den betydelse för den allmänna samfärdseln, att de böra förklaras för allmänna vägar. De sakkunniga vilja understryka önskvärdheten av att enhetliga principer i nu berörda avseende bliva tillämpade.

64 §.

Det kunde måhända ifrågasättas att låta frågor om byggande av väg, vilka vid denna lags ikraftträdande äro beroende på länsstyrelsens prövning, även därefter behandlas efter äldre lag. Då den av de sakkunniga föreslagna ordningen för behandlingen av sådana frågor emellertid i huvudsak överensstämmer med den praxis, som hittills tillämpats härutinnan, hava de sakkunniga funnit lämpligast, att länsstyrelse, som vid denna lags ikraftträdande har fråga om byggande av väg under behandling, vid den fortsatta handläggningen av ärendet ställer sig denna lags föreskrifter till efterrättelse. Att därvid ånyo åstadkomma samma utredning, som redan förebragts vid ärendets behandling enligt äldre lag, bör givetvis icke ifrågakomma. De sakkunniga hava ansett, att lösningen av ifrågavarande spörsmål kan, utan att detaljerade föreskrifter meddelats, överlämnas åt vederbörande länsstyrelse. Uttryckligen har endast framhållits, att, när fråga är om anläggning av ny väg på landet, vägfullmäktige städse skall lämnas tillfälle att yttra sig samt att, om vägstämman ej blivit hörd i ärendet, även ortsbefolkningen skall höras.

65 §.

Här föreskrives, att de vägdistrikt, i vilka riket jämlikt lagen om vägdistrikt indelas, skola, varje distrikt inom sitt område, vid 1936 års ingång övertaga samtliga vägar, som då äro föremål för allmänt underhåll. Härmed är emellertid ingalunda sagt, att det nya vägdistriktet skall fortsätta med väghållningen å alla de vägar, som vid övertagandet äro att anse såsom allmänna. Såsom under 63 § framhållits, bör nämligen en grundlig undersökning verkställas för utrönande, huruvida icke vissa av de nuvarande allmänna vägarna böra indragas som sådana.

Då de äldre distriktens vägar övertagas av de nya distrikten, skola vägarna vara försatta i laggillt skick. I annat fall kan man befara, att vägunderhållet under tiden närmast före den nya lagens ikraftträdande kommer att försummas.

66 §.

I 14 § avsett samhälle, som vid lagens ikraftträdande för vägdistriktets räkning ombesörjer väghållning med avseende å väg, som jämlikt stadsplanelagen icke behöver vara upplåten för allmänt begagnande såsom gata, bör utan

särskilt medgivande av länsstyrelsen få fortsätta denna väghållning. Enligt förslaget äger dock länsstyrelse förordna, att vägdistriktet självt skall utföra sagda väghållning.

67 §.

I fråga om sättet för bestämmande av den ersättning, som ett vägdistrikt har att erlägga till ett samhälle för byggande av väg, torde de föreskrifter böra tillämpas, vilka gällde vid den tidpunkt, då beslut om vägens byggande meddelades. I överensstämmelse härmed har stadgandet i första stycket av förevarande paragraf avfattats.

Andra stycket innehåller en uttrycklig föreskrift därom, att överenskommelse om ersättning till samhälle för vägunderhåll eller i brist på överenskommelse meddelad fastställelse av sådan ersättning icke skall rubbas genom den nya lagens ikraftträdande.

68 §.

Överensstämmer med 20 § i gällande väglag.

69 §.

Motsvarar 21 § i gällande väglag.

70 §.

Då behovet av skärpta bestämmelser i fråga om byggnaders uppförande utmed väg måste anses synnerligen trängande, hava de sakkunniga funnit sig böra föreslå, att förslagets stadganden i denna del skola lända till efterrättelse redan från och med den 1 januari 1934.

71 §.

Stadganden, motsvarande de i denna paragraf givna, återfinnas i 25 och 68 §§ i gällande väglag.

Förslag till lag om vägdistrikt.

1. Allmän motivering.

Vägdistriktens omfattning.

Före den genom 1891 års väglag införda förändringen voro de allmänna vägarna i vårt land, såsom förut nämnts, indelade i tre klasser, lands-, härads- och sockenvägar, därvid häradet utgjorde distrikt för de två förstnämnda, men socknen för den sistnämnda vägklassen. Enligt nämnda lag indelades vägarna i landsvägar och bygdevägar, den senare kategorien omfattande de forna härads- och sockenvägarna, och häradet blev ekonomisk och administrativ enhet för väghållningen, oberoende av vägarnas olika slag. I lagens 5 § stadgas, att i fråga om byggande och underhåll av allmän väg, bro och färja varje härad utgör en gemensamhet för sig. Lagen innehåller emellertid bestämmelser, som möjliggöra delning av härad i skilda vägdistrikt eller förening av härad till ett sådant distrikt, en möjlighet som nästan undantagslöst utnyttjats i den förra riktningen. Emellertid må anmärkas, att under senaste året sammanslagning av vägdistrikt ägt rum i ett par fall. Antalet distrikt, som därförut uppgick till 379, utgör numera 376.

Frågan om genomförande av en distriktsindelning efter helt andra grunder än dem, varpå den nuvarande vilar, har varit ett av de spörsmål inom väglagstiftningens område, som under senare år och även tidigare ansetts mest betydelsefulla.

Vägkommissionen.

Enligt vägkommissionens år 1916 framlagda förslag till lag om allmänna vägar på landet skulle landstingsområdet utgöra vägdistrikt. Primärkommunerna skulle emellertid utgöra arbetskretsar inom distriktet. Kommissionen ansåg det icke tillrådligt att åt landstingsförvaltningen överlämna väghållningens utförande i allmänhet, enär en sådan anordning ur förvaltnings- och kostnadssynpunkt kunde bliva förenad med svårigheter av samma art, som av kommissionen framhållits i fråga om vägväsendets övertagande av staten, visserligen i motsvarande mindre skala men dock alltid avsevärda.

Beträffande grunddragen av sitt system yttrade kommissionen följande:

»Allt vägunderhåll skall utföras för hela landstingsdistriktets gemensamma räkning och värdet därav i särskild ordning uppskattas. Detta uppskattningsvärde bildar jämte utgifterna för vinterväghållning, vägbyggnader och den gemensamma förvaltningen hela landstingsområdets väghållningskostnad. Vad därav ej täckes genom statsbidrag, vilket i varje fall ingår i landstingsdistriktets gemensamma vägkassa, eller andra särskilda inkomster gäldas genom bidrag, som beräknas å alla i väghållningskostnaden deltagande beskattningsföremål inom hela landstingsdistriktet med visst belopp per repartitions-

enhet. Landstingets vägstyrelse ombesörjer själv alla vägbyggnadsarbeten likasom underhållet av broar och färjor och skall även under särskilda förutsättningar, varom närmare här nedan, hava att övertaga underhållet av vissa vägar eller vägsträckor. För allt övrigt vägunderhåll likasom för vinterväghållningen delas hela landstingsområdet i mindre underdistrikt eller arbetskretsar. Varje sådan krets skall utgöras av primärkommunen. Kommunen blir därvid så att säga landstingets entreprenör för allt det vägunderhåll inom kommunens område, som ej av landstingsvägstyrelsen genom egen försorg utföres, ävensom i regel jämväl för hela vinterväghållningen inom samma område, med rätt för kommunen att ur landstingsvägkassan bekomma ersättning för vägunderhållet med det belopp, vartill samma underhåll blivit i vederbörlig ordning uppskattat, och för vinterväghållningen efter det i verkligheten utgjorda arbetets skäliga värde. Kommunen äger frihet att ordna sitt vägunderhåll på sätt den finner lämpligast. Överskjuter eller understiger verkliga underhållskostnaden uppskattningsvärdet, stannar förlusten, respektive vinsten, på kommunen. Landstinget utskriver sitt vägskattebehov direkt på kommunerna i form av bidrag beräknade på sätt nyss nämnts. För redovisande av dessa bidrag oavkortade till landstingsvägkassan bliva kommunerna var för sig gentemot landstinget direkt ansvariga. Det blir sedermera varje kommuns ensak att i sin ordning av sina skattskyldiga uttaga sitt skattebehov genom utdebitering av vägskatt i egentlig mening. Mellanhavandena mellan kommunerna och landstinget, nämligen kommunernas bidrag till och ersättning från landstingsvägkassan, ordnas genom likvider. Överskjuter kommunens bidrag den samma kommun tillkommande ersättning, inlevereras överskottet till landstingsvägkassan. Är åter bidraget mindre än ersättningen, utbetalas till kommunen skillnaden ur samma kassa. På detta sätt fungerar kassan såsom en slags »clearingsanstalt» för utjämningen kommunerna emellan. För behandling av sina gemensamma angelägenheter, varibland särskilt frågan om bestämmande av sättet för fullgörande av kretsens väghållning, sammanträda kommunens vägskatteskyldiga å kommunalstämma. Den egentliga förvaltningen och verkställigheten av kommunens vägbestyr uppdrages åt en kommunal vägstyrelse. Dock skall vägskattens debitering, uppbörd och redovisning liksom kommunens vägkassas förvaltning, räkenskapsföring och likvider med landstingsvägkassan skötas av kommunalnämnden. För sin väghållning blir varje kommun samfällt i första hand ansvarig.»

Kommissionens förslag i detta avseende rönte emellertid skarp kritik såsom icke ägnat att uppmuntra till gott vägunderhåll. Från åtskilliga håll, där man icke ställde sig avvisande mot tanken på särskilda arbetskretsar inom landstingsdistriktet, uttalades den åsikten, att de gamla vägdistrikten i stället för primärkommunerna skulle göras till sådana kretsar.

1920 års vägsakkunniga.

Enligt 1920 års vägsakkunnigas förslag skulle landstingsområdet icke blott utgöra ekonomisk enhet för väghållningen utan även omhändertaga själva utförandet av väghållningen. Landstinget skulle vara distriktets beslutande organ. Väghållningens utförande skulle ombesörjas av en landstingsvägstyrelse. De fördelar, som genom den föreslagna lösningen av frågan skulle vinnas, vore enligt de sakkunnigas mening, bland andra, följande: Utjämningen av väghållningsbesväret bleve effektivare än enligt vägkommissionens förslag. Då all väghållning skulle utföras genom landstingsvägstyrelsens försorg, bleve primärkommunernas befattning med vägväsendet obehövlig. Uppskattningen av vägunderhållet samt därmed förbundna kostnader och övriga nackdelar

skulle försvinna. De för väghållningen erforderliga medlen skulle utdebiteras såsom landstingsvägskatt och ingå direkt i landstingsvägkassan. På grund av landstingsområdets större ekonomiska bärkraft skulle möjlighet förefinnas att anskaffa för ett rationellt vägunderhåll nödiga redskap och att åstadkomma ett gott vägunderhåll.

Gentemot de av vägkommissionen anförda skälen mot en anordning av den innebörd de sakkunniga föreslagit yttrade dessa följande:

»Vad de befarade förvaltningssvårigheterna angår, så har det redan nu i ett flertal fall förekommit, att all väghållning inom de nuvarande väghållningsdistrikten övertagits av vägkassan. Att märka är, att sådant företrädesvis ägt rum i de stora norrländska väghållningsdistrikten. Då i nämnda fall de nuvarande vägstyrelserna till och med utan stöd av lagstiftningen lyckats att till de väghållningsskyldigas tillfredsställelse ombesörja vägunderhållet, torde det med visshet kunna antagas, att landstingsområdets förvaltningsorgan med dess större resurser skall kunna gå i land med sin uppgift. Landstingsområdenas storlek lägger ej heller hinder i vägen för ett lämpligt ordnande av förvaltningen. De sakkunniga hava härvid utgått från att landstingets vägstyrelse skall stå i nära beröring med ortsbefolkningen i väghållningsdistriktets olika delar. Måhända skall det, särskilt i större landstingsområden, befinnas nyttigt att, såsom i ett avgivet yttrande ifrågasatts, inom vissa härad bilda en s. k. vägnämnd för att i förekommande fall biträda vägstyrelsen. Till ledamöter i en dylik vägnämnd låge det närmast till hands att utse de lämpligaste bland de gamla vägstyrelsernas ledamöter. De sakkunniga hava emellertid icke ansett sig böra föreslå några uttryckliga föreskrifter i detta hänseende. På olika orter kunna andra anordningar finnas lämpligare. En av de största fördelarna av att göra väghållningen till en kommunal uppgift är just den, att härigenom kan lämnas möjlighet för en smidigare anpassning efter de föreliggande förhållandena. Att hindra en sådan anpassning genom tvingande föreskrifter bör i möjligaste mån undvikas.

De av kommissionen antydda farhågorna för att kostnaderna för väghållningen skola bliva avsevärt större, om denna ombesörjes av landstingets förvaltningsorgan i stället för av kommunerna, kunna de sakkunniga icke dela. De sakkunniga äro övertygade om, att administrationskostnaderna enligt kommissionens system icke skulle bliva lägre, helst ersättningen till de många kommunvägstyrelserna torde komma att uppgå till avsevärda belopp. Det torde nämligen knappast vara möjligt att inom varje kommun uppbringa en fullgod vägstyrelse utan att lämna skälig ersättning för ledamöternas besvär, helst som de uppgifter, vilka redan nu åvila kommunerna, äro ganska betungande. Beträffande kostnaderna för utförandet av själva vägunderhållet torde landstingsvägstyrelsen hava lika stora möjligheter som en kommunvägstyrelse att åvägabringa billiga entreprenadavtal; och för utförande av sådant vägunderhåll, som icke upplåtes på entreprenad, komme ju landstingsvägstyrelsen att kunna disponera effektivare hjälpmedel och skickligare personal än en kommunvägstyrelse. Sannolikheten synes även tala för det antagande, att därest systemet med kommunväghållning i enstaka fall tilläventyrs skulle visa sig förenat med mindre utgifter, denna besparing komme att vinnas genom ett sämre vägunderhåll, vilket emellertid i längden skulle bliva oekonomiskt. Vad sålunda anförts lärer även i tillämpliga delar äga giltighet för det fall, att häradet ifrågasättes såsom arbetsdistrikt.»

1922 års riksdag.

Det väglagförslag, som framlades i proposition till 1922 års riksdag, anslöt sig i nu ifrågavarande del till de vägsakkunnigas förslag. Propositions-

förslaget innehöll tillika en uttrycklig bestämmelse att, där sådant funnes lämpligt, landstinget ägde för särskilda delar av vägdistriktet (vägnämndsdistrikt) utse vägnämnder att biträda vägstyrelsen, i den mån sådant genom särskild instruktion eller annorledes uppdroges åt vägnämnden. Propositionen, som hänvisades till särskilt utskott, blev av detta avstyrkt. Emellertid framgår av utskottsutlåtandet jämte därvid fogade reservationer, att flertalet av utskottets ledamöter gillade förslagets huvudgrunder. Anledningen till avstyrkandet var den, att en utslagsgivande del av utskottets ledamöter icke ville ansluta sig till förslaget, med mindre detta i fråga om vägskattegrunderna och statsbidrag till väghållningen underginge vissa ändringar. Utskottets hemställan bifölls av båda kamrarna. Av dem, som icke gillade förslagets huvudgrunder, framhölls bland annat, att den nya organisationen skulle påkalla inrättandet av ett betydande antal nya tjänstebefattningar samt leda till ett mera byråkratiskt system och till fördyring av kostnaderna för vägväsendet ävensom att genom tillskapandet av de större distrikten möjligheten att överskåda väghållningen inom distrikten skulle försvinna, vilket även skulle bliva fallet med vägstyrelsernas goda personalkännedom, faktorer som säkerligen spelade en betydande roll i fråga om möjligheten att begränsa och nedbringa kostnaderna för vägväsendet.

De sakkunniga.

Såsom ovan i motiveringen till förslaget till lag om allmänna vägar närmare utvecklats hava de sakkunniga icke kunnat ansluta sig till den från vissa håll framförda meningen, att vägväsendet bör i större utsträckning förstatligas. Då de sakkunniga med denna sin uppfattning gått att taga ställning till spörsmålet angående rikets indelning i vägdistrikt av lämplig storlek, hava de sakkunniga låtit sig angeläget vara att underkasta såväl ovan omförmälda, av vägkommissionen och 1920 års vägsakkunniga framlagda förslag som även andra tänkbara möjligheter till frågans lösning en förutsättningslös prövning.

Vad först angår de nuvarande vägdistrikten må framhållas, att dessa till sin storlek äro mycket olika. Om de flesta torde dock gälla, att de äro alltför små för att möjliggöra ett effektivt utnyttjande av moderna tekniska hjälpmedel, utan vilka en fullgod väghållning numera svårligen kan utföras. Det må i detta sammanhang nämnas, att väglängden inom de olika distrikten i medeltal icke uppgår till mer än något över 20 mil. I åtskilliga distrikt torde med hänsyn till den ringa väglängden anskaffande av maskinell utrustning knappast vara ekonomiskt försvarbart; inom andra, där detta visserligen kan vara fallet, kan maskinparkens kapacitet likväl icke helt utnyttjas, varigenom väghållningen onödigt fördyras. Enahanda äro förhållandena i fråga om möjligheterna att anställa och utnyttja för vägarbetet erforderlig, tekniskt skolad personal. Dessa för vägväsendets såväl tekniska som ekonomiska utveckling betydelsefulla frågor synas icke heller kunna i nödig omfattning lösas genom samverkan mellan angränsande distrikt. Den nuvarande distriktsindelningen medför vidare ur administrativ synpunkt en alltför tungrodd och onödigt dyrbar organisation. Vart och ett av landets 376 vägdistrikt bildar en förvaltningsenhet med egen vägstyrelse, medelsförvaltning och räkenskapsföring. Den skärp-

ning av den statliga kontrollen över vägdistrikten, som påkallas av att kostnaderna för väghållningen numera till övervägande delen bestridas av statsmedel, möter stora svårigheter bland annat just på grund av det stora antalet förvaltningsenheter. Så länge den nuvarande distriktsindelningen består, lärer man sålunda icke utan en synnerligen omfattande apparat kunna ernå effektiv kontroll över väghållningen och användningen av därtill anslagna medel. I sistnämnda hänseende må särskilt framhållas betydelsen av likformig, överskådlig bokföring. Visserligen hava normerande bestämmelser angående räkenskapernas förande lämnats, men erfarenheten har givit vid handen, att erforderlig enhetlighet i tillämpningen icke kunnat åvägabringas. För de myndigheter, som utöva den allt mer betydelsefulla statliga ledningen av och uppsikten över vägväsendet, framstår såsom en allvarlig olägenhet det jämförelsevis stora antalet förvaltningsenheter, med vilka förbindelse skall upprätthållas och vilkas verksamhet skall övervakas och kontrolleras.

Mot de nuvarande små distrikten har vidare anmärkts, att lokalbetonade synpunkter blivit allt för utslagsgivande vid behandlingen av frågor rörande byggande av väg. Denna anmärkning sammanhänger med det förhållandet, att initiativet i nämnda ärenden oftast tages av vägdistriktens organ, till vilkas mening den beslutande myndigheten givetvis tager stor hänsyn. Ehuru nu berörda anmärkning icke lärer kunna anses allmängiltig, har dock erfarenheten visat, att svårigheter stundom yppa sig, när det gäller att åstadkomma samverkan mellan flera distrikt för utförande i ett sammanhang av behövliga större vägföretag. Ofta nog bottna dessa svårigheter i den omständigheten, att ett planerat vägföretag berör något distrikt endast beträffande en relativt obetydlig sträcka och sålunda saknar större intresse för detta distrikt. Vad nu sagts belyser emellertid en långt ifrån betydelselös svaghet i den nuvarande distriktsindelningen. En annan olägenhet är, att i smärre distrikt, omfattande allenast några få kommuner, skillnaden i storlek mellan dessa lätt leder till att en kommun får ett dominerande inflytande i fråga om distriktets vägväsende, ett förhållande ägnat att giva detta en än mer lokalbetonad prägel.

Vid bedömandet av spörsmålet om vägdistriktsindelningen må beaktas, att förhållandena inom vägväsendet numera äro helt annorlunda än då statsmakterna år 1922 hade att taga ståndpunkt till nämnda fråga. Utvecklingen har med raska steg fört väghållningen upp på ett helt annat plan än det dåtida. Den oerhört ökade trafiken nödvändiggör ett intensifierat vägunderhåll, och den i samband därmed utvidgade medelsförvaltningen har tillsammans med ökningen av administrativa göromål i övrigt ytterligare skärpt anspråken på de verkställande organens aktivitet. Den arbetsmängd, som genomförandet av en organisation med landstingsområden såsom vägdistrikt skulle övervältra på landstinget och dess vägstyrelse, är således av en helt annan storlek nu än för blott ett tiotal år sedan.

Trots anförda förhållanden har det av 1920 års sakkunniga utformade förslaget emellertid icke förlorat sin aktualitet. I den allmänna diskussionen hava landstingsdistrikten, med landstinget såsom beslutande och en av denna utsedd vägstyrelse som verkställande organ, alltjämt sina förespråkare, vilka fram-

hålla ej blott den vägskatteutjämning, som med dylika distrikt skulle vinnas, utan även och kanske framför allt, att därmed skulle undvikas de olägenheter, som enligt vad ovan sagts vidlåda den nuvarande distriktsindelningen. Vägmedlen skulle på ett bättre sätt kunna utnyttjas till vägväsendets fromma och en rationell användning av vägtekniska hjälpmedel möjliggöras. Vägfrågorna skulle komma under bedömande ur vidare synpunkter men likväl utan eftersättande av lokala, berättigade intressen. De kraftigt stegrade anslagen av automobilskattemedel och vanliga statsmedel skulle kunna fördelas på ett riktigare och rättvisare sätt.

Ehuru en indelning efter landstingsområden i jämförelse med den nuvarande distriktsindelningen otvivelaktigt skulle medföra vissa fördelar, kunna de sakkunniga likväl icke förorda en dylik indelning. Framhållas må först, att landstingen, som väljas huvudsakligen efter politiska linjer, i allmänhet icke hava en sammansättning, som kan antagas vara särskilt lämpad för prövning av de från landstingens övriga uppgifter artskilda vägärendena. Härtill kommer, att landstingens arbetsbörda utan undantag torde vara så tyngande, att på dem icke lämpligen kan läggas prövningen av den vidlyftiga grupp av ärenden, som hänför sig till vägväsendets skötsel. Tvivelaktigt är väl ock, om landstingsorganisationen, icke minst därför att landstinget i regel sammanträder blott en gång årligen, då alla dess angelägenheter skola avgöras under ett fåtal dagar och en jäktande arbetstakt, besitter den smidighet, som erfordras för de ofta nog brådskande men på samma gång en grundlig prövning krävande vägärendenas avgörande. En utväg att undvika nu anmärkta olägenheter vore att uppdraga distriktets beslutanderätt åt särskilda för ändamålet valda vägfullmäktige. Detta synes i själva verket vara den enda lämpliga utvägen, därest en organisation med läns- eller landstingsdistrikt skulle genomföras.

På den i ett landstingsdistrikt fungerande vägstyrelsen skulle på grund av vägnätets avsevärda omfattning komma att vila en högst betydande arbetsbörda. Det torde med skäl kunna antagas, att arbetet skulle taga styrelsens tid och krafter i anspråk i sådan grad, att uppdraget som vägstyrelseledamot komme att nära nog fullständigt förlora karaktären av förtroendesyssla och att uppdraget måste lämnas åt personer, villiga att mot därefter tillmätta arvoden ställa sig så gott som helt till disposition för ändamålet. Erfarenheterna från vägingenjörsorganisationen giva vid handen, att ett läns vägväsende även i den begränsade omfattning, vari det faller inom vägingenjörens arbetsområde, är av den storleksordning med avseende å arbetsmängden, att dess skötsel kräver en ständig och energisk insats av arbete. Även om det icke skulle möta oöverstigliga hinder att förvärva fullt lämpliga personer, som ville ägna sin huvudsakliga arbetskraft åt vägstyrelsearbetet, äro dock svårigheterna härutinnan påtagliga, särskilt i betraktande av att uppdrag som ledamot av vägstyrelse lämnas endast för en jämförelsevis kort tid utan säkerhet för uppdragets förnyande. I varje fall torde man få räkna med, att länsdistriktsorganisation på ett betänkligt sätt skulle leda till allt för stor byråkratisering i fråga om vägväsendets skötsel.

Ytterligare bör framhållas, att landstingsområdenas i allmänhet vida omfatt-

ning skulle medföra svårigheter för distriktets beslutande och verkställande organ att vinna erforderlig kännedom om rent lokala men måhända synnerligen beaktansvärda intressen och behov. Dylika skulle i vägdistrikt av ifrågavarande storleksordning antagligen få svårt att göra sig gällande. Ehuru vägnätet till avsevärd del redan nu har sin särskilda betydelse såsom förmedlare av mera långväga trafik, är det dock av vikt, att även de lokala behoven av goda vägförbindelser bliva tillgodosedda. Åtgärder, som kunna leda till ett eftersättande av betydelsefulla men mera lokalt betonade vägfrågors lösning, böra därför enligt de sakkunnigas mening undvikas, i den mån så kan ske med beaktande av organisationsfrågans sammanhang med de stora ekonomiska spörsmålen på vägväsendets område.

Delvis ur sist anförda synpunkter torde den tanken hava framkommit att låta landstingsområdet bilda vägdistrikt vad angår huvudvägarna, medan de mindre vägarnas skötsel skulle ankomma på de nuvarande små distrikten. En lösning av frågan enligt detta uppslag, som mera sällan kommit till synes och som torde sakna egentlig aktualitet, skulle visserligen åtminstone teoretiskt sett innebära en del beaktansvärda fördelar i jämförelse med det nuvarande systemet men kan likväl icke av de sakkunniga förordas. Det skulle vara förenat med ganska stor svårighet att verkställa en praktisk och naturlig indelning av vägnätet på länsdistriktet och de lokala distrikten; varjämte såväl i förvaltningshänseende som i flera andra avseenden en icke önskvärd dualism skulle uppstå. Olägenheterna av en dylik organisation skulle göra sig särskilt gällande i fråga om underhållsarbetet. Kravet på ett rationellt och ekonomiskt vägunderhåll torde nämligen bäst tillgodoses, då allt vägunderhåll inom ett visst område ombesörjes av ett och samma organ.

Av det förut sagda torde framgå, att de sakkunniga för sin del funnit den ur olika synpunkter bästa lösningen av förevarande fråga vara en indelning av riket i vägdistrikt till omfattningen betydligt större än flertalet av de nuvarande men mindre än landstingsområden. För detta ändamål bör sammanslagning av nuvarande distrikt i stor utsträckning komma till stånd. Distriktsindelningen, som enligt de sakkunnigas mening icke bör fastslås i lag, skall enligt förslaget ankomma på Konungen. De sakkunniga vilja i det följande framlägga de synpunkter, som de anse böra vara vägledande vid denna indelning.

Såsom det primära framstår därvid för de sakkunniga angelägenheten av en sådan distriktsindelning, att möjligheter öppnas till genomförande av en allmän rationalisering av väghållningen. Därförutan kan en stabilisering av väghållningskostnaderna ej ernås. Detta är i sin tur den oundgängliga förutsättningen för en bestående lindring i vägskattebördan och i den av väghållningen orsakade belastningen av statsbudgeten. Vid bedömandet av förevarande spörsmål inverka emellertid åtskilliga omständigheter av den art, att man icke utan vidare kan fastslå, att ett vägdistrikt under alla förhållanden lämpligen bör hava en viss storlek, uttryckt i ett bestämt antal vägmil. Sålunda måste hänsyn tagas till trafikens art och omfattning, faktorer vilka äro av särskild betydelse för väghållningen. Ytterligare bör beaktas, att väg-

distriktets område icke bör vara så utsträckt, att vägarbetet därigenom försvåras och fördyras. I landsändar med tätmaskigt vägnät kan ett distrikt lämpligen omfatta en större väglängd än i trakter, där vägnätet är glest. Erfarenheterna från verksamheten inom de nuvarande distrikten giva emellertid vid handen, att ett distrikt med en sammanlagd väglängd av omkring 50 mil i allmänhet kan anses till omfattningen väl avvägt. Skötseln av ett vägnät av denna storlek kan i de flesta fall utan svårighet omhänderhavas av en vägstyrelse utan att styrelsens ledamöter behöva allt för mycket tagas i anspråk och dess verksamhet byråkratiseras. Arbetsmängden inom ett dylikt distrikt motiverar väl anställande av tekniskt skolad personal och medgiver ett effektivt utnyttjande av erforderliga maskiner, varigenom vägarbetet kan bedrivas på ett såväl tekniskt som ekonomiskt tillfredsställande sätt. Härmed är givetvis icke sagt, att en god och ekonomisk väghållning icke kan utföras i distrikt, där vägnätets längd avviker från den nyss angivna måttstocken. Vanskligt är att därutinnan uppdraga bestämda gränser, men enligt de sakkunnigas mening bör, om önskvärdheten av en tekniskt och ekonomiskt tillfredsställande väghållning tillmätes avgörande betydelse, väglängden inom ett distrikt icke understiga 30 och icke överstiga 70 mil.

Med det nu sagda hava de sakkunniga angivit vissa riktlinjer för distriktsindelningen. Vid denna göra sig emellertid även andra synpunkter gällande än de förut omnämnda. Hänsyn till den nuvarande indelningen synes böra tagas så till vida, att nya, större distrikt i allmänhet böra bildas genom sammanslagning av hittillsvarande distrikt. Uppdelning av sådant distrikt bör endast i undantagsfall förekomma. I vissa fall lärer det dock av praktiska skäl vara befogat att i någon mån lämpa distriktsindelningen mera efter de väggeografiska förhållandena än efter nuvarande väghållningsenheter, varvid klyvning av hittillsvarande distrikt stundom icke kan undvikas. De sakkunniga syfta härvid närmast på det förut berörda fallet, att en väg — och detta gäller särskilt de större vägarna — på endast en kort sträcka genomlöper ett vägdistrikt, för vilket som helhet sett vägen saknar större betydelse. Härav följande olägenheter i skilda hänseenden böra, i den mån så lämpligen kan ske, undanröjas genom avskiljande av en eller annan socken, som vägen genomlöper, från det gamla distriktet för att tilläggas det nya distrikt, inom vilket vägen i övrigt sträcker sig. Uppdelning av en socken på olika vägdistrikt bör givetvis icke ifrågakomma. I sakens natur ligger, att ett vägdistrikt bör vara geografiskt sammanhängande, så att vägarnas skötsel ävensom kontrollen däröver icke försvåras. Detta önskemål bör dock icke hindra sammanslagning av de nuvarande ödistrikten med närliggande fastlandsdistrikt. Måhända kan det dock i vissa fall befinnas lämpligt att alltjämt bibehålla större öar som särskilda vägdistrikt.

Distriktsindelningens betydelse i skatteavseende har av nära till hands liggande skäl kommit att vid tidigare utredningar i ämnet skjutas i förgrunden. Förevarande organisationsfråga har nämligen förut behandlats väsentligen i syfte att åstadkomma en önskvärd utjämning av vägskattebördan. Man har, med framhållande av den betydande ojämnheten i skattetrycket inom lan-

dets vägdistrikt, velat skapa en mer tillfredsställande ordning genom väsentlig utvidgning av debiteringsområdena. I framlagda sakkunnigförslag har dock enhälligt utdömts tanken att låta landet i dess helhet bilda debiteringsområde, med andra ord att genomföra ett förstatligande av vägväsendet, och har man i stället stannat vid att föreslå landstingsområdena såsom debiteringsenheter. Verkställda undersökningar giva visserligen vid handen, att skattetryckets ojämnhet under sist angiven förutsättning skulle betydligt minskas. Den utjämning, som på denna väg skulle vinnas, inskränker sig emellertid till varje landstingsområde för sig och undersökningarna visa, att mellan de skilda landstingsområdena skulle komma att föreligga stor olikhet i skattebelastning. Maximisiffran skulle bliva omkring tre gånger större än minimisiffran och ungefär två gånger större än medeltalet. Ett särskilt utjämningsförfarande torde alltså, om man vill vinna en någorlunda jämn avvägning av vägskattebelastningen, komma att erfordras även vid indelning efter landstingsområden. Verkningarna av en sådan indelning skulle därför i nu ifrågavarande hänseende, bortsett från den ur rikssynpunkt jämförelsevis oväsentliga utjämningen inom varje landstingsområde för sig, inskränka sig till ett av den starka minskningen av antalet enheter orsakat underlättande av ett särskilt skatteutjämningsförfarande. Lättnader i detta avseende äro visserligen icke betydelselösa, men det är de sakkunnigas bestämda uppfattning, att vad härutinnan skulle vinnas icke uppväger de avsevärda nackdelar ur väghållningssynpunkt, vilka enligt det förut sagda vidlåda landstingsdistrikten. Det må ånyo understrykas, att de i tiden närmast liggande sakkunnigförslagen, vägkommissionens och 1920 års vägsakkunnigas, byggde på helt andra förutsättningar beträffande väghållningens art och omfattning än de numera föreliggande. Röster saknas visserligen ej heller nu, vilka med framhävande av utjämningssynpunkten hävda landstingsdistriktens företräde framför varje annan organisationsform. Man synes dock därvid icke hava tillbörligen beaktat de synpunkter, vilka de sakkunniga, enligt vad ovan nämnts, för sin del funnit vara avgörande. Det väsentliga i frågan om distriktsindelningen hänför sig otvivelaktigt till vad som ur teknisk och ekonomisk synpunkt är lämpligast. Skatteutjämningen är ett spörsmål i andra hand, som kommer i betraktande först sedan de frågor lösts, som avse ett förbilligande av väghållningen samt därigenom lindring av det absoluta skattetrycket. Till skatteutjämningsfrågan återkomma de sakkunniga i sammanhang med behandlingen av frågan om statsbidrag till väghållningskostnaderna. Redan här må dock sägas, att en skatteutjämning icke torde möta avsevärt större svårigheter vid en distriktsorganisation efter de sakkunnigas riktlinjer än vid den närmast ur denna synpunkt förordade landstingsorganisationen.

För att lättare kunna bedöma verkningarna i olika hänseenden av en med beaktande av ovan framhållna synpunkter verkställd distriktsindelning hava de sakkunniga på ett tidigt stadium av utredningen försöksvis uppgjort en dylik indelning, omfattande 172 landsbygdsdistrikt, däribland åtskilliga ödistrikt. Under utredningens gång hava de sakkunniga dock kommit till den

uppfattningen, att distrikten lämpligen kunna göras något större, än vad de sakkunniga till en början ansett.

Stad eget vägdistrikt.

Ett spörsmål av största betydelse vad angår distriktsindelningen är frågan, huruvida stad såsom hittills skall bilda särskilt vägdistrikt eller i nu berörda avseende sammanföras med kringliggande landsbygd. Av Schallings utredning framgår, att väglängden inom städerna sammanlagt uppgår till endast 186 mil. Stockholm har 16·8 mil vägar. Därnäst kommer Malmö med 6·4 mil. Utom de båda nämnda är det blott 15 städer, vilka hava en väglängd av mer än 3 mil. I 7 städer finnas inga allmänna vägar. Vad ovan sagts om en viss större väglängd inom ett distrikt såsom förutsättning för en rationell och ekonomisk väghållning skulle således tala mot städernas fortsatta särhållande såsom egna vägdistrikt. Emellertid måste härvid beaktas den nära frändskapen i tekniskt avseende mellan väg- och gatuhållningen, som redan i och för sig motiverar gemensam skötsel av vägar och gator i stad. Sådan gemensamhet torde också överallt vara för handen i de städer, där väghållningen icke längre utföres av enskilda väghållningsskyldiga.

När det gällt att bedöma lämpligheten av städernas inordnande i vägdistrikt, omfattande såväl landsbygd som stad, har såsom skäl för en dylik anordning särskilt framhållits betydelsen därav i skatteutjämningshänseende. Även efter frånräknande av utgående bidrag till väghållningskostnaderna är för landsbygdens skatteobjekt den nuvarande vägbördan ansenlig och mångdubbelt större än för städernas skatteobjekt i genomsnitt. Emellertid kompliceras frågan om en allmän, stad och land inbegripande interkommunal skatteutjämning därav, att städerna utom vägar bekosta ett annat slag av trafikleder, gatorna. I vad mån dessa kunna anses liksom vägarna tjäna den allmänna samfärdseln beror på vilket samfärdselbegrepp, som anlägges för stads vidkommande. Anser man, att detta begrepp i stad har ett annat och vidare innehåll än å landet, delvis innefattande även den samfärdsel, som där måste betecknas såsom enskild, kan man icke undgå att vid jämförelsen mellan land och stad i fråga om skattebelastningen taga hänsyn även till all kostnad för gatuhållningen, men i sådant fall blir skillnaden i skattebelastning mellan stad och land ej så påfallande, och skälen för en interkommunal skatteutjämning genom tillskapande av blandade distrikt minskas väsentligt. Stannar man emellertid för ett dylikt sammanförande, torde man ej kunna undgå att i de nya distrikten tillämpa ett enhetligt samfärdselbegrepp, och detta bleve då givetvis landsbygdens. Men härav torde konsekvent bliva följden, att kostnaderna för hållande av gator, som tjäna denna allmänna samfärdsel, framför allt genomfartsleder, måste — liksom nu är fallet med de stadsliknande samhällena å landet — läggas å vägdistriktet. Detta skulle i sin tur göra gränsen mellan väg- och gatubegreppen mycket svävande samt följaktligen skapa talrika tvisteanledningar.

På grund av nu berörda förhållanden är det ganska svårt att bedöma, i vad mån städernas sammanförande med landsbygden i väghållningsavseende skulle medföra en lindring för landsbygdens skattebetalare. Uppenbart är emellertid, att lindringen skulle tillgodokomma dem synnerligen ojämnt. Den utjämning

mellan land och stad, som må anses erforderlig, torde lättast kunna vinnas genom ändrade grunder för fördelningen av de statliga vägmedlen. I betraktande av anförda förhållanden hava de sakkunniga funnit sig sakna skäl att förorda ett brytande av den historiskt givna åtskillnaden mellan land och stad i nu ifrågavarande avseende. I överensstämmelse härmed innehåller det framlagda förslaget till lag om vägdistrikt stadgande, att varje stad utgör ett sådant distrikt.

Köping eller municipalsamhälle icke eget vägdistrikt.

De stadsliknande samhällena på landet, d. v. s. köpingar och municipalsamhällen, utgöra icke egna vägdistrikt. Enligt vägkommissionens förslag till lag om allmänna vägar på landet skulle nämnda samhällen i avseende å den allmänna väghållningen icke tillhöra landsbygden, i följd varav samhällenas väghållningsskyldighet i likhet med vad som gäller för städerna skulle inskränkas till samhällenas egna områden.

Kommissionens förslag i denna del vann icke gillande av 1920 års vägsakkunniga, och yttrade de sakkunniga härom, bland annat, följande:

»Det av kommissionen till stöd för sin mening åberopade skälet, att samhällena numera i fråga om gatuväsendet blivit fullt likställda med städerna och att samhällena följaktligen borde liksom städerna befrias från deltagande i väghållningsskyldighet utom sina egna områden, kunna de sakkunniga icke godtaga. På sätt förut framhållits hava städerna aldrig direkt deltagit i landsbygdens väghållning. Väl hava röster höjts för ändring härutinnan, men sådan har icke kommit till stånd. Då ej heller de sakkunniga ansett sig kunna förorda väckt förslag om sådan ändring, innebärande städernas förpliktande att direkt deltaga i landsbygdens väghållning, hava de sakkunniga även tagit i betraktande den omständigheten, att vidtagande av åtgärd för gottgörande av en påstådd »sekelgammal orättvisa» ofta visar sig innebära en ny och kanske större orättvisa. En dylik ändring skulle för visso av städerna uppfattats som en kränkning av deras rätt. Ett liknande betraktelsesätt kan ock göras gällande i fråga om samhällenas utbrytning ur väghållningsdistrikten. Frånsett de så väsentligt olika historiska förutsättningarna kan det ej heller förnekas, att en betydande olikhet föreligger beträffande städernas och samhällenas väghållning. Samhällena växa i allmänhet upp omkring en allmän väg, som åtminstone till en början så gott som ensam förmedlar den allmänna samfärdseln. De bigator, som i mån av bebyggelsens utbredning åt sidorna tillkomma, tjänstgöra huvudsakligen såsom enskilda utfartsvägar. Gatorna förete ofta, i synnerhet innan samhällena hunnit någon större utveckling, ingen skiljaktighet från en vanlig väg.»

De sålunda anförda skälen mot de stadsliknande samhällenas utbrytande synas fortfarande äga giltighet, och förutsätta de sakkunniga alltså, att vid den blivande nya indelningen av landsbygden i vägdistrikt dylikt utbrytande icke kommer att äga rum.

Organisationen.

Enligt den nu för landsbygden gällande väglagen utövas vägdistriktets beslutanderätt direkt av de väghållningsskyldiga, vilka för sådant ändamål sammanträda å vägstämma. Röstvärdet å sådan stämma beräknas efter vägfyrktal. I distrikt, som omfattar mer än en kommun, äga de väghållningsskyldiga att å vägstämma låta sin talan föras genom av dem kommunvis å kommunalstämma efter vägfyrktal utsedda ombud, vilka skola rösta för sin kommuns hela vägfyrktal, i den mån icke enskilda väghållningsskyldiga från kommunen själva eller genom ombud utöva rösträtt för eget vägfyrktal. Ordinarie vägstämma hålles en gång årligen och extra stämma, när länsstyrelsen eller vägstyrelsens ordförande finner sådant nödigt.

Frågan om sättet och grunderna för utövandet av de väghållningsskyldigas beslutanderätt har under de senaste årtiondena tilldragit sig livligt intresse. I riksdagen hava väckts motioner om begränsning av rösterna såväl för enskilda väghållningsskyldigas fyrktal som för kommuners genom ombud företrädda fyrktal, om införande av allmän och lika rösträtt å vägstämma, om ändrade grunder för val av vägstämmoombud samt om genomförande av fullmäktigesystem för vägfrågornas behandling. Åren 1909 och 1924 anhöll riksdagen i skrivelser till Kungl. Maj:t om utredning angående begränsning av rösträtten vid vägstämma.

Vad först angår själva sättet för utövandet av de väghållningsskyldigas beslutanderätt torde för införande av fullmäktigesystem tala samma skäl, som beträffande övriga kommuner föranlett, att beslutanderätten i de flesta frågor uppdragits åt fullmäktige. Endast vad angår smärre borgerliga samt smärre och medelstora kyrkliga kommuner är fullmäktigeinstitutionen icke obligatorisk. Faran för att tillfälliga majoriteter skola bliva i stånd att utöva ett bestämmande inflytande på avgörandet av vägdistriktens ärenden är visserligen på grund av det vanligen tillämpade systemet med kommunombud betydligt mindre än motsvarande fara i andra kommuner utan fullmäktigerepresentation, men systemet med kommunombud är å andra sidan, särskilt i mindre distrikt, ägnat att underlätta majoritetsförtryck från de större kommunernas sida. Ett eller ett par dylika ombud kunna ofta diktera stämmans beslut. Förhållandena torde nämligen vanligen gestalta sig så, att kommunombudets rösträtt endast i ringa omfattning inskränkes genom närvaro av enskilda väghållningsskyldiga. Systemet medför visserligen i regel ett snabbt avgörande av ärendena, men å andra sidan föreligger en viss fara för att ärendena icke underkastas en tillräckligt grundlig och allsidig prövning. När det gäller frågor av synnerlig

betydelse för distriktet eller någon del därav, tilldrager sig givetvis vägstämman större intresse hos de enskilda väghållningsskyldiga, och under sådant förhållande händer det ej så sällan, att stämman blir talrikt besökt och att förhandlingarna bliva synnerligen tidsödande. Om vägdistriktens territoriella omfattning ökades, skulle detta uppenbarligen komma att återverka på de enskilda väghållningsskyldigas möjlighet att närvara å vägstämma; ökade resekostnader och ytterligare tidsförluster skulle självfallet verka återhållande. Sannolikt skulle också som en följd av distriktens förstorande systemet med kommunombud komma att så gott som undantagslöst tillämpas, ett system som emellertid enligt vad förut sagts är behäftat med vissa ganska betydande olägenheter.

Vägfullmäktige.

Då de sakkunniga förordat indelning av riket i betydligt större vägdistrikt än de flesta av de nuvarande, hava de sakkunniga däri funnit en alldeles särskild anledning att taga under noggrant övervägande, huruvida de väghållningsskyldigas beslutanderätt må kunna utövas på lämpligare sätt än för närvarande. De sakkunniga hava därvid funnit det naturligast med ett representationssystem av det slag, som tillämpas inom andra kommunala samfälligheter.

Enligt det framlagda förslaget till lag om vägdistrikt skall, vad angår landsbygden, distriktets beslutanderätt utövas av särskilt valda fullmäktige, i förslaget benämnda vägfullmäktige. För val av vägfullmäktige skall distriktet indelas i valkretsar, varje valkrets bestående av en eller flera kommuner. Antalet vägfullmäktige göres beroende av folkmängden på så sätt, att varje valkrets utser en fullmäktig för varje påbörjat befolkningstal av 1 000 eller det lägre tal, som må erfordras för att fullmäktiges antal för hela distriktet skall uppgå till minst 10. För att valet, om så begäres, må kunna vara proportionellt, måste varje valkrets utse minst 2 fullmäktige och har förty stadgats, att valkrets skall hava en folkmängd överstigande 1 000 personer. Valet skall förrättas kommunvis å kommunalstämma enligt särskild röstlängd. Angående förfarandet vid valet skall gälla vad om annat val å sådan stämma är stadgat. Härifrån i viss mån avvikande bestämmelser skola dock tillämpas för det fall, att valkrets omfattar mer än en kommun.

Vägfullmäktige skola enligt förslaget årligen hålla två ordinarie sammanträden, det ena före mars månads utgång för behandling av revisorernas berättelse om föregående årets räkenskaper och förvaltning och det andra under tiden den 15 augusti—den 15 september för fastställande av utgifts- och inkomststat samt förrättande av val. Vid dessa ordinarie sammanträden må givetvis även andra på vägfullmäktige ankommande ärenden förekomma till behandling. Vägfullmäktige kunna sammankallas till extra sammanträde, när länsstyrelsen därom förordnar eller vägstyrelsen eller de flesta av fullmäktige sådant äska eller ordföranden finner det nödigt.

Den betydelsefulla frågan om rösträtt vid vägfullmäktigeval har varit föremål för de sakkunnigas ingående prövning, därvid de sakkunniga i första hand tagit i övervägande, huruvida bestämmelser motsvarande dem, som stadgats angående rösträtt å vägstämma, böra gälla vid val, varom nu är fråga. Såsom redan nämnts beräknas röstvärdet å vägstämma efter vägfyrktal och

någon begränsning i fråga om antalet röster finnes icke föreskriven. Följden härav har i många distrikt blivit den, att ett fåtal väghållningsskyldiga äro i tillfälle att utöva ett bestämmande inflytande på vägärendenas avgörande å vägstämma. I verkligheten torde emellertid olägenheterna av gällande rösträttsbestämmelser hava varit föga framträdande, och synas de ofta framkomna ändringsförslagen hava föranletts huvudsakligen av rent principiella skäl. Det torde för övrigt i detta sammanhang även böra framhållas, att för den viktiga grupp av ärenden, som avser byggande av väg, ett korrektiv mot maktmissbruk förefinnes däri, att vägstämma icke har det slutliga avgörandet av dessa ärenden i sin hand. Detta tillkommer offentlig myndighet, som givetvis ägnar frågorna en fullt saklig behandling.

Val av vägfullmäktige enligt graderad röstskala och med rösträtt endast för dem, som äro skyldiga att erlägga skatt till vägdistriktet, skulle visserligen stå i dålig samklang med vad som gäller i fråga om val av övriga kommunala representationer, men vägande skäl kunna å andra sidan anföras mot likformighet härvidlag. Landstingens samt de borgerliga och kyrkliga primärkommunernas arbetsuppgifter äro till övervägande delen av social eller kulturell art, något som icke är fallet med vägkommunens. I fråga om vägväsendet göra sig i främsta rummet gällande synpunkter av ekonomisk och teknisk natur. Med hänsyn till att väghållningen i så hög grad är en ekonomisk angelägenhet, synes det rimligt att låta endast dem öva inflytande på vägväsendet, vilka deltaga i väghållningskostnadernas bestridande, d. v. s. dels staten, företrädande såväl egna som motortrafikanternas intressen, dels ock de vägskatteskyldiga. Rösträtt vid val av vägfullmäktige bör i överensstämmelse härmed tillkomma endast den, som är pliktig att erlägga vägskatt. Det sagda torde även väl motivera en på så sätt graderad röstskala, att röstvärdet ställes i viss relation till storleken av vederbörandes andel i vägskattebördan. En sådan gradering torde vara så mycket mer påkallad, om vägbeskattningen, såsom de sakkunniga föreslå, fortfarande anordnas enligt andra och för fastighetsägarna ogynnsammare repartitionsgrunder än beskattningen till primärkommunerna. För att emellertid förhindra att avgörandet vid vägfullmäktigeval lägges i ett fåtal vägskatteskyldigas hand, varigenom intresset för vägärendena skulle slappna hos det stora flertalet av de övriga och möjlighet lätt öppnas för mer eller mindre oberättigade enskilda intressen att få ett dominerande inflytande på hithörande område, torde dock ett väl avvägt högsta röstetal böra bestämmas.

Rösträtt vid val av vägfullmäktige tillkommer enligt lagförslagets 8 § en var, som jämlikt näst föregående årets taxeringslängder är skyldig att erlägga vägskatt till distriktet. En var röstberättigad äger en röst för varje påbörjat antal av fem vägskattekronor, som påförts honom, dock högst tio röster. Till innehållet i de sålunda föreslagna bestämmelserna återkomma de sakkunniga i den speciella motiveringen till lagförslagets olika paragrafer.

Vägstyrelse.

Distriktets verkställande organ enligt den nuvarande ordningen är vägstyrelsen, som utses av de väghållningsskyldiga. På styrelsen ankommer att

ombesörja väghållningens utförande, förvalta vägkassan, upprätta förslag till utgifts- och inkomststat samt även i övrigt bereda de ärenden, som skola behandlas å vägstämman, allt i enlighet med instruktion, som fastställes av länsstyrelsen. Då vägstyrelsens ledamöter i allmänhet innehava sitt uppdrag såsom en förtroendesyssla, visserligen avlönad men icke avsedd att taga större delen av deras arbetskraft i anspråk, och då de tillika i regel icke besitta teknisk sakkunskap, finnes i de flesta distrikt anställd en vägmästare. De uppgifter, som åligga denne, äro givetvis mycket beroende av i vad mån vägstyrelsen själv eller någon dess ledamot tager befattning med det löpande väghållningsarbetet. Vägmästaren torde i allmänhet hava till viktigaste uppgifter att hava befäl över distriktets arbetspersonal, leda pågående vägarbeten och öva ständig tillsyn å vägunderhållet.

Enligt de sakkunnigas mening föreligger icke anledning att vidtaga några genomgripande organisatoriska förändringar i fråga om den vägkommunala förvaltningen. Den nuvarande organisationen, som är föga byråkratisk, har trots de olägenheter, som äro förknippade med indelningen i allt för små distrikt, i stort sett mycket väl fyllt sin uppgift. Från vägstyrelsernas sida har ett intresserat och målmedvetet arbete nedlagts på vägväsendet och hittills vunna resultat måste, särskilt i betraktande av samfärdselns oanade utveckling under senare tid, anses mycket goda. Även inom de små distriktens jämförelsevis trånga och ur arbetssynpunkt ofta nog olämpliga gränser har det under loppet av ett fåtal år mångdubblade vägarbetet i stort sett kunnat på ett smidigt sätt organiseras och utföras.

Statligt inflytande i fråga om den vägkommunala förvaltningen.

Beträffande organisationen inom vägdistrikten ansluter sig de sakkunnigas lagförslag nära till motsvarande bestämmelser i fråga om andra kommunala samfälligheter. Särskilda förhållanden inom vägväsendet påkalla emellertid vissa avvikelser från de regler, som gälla för dessa andra samfälligheter. Framför allt är så fallet beträffande det inflytande, som staten bör äga å handhavandet av vägdistriktens angelägenheter.

För blott något tiotal år sedan omfattade medelsförvaltningen inom vägdistrikten huvudsakligen distriktens egna skattemedel. Bidragen från statsverket inskränkte sig till underhållsbidraget enligt gällande väglag samt jämförelsevis blygsamma anslag till byggande av vägar. Genom successiva höjningar av statsanslagen såväl till byggande av väg som till vägunderhåll, vilka höjningar sammanhänga med automobilskattemedlens snabba tillväxt, har statsverkets bidrag till väghållningen tagit sådan omfattning, att de av vägdistrikten förvaltade medlen till övervägande delen utgöras av statsmedel. För närvarande torde vägdistriktens andel i väghållningskostnaderna utgöra omkring 30 procent. I betraktande härav framstår som ett betydande allmänt intresse, att statsverkets andel i väghållningskostnaderna i lämplig omfattning motsvaras av inflytande på vägmedlens användning. För att ett dylikt inflytande skall nå önskvärd effektivitet synes det nödvändigt att gå något utöver den beslutanderätt i fråga om vägbyggande och den efterhandskontroll å räkenskaperna, som redan nu finnas. Den förefintliga intressegemenskapen har synts de sakkunniga väl motivera, att visst utrymme beredes för stat-

ligt inflytande inom vägstyrelserna och hos vägfullmäktige. Man må visserligen icke överskatta den ekonomiska betydelsen av ett statligt insteg i den lokala vägförvaltningen, men mycket vore vunnet, om därigenom tryggades ett intimare samarbete mellan distrikten och statens myndigheter; utan tvivel har det ock sin betydelse, att de statliga synpunkterna få göra sig gällande redan på ett tidigt stadium av vägärendenas behandling.

Det framlagda förslaget till lag om vägdistrikt innehåller i avsevärd omfattning bestämmelser i nu ifrågavarande hänseenden. Delvis innefatta dessa sådana regler, som även nu äro stadgade. Här må dock i korta drag lämnas en fullständig redogörelse för förslagets innebörd härutinnan.

En direkt representation i vägstyrelsen föreslås. Länsstyrelsen skall sålunda utse en ledamot jämte en suppleant. Har denne ledamot deltagit i avgörande av ärende, däri vägstyrelsen fattat mot hans mening stridande beslut, skall han vara skyldig att anteckna avvikande mening till protokollet. Övriga styrelseledamöter, minst två och högst fyra efter vägfullmäktiges bestämmande, utses av vägfullmäktige. För vägstyrelse skall finnas ett av länsstyrelsen efter vägfullmäktiges hörande utfärdat reglemente. Länsstyrelsen äger förordna om hållande av sammanträde med vägstyrelsen. Avskrift av vid vägstyrelsens sammanträde hållet protokoll skall ofördröjligen insändas till länsstyrelsen. Såväl förslaget till utgifts- och inkomststat som den sedermera fastställda staten skola i avskrift tillställas länsstyrelsen. Denna myndighet skall vidare utse en av de tre revisorer, som skola granska vägstyrelsens förvaltning, och revisorerna äga att när som helst inventera vägkassan samt taga del av räkenskaper och andra handlingar, som beröra förvaltningen. Skulle länsstyrelsen finna ansvarsfrihet för vägstyrelsens förvaltning icke böra meddelas, äger länsstyrelsen förordna om vidtagande av därav påkallade åtgärder.

Med avseende å vägfullmäktige innefattar förslaget icke någon motsvarande statlig representation. Emellertid skall länsstyrelsen underrättas om vägfullmäktiges sammanträde och äger själv förordna om hållande av extra sådant sammanträde. Landshövdingen eller den han i sitt ställe förordnar äger att vara tillstädes och deltaga i överläggningarna men ej i besluten, och protokollsavskrift skall tillställas länsstyrelsen.

I likhet med vad nu, ehuru i mindre utsträckning, är fallet, skola enligt förslaget vissa beslut för att vinna bindande kraft underställas Konungen respektive länsstyrelsen för prövning och fastställelse. Sålunda skola vägfullmäktiges beslut angående upptagande av lån, därunder inbegripet ingående av borgen, underställas Konungens prövning och fastställelse, där fråga är om lån, ställt på längre återbetalningstid än två år. Beslut, som avse upptagande av lån eller ingående av borgen i andra fall än nyss nämnts och då vägdistriktets sammanlagda upplåning överstiger viss gräns, skola underställas länsstyrelsens prövning och fastställelse. Detsamma gäller om beslut, som avse årsarvode till ledamot av vägstyrelse eller till revisor eller utgifter, som erfordra uttaxering under längre tid än fem år. I fråga om årsarvode äger länsstyrelsen, så framt det av vägfullmäktige beslutade beloppet överstiger vad som kan anses skäligt, fastställa arvodet att utgå med visst lägre belopp.

Såsom en betydelsefull nyhet ingå i lagförslaget stadganden om underställning i vissa fall jämväl av vägstyrelses beslut. Sålunda skall beslut, som avser upplåtande av vägarbete på entreprenad, så framt arbetet innefattar en väsentlig del av väghållningen å den vägsträcka arbetet avser, underställas länsstyrelsens prövning och fastställelse. Detsamma gäller om beslut, som avser tillsättande av vägmästare eller annan befattningshavare för tillsyn å eller ledning av väghållningen. Därjämte skall underställning av beslut ske, då den av länsstyrelsen utsedde ledamoten av vägstyrelsen låtit till protokollet anteckna från beslutet avvikande mening. I samtliga dessa fall äger länsstyrelsen förordna i saken efter ty prövas lämpligast. Beslut, tillhörande förstnämnda båda kategorier, äro av den synnerliga betydelse för väghållningens ekonomi, att en prövning därav hos länsstyrelsen måste anses önskvärd, även om den av länsstyrelsen utsedde ledamoten av vägstyrelsen icke haft avvikande mening i saken. Vad åter angår de fall, då nyssnämnde styrelseledamot till protokollet antecknat avvikande mening, torde man kunna utgå från, att besluten i allmänhet innefatta frågor av sådan innebörd och betydelse, att avgörandet bör läggas i länsstyrelsens hand. Vägstyrelsen har dock givetvis besvärsrätt, därest fastställelse av beslutet vägras.

Slutligen må i detta sammanhang nämnas stadganden av annan innebörd men dock huvudsakligen tillkomna i syfte att begränsa vägdistriktens utgifter eller möjliggöra en effektiv kontroll å desamma. I förstnämnda hänseende märkas normerande bestämmelser rörande dagarvoden, rese- och traktamentsersättning m. m. till vägstyrelseledamöter och revisorer, vilka bestämmelser överensstämma med de år 1931 i gällande väglag införda. Beträffande räkenskapsföringen har stadgats, att densamma skall ske enligt av Konungen meddelade föreskrifter. Den förordade minskningen av antalet vägdistrikt torde i betydande grad komma att underlätta genomförandet av den önskvärda enhetligheten i fråga om vägdistriktens räkenskaper. Förslaget stadgar slutligen, att penningar eller värdehandlingar, som för vägdistriktets räkning innehavas av vägstyrelsen, skola så förvaras, att de icke sammanblandas med andra penningar eller värdehandlingar, samt att penningmedel, som ej erfordras för verkställande av nära förestående utbetalningar, skola för vägdistriktets räkning insättas hos bank eller å postgirokonto.

Såsom av den lämnade redogörelsen torde framgå, innebär de sakkunnigas förslag i jämförelse med nu gällande bestämmelser en betydande förstärkning av det statliga inflytandet i den lokala vägförvaltningen. Det lärer dock icke kunna med fog göras gällande, att förslagets genomförande skulle leda till icke rimliga ingrepp i vägdistriktens självstyrelse. De sakkunniga vilja betona, att förslaget ytterst syftar till ett ur skilda synpunkter önskvärt samarbete mellan statliga och vägkommunala myndigheter, vägväsendet och skattedragarna till båtnad.

Särskilda bestämmelser för städerna.

Det torde vara tämligen klart, att de föreslagna bestämmelserna rörande organisationen inom vägdistrikt å landsbygden ej lämpligen kunna, åtminstone icke utan vidare eller i allmänhet, tillämpas med avseende å vägdistrikt bestå-

ende av stad. Detta förhållande har sin grund i huvudsakligen samma omständigheter, som gjort att de sakkunniga funnit sig förhindrade föreslå sammanslagning i väghänseende av stad med angränsande landsbygdsdistrikt. Stadskommunerna hava av ålder varit och hava ännu mer under reglerande inflytande av den för dem särskilt gällande kommunallagen vuxit till samhällen av stor administrativ fasthet med väl ordnad självstyrelse. Det kan vid sådant förhållande icke gärna bliva tal om annat än att låta väghållningen i stad bliva en vanlig kommunal angelägenhet, för vars handhavande lagen om kommunalstyrelse i stad och på grund av denna tillkomna stadgar och reglementen böra i huvudsak bliva normerande.

Med hänsyn till att även städernas väghållningskostnader, enligt vad de sakkunniga tänkt sig, skola till övervägande delen i sista hand gäldas av statsmedel, hava de sakkunniga emellertid, i anslutning till vissa av lagförslagets bestämmelser angående vägdistrikt på landet, föreslagit stadganden i syfte att även för städernas del, utöver vad som gäller för kommunala ärenden i allmänhet, tillförsäkra statens vederbörande organ erforderligt inflytande i allmänhet och möjlighet att utöva nödig kontroll i synnerhet över medelsförbrukningen. Emellertid synes det mindre lämpligt att utan vidare låta vad som härutinnan föreslagits för landsbygdens del i tillämpliga delar gälla för städerna, utan torde enklare och mindre vittgående stadganden här vara tillfyllest. Den svenska kommunala självstyrelseförvaltningen är med sin mångsidiga verksamhet, till övervägande del eller i varje fall i utpräglad grad ekonomiskt betonad som den är, enligt de sakkunnigas uppfattning väl skickad att på ett tillfredsställande sätt handhava sådana angelägenheter, som röra den allmänna väghållningen även med behörig hänsyn tagen till det betydande statsintresse, som är knutet därtill. Särskilt kan det sagda anses gälla städerna, vilkas förvaltningsorgan ju för övrigt allt hitintills ombesörjt alla ärenden hörande till städernas vägväsende, frånsett i viss mån de numera icke så talrika fall, där naturaväghållning av vissa därtill särskilt skyldiga ännu består. Härtill kommer ytterligare, att i städerna finnes en särskild myndighet, magistraten respektive stadsstyrelsen, som det åligger att utöva legal och statlig uppsikt över kommunalförvaltningen och detta beträffande såväl de beslutande som de verkställande och i inskränkt bemärkelse förvaltande organen. Vidare må beaktas, att den i städernas förvaltning anställda personalen i allmänhet är kameralt och administrativt skolad och i de flesta fall även tekniskt utbildad. Härmed ernås ett ämbetsmannamässigt inslag i förvaltningen med därav följande noggrannare aktgivande på reglementen och författningar än som i regel torde kunna bliva fallet vid ett rent lekmannastyre, och varigenom i huvudsak torde nås samma syftemål, som avsetts med de för landsbygdens vidkommande föreslagna bestämmelserna om länsstyrelsens direkta och indirekta medverkan i förvaltningen.

Rikets städer äro alla, vad angår väglängden, mycket små distrikt. En jämförelse mellan å ena sidan väglängderna i de olika städerna och å andra sidan städernas storlek till folkmängd och i andra avseenden visar, att den del

av det kommunala förvaltningsarbetet i städerna, som påkallas av väghållningen, är av relativt mycket ringa omfattning och detta även i en mindre eller medelstor stad med förhållandevis stort vägnät.

Med avseende å redovisning och räkenskapsföring samt kontroll över medelsförvaltningen böra dock bestämmelserna för stad, så nära som med hänsyn till olikheterna i fråga om förvaltningsorganen är möjligt, överensstämma med vad som föreslagits beträffande landsbygdens vägdistrikt.

I fråga om vägdistrikt, bestående av stad, innebär de sakkunnigas förslag i ovan berörda avseenden i huvudsak följande. Distriktets beslutanderätt utövas av stadsfullmäktige. Länsstyrelsen skall underrättas om stadsfullmäktigesammanträde, varvid till vägväsendet hörande ärende skall behandlas. Vid sådant sammanträde äger landshövdingen eller den han i sitt ställe förordnar att deltaga i fullmäktiges överläggningar. Såsom vägstyrelse skall tjänstgöra den kommunala styrelse eller nämnd, som stadsfullmäktige därtill utse. Länsstyrelsen äger icke såsom i fråga om vägdistrikt på landet förordna någon ledamot i vägstyrelsen och styrelsens beslut skola icke i något fall underställas länsstyrelsens prövning och fastställelse. Däremot skall även beträffande stad gälla, att vägstyrelsens protokoll liksom den fastställda utgifts- och inkomststaten i avskrift skola tillställas länsstyrelsen. Räkenskaperna skola föras enligt av Konungen meddelade föreskrifter. Länsstyrelsen skall utse en revisor att jämte stadens egna revisorer granska förvaltningen, i vad den avser väghållningen, och skall frågan om ansvarsfrihet i detta avseende prövas icke blott av stadsfullmäktige utan även av länsstyrelsen.

Medel till bestridande av väghållningskostnaderna.

Ett av de betydelsefullaste spörsmålen inom vägväsendets område är frågan om vem som i sista hand skall svara för de med väghållningen förenade kostnaderna. Tidigare vilade vägbördan till övervägande delen på de väghållningsskyldiga och i övrigt på staten, men under senaste årtiondet har motortrafiken inträtt såsom tredje part. Nyssnämnda spörsmål har sålunda utvecklat sig till en fråga om berörda kostnaders fördelning mellan tre parter, vägdistrikten, staten och motortrafiken. De medel, som beskattningen av nämnda trafik inbringar, d. v. s. automobilskattemedlen, äro visserligen att anse som statsmedel, men då i det följande talas om statens bidrag till väghållningen avses därmed bidrag av vanliga statsmedel. Den allmänna övergången till vägunderhåll medelst vägkassan samt den med vägtrafikens ökning och förändring sammanhängande kraftiga stegringen av väghållningskostnaderna hava föranlett en successiv utbyggnad av de bestämmelser, som reglera kostnadsfördelningen. Ur olika synpunkter synes det angeläget, att spörsmålet om denna fördelning underkastas en grundlig omprövning i syfte att vinna en riktig avvägning av vederbörande parters ekonomiska delaktighet i väghållningen och även att, i den mån det i denna ordning må befinnas möjligt, finna utvägar till en kostnadsstabilisering.

Innan de sakkunniga närmare ingå på förevarande spörsmål, må i all korthet redogöras för hittills gällande regler om bidrag till väghållningen från statens och motortrafikens sida. Vad då först angår landsbygden åligger det vägdistrikten att — bortsett från byggande av ödebygdsväg — utföra väghållningen och, i den mån erhållna bidrag icke förslå till utgifternas bestridande, täcka dessa genom uttaxering av vägskatt. Såsom förut nämnts utgå emellertid numera bidragen efter sådana grunder, att vägdistrikten bära endast den mindre delen av kostnaderna.

Efter tillkomsten av 1891 års väglag gällde, att de väghållningsskyldiga skulle bära den huvudsakliga underhållsbördan, medan staten påtog sig större delen av kostnaderna för nyanläggning av väg ävensom, i den mån sådant förekom, för omläggning och förbättring av väg. Enligt nämnda lag i dess första lydelse lämnade staten sålunda ett bidrag av 10 procent av den uppskattade kostnaden för underhållet. Detta bidrag höjdes sedermera år 1905 till 15 och år 1918 till 30 procent. Till byggande av väg bidrog staten däremot med två tredjedelar av den beräknade kostnaden. Även denna statens andel har sedermera ökats. Jämsides härmed hava de för olika slag av vägar avsedda statsmedlen avgränsats från varandra genom upptagande å riksstaten av särskilda anslag för de skilda ändamålen. Med motortrafikens genombrott stegrades emellertid kraven på de allmänna vägarnas standard, och automobilskattemedlen utnyttjades ock i första hand till bestridande av kostnader för omläggning och förbättring av väg. Mycket snart måste dock automobilskattemedlen tagas i anspråk även för lindrande av den väsentligen genom motortrafiken kraftigt ökade underhållsbördan, och efter hand har en allt större del av medlen kommit att disponeras för detta ändamål.

Enligt de författningar, som gällde under sist tilländalupna budgetår, 1931/1932, har fördelningen av väghållningskostnaderna, vad angår landsbygden, gestaltat sig på i huvudsak följande sätt. Till vägunderhållet hava distrikten uppburit bidrag dels enligt väglagen med 30 procent av verklig respektive uppskattad kostnad, vilket bidrag finansierats till hälften med automobilskattemedel och till hälften med vanliga statsmedel, dels ock, där vägarna övertagits till underhåll medelst vägkassan, med 45 procent av verkliga kostnaden för underhållet, vilket bidrag helt utgått av automobilskattemedel. Sammanlagda underhållsbidraget har alltså, bortsett från några få obetydliga distrikt med naturaunderhåll, uppgått till 75 procent — 15 procent från staten och 60 procent från motortrafiken — medan återstoden av underhållskostnaden, 25 procent, stannat på distrikten. Kostnaderna för nyanläggning av väg hava fördelats mellan staten och distrikten på sådant sätt, att staten regelmässigt bidragit med 75 procent av den beräknade kostnaden. Möjlighet har likväl förelegat för Kungl. Maj:t att bevilja högre bidrag till byggande av enkla bygdevägar. Dessutom bygger staten i egen regi ödebygdsvägar och tillfartsvägar till inlandsbanan. Till dessa sistnämnda vägföretag skall vederbörande vägdistrikt bidraga med vissa naturaprestationer och kan därjämte förpliktas att bidraga med visst belopp i penningar, i allmänhet högst en sjättedel av den beräknade kostnaden. Till omläggnings- och förbättringsarbeten hava väg-

distrikten erhållit bidrag av automobilskattemedel med högst 75 procent av den beräknade kostnaden, där ej på grund av särskilda skäl högre bidrag prövats böra beviljas.

Det skulle alltså kunna sägas, att vägdistrikten under det sistförflutna året haft att i stort sett bestrida 25 procent av utgifterna för såväl underhålls- som byggnadsarbeten. Distriktens andel i den totala vägbördan har emellertid överstigit nämnda procenttal, och detta trots att förhöjt bidrag utgått dels till underhållet i mera skattetyngda distrikt, dels till underhåll av all ödebygdsväg, dels ock i åtskilliga fall till byggande av väg, särskilt till omläggning och förbättring av huvudväg. Att distriktens andel i den totala vägbördan det oaktat icke oväsentligt överstigit 25 procent sammanhänger därmed, att distrikten hava att svara för en del kostnader, till vilka intet bidrag erhålles, exempelvis räntor och amorteringar med visst undantag, marklösen i vissa fall samt vägbyggnadskostnader, i den mån de överskrida beräknat belopp.

Vid 1932 års riksdag hava fattats beslut rörande dispositionen av automobilskattemedlen, vilka beslut innebära betydande avsteg från hittills tillämpade principer och i främsta rummet föranletts av den nu rådande statsfinansiella situationen. Sålunda hava till automobilskattemedlens specialbudget för budgetåret 1932/1933 överförts — förutom två med vanliga statsmedel hittills finansierade mindre anslag till den statliga vägorganisationen i länen — anslaget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar samt återstående hälften av de enligt allmänna väglagen och lagen om ödebygdsvägar utgående underhållsbidragen. I samband med denna överföring av anslag å inemot 13·5 miljoner kronor hava beslutats sådana ändringar i bestämmelserna om automobilbeskattningen, att en högst avsevärd ökning av automobilskattemedlen kan förväntas. I riksstaten för budgetåret 1932/1933 hava dessa medel beräknats till 80 miljoner kronor.

I den till 1932 års riksdag avlåtna propositionen (nr 174), vari skärpning av automobilbeskattningen föreslogs, anförde chefen för finansdepartementet, bland annat, följande:

»En överflyttning, på sätt i statsverkspropositionen föreslagits, av dels det anslag till bidrag till vägunderhållet på landet, som hittills gäldats med vanliga statsmedel, dels anslaget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar, dels ock de två anslag till vägorganisationen i länen, vilka hittills gäldats med vanliga statsmedel, att utgå av automobilskattemedel, skulle medföra, att med dylika medel kunna beräknas komma att gäldas år 1932 59·5 procent av sammanlagda kostnaderna för städernas för automobiltrafiken viktiga vägar och gator samt för vägväsendet å landsbygden och likaledes 59·5 procent av enbart sistnämnda kostnader samt år 1933 65·5 procent respektive 67 procent av samma kostnader. En överflyttning redan nu i sådan omfattning av statens utgifter för vägväsendet från den egentliga skattebudgeten till att täckas med automobilskattemedel kan antagas hålla sig inom ramen för vad en utredning kommer att utvisa i fråga om den procentuella storleken av det bidrag, som automobiltrafiken bör lämna till bestridande av kostnaderna för vägväsendet. Ur det material, som hopbragts vid de sistlidet år företagna trafikräkningarna, hava stickprov tagits för att vinna upplysning om motorfordonstrafikens omfattning i förhållande till hästfordonstrafiken. Samt-

liga dessa prov häntyda på, att icke ens med det förslag till ytterligare beskattning av motorfordonen, som här framlägges, dessa fordon komma att deltaga i kostnaderna för vägväsendet i den omfattning, som motsvarar deras andel i den vägslitande trafiken.»

Riksdagen beslöt visserligen den föreslagna överflyttningen men anförde i skrivelse (nr 283), bland annat, följande:

»Riksdagen har ej kunnat undgå att hysa starka betänkligheter mot förslaget. Erinras må, att detta anslag hittills alltid betraktats som ett statens bidrag för vårt allmänna vägväsens utveckling av beskaffenhet att böra bestridas som en vanlig statsutgift. På grund av rådande, budgetärt svåra läge har riksdagen dock ej velat motsätta sig att, vad nästa budgetår beträffar, automobilskattemedlen tagas i anspråk för att bereda anslagstäckning för ifrågavarande anslag till vägbyggnader. Av liknande skäl har riksdagen ansett sig böra bifalla Eders Kungl Maj:ts förslag, att hela det statliga vägunderhållsanslaget må utgå av automobilskattemedel. Riksdagen förutsätter emellertid härvid, att i samband med nu pågående utredningar om vårt vägväsen och de lämpliga formerna för dess allmänna utveckling jämväl beaktas skäligheten av att från allmänna budgeten alltjämt i erforderlig utsträckning lämnas bidrag för finansieringen av utgifterna för de allmänna vägarna.»

Vad riksdagen sålunda uttalat giver otvetydigt vid handen, att det statsfinansiella läget varit den huvudsakliga anledningen till den förändrade medelsdispositionen och att det slutliga ställningstagandet till dessa spörsmål blir beroende av resultatet av de pågående utredningarna på området.

Till upplysning om beloppet av de kostnader, som väghållningen medför, må nämnas, att dessa beräknas, vad angår landsbygden, hava uppgått år 1930 till över 84 miljoner kronor och år 1931 till över 88 miljoner kronor. Motsvarande belopp för åren 1932 och 1933 torde kunna beräknas till över 97 respektive över 102 miljoner kronor. Beloppen avse nettokostnaderna, sedan från bruttokostnaderna avdragits färjavgifter och andra inkomster av dylik art. Kostnaderna fördela sig å vägskattemedel, vanliga statsmedel och automobilskattemedel i procent räknat på sätt framgår av följande tabell:

	Andelskvot.		
År	Vägskattemedel %	Vanliga statsmedel %	Bilskattemedel %
1930	40	15·5	44·5
1931	35·5	16·5	48
1932	31·5	9	59·5
1933	30·5	2·5	67

Beträffande de allmänna vägarna i städerna är det svårare att angiva kostnadsbelopp beroende dels därpå, att i ett antal städer fastighetsägarna utföra väghållning in natura, och dels därpå, att utgifterna för väghållningen och utgifterna för gatuhållningen ofta nog icke åtskiljas. Enligt Schallings utredning (sid. 160) har bruttokostnaden för väghållningsbesväret i städerna i medeltal för åren 1925—1929 beräknats till cirka 8 miljoner kronor och nettokostnaden till cirka 7 miljoner kronor.

Enligt de sakkunnigas förslag till lag om allmänna vägar skall staten bygga riksväg och ödebygdsväg samt vägdistrikten ombesörja väghållningen i övrigt. Med den sålunda dragna gränsen mellan statens och distriktens väghållning är däremot icke sagt, av vilka medel kostnaderna i sista hand skola gäldas. Samma lagförslag innehåller visserligen, att vederbörande distrikt kan förpliktas att lämna visst mindre bidrag till statens vägbyggande, högst en tiondel i fråga om riksväg och i allmänhet högst en sjättedel vad angår ödebygdsväg, allt i förhållande till den beräknade kostnaden, men lämnar helt öppen den väsentligt betydelsefullare frågan om bidrag till distrikten. Däremot har i 57 § av förslaget till lag om vägdistrikt anmärkts, att till bestridande av kostnaderna för väghållningen (d. v. s. distriktens) utgår bidrag av statsmedel efter ty därom är särskilt stadgat. Med statsmedel avses då icke blott vanliga statsmedel utan jämväl automobilskattemedel. Det synes nämligen icke böra i lag fastslås, efter vilka grunder bidragen skola beräknas eller i vad mån de skola gäldas av vanliga statsmedel eller av automobilskattemedel. Särskilt sistnämnda fråga är i första hand beroende av motortrafikens och annan trafiks utveckling samt andra omständigheter, som svårligen kunna överblickas för någon längre tid framåt. Såsom erfarenheten visar är den statsfinansiella situationen en viktig faktor att räkna med i detta sammanhang. Starka skäl tala således för att i annan författning än lag reglera denna fråga.

Då utarbetande av fullständiga bestämmelser för reglering av den synnerligen betydelsefulla frågan om bidrag till distriktens väghållning skulle förutsätta kännedom om åtskilliga för de sakkunniga nu icke tillräckligt kända förhållanden, som torde bliva föremål för utredning i annan ordning, hava de sakkunniga, ehuru de ägnat förevarande fråga en ingående prövning, icke ansett sig böra utarbeta förslag till författningar i ämnet. När de sakkunniga här nedan framlägga sin åsikt om väghållningskostnadernas skäliga fördelning, lägges sålunda huvudvikten på frågans principiella sida.

Kostnaderna för vägunderhåll.

Den ekonomiskt sett betydelsefullaste delen av väghållningen är otvivelaktigt vägunderhållet, däri inbegripet såväl barmarksunderhåll som vinterväghållning. Underhållskostnaderna hava särskilt under senare år så kraftigt stegrats, att det måste framstå såsom en angelägenhet av särskild vikt att söka i möjligaste mån begränsa dem, givetvis utan att därigenom nödigt vägunderhåll eftersättes. Till belysande av underhållskostnadernas oerhörda ökning må lämnas följande sammanställning beträffande landsbygden för tiden från och med år 1927, det år då de allmänna vägarnas övertagande till underhåll medelst vägkassan mera allmänt hunnit genomföras.

	År 1927	År 1928	År 1929	År 1930	År 1931	År 1932
			Miljoner kronor			
1) Barmarksunderhåll	30·00	33·30	37·18	42·12	(beräknat belopp)	(beräknat belopp)
2) Vinterväghållning	2·69	2·87	5·12	2·62		
3) Förvaltningskostnad . . .	1·46	1·88	2·09	1·80	52·0	54·0
Summa milj.	34·15	38·05	44·39	46·54	52·0	54·0

Såsom av sammanställningen framgår är det främst barmarksunderhållet, som verkat höjande på de årliga sammanlagda kostnadssiffrorna. Orsakerna härtill torde främst vara att finna i faktiskt ökad vägslitning samt i den omständigheten, att övergången från naturaunderhåll till vägkasseunderhåll — en övergång som inom ett ganska avsevärt antal distrikt ägt rum först under senaste åren — regelmässigt medfört en högre siffra för den verkliga kostnaden än för den tidigare, uppskattade. Men därjämte — och detta förhållande torde icke böra förbises — har det successivt höjda bidraget av automobilskattemedel till vägunderhållet utan tvivel haft återverkningar i detta hänseende. Då till beräkningsgrund för ett så högt bidrag som det nuvarande, d. v. s. minst 75 procent, lägges den verkliga kostnaden, leder detta lätt till att sparsamhetssynpunkten icke vinner tillbörligt beaktande. I viss omfattning har ock den i allmänhet lika procentuella storleken av bidragen till förbättringsarbeten och till underhåll medfört en tendens att på underhållskontot lägga kostnader för förbättringsarbeten, som utan tillämpning av sådan bokföring fått anstå i avvaktan på bidrag till arbetena såsom förbättringsarbeten. Med den utveckling vägväsendet numera fått är emellertid en stabilisering av underhållskostnaderna icke blott i högsta grad önskvärd utan torde även vara möjlig att genomföra. Denna uppfattning bestyrkes ock av erfarenheter från ett flertal vägdistrikt. Visserligen måste fortsatt utvidgning av vägnätet verka höjande på underhållskostnaden, men å andra sidan lärer det omfattande vägförbättringsarbetet i icke ringa mån verka i motsatt riktning.

I syfte huvudsakligen att åvägabringa planmässighet och nödig sparsamhet beträffande väghållningen i allmänhet och alltså även vad angår vägunderhållet hava, såsom i annat sammanhang framhållits, i förslaget till lag om vägdistrikt införts en hel del bestämmelser, avsedda att bereda statens organ möjlighet att i fråga om väghållningen utöva inflytande och kontroll i långt högre grad än för närvarande. Vidare torde en indelning av riket i större vägdistrikt än de nuvarande komma att främja en rationell väghållning och i flera avseenden medföra en begränsning av utgifterna, särskilt förvaltningskostnaderna. Emellertid synes det antagligt, att ökat statligt inflytande och skärpt kontroll från statsorganens sida icke ens i förening med ändring av distriktsindelningen skola kunna åstadkomma den stränga sparsamhet, som är av nöden för att ej kostnaderna för vägunderhållet fortfarande skola stegras i rask takt. En sådan sparsamhet torde icke kunna ernås med bibehållande av det nuvarande systemet för underhållsbidragets bestämmande. Det förhållandet, att kostnaderna endast till en jämförelsevis ringa del stanna på vägdistriktet, kan lätt medföra, att andra än strängt ekonomiska synpunkter göra sig gällande vid underhållsarbetets planläggning och utförande, särskilt i händelse arbetet för ortsbefolkningen medför fördelar, exempelvis i form av ökade arbetstillfällen. Nu gällande bestämmelse, att bidraget skall beräknas å distriktets verkliga underhållskostnader, bör visserligen rimligtvis tolkas så, att bidrag icke skall utgå till oskäliga kostnader, men det lärer i de flesta fall vara svårt för den statliga räkenskapsgranskaren att utan ingående undersökning angående varje utgiftspost avgöra, huruvida den är till beloppet

skälig eller ej. Ur sparsamhetssynpunkt är det emellertid icke nog med att kostnaderna icke bliva oskäliga, utan är det av största vikt, att över huvud inga andra kostnader nedläggas än de för ett fullgott vägunderhåll nödiga. Vad nyss sagts om svårigheten för räkenskapsgranskaren att pröva beloppens skälighet gäller även hans möjlighet att avgöra, huruvida och i vilken mån de redovisade underhållskostnaderna i själva verket hänföra sig till förbättringsarbeten, som oriktigt förts på underhållskontot.

Vill man uppnå en stabilisering av utgifterna för vägunderhållet, lärer man enligt de sakkunnigas bestämda uppfattning vara nödsakad att övergå till ett nytt system för underhållsbidragets bestämmande, ett system där bidraget göres beroende av såväl en efter skäliga grunder i förväg beräknad kostnad som ock till viss grad den verkliga kostnaden. Såsom nedan närmare utvecklas, skulle systemet innebära i huvudsak, att bidrag lämnas till all av den granskande myndigheten godkänd underhållskostnad men att bidraget, i den mån denna kostnad överskjuter den i förväg beräknade, utgår efter sådan grund, att den vida större delen av nämnda merkostnad stannar å vägdistriktet. Vad nu sagts om bidragets beroende av en i förväg gjord uppskattning skulle dock icke gälla bidrag till vinterväghållningen, enär denna är i så hög grad beroende av de år från år skiftande klimatiska förhållandena, att en någorlunda säker beräkning icke kan göras. Bidraget till vinterväghållningen torde därför böra utgå efter andra grunder än bidraget till barmarksunderhållet.

För att uppnå en rättvis fördelning av underhållsbördan bör, vad angår barmarksunderhållet, åtskillnad göras mellan å ena sidan den del av kostnaden, som kan anses motsvara de underhållsarbeten, vilka oavsett trafiken måste nedläggas å vägarna för deras vidmakthållande i tillfredsställande skick, och å andra sidan den del av kostnaden, som motsvarar de underhållsarbeten, som föranledas av trafikens vägslitande inverkan. Till förstnämnda underhållsarbeten höra sålunda, bland andra, grusning och hyvling av vägbana, i den mån den rönt inverkan av tjällossning eller fuktig väderlek, dikning, trumombyggnad, bortröjning av träd och buskar samt vidmakthållande av skyddsvärn och vägmärken. Kostnaden för dylika arbeten kan anses som grundkostnad för vägunderhållet. Övrig kostnad, d. v. s. den av trafiken orsakade, benämnes här nedan vägslitningskostnad. Den på vägunderhållet belöpande förvaltningskostnaden är, teoretiskt sett, att anse delvis som grundkostnad och delvis som vägslitningskostnad. Då emellertid underhållsarbetet till övervägande delen föranledes av trafikens inverkan på vägarna och då praktiska skäl tala mot en uppdelning av förvaltningskostnaden, synes denna jämförelsevis obetydliga del av de samfällda utgifterna för underhållet i sin helhet böra räknas som vägslitningskostnad. Därunder böra likaledes inräknas utgifter för drift av färja.

Vad grundkostnaden angår lärer man med ganska stor tillförlitlighet kunna för varje vägdistrikt uppskatta en medelkostnad per vägmeter. De viktigaste faktorerna härvidlag äro arbetslöner, pris å grus och andra väghållningsämnen, barmarkstidens längd samt geologiska förhållanden, exempelvis förekomsten

av jäslera. Sedan medelkostnaden per vägmeter beräknats, blir, med kännedom om distriktets sammanlagda väglängd, uppskattningen av grundkostnaden för distriktet endast en enkel räknefråga.

Svårigheten att beräkna vägslitningskostnaden är givetvis åtskilligt större, i det att härvidlag icke blott nyssnämnda faktorer och vägnätets längd utan även trafikens art och omfattning inverka. En av de sakkunniga, byråchefen Bolinder, har på deras uppdrag sökt att, vad beträffar landsbygdens vägar, på grundval av berörda faktorer för varje län uträkna ett kvottal, angivande den på länet belöpande procentuella andelen av den nödiga vägslitningskostnaden i hela riket. Bolinders beräkningar, som avse jämväl grundkostnaden i de olika länen, hava av honom sammanfattats i en promemoria, vilken såsom bilaga fogats vid detta betänkande. De utförda kvottalsberäkningarna bygga på det i de olika länen registrerade motorfordonsbeståndet. Även om de siffror, som vid undersökningen använts såsom koefficienter för de på beräkningarna inverkande faktorerna, tarva på ytterligare utredningar grundade jämkningar och möjligen även andra faktorer böra vinna beaktande, hålla de sakkunniga dock före, att man med en metod sådan som den använda skall kunna med nödig tillförlitlighet fastställa dels den absoluta grundkostnaden för varje vägdistrikt dels ock på de olika länen belöpande procentuella andelar av den sammanlagda vägslitningskostnaden. Den goda överensstämmelsen mellan de för länen medelst den använda metoden uträknade procenttalen och de motsvarande tal, som hänföra sig till länens verkliga underhållskostnader åren 1929 och 1930, lämna stöd för denna mening.

Sedan sålunda för länen satts kvottal enligt vad nyss sagts, bör varje läns tal, efter förslag av länsstyrelsen, uppdelas på de skilda distrikten inom länet, varigenom ett vart av dessa erhåller sitt jämförelsetal. Uppdelningen torde böra ske med ledning av de verkliga underhållskostnaderna, jämförda med trafikräkningars resultat m. m. En betydande minskning av distriktens antal, såsom de sakkunniga förordat, skulle komma att väsentligt underlätta en rättvis uppdelning. Med användande av de sålunda satta jämförelsetalen bleve det en enkel räkneoperation att mellan rikets samtliga distrikt fördela de medel, som av riksdagen anslagits till bestridande av vägslitningskostnaden.

Beträffande härefter den betydelsefulla frågan, enligt vilka grunder och av vilka medel vägdistrikten skola erhålla bidrag till underhållskostnaderna, gäller det icke blott att uppnå en rättvis fördelning av underhållsbördan mellan vägdistrikten, staten och motortrafiken. Det är dessutom av synnerlig vikt, att grunderna för bidragsberäkningen bestämmas så, att vägdistrikten, även om de såsom för närvarande skola bära endast en mindre del av kostnaderna, likväl få ett starkt intresse av att dessa icke skjuta i höjden.

Vad först angår grundkostnaden avser den, såsom förut nämnts, arbeten, som oavsett trafikens inverkan fordras för vägarnas vidmakthållande. Detta vidmakthållande måste anses vara ett speciellt ortsintresse, men jämväl staten och motortrafiken hava av lätt insedda skäl intresse därav och böra förty bidraga till bestridande av kostnaderna i fråga. Beträffande bidragets procentuella storlek torde viss hänsyn böra tagas till underhållsbördans tyngd i respektive

distrikt, och kunna i sådant avseende erforderliga jämförelsetal för de olika landsbygdsdistrikten erhållas genom att för varje distrikt dela den beräknade grundkostnaden med antalet vägskattekronor. Enligt vad de sakkunniga anse skäligt, bör bidrag till nyssnämnda distrikt utgå sålunda, att varje distrikt erhåller grundbidrag med 20 procent av distriktets beräknade kostnadssumma samt att distrikt, vars på ovan angivet sätt uträknade jämförelsetal överstiger riksmedeltalet, utöver grundbidraget erhåller tilläggsbidrag med belopp, utgående för varje vägskattekrona med 40 procent av skillnaden mellan distriktets jämförelsetal och nämnda medeltal. Bidraget torde skäligen böra lämnas till hälften av vanliga statsmedel och till hälften av automobilskattemedel. Om bidragsbeloppet, i enlighet med vad nu föreslagits, bestämmes utan hänsyn till den verkliga underhållskostnaden, kan i följd härav bidraget utbetalas i förskott.

Beträffande härefter vägslitningskostnaden är att märka, att motortrafiken utgör den alldeles övervägande delen av vägtrafiken — enligt senaste trafikräkningar inemot 90 procent, per fordon räknat. Med hänsyn härtill och då man i varje fall lärer vara hänvisad till en fördelning efter stora linjer, torde vägslitningskostnaden böra helt gäldas av automobilskattemedel. Om motortrafiken sålunda får svara för hela vägslitningskostnaden, bör som kompensation för denna något för stora belastning en motsvarande lättnad beredas samma trafik vid bestämmandet av dess skäliga andel i grundkostnaden, vilket förhållande också beaktats av de sakkunniga vid behandlingen av frågan om sistnämnda kostnads fördelning. Den mest praktiska lösningen är måhända att anse grundkostnaden motsvara även det underhållsarbete, som föranledes av den mindre vägslitande samfärdseln, vartill bör räknas utom gång- och velocipedtrafiken jämväl den vanliga hästfordonstrafiken.

Det anslag, som erfordras för bestridande av vägslitningskostnaden, är givetvis icke så lätt att bestämma. Andra jämsides med de vägsakkunnigas arbete pågående utredningar torde måhända öppna möjligheter att på grundval av trafikmängden beräkna även den absoluta storleken av nödig vägslitningskostnad. Skulle detta visa sig icke möjligt, lärer dock en någorlunda tillfredsställande måttstock kunna vinnas genom undersökning av senare års verkliga underhållskostnader, sedan därifrån utrensats vad som är att hänföra till förbättringsarbeten och andra ovidkommande eller uppenbarligen för höga kostnader.

Vad slutligen angår det fall, att den verkliga kostnaden skulle komma att överstiga summan av det för distriktet beräknade grundkostnadsbeloppet och det belopp, som distriktet enligt åsatt jämförelsetal erhåller till bestridande av vägslitningskostnaden, något som med ett rationellt och ekonomiskt bedrivet vägunderhåll ej alltför ofta torde behöva inträffa, bör av skäl, som förut framhållits, den större delen av dylik merkostnad stanna å vägdistriktet, och vilja de sakkunniga föreslå, att bidrag härtill lämnas med allenast en tredjedel att utgå av automobilskattemedel. Skulle trots en sådan fördelnings sparsamhetsfrämjande inverkan underhållet inom något distrikt år efter år draga en avsevärd dylik merkostnad, bör detta självfallet vid nästa uppskattning vara en

anledning till noggrann prövning, huruvida icke distriktets beräknade grundkostnad eller dess kvottal i fråga om vägslitningskostnad eller båda dessa tal böra höjas.

Till åskådliggörande av innebörden av vad nu föreslagits må nämnas ett exempel.

För ett vägdistrikt, som har 80 000 vägskattekronor, har grundkostnaden uppskattats till 100 000 kronor. Jämförelsetalet för beräkning av tilläggsbidrag är alltså en krona 25 öre, vilket tal antages överstiga riksmedeltalet med 25 öre. Distriktet erhåller förty grundbidrag med 20 procent av 100 000 kronor eller 20 000 kronor samt tilläggsbidrag med 40 procent av 25 öre eller 10 öre per vägskattekrona eller alltså 8 000 kronor. Det till bestridande av vägslitningskostnaden för hela riket anslagna beloppet antages utgöra 30 000 000 kronor. Distriktets procenttal härvidlag är 0·7, i följd varav den på distriktet belöpande delen av anslaget utgör 210 000 kronor, som utbetalas till distriktet i den mån dess sammanlagda verkliga underhållskostnad överstiger den beräknade grundkostnaden. Visar sig den verkliga kostnaden uppgå till exempelvis 305 000 kronor, anses vägslitningskostnaden utgöra 205 000 kronor, vilket belopp förty utbetalas. Belöper sig däremot den sammanlagda verkliga kostnaden till exempelvis 325 000 kronor, erhåller distriktet, utöver bidrag till grundkostnaden med 28 000 kronor, hela förenämnda belopp å 210 000 kronor samt därjämte bidrag med $33^1/_3$ procent av merkostnaden, 15 000 kronor, eller alltså 5 000 kronor, i följd varav sammanlagda bidraget kommer att belöpa sig till 243 000 kronor.

I fråga om automobilskattemedlens användning för bestridande av underhållskostnader torde det böra tagas under övervägande att av nämnda medel avsätta visst belopp att utgå i form av extra bidrag till kostnader för beläggningar med begränsad varaktighet. En övergång till bestämmande av bidrag i första hand efter beräknat kostnadsbelopp kan nämligen tänkas medföra en viss obenägenhet hos distrikten att utföra dylika ganska kostsamma men i många fall behövliga beläggningar. Enligt de sakkunnigas på annat ställe närmare uttalade uppfattning är vägbanas förseende med varaktig eller s. k. helpermanent beläggning att hänföra till förbättring av väg och saknar därför i detta sammanhang intresse.

Kostnaderna för vinterväghållning.

Vad ovan sagts om fördelning av underhållskostnaderna har haft avseende å barmarksunderhållet. En icke oväsentlig del av dessa kostnader avser emellertid vinterväghållningen. På denna kunna icke anläggas samma synpunkter som på barmarksunderhållet. Vinterväghållningen är, såsom förut framhållits, så väsentligt beroende av de år från år starkt skiftande klimatiska förhållandena, att hållpunkter för en tillförlitlig beräkning saknas. Sålunda hava kostnaderna för vinterväghållningen å landsbygden under åren 1927—1930 uppgått till respektive 2·69, 2·87, 5·12 och 2·62 miljoner kronor. Med hänsyn härtill lärer man till grund för bestämmande av bidragets belopp fortfarande böra lägga uteslutande den verkliga kostnaden, och torde bidraget, såsom nu är fallet, skäligen böra utgå med 75 procent av denna. Vid bedömande av frågan, av vilka medel bidraget skall gäldas, är

till en början att märka, att enligt de sakkunnigas lagförslag liksom enligt nu gällande lag det ankommer på länsstyrelsen att bestämma, huruvida väg, varå automobiltrafik är tillåten, skall hållas fri från hinder av snö och is i sådan omfattning, som kräves för dylik trafik, eller allenast i den utsträckning, som erfordras för samfärdsel med av dragare framfört åkdon. Man torde alltså kunna utgå ifrån, att en del av landets vägnät vintertiden icke kommer att vara i för automobiltrafik lämpligt skick. Med hänsyn till denna och övriga på frågan inverkande omständigheter vilja de sakkunniga såsom skälig lösning av fördelningsfrågan förorda, att i allmänhet två tredjedelar av bidraget bestridas med automobilskattemedel och återstoden med vanliga statsmedel. I enlighet härmed skulle kostnaderna för vinterväghållningen fördela sig med 25 procent på vägdistrikten, 25 procent på statsverket och 50 procent på motortrafiken. För normala fall synes en sådan fördelning rimlig och rättvis. Då emellertid de merkostnader, som under vissa vintrar uppkomma, väsentligen torde föranledas därav, att vid särskilda tillfällen ett intensifierat arbete måste utföras för vägarnas öppethållande, och då dessa arbeten väl huvudsakligen ske i motortrafikens intresse, synes det rimligt, att bidraget till berörda merkostnader gäldas uteslutande av automobilskattemedel. För att tjäna som grundval för bidragsbeloppets bestämmande bör förty med ledning av medelkostnaden för exempelvis de fem senaste åren för varje vägdistrikt fastslås den normala årsomkostnaden för vinterväghållningen.

Kostnaderna för byggande av väg.

Vad härefter angår fördelningen av kostnaderna för byggande av väg, däri inbegripet jämväl omläggning och förbättring av väg, skulle de sakkunniga i detta sammanhang, d. v. s. i motiveringen till lag om vägdistrikt, kunna inskränka sig till spörsmålet, i vad mån och av vilka medel distrikten böra erhålla bidrag till byggande av vanlig landsväg. Enligt förslaget till lag om allmänna vägar skall byggandet av annan allmän väg, d. v. s. riksväg och ödebygdsväg, åligga staten. Då det emellertid torde vara lämpligt att i ett sammanhang avhandla hela frågan om vägbördans fördelning, komma de sakkunniga att nu beröra jämväl spörsmålet, hur statens vägbyggande bör finansieras.

Enligt förslaget till lag om allmänna vägar kan, såsom förut nämnts, vägdistrikt förpliktas att till byggande av riksväg bidraga med högst 10 procent av den beräknade kostnaden. Vid bedömandet av frågan, i vilken omfattning automobilskattemedel skola användas till byggande av riksväg, må beaktas, att nyanläggning av riksväg väl sällan kommer att utföras, utan torde byggandet i de flesta fall komma att bestå av omläggnings- och förbättringsarbeten, huvudsakligen föranledda just av vägens betydelse för den långväga, genomgående motortrafiken. Vanliga statsmedel synas icke böra användas härför. De sakkunniga förorda således, att det anslag, som finnes böra upptagas å riksstaten för ifrågavarande ändamål, anvisas att utgå av automobilskattemedel. Vad beträffar storleken av det belopp, som årligen bör anslås, må framhållas betydelsen av att riksvägarnas iordningställande sker så snart, att det med dessa vägar avsedda syftet vinnes inom en icke alltför

avlägsen framtid. Hänsyn måste dock självfallet tagas till behovet av automobilskattemedel även för övriga vägändamål.

I fråga om vanlig landsväg lärer man för en avsevärd tid framåt få räkna med behov icke blott av omläggningar och förbättringar utan även av nyanläggningar. I detta sammanhang må till en början erinras om, att enligt förslaget till lag om allmänna vägar alla sådana utom riksvägar och ödebygdsvägar äro att hänföra till kategorien vanlig landsväg. Ur de synpunkter, som i berörda lagförslag anlagts, är någon indelning av denna kategori i undergrupper icke erforderlig. Däremot torde, såsom i det följande utvecklas, i fråga om bidrag till byggande av vanlig landsväg viss åtskillnad böra göras mellan olika slag av sådana vägar.

Bidragen till anläggning av de med nuvarande terminologi såsom landsvägar och vanliga bygdevägar betecknade vägarna utgå, som förut nämnts, numera helt av automobilskattemedel. Ur rent saklig synpunkt kan det dock näppeligen anses berättigat, att kostnaderna för dylika vägar belasta allenast vägdistrikten och motortrafiken — en uppfattning, som ock synes ligga bakom riksdagens förut återgivna uttalande i ämnet. Visserligen förhåller det sig så, att sådan vägs tillkomst huvudsakligen grundar sig på ett i orten — ofta nog sedan många år — föreliggande behov av ny vägförbindelse och att den trafik, som kan väntas framgå å vägen, till övervägande del utgöres av motortrafik, vars krav i synnerlig grad blir avgörande vid bestämmande av vägens utförande, men då jämväl staten måste anses hava ett betydande intresse av nya trafikleders tillkomst, torde en kostnadsfördelning enligt intresseprincipen påkalla, att jämväl staten, såsom tidigare skett, lämnar bidrag till nyanläggning av vanlig landsväg. Efter övervägande av de på frågan inverkande omständigheterna anse de sakkunniga, att till väganläggning, varom nu är fråga, vägdistrikten böra erhålla bidrag med 75 procent av den beräknade kostnaden att bestridas till två tredjedelar av vanliga statsmedel och till en tredjedel av automobilskattemedel. Till anläggning av ny vanlig landsväg av mera enkel typ, enligt nuvarande terminologi enkel bygdeväg, som till sin uppgift närmar sig ödebygdsväg, synes bidraget skäligen böra helt bestridas av vanliga statsmedel.

Vad härefter angår omläggning och förbättring av vanlig landsväg torde i stort sett nuvarande kostnadsfördelning böra bibehållas. Till bestridande av kostnaden för dylika vägföretag erhålla vägdistrikten bidrag av automobilskattemedel med högst 75 procent av den beräknade kostnaden, där ej på grund av särskilda skäl högre bidrag prövas böra beviljas. I det senare fallet meddelar Kungl. Maj:t beslut därom. I stort sett torde det hava varit regel, att bidrag utgått med högre andel än 75 procent, då fråga varit om vägar, vilka kunna betecknas såsom huvudvägar. Till denna kategori är att hänföra, förutom de vägar som de sakkunniga tänkt sig skola förklaras för riksvägar, jämväl ett ganska betydande antal andra landsvägar, länshuvudvägar. Frågan om finansieringen av riksvägarnas omläggning eller förbättring är förut behandlad. Vad åter angår dylika arbeten å länshuvudvägarna lärer ett högre bidrag av automobilskattemedel än 75 procent vara väl motiverat,

om hänsyn tages till dessa vägars stora betydelse för motortrafiken, särskilt den mera långväga. Nu avsedda arbeten föranledas främst av denna trafiks krav på högre vägstandard. På grund av det anförda hålla de sakkunniga före, att till omläggning eller förbättring av vanlig landsväg bör lämnas bidrag med 75 procent av den beräknade kostnaden, där ej fråga är om länshuvudväg, i vilket fall bidrag bör utgå med 85 procent. Bidragen böra liksom nu bestridas av automobilskattemedel. Det kan starkt ifrågasättas, huruvida icke för ett speciellt slag av omläggningsarbeten, nämligen sådana som avse åstadkommande av skenfri korsning mellan landsväg och järnväg, större andel av kostnaden än nyss sagts eller i vissa fall hela kostnaden bör gäldas av automobilskattemedel.

Vad slutligen angår byggande av ödebygdsväg synes anledning saknas att ifrågasätta ändring i nu gällande bestämmelser angående finansieringen av sådana vägföretag. Kostnaderna böra enligt de sakkunnigas åsikt fortfarande bäras av staten med visst mindre bidrag av vägdistrikten. Med ödebygdsväg avses ju väg, som till avsevärd längd sträcker sig över fjäll, genom skogar eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru vägen icke prövats vara för allmänna samfärdseln nyttig och nödig, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande. Denna definition giver tydligt vid handen, att här i främsta rummet är fråga om ett rent statsintresse.

Städernas ställning i fråga om bidrag av statsmedel.

I anslutning till vad ovan sagts om fördelningen av kostnaderna för väghållningen må erinras därom, att enligt de sakkunnigas förslag varje stad skall bilda eget vägdistrikt. Det synes skäligt, att i bidragshänseende stadsdistrikten, så långt sig göra låter, jämställas med landsbygdsdistrikten, och bör alltså den föreslagna kostnadsfördelningen i tillämpliga delar gälla även vad angår allmän väg i stad. Den enda olikheten — bortsett från att bestämmelserna om ödebygdsväg självfallet icke få betydelse för stad — skulle alltså bliva, att tilläggsbidrag till barmarksunderhållet ej kan komma stad till godo, enär vägskattekronor icke komma att påföras stadens skattskyldiga och något på underhållskostnadens förhållande till antalet sådana skattekronor grundat jämförelsetal förty ej kan åsättas stad. Denna olikhet mellan stad och landsbygd torde emellertid komma att sakna reell betydelse. Vägbördan innebär nämligen för städerna i allmänhet en jämförelsevis så ringa belastning, att tilläggsbidrag, även om formell möjlighet att erhålla dylikt förelåge, knappast i något fall kunde ifrågakomma. I detta sammanhang må emellertid beaktas, att de städerna nu tillkommande bidragen av automobilskattemedel äro avsedda att användas till både väg- och gatuhållning. Även om städerna i fråga om väghållningen, på sätt ovan förordats, i bidragshänseende jämställas med landsbygden, böra de rättvisligen fortfarande erhålla bidrag av automobilskattemedel även till gatuhållningen. En stor del av städernas gator hava ju för den allmänna samfärdseln samma eller ännu större betydelse än de allmänna vägarna, medan åter andra gator ur nu berörda synpunkt äro att anse mera som enskilda utfartsvägar. Ehuru det ligger utanför de sakkunnigas egentliga uppgift att uttala sig om de grunder, enligt vilka ett så-

som bidrag till städernas gatuhållning anslaget belopp av automobilskattemedel skall fördelas mellan de olika städerna, vilja de sakkunniga likväl som sin åsikt framhålla, att städernas nuvarande ordinarie automobilskattemedel icke fördelas efter fullt rationell grund. Den från en stad inflytande automobilskatten torde nämligen icke böra tjäna som enda mätare av behovet av gatuarbeten, som betingas av motortrafiken å stadens gator.

Den ovan förordade fördelningen av kostnaderna för olika slag av vägarbeten framgår av följande sammanställning, utvisande vägdistriktens, statens och motortrafikens respektive procentuella andelar i samma kostnader. Sammanställning.

			Vägdistrikten	Staten	Motortrafiken
Vägunderhåll	Barmarksunderhåll	Grundkostnad (beräknat belopp)	högst 80	minst 10	minst 10
		Vägslitningskostnad (beräknat belopp)	—	—	100
		Merkostnad (verklig kostnad överstigande den beräknade)	66⅔	—	33⅓
	Vinterväghållning	Normal kostnad (beräknat belopp)	25	25	50
		Merkostnad (verklig kostnad överstigande den beräknade)	25	—	75
Byggande av väg		Nyanläggning, omläggning eller förbättring av riksväg	högst 10	—	minst 90
		Nyanläggning av vanlig landsväg	25	50	25
		Omläggning eller förbättring av vanlig landsväg, som är länshuvudväg	15	—	85
		Omläggning eller förbättring av annan vanlig landsväg	25	—	75
		Nyanläggning, omläggning eller förbättring av ödebygdsväg	högst 16⅔	minst 83⅓	—

Vad angår den på distrikten vilande vägbördan må anmärkas, att de väghållningsskyldigas årsutgifter för vägväsendet, vilka år 1907 voro cirka 10 miljoner kronor, sedan dess mer än tredubblats, ehuru de årliga statsbidragen, inräknat tillskott av automobilskattemedel, ökats ofantligt. Dessa bidrag, som år 1907 utgjorde ett par miljoner kronor, hava för budgetåret 1932—1933 beräknats till över 70 miljoner kronor. De väghållningsskyldiga betala nu mindre än en tredjedel av totalkostnaderna, medan de för något mer än 20 år sedan betalade omkring fyra femtedelar av dem. Vad nu sagts hänför sig till vägdistrikten på landsbygden. På grund av de olikartade förhållandena inom de många distrikten, framför allt ojämnheten i deras skattekraft, är vägskatten för närvarande mycket olika för skilda distrikt. Många av dem äro ytterst hårt, andra åter obetydligt betungade därav. I vilken mån den distrikten åvilande vägbördan skulle till beloppet påverkas av ett genomförande av den ovan föreslagna kostnadsfördelningen är icke så lätt att bedöma, men sannolikt skulle distriktens procentuella andel av de totala väghållningskostnaderna komma att minskas, förutsatt att den beräknade underhållskostnaden icke i större utsträckning överskredes. Utgår man vidare därifrån, att vägbyggandet kommer att bedrivas i samma takt som de senare åren, skulle man alltså kunna

hysa förhoppning om sänkning av vägskatten i flertalet distrikt. Även om sålunda en viss lättnad i skattetungan, såsom troligt är, skulle inträda, torde man det oaktat få räkna med en fortfarande för många distrikt mycket betungande vägskattebörda. Det föreslagna tilläggsbidraget till grundkostnaden för underhållet i hårdare betungade distrikt skulle givetvis verka utjämnande, men det torde likväl böra tagas i allvarligt övervägande, huruvida icke ytterligare åtgärder för skatteutjämning böra ifrågakomma.

Särskilt skatteutjämningsbidrag.

Spörsmålet om utjämning mellan vägdistrikten av den på de vägskatteskyldiga vilande vägbördan har vid tidigare utredningar inom väglagstiftningens område tilldragit sig en alldeles särskild uppmärksamhet. De förslag om övergång till landstingsdistrikt, som framlades av vägkommissionen och 1920 års vägsakkunniga, åsyftade väsentligen just en utjämning av denna vägbörda. Såsom här ovan i annat sammanhang närmare utvecklats hava de sakkunniga för sin del ur olika synpunkter icke kunnat ansluta sig till tanken på en organisation med landstingsdistrikt. Så mycket mindre hava de sakkunniga funnit sig böra göra detta som genom en dylik organisation icke skulle vinnas en sådan utjämning av vägbördan, att icke härutöver särskilda åtgärder för ändamålet torde bliva erforderliga. Belysande i detta avseende äro vissa av skatteutjämningsberedningen meddelade uppgifter, av vilka framgår, att den år 1929 uttaxerade vägskatten, som uppgått till högst 90 öre per vägfyrk och, frånsett ödistrikten, lägst 6 öre med ett medeltal av 21·8 öre, skolat, därest landstingsområdet varit utdebiteringsenhet, utgå med högst 42·4 öre och lägst 14·5 öre per vägfyrk, därvid 10 av de 25 landstingsområdena skulle hava nått över medeltalet 21·8 öre. Obestridligt är ju, att detta skulle inneburit en högst avsevärd utjämning i jämförelse med rådande förhållanden, men tydligt är likväl att även med landstingsområdet som utdebiteringsenhet behovet av ett särskilt utjämningsförfarande skulle kvarstå. Enligt det i proposition till 1922 års riksdag framlagda väglagförslaget, vilket byggde på 1920 års vägsakkunnigas förslag, skulle skatteutjämning mellan distrikten så till vida uppnås som till de mera betungade distrikten skulle utgå ett högre bidrag till vägunderhållet. Medan samtliga distrikt skulle åtnjuta ett s. k. grundbidrag av 30 procent av sammanlagda kostnaden för vägunderhåll och vinterväghållning, skulle de distrikt, vilkas kostnadssumma per vägfyrk överstege medeltalet för alla distrikt i landet, därutöver åtnjuta bidrag med belopp, motsvarande för varje vägfyrk 40 procent av skillnaden mellan distriktets kostnad per vägfyrk och nämnda medeltal.

Då de sakkunniga huvudsakligen av organisatoriska och tekniskt-ekonomiska skäl förordat en distriktsindelning efter andra riktlinjer, innebärande dock en betydande nedsättning av antalet distrikt, har det skett under förmenande, att ett skatteutjämningsförfarande vid den föreslagna organisationsformen icke bör möta några särskilda svårigheter utöver dem, som alltid och även vid en distriktsindelning efter landstingsområden uppställa sig vid genomförandet av ett dylikt förfarande. Innan de sakkunniga närmare ingå på denna fråga, torde en kortfattad redogörelse böra lämnas för nuvarande bestämmelser, som åsyfta utjämning av vägskatten.

Sedan ett tjugutal år har å riksstaten funnits upptaget ett anslag till understöd åt synnerligt betungade väghållningsdistrikt. Till grund för understödets bestämmande skulle, efter avdrag av statsbidrag samt andra bidrag och särskilda inkomster, läggas medeltalet av distriktets kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning för det löpande och de sistförflutna fem åren. Det belopp, som kunde erhållas i bidrag, begränsades till högst hälften av distriktets på nämnt sätt beräknade kostnad, dock att understöd icke skulle utgå, i den mån sagda kostnad understege ett belopp, motsvarande 30 öre per vägfyrk. Då emellertid även andra faktorer än underhållskostnaden i hög grad inverkat på vägskattetungan, och då för övrigt understöd icke kunde komma andra än synnerligt betungade vägdistrikt till godo, har genom sagda understöd icke vunnits skatteutjämning i önskvärd omfattning. Sedan 1931 års riksdag beslutat, att i avvaktan å de vägsakkunnigas blivande förslag i ämnet en annan metod för skatteutjämning provisoriskt skulle tillämpas, har ifrågavarande anslag icke återupptagits i riksstaten för budgetåret 1932/1933.

Nyssnämnda av riksdagen år 1931 fattade beslut innebar följande. Vid sidan av det direkta underhållsbidraget av automobilskattemedel å 45 procent skulle av dylika medel till vägdistrikt med viss hög vägskatt utgå ett tillfälligt extra bidrag till 1931 års kostnader för vägunderhåll och vinterväghållning. Med utgångspunkt därifrån, att medeltalet av den år 1931 utgående vägskatten beräknats för samtliga vägdistrikt uppgå till 18 öre per vägfyrk, uttalade sig riksdagen för att dylikt extra bidrag skulle tilldelas vägdistrikt med en vägskatt för år 1931 — alltså beslutad å vägstämma år 1930 — av mer än 20 öre per fyrk att utgå efter stigande skala, exempelvis på följande sätt:

Vägskatt per vägfyrk	Extra tillägg %	Sammanlagt bidrag %
21—22 öre	2	77
23—25 »	5	80
26—30 »	7	82
31—40 »	9	84
över 40 »	10	85

Kostnaderna härför beräknades av riksdagen icke överstiga ett belopp av 1 275 000 kronor, vilket belopp reserverades för ändamålet. Jämlikt förslag i 1932 års statsverksproposition har riksdagen beslutat ett motsvarande tilläggsbidrag även för 1932 års underhållskostnad att utgå i enlighet med de av 1931 års riksdag angivna huvudgrunderna. Det härför erforderliga beloppet har beräknats till högst 1 800 000 kronor. Tilläggsbidrag enligt sistnämnda grunder äro uppenbarligen bättre än förenämnda understöd åt synnerligt betungade vägdistrikt ägnade att verka skatteutjämnande. De nu utgående tilläggsbidragen till underhållskostnaderna äro nämligen i motsats till de tidigare beroende av vederbörande distrikts totala vägbörda, ehuru de beräknas å underhållskostnaderna.

Vid bedömande av behovet av vägskatteutjämning bör beaktas, att de vägskatteskyldiga inom vissa kommuner i annan ordning än nyss sagts åtnjuta understöd av statsmedel i utjämningssyfte. Enligt förordningen den 16 december 1927 angående understöd av skatteutjämningsmedel åt synnerligt skattetyngda kommuner utgör en av förutsättningarna för att understöd skall kunna erhållas, att den kommunalskatt, den landstingsskatt och den vägskatt, som vederbörande kommun, församling och skoldistrikt ävensom landsting och väghållningsdistrikt under det löpande året beslutat till uttaxering, skola tillhopa hava föranlett ett visst högt skattetryck. Efter vissa regler beräknas understödet i förhållande till det samlade skattetrycket. Vid tilldelningen av dylika understöd tages alltså hänsyn även till vägskattetrycket, vilket innebär, att de vägskatteskyldiga i egenskap av skattskyldiga inom kommunen komma i åtnjutande av understöd, som i viss mån är beroende av vägskatten. Förekomsten av sist omförmälda utjämningsförfarande är givetvis ägnad att väcka tvekan beträffande lämpligheten av en fristående skatteutjämning med avseende å vägskatten. Övervägande skäl synas emellertid tala för en dylik utjämning. Vägskatt kan i nu ifrågakomna avseende icke jämställas med t. ex. landstingsskatt. Med vägskatten skall täckas endast den mindre delen av kostnaderna för vägväsendet, nämligen den som ej gäldas av vanliga statsmedel eller automobilskattemedel. Då de sakkunniga i det föregående behandlat spörsmålet om vägbördans fördelning mellan vägdistrikten, staten och motortrafiken, har den främsta synpunkten varit respektive parters nytta och intresse i övrigt av skilda slag av vägarbeten. Endast i fråga om bidragen till grundkostnaden för underhållet hava vägdistriktens olika ekonomiska ställning tillmätts viss betydelse. En fördelning av vägbördan enligt intresseprincipen blir emellertid, ehuru en sådan fördelning är principiellt riktig, ytterst svår att genomföra, så att resultatet blir fullt rättvist. Även om fördelningen, därest vägdistrikten betraktas såsom en enhet i förhållande till staten och motortrafiken, uppfyller rimliga krav på rättvisa, kan den likväl, vad angår enskilda distrikt, på grund av särskilda lokala förhållanden komma att verka mindre rättvist. Ofta nog torde så vara fallet i fråga om de hårdast skattetyngda distrikten. Det förefaller då rimligt, att de parter, som jämte distrikten svara för väghållningskostnaderna, giva ett sådant särskilt betungat distrikt visst understöd för att nedbringa den på distriktet fallande andelen av sagda kostnader. Det skulle även kunna ifrågakomma att låta understödet i stället lämnas av de övriga distrikten. Då emellertid motortrafiken är den part, som har det största intresset av väghållningens utförande och av denna anledning har att svara för större delen av kostnaderna därför, synes det ligga närmast till hands att av automobilskattemedel lämnas de understöd, som erfordras för lättande av vissa distrikts alltför tyngande och måhända icke ens från ren intressesynpunkt fullt rättvist avvägda andelar i vägbördan. Av nu anförda skäl böra några avgörande betänkligheter icke möta att, vad angår vägväsendet, genomföra en skatteutjämning, alldeles oberoende av den allmänna kommunala. Med hänsyn till att den senare finansieras med vanliga statsmedel skulle, även om den vore till sin verkan mera

djupgående än för närvarande, övervägande skäl tala för en fristående, med automobilskattemedel finansierad utjämning av vägskattebelastningen.

Då det kan antagas, att ovan föreslagna ändrade grunder för bidrag till olika slag av väghållningskostnader icke skola medföra utjämning i nödig omfattning, vilja de sakkunniga därför förorda, att för uppnående därav lämnas särskilt utjämningsbidrag till distrikt, där skattebelastningen är särskilt tyngande. Det verkliga uttaxeringsbehovet och ej den uttaxerade skatten bör emellertid vara avgörande faktor. Särskild undersökning av nämnda behov måste alltså äga rum, innan bidrag lämnas.

Vad härefter angår frågan, huru tung skattebelastningen skall vara för att bidrag må utgå, synes det uppenbart, att distrikt, vars skatt — d. v. s. den i verkligheten erforderliga — icke överstiger riksmedeltalet, ej bör komma i åtnjutande av bidrag. Skulle medeltalet anses innebära alltför tung skattebörda, torde rättelse böra sökas genom höjning på en eller flera punkter av bidragen till kostnaderna för vägarbeten av skilda slag men icke genom utjämningsbidrag till flertalet distrikt. Ehuru vissa skäl tala för att låta sådant bidrag komma endast de allra mest skattetyngda distrikten till godo, synes dock frågan lämpligast böra lösas så, att alla distrikt, vilkas skatt överstiger riksmedeltalet, skola erhålla bidrag att utgå efter stigande skala.

Till utrönande av huru stort belopp ungefärligen skulle åtgå för utjämning enligt nu föreslagna riktlinjer har gjorts en undersökning, byggd på den uttaxering, som år 1929 skulle ägt rum, därest den av de sakkunniga försöksvis gjorda distriktsindelningen då varit gällande. Vid undersökningen har förutsatts, att utjämningsbidrag skulle lämnas med en tredjedel av vederbörande distrikts uttaxerade belopp, i den mån detta överstege 20 öre per vägfyrk, utgörande avrundat riksmedeltal, samt med ytterligare en tredjedel av det uttaxerade beloppet, i den mån detta överstege 30 öre per vägfyrk. Under sålunda angivna förutsättningar skulle det sammanlagda bidragsbeloppet hava belöpt sig till ungefär 2·2 miljoner kronor. De sakkunniga anse emellertid, att skatteutjämningen icke gärna bör göras mera utan snarare mindre verksam än vad vid undersökningen förutsatts.

Beträffande frågan, huruvida utjämningsbidrag skall utgå till distrikten såsom sådana eller till de vägskatteskyldiga i form av restitution av erlagd skatt, vilja de sakkunniga förorda det förra alternativet. Det torde slutligen böra påpekas, att den föreslagna utjämningen av skattebelastningen har avseende endast å landsbygdsdistrikten. De på städerna belöpande väghållningskostnaderna, vilka ju uppgå till jämförelsevis ringa belopp och tvivelsutan i varje fall understiga vad som kan anses motsvara riksmedeltalet för landsbygdsdistrikten, skola nämligen enligt de sakkunnigas förslag täckas på sätt stadgas om kommunala utgifter i allmänhet och alltså icke genom någon särskild vägskatt, utgående efter delvis andra grunder än kommunalutskylder. Någon exakt jämförelse mellan stad och landsbygd i fråga om den av väghållningen föranledda skattebördan kan således icke göras.

Grunderna för vägskattens utgörande.

Historik. Enligt 1734 års lag ålåg det allmänna väghållningsbesväret på landet uteslutande den i mantal satta jorden. Inom häradssamfälligheterna, som utgjorde vägdistrikt, fördelades besväret efter mantal och utgjordes, åtminstone vad angår vägunderhållet, uteslutande genom arbete in natura efter vägdelning.

Denna princip för väghållningsbesvärets utgörande eller dess fördelning allenast på den mantalssatta jorden bibehölls orubbad ända till 1891 års vägreform, ehuru kravet på en skälig lindring i besväret för jordbruket framfördes redan på 1700-talet och sedermera återkom under 1800-talet i en mängd vid riksdagarna framburna motioner. Meningarna om grunderna för en sådan reform voro emellertid mycket delade. Besväret förmenades sålunda böra utgöras, än av endast vissa slag av fast egendom, än av all dylik egendom, än av fastighet och industriell rörelse, än av alla beskattningsföremål efter de för kommunalutskylders utgörande stadgade grunder och än — i tydligt uttalad motsättning däremot — av sådana beskattningsföremål, som företrädesvis kunde sägas begagna de allmänna vägarna. Jämväl framfördes förslag om hela väghållningskostnadens bestridande genom avgifter av de vägfarande.

Enligt vägkommitténs år 1880 avgivna förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet skulle detta besvär utsträckas till i regel all fastighet samt till inkomst med vissa undantag. Den mantalssatta jorden skulle beskattas högst och inkomsten lägst, allt i förhållande till bevillningen såsom skatteunderlag. Den mantalssatta jorden skulle bibehållas vid skyldigheten att utgöra vägunderhållet in natura, under det att vägväsendets övriga utgifter skulle bestridas ur vägkassor, bildade genom vägskatt i främsta rummet av de nytillkomna beskattningsföremålen. Vägdelningen skulle ske efter en av hemmanens taxeringsvärden beroende delningsgrund.

Enligt 1891 års väglag i dess ursprungliga lydelse bestämdes repartitionsgrunderna sålunda, att jordbruksfastighet, med undantag av staten eller menighet tillhöriga allmänningsskogar, skulle påföras en vägfyrk — den nya repartitionsenheten — för varje 100 kronor av taxeringsvärdet, att dessa skogar, frälseränta, till bevillning taxerad annan fastighet med taxeringsvärde av minst 800 kronor ävensom staten tillhörig dylik fastighet, såvitt inkomst därav droges och taxeringsvärdet uppginge till minst nyssnämnda belopp, skulle påföras en vägfyrk för varje 400 kronor av taxeringsvärdet, samt att inkomst skulle påföras en vägfyrk för varje 30 kronor av den till bevillning beskattningsbara andelen därav. Vägskatt erlades icke för taxerade inkomster under 1 000 kronor och ej heller för inkomst av kanal, järnväg och annan farväg, inkomst av skeppsrederi och sjöfart, inkomst genom avlöning, arvode och traktamente eller annan med allmän eller enskild tjänstebefattning förenad förmån, pension, årligt understöd, gratifikation, livränta och undantagsförmån samt inkomst, som förvärvades genom arrende av staten tillhörig jordbruksfastighet. Bestämmelsen om en vägfyrk för varje 30 kronor av den beskatt-

ningsbara inkomsten tillkom genom sammanjämkning, sedan första kammaren beslutat en vägfyrk för varje 40 kronor och andra kammaren en vägfyrk för varje 20 kronor av den beskattningsbara inkomsten.

Den lindring för jordbruket i väghållningsbesväret, som 1891 års väglag innebar, ansågs emellertid icke tillräcklig, och revision av lagen påyrkades snart. År 1905 utfärdades lag om ändring i vissa delar av väglagen, innebärande, bland annat, höjning av repartitionstalen för vissa beskattningsföremål, i det att staten eller menighet tillhöriga allmänningsskogar skulle påföras en vägfyrk för varje 150 kronor av taxeringsvärdet och att frälseränta samt annan fastighet skulle påföras en vägfyrk för varje 200 kronor av taxeringsvärdet. I fråga om inkomst utökades skatteplikten sålunda, att vägskatt skulle utgå för inkomst, som uppgick till minst 1 000 kronor och varför bevillning till staten utgjordes, dock med undantag för inkomst, som förvärvades genom arrende av staten tillhörig jordbruksfastighet.

Vägkommissionen föreslog i fråga om grunderna för vägskattens utgörande icke några ändringar i de gällande bestämmelserna. Kommissionen åberopade härvidlag, att den kommunala beskattningens reformering vore förestående samt att en definitiv omreglering av vägbeskattningen, vilken vore i högsta grad beroende av kommunalbeskattningen, icke kunde tänkas genomförd fristående för sig.

I samband med 1920 års förslag till kommunalskattelag — vilket bland annat upptog beskattningsformerna fastighetsskatt, näringsskatt och kommunal inkomstskatt — framlade Kungl. Maj:t i särskild proposition (nr 358) förslag till lag om ändring av väglagen i vissa delar. Då bevillningstaxeringen, vilken låg till grund för vägskatten, skulle upphöra efter antagande av den föreslagna kommunalskattelagen, önskade man anknyta vägskatten till den nya taxeringen till kommunalskatt, men, enär frågan om en fullständig revision av väglagstiftningen stod på dagordningen, ville man icke ingå på frågan om en omläggning av vägbeskattningen. Förslaget nöjde sig därför med att i väglagen infoga sådana i det föreslagna kommunalskattesystemet ingående beskattningsföremål, som närmast motsvarade de gamla, med iakttagande av att förut gällande repartitionsgrunder i huvudsak bibehölles oförändrade. I anslutning härtill skulle vägskatt icke utgå för näringsskattevärde och ej heller för inkomst av fast egendom. Inkomst skulle således påföras en vägfyrk för varje 30 kronor av det till kommunal inkomstskatt beskattningsbara beloppet, minskat i förekommande fall med dels uppskattad inkomst av fast egendom, dels hyresvärdet motsvarande 5 procent av taxeringsvärdet å fastighet, som av ägaren användes i näring eller eljest i rörelse eller yrke, dels ock värdet i oförädlat skick av beståndsdelar från egen fastighet, vilka förädlades eller förbrukades i näring eller eljest i rörelse eller yrke. Detta förslag innebar således, att för vägbeskattningen särskild taxering av inkomst måste äga rum i vissa fall.

Då 1920 års riksdag avslog förslaget till kommunalskattelag och antog det sedermera till år 1929 gällande kommunalskatteprovisoriet, gjordes icke några ändringar i själva väglagens beskattningsbestämmelser. De år 1920 vidtagna

ändringarna beträffande bevillningstaxeringen — särskilt införandet av rätten till allmänna avdrag samt orts- och familjeavdrag — fingo emellertid en betydande inverkan å det relativa trycket av vägskattebördan.

Enligt 1920 års vägsakkunnigas år 1921 framlagda förslag skulle vägskatten utgå efter vägfyrk sålunda, att jordbruksfastighet skulle påföras en vägfyrk för varje 200 kronor av taxeringsvärdet, frälseränta samt till bevillning taxerad annan fastighet en vägfyrk för varje 300 kronor av taxeringsvärdet och inkomst, som uppginge till minst 1 000 kronor, en vägfyrk för varje 30 kronor av den till bevillning beskattningsbara andelen därav.

I det förslag till väglag, som framlades i proposition till 1922 års riksdag, voro repartitionsgrunderna, till skillnad från vad som var fallet enligt vägsakkunnigas förslag, avfattade i överensstämmelse med gällande väglag, dock att staten eller menighet tillhöriga allmänningsskogar skulle åsättas vägfyrk lika med andra jordbruksfastigheter. Propositionen blev emellertid, som i annat sammanhang nämnts, avslagen.

Vid 1927 års riksdag framlade Kungl. Maj:t förslag till kommunalskattelag och i samband därmed i särskild proposition (nr 197) förslag till lag om ändring av väglagen. Enligt detta voro repartitionsgrunderna bestämda sålunda, att en vägfyrk skulle påföras jordbruksfastighet för varje 200 kronor av taxeringsvärdet, annan fastighet för varje 300 kronor av taxeringsvärdet, såvitt detta uppginge till minst 800 kronor, och inkomst för varje 30 kronor av den beskattningsbara andelen därav. Den gällande skattefriheten för inkomst understigande 1 000 kronor skulle enligt förslaget bortfalla, vilket motiverades därmed, att de skattefria orts- och familjeavdragen medförde den verkan, som med 1 000-kronorsgränsen torde hava åsyftats. I fråga om allmänningsskogar innebar förslaget, att repartitionen för dessa, i motsats till vad då gällde, skulle vara densamma som för jordbruksfastighet i allmänhet.

Kommunalskatteförslaget blev icke av riksdagen antaget, medan däremot vägskattefrågan löstes i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag, dock med den ändring att skattefriheten för inkomst understigande 1 000 kronor bibehölls. De av Kungl. Maj:t föreslagna repartitionstalen, 200, 300 och 30, nedräknades till hälften, d. v. s. till respektive 100, 150 och 15.

Beträffande den i propositionen nr 197 föreslagna ändringen av repartitionstalen för jordbruksfastighet och annan fastighet framhöll departementschefen, att förslaget i första hand åsyftade ett återställande av den relativa fördelningen av vägskattebördan före 1920 års kommunalskatteprovisorium. Detta hade nämligen, främst på grund av de då införda bestämmelserna om skattefria avdrag, medfört en så betydande omläggning av nämnda börda, att fastighetsägarna, från att förut hava burit omkring 50 procent därav, fått denna sin andel ökad till över 60 procent. I detta sammanhang framhölls vidare, att, sedan vägarna i de flesta distrikt övertagits till underhåll medelst vägkassan och för jordägarna därmed inträtt skyldighet att i stället för utgörande av vägunderhåll in natura erlägga kontanta bidrag till vägkassan, vägbördan otvivelaktigt kommit att för jordägarna kännas avsevärt tyngre än vad tidigare varit fallet. En snar jämkning av skattebördans fördelning mellan fastig-

het och inkomst vore alltså av behovet påkallad. Beträffande förhållandet mellan jordbruksfastighets och annan fastighets repartitionstal yttrade departementschefen, att den stora skillnaden såsom dåmera uppenbart mindre befogad borde i någon mån minskas.

Första särskilda utskottet förklarade i sitt i anledning av propositionen avgivna utlåtande, att utskottet delade den i propositionen uttalade uppfattningen, att en snar jämkning av jordbruksfastigheternas vägskattebelastning vore av behovet påkallad och att ett uppskov i detta avseende måste anses innebära en orättvisa mot en stor grupp skattskyldiga. Beträffande frågan, huru stor denna jämkning borde göras, syntes det otvivelaktigt, att den i propositionen föreslagna förskjutningen till fördel för fastighet utgjorde ett minimum. Ehuru utskottet således ansåge, att det kunde ifrågasättas att gå än längre, hade utskottet dock stannat för att förorda de i propositionen föreslagna repartitionstalen. Utskottet hade härvid beaktat vad i propositionen anförts därom, att det finge anses vara mindre välbetänkt att för det dåvarande gå längre med hänsyn till de risker, som alltid vore förbundna med plötsliga genomgripande förändringar i skattebördans fördelning. Den ovisshet, som rådde beträffande frågan om motortrafikens utveckling och ekonomiska inverkan på vägskattebördan, hade ock medverkat till utskottets beslut att icke förorda någon lättnad för jordbruksfastighet utöver vad propositionen föresloge. Vidare borde framhållas, att antalet vägdistrikt, där ännu icke distriktets samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, utgjorde c:a 30 procent av hela antalet vägdistrikt, samt att den lättnad, som medgåves jordbruksfastighet, komme att i de distrikt, där naturaunderhåll ännu förefunnes, för jordbruksfastigheterna realiter innebära en större lättnad än vad de ändrade repartitionstalen utmärkte. Utskottet hölle före att, sedan naturaunderhållet allt mer kommit ur bruk samt erfarenhet vunnits i fråga om huru den i propositionen föreslagna fördelningen av vägskattebördan verkade, kravet på vägskattebördans rättvisa fördelning möjligen kunde komma att påkalla ytterligare nedsättning av den fastighetsägarna påvilande andelen däri. Utskottet förväntade, att under sådana förhållanden frågan åter upptoges till prövning.

Nytt förslag i kommunalskattefrågan, i huvudsak överensstämmande med 1927 års förslag, framlades för 1928 års riksdag och vann i det väsentliga riksdagens bifall, varefter samma år den nu gällande kommunalskattelagen utfärdades. I samband därmed upphävdes bevillningsförordningen, som förut var grundläggande för den kommunala beskattningen. Sedan gammalt har nämligen den kommunala beskattningen vilat på taxeringen till allmän bevillning till staten.

Enär även vägbeskattningen byggde på bevillningstaxeringen, föranledde bevillningsförordningens upphävande en samtidig ändring av väglagen, varigenom denna lags bestämmelser angående beskattningsföremålen anknötos till kommunalskattelagen i stället för bevillningsförordningen. Någon ändring beträffande repartitionstalen för de olika beskattningsföremålen företogs däremot icke.

Några genomgripande principiella nyheter i själva skattesystemet medförde 1928 års kommunalskattelagstiftning icke. Den allmänna kommunalskatten, som är dels fastighetsskatt och dels kommunal inkomstskatt, är utformad enligt den s. k. garantiskatteprincipen, innebärande att det belopp, som beskattas genom fastighetsskatt, får vid taxeringen till kommunal inkomstskatt avdragas från inkomsten. Repartitionstalen i fråga om den kommunala fastighetsskatten (i anslutning till fastighetsbevillningen) voro, om man sätter repartitionstalet för inkomst till 1, för jordbruksfastighet 0·06 och för annan fastighet 0·05, d. v. s. beträffande jordbruksfastighet skattade man såsom om man haft en inkomst av 6 procent och beträffande annan fastighet såsom om man haft en inkomst av 5 procent på taxeringsvärdet. Genom lagstiftningen 1928 ändrades dessa repartitionstal så, att de kommo att utgöra för jordbruksfastighets jordbruksvärde 0·06, tomt- och industrivärde 0·05 och skogsvärde 0·04 samt för annan fastighet 0·05.

Genom lagändring år 1932 har repartitionstalet för jordbruksfastighets jordbruksvärde sänkts till 0·05.

De sakkunniga.

En beräkning av den totala vägbörda, som åvilar vägdistrikten, förutsätter, att det uttaxerade vägskattebeloppet, å ena sidan, minskas med vad som därifrån avgår i form av avkortningar och avskrivningar, samt, å andra sidan, ökas med det belopp, vartill kvarstående naturaunderhåll skäligen kan uppskattas. En dylik beräkning har (enligt uppgift i proposition nr 174 till 1932 års riksdag) för kalenderåren 1927—1931 givit följande resultat:

	Uttaxerad vägskatt	Kostnad för naturaunderhåll	Avkortningar m. m.	Vägbörda
	milj. kr.	milj. kr.	milj. kr.	milj. kr.
År 1927	29.2	6.1	0.7	34.6
» 1928	32.2	4.1	1.1	35.2
» 1929	33.9	1.3	1.2	34.0
» 1930	32.5	0.3[1]	1.1[1]	31.7
» 1931	31.9	—	1.0[1]	30.9

Den vägskatt efter avdrag av avkortningar m. m., som uttaxeras år 1932 och som sålunda skall täcka 1933 års utgifter, torde kunna uppskattas till 31 miljoner kronor.

Sammanställningen utvisar, att från och med år 1929 den vägdistrikten åvilande vägbördan varit stadd i minskning. Anledningen härtill är huvudsakligen den successiva höjningen av de utav automobilskattemedel till vägdistrikten utgående bidragen. Såsom förut framhållits torde, därest vägdistrikten komma i åtnjutande av bidrag av automobilskattemedel och vanliga statsmedel enligt de av de sakkunniga förordade grunderna, den vägdistrikten åvilande vägbördan sannolikt komma att ytterligare minskas. Vägbeskattningen lärer dock säkerligen alltjämt komma att medföra en högst avsevärd belastning av de skattskyldiga, varför det framstår som en angelägen-

[1] Uppskattade belopp.

het av högsta vikt, att bördan fördelas på de olika beskattningsföremålen efter rättvisa grunder.

Enligt den nuvarande fördelningen av vägskattebördan äro fastigheterna och särskilt jordbruksfastigheterna synnerligen hårt beskattade vid jämförelse med den till kommunal inkomstskatt beskattningsbara inkomsten. Väglagens repartitionsbestämmelser innebära, att den inkomst från jordbruksfastighet, som enligt kommunalskattelagen anses beskattad genom fastighetsskatt, i fråga om vägskatt beskattas tre gånger hårdare än annan inkomst. Härvid har bortsetts från jordbruksfastighets skogsvärde. Beträffande annan fastighet visar sig skattebelastningen vid en motsvarande jämförelse vara två gånger hårdare än i fråga om vanlig inkomst.

De nu gällande repartitionsgrunderna kunna enligt de sakkunnigas uppfattning icke anses svara mot rättvisans och billighetens krav. I betraktande av vägarnas stora betydelse för alla grupper av skattebetalare, såväl fastighetsägare som andra, framstår fördelningen av vägbördan som en uppenbar orättvisa mot de förra. Vägtrafiken utgöres numera till allra största delen av automobiltrafik, och torde denna trafik icke tillgodose fastighetsägarnas intressen i stort högre grad än övriga medborgares. Vägarna användas allt mer i genomgångstrafik, ofta av yrkesmässig art. Genom dessa förändringar i trafikförhållandena har fastighetsägareintresset med avseende å vägarna mer och mer trängts i bakgrunden. Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen för vägskattefrågans tidigare behandling, sammanhänger jordbruksfastigheternas hårda belastning icke blott därmed, att vägarna ansetts äga synnerlig betydelse för dessa fastigheter, utan även och i icke obetydlig grad med den omständigheten, att jordbrukarna fått utgöra sin andel av väghållningsbesväret huvudsakligen in natura. Då även i sistnämnda hänseende numera inträtt helt ändrade förhållanden, föreligger häri ett ytterligare skäl för jämkning av repartitionstalen.

Vad angår själva skattesystemet har bland de sakkunniga erinrats därom, att de skäl, som i fråga om beskattningen till primärkommunerna talade för uttagande av en särskild objektskatt, icke förelåge beträffande vägskatten och att denna förty rätteligen borde utgå i form av en ren inkomstskatt. Då detta emellertid skulle nödvändiggöra ett särskilt taxeringsförfarande för bestämmande av vägskatteunderlaget, något som icke synes böra ifrågakomma, hava de sakkunniga enats om att föreslå vägbeskattning enligt hittills tillämpat system. Enär beskattningsföremålen, dock med vissa mindre betydelsefulla undantag, äro desamma enligt kommunalskattelagen och enligt väglagen, synes i debiteringsavseende en förenkling kunna åstadkommas, därest vägskattens debitering baseras på de skattekronor, som enligt kommunalskattelagen påföras vederbörande skattskyldiga, och detta även i händelse å fastigheterna lägges en större andel i vägskattebördan än i den kommunala skattebördan. Under sistnämnda förutsättning erfordras allenast en bestämmelse, att fastighetsskattekronorna skola för att tjäna som underlag för vägskatt multipliceras med visst tal.

När de sakkunniga behandlat frågan om grunderna för vägskattens utgö-

rande, hava de sakkunniga funnit sig böra taga i noggrant övervägande det från jordbrukarhåll med alltjämt växande styrka framförda kravet på vägbördans fördelning så, att full likställighet vinnes mellan jordbruksfastighet, annan fastighet och inkomst, varmed torde åsyftas vägskattens utgörande efter de grunder, som gälla i fråga om den allmänna kommunalskatten. Bland de sakkunniga har å ena sidan den meningen gjorts gällande, att en dylik fördelning av vägskattebördan vore i princip befogad, medan å andra sidan ansetts, att fastigheterna allt fort ägde ett visst särintresse med avseende å vägarna, som motiverade en något drygare vägskattebelastning å dessa än å andra skatteobjekt. Då vägskattens utgörande enligt de allmänna kommunalskattegrunderna skulle medföra en plötslig, synnerligen genomgripande förändring i bestående skatteförhållanden, något som anses böra undvikas, hava de sakkunniga emellertid enhälligt stannat vid att föreslå en till sina verkningar mindre långt gående ändring av vägskattegrunderna.

De sakkunnigas förslag i nu ifrågavarande avseende innebär, att vägskatt skall utgöras i förhållande till antalet påförda särskilda vägskattekronor och vägskatteören. Dylika skattekronor och skatteören skola påföras på grundval av antalet kommunala skattekronor respektive skatteören sålunda, att för varje skattekrona och skatteöre, som påförts någon såsom underlag för kommunal fastighetsskatt, påföras honom en och en halv vägskattekrona respektive ett och ett halvt vägskatteöre samt att för varje skattekrona och skatteöre, som påförts någon såsom underlag för kommunal inkomstskatt, påföres honom en vägskattekrona respektive ett vägskatteöre. De i fråga om vägskatten föreslagna repartitionsgrunderna innebära alltså, att fastigheterna få bära en icke oväsentligt större andel i vägskattebördan än i den kommunala skattebördan. Vid jämförelse däremot med den nuvarande vägbeskattningen komma fastigheterna i åtnjutande av en högst betydande skattelindring. Angående de föreslagna bestämmelsernas verkningar i nu berörda avseende hänvisas till bifogade tabeller.

Åsikten att de minsta inkomsttagarna böra befrias från vägskatt, vilken mening tagit sig uttryck i nu gällande skattefrihet för taxerade inkomster under 1 000 kronor, delas av de sakkunniga. Emellertid synes i ifrågavarande hänseende den personliga skatteförmågan böra tillmätas större betydelse än för närvarande är fallet, och torde i betraktande härav skattskyldighetsgränsen böra bestämmas med hänsyn icke till den taxerade utan till den beskattningsbara inkomsten, varigenom dessutom vinnes en förenkling i debiteringsavseende. Enligt det stadgande i förslaget, som motsvarar nu gällande bestämmelse om skattefrihet för taxerade inkomster under 1 000 kronor, skola inkomstvägskattekronor icke påföras den, som för kommunal inkomstskatt påförts mindre än tre skattekronor. I fråga om vägskatteunderlagets totala storlek torde, av bifogade tabeller 3 a och 3 b att döma, en bestämmelse av detta innehåll komma att få ungefär samma verkan som föreskriften om skattefrihet för inkomster under 1 000 kronor.

Stadgandet om skattefrihet för annan fastighet än jordbruksfastighet, därest taxeringsvärdet understiger 800 kronor, torde såsom numera tämligen be-

tydelselöst icke böra bibehållas. I detta sammanhang må anmärkas, att de sakkunniga tagit i övervägande framkommen tanke att ersätta det nyssberörda föreslagna stadgandet om skattefrihet för inkomsttagare, som påförts mindre än tre inkomstskattekronor, med en bestämmelse om skattefrihet för den, vilken såsom underlag för kommunal fastighets- eller inkomstskatt påförts sammanlagt mindre än tre skattekronor. Då emellertid en dylik bestämmelse skulle ej så oväsentligt försvåra debiteringsarbetet, hava de sakkunniga ansett sig icke böra framlägga förslag i denna riktning.

2. Speciell motivering.

AVDELNING I.

Allmänna bestämmelser.

1 §.

De sakkunniga hava i den allmänna motiveringen redogjort för sin mening angående de grundsatser, vilka böra tillämpas vid landsbygdens indelning i vägdistrikt. Där har även omnämnts, att de sakkunniga försöksvis verkställt dylik indelning, men att de sakkunniga icke funnit anledning att härutinnan framlägga formligt förslag. Indelningen bör nämligen icke fastslås i lag och lämpligen icke heller eljest fastställas i och med den nya väglagstiftningens antagande. Distriktsindelningen kräver ett särskilt förfarande, som de sakkunniga tänkt sig skola taga omkring ett år i anspråk. Enligt 86 § har föreslagits, att vägdistriktsindelningen skall ske före den 1 april 1934. Förutsättningen härför är, att, som de sakkunniga beräknat, den nya lagen blir antagen av 1933 års riksdag och omedelbart därefter promulgerad. Vid indelningen böra en del lokala synpunkter få göra sig gällande, vilka bäst torde komma till sin rätt genom utredningar av vederbörande länsstyrelser, och böra dessa utredningar jämte därpå grundade förslag av länsstyrelserna tjäna såsom underlag för Kungl. Maj:ts beslut. Det synes däremot icke lämpligt att lägga i länsstyrelsernas hand att för de olika länen bestämma distriktsindelningen. Denna måste, för att nödig enhetlighet skall vinnas, företagas av en central myndighet med största möjliga auktoritet. Att låta bestämmanderätten i ifrågavarande angelägenhet tillkomma Kungl. Maj:t överensstämmer också därmed, att i övrigt beslutanderätten i frågor rörande rikets kommunala indelning innefattas i Kungl. Maj:ts administrativa befogenhet, vilket framgår av lagen den 13 juni 1919 om ordning och villkor för ändring i kommunal och ecklesiastik indelning.

Bestämmelsen, att vid distriktsindelningen kommun icke må klyvas och att vägdistrikt ej får omfatta kommuner inom skilda län, står i samband huvudsakligen med vad som stadgas dels om val av vägfullmäktige samt debitering och uppbörd av vägskatt och dels om länsstyrelsens mångahanda och betydelsefulla uppgifter med avseende å väghållningen och den vägkommunala organisationen.

Angående städerna såsom egna vägdistrikt hänvisas till den allmänna motiveringen.

2 §.

Bestämmelsen i denna paragraf har betydelse endast för fastställande av, vilka enligt 69 och 72 §§ äga klagorätt över vägfullmäktiges respektive vägstyrelsens beslut.

3 och 4 §§.

Dessa paragrafer hava sin motsvarighet i gällande kommunallagar för land och stad, vilka lagar, enligt vad av den inledande översikten framgår, i stor utsträckning tagits till förebilder vid nu ifrågavarande lags avfattning.

5 §.

Närmare redogörelse för denna paragrafs grundläggande stadganden om vägdistrikts beslutande och verkställande organ har lämnats i den allmänna motiveringen. Vidare hänvisas till vad nedan anföres i fråga om innehållet i 34 §.

6 §.

I denna paragraf har allenast anmärkts, att de uppgifter, som enligt lagförslaget tillkomma länsstyrelse, skola, vad angår Stockholm, utövas av överståthållarämbetet.

7 §.

Då det lärer bliva erforderligt att beträffande den nya lagens tillämpning meddela åtskilliga föreskrifter i administrativ väg, har en generell bestämmelse härom intagits i förevarande paragraf.

AVDELNING II.

Om vägdistrikt på landet.

Om vägfullmäktige.

8 §.

Det framgår av första styckets innehåll, att för vägfullmäktige skola finnas suppleanter. Sådana förekomma icke för fullmäktige i primärkommunerna, men väl för landstingsmän. Ehuru i allmänhet primärkommunernas organisation ansetts mest lämplig såsom mönster för vägdistriktsorganisationen, har det dock synts riktigast att i nu förevarande avseende följa vad som gäller för landstingen. Medan primärkommunerna i regel omfatta lokalt tämligen begränsade enheter med stor intressegemenskap i skilda hänseenden, äro redan de nuvarande vägdistrikten oftast och torde de nya större distrikten nästan alltid bliva sammansatta av ett flertal kommuner och komma ofta nog att sakna nämnda intima intressegemenskap. Vägfullmäktige torde sålunda, i

likhet med landstingsmännen, bliva representanter för de särskilda valkretsarna, vilka bestå av en eller ett fåtal kommuner, i högre grad än för vägdistriktet i dess helhet. Det har därför synts angeläget, att representanterna under hela mandattiden och för varje sammanträde bliva så vitt möjligt fulltaliga, så att de skilda delarna av distriktet ständigt hava den representation i fullmäktige, som på grund av deras storlek tillkommer dem. I betraktande härav hava de sakkunniga funnit, att suppleanter för vägfullmäktige böra finnas.

I den allmänna motiveringen hava de sakkunniga angivit skälen för sitt förslag, att rösträtten vid vägfullmäktigeval anknytes till skattskyldigheten och att rösträtten graderas. Vid övervägande av de olika synpunkter, som i sistnämnda hänseende göra sig gällande, hava de sakkunniga stannat vid en tiogradig röstskala med en röst för varje påbörjat tal av fem vägskattekronor. Verkningarna av en dylik röstskala framgå av bifogade tabeller 6a och 6b.

Såsom en nära till hands liggande konsekvens av att skattskyldighet uppställts såsom allmänt rösträttsvillkor, hava bestämmelserna i förevarande paragraf vidare givits sådant innehåll, att rösträtten icke, såsom enligt kommunallagarna i övrigt är fallet, skall vara inskränkt till fysiska personer. Bolag och andra juridiska personer hava sålunda ansetts böra erhålla rösträtt vid val av vägfullmäktige; likaså omyndiga samt utom distriktet mantalsskrivna m. fl., såvitt de äro skyldiga erlägga vägskatt till distriktet. Däremot överensstämmer den i förslaget stadgade rösträttsinskränkningen i följd av underlåten skattebetalning med motsvarande bestämmelse i kommunallagarna.

9 §.

De sakkunniga hava funnit lämpligt, bland annat även därför att vägfullmäktigeval skall försiggå å kommunalstämma, att vid sådant val röstning må äga rum genom befullmäktigat ombud i samma utsträckning och i den ordning, som i allmänhet gäller i fråga om överlåtande av rösträtt å kommunalstämma.

10 §.

Bestämmelserna om upprättande av röstlängd för vägfullmäktigeval, om framställande av anmärkningar mot röstlängden samt om röstlängdens justering m. m. överensstämma nära med motsvarande stadganden i nuvarande väglags 59 § om vägfyrktalslängd, vilken längd tjänstgör som röstlängd vid vägstämma. Tidsbestämmelserna äro dock ändrade med hänsyn till vad i förslaget stadgats om tiden för vägfullmäktigeval. Det har icke ansetts lämpligt att, såsom för närvarande kan ske med avseende å vägfyrktalslängd, röstlängd må kunna upprättas av kommunalnämnd eller särskilt utsedda förtroendemän.

11 §.

I fråga om valbarhet, obehörighet och rätt till avsägelse hava i fråga om vägfullmäktige föreslagits i det närmaste enahanda bestämmelser, som i kommunallagarna äro stadgade beträffande fullmäktige i primärkommunerna.

12—14 §§.

Vid avfattningen av förevarande stadganden har det synts de sakkunniga angeläget dels att, såvitt det är möjligt, bibehålla den nuvarande vägorganisationens anknytning till primärkommunerna såsom enheter inom vägdistriktet, dels att olika intressen och meningsriktningar inom de särskilda kommunerna vid fullmäktigevalet må kunna göra sig gällande och dels att antalet vägfullmäktige inom de särskilda vägdistrikten må bliva varken för stort, med därav följande olägenheter i kostnadshänseende och i fråga om arbetsduglighet, eller för litet, med påföljd att fullmäktige få karaktär mera av en förstärkt vägstyrelse än av en beslutande församling. De blivande fullmäktige torde, liksom de nuvarande kommunombuden å vägstämmorna, i första rummet komma att betrakta sig som representanter för de kommuner, av vilka de valts. Härigenom kunna de skilda ortsintressena inom vägdistriktet göra sig gällande inom distriktsförsamlingen. Att gå så långt som att göra varje kommun till egen valkrets har dock icke varit möjligt, då många kommuner äro så små, att antalet vägfullmäktige i så fall skulle bliva alltför stort. Därigenom att varje valkrets kommer att få minst två representanter bland fullmäktige och genom bestämmelserna om tillämpande av proportionellt valsätt, vilket skall vara obligatoriskt, då valkrets består av mer än en kommun, men eljest kan påkallas i samma ordning, som gäller för vissa val inom kommunal- och stadsfullmäktige, är det sörjt för, att olika intresse- och meningsriktningar inom de särskilda valkretsarna kunna komma till sin rätt vid fullmäktigevalet. Bestämmelsen i 13 §, på grundval av vilken fullmäktiges antal fastställes, har tillkommit efter en undersökning, omfattande vissa län, som ansetts representativa för olika delar av landet. Med ledning av den vägdistriktsindelning, som de sakkunniga försöksvis verkställt, har en beräkning gjorts angående det antal fullmäktige, som enligt 13 §, sådan den avfattats i föreliggande förslag, skulle komma att väljas i de olika vägdistrikten i de län undersökningen avsett. Det har då visat sig, att i Malmöhus läns i undersökningen upptagna sju vägdistrikt antalet fullmäktige skulle komma att växla mellan lägst 34 och högst 61, att i Gotlands län med föreslagna två vägdistrikt fullmäktige skulle bliva 31 i det ena och 32 i det andra distriktet, att i Södermanlands län med förslagsvis sex vägdistrikt fullmäktiges antal i distrikten skulle bliva minst 24 och högst 33, att i Värmlands läns föreslagna nio vägdistrikt motsvarande tal bleve 23 och 50, att i Västerbottens län, där vägdistriktens antal enligt försöksindelningen skulle bliva elva, fullmäktige skulle komma att väljas till ett antal av 10 i tre distrikt, varemot i övriga distrikt fullmäktigeantalet skulle växla mellan 11 och 46, samt att i Norrbottens län med förslagsvis tretton vägdistrikt i ej mindre än sex av distrikten fullmäktigeantalet skulle bliva 10, medan i de övriga distrikten antalet fullmäktige skulle variera mellan lägst 13 och högst 28.

15 och 16 §§.

Dessa paragrafer innehålla bestämmelser om sättet för fullmäktigevalets förrättande. Härvid är särskilt att märka skillnaden, om valkrets består av endast

en kommun eller om den omfattar flera sådana. I förra fallet är valförrättningen mera enkel. Valet behöver ej vara proportionellt, men skall vara det, därest det begäres av en viss minoritet, bestämd enligt samma regel, som gäller för vissa val inom de kommunala beslutande församlingarna, endast med den skillnaden att vid vägfullmäktigeval på grund av den graderade röstskalan röstalet skall räknas och ej antalet röstande. Är valet proportionellt, bestämmes genom själva valet den ordning, i vilken suppleanterna skola inträda. För val, som icke sker proportionellt, har särskild föreskrift meddelats därom, att den ordning särskilt skall bestämmas, i vilken suppleanterna skola inkallas till tjänstgöring.

I valkrets, som omfattar mer än en kommun, erfordras större omgång vid valet. I detta fall skall det alltid vara proportionellt. Denna föreskrift har tillkommit av praktiska skäl. Det är nämligen uppenbart, att regeln om framtvingande av proportionellt val genom yrkande och omröstning inom valförsamlingen icke gärna kan tillämpas vid ett val, som försiggår på skilda orter och utan gemensam ledning. Närmare bestämmelser om valförrättningens slutförande i valkrets, varom nu närmast är fråga, äro givna i 16 §. Dessa bestämmelser överensstämma i stort sett med vad som gäller för andra fullmäktigeval, men stadga i vissa hänseenden ett enklare förfarande.

17 §.

Den i första stycket stadgade mandattiden för vägfullmäktige av fyra år överensstämmer med vad som är bestämt för alla andra kommunala fullmäktigeinstitutioner.

Andra och tredje styckena innehålla regler för suppleanters inkallande och äro till sitt innehåll, med de jämkningar som betingas av de särskilda förhållanden, varom här är fråga, överensstämmande med motsvarande stadganden i lagen om landsting, den enda kommunala fullmäktigeinstitution i övrigt, där suppleanter finnas; dock har det icke, med hänsyn till sannolikheten av att vägfullmäktigesammanträdena i regel ej komma att få längre varaktighet än en dag för varje gång, ansetts nödigt att här upptaga någon motsvarighet till tredje stycket i 21 § lagen om landsting, som avser inkallande av suppleant vid uppkommande förfall under pågående landstingssession.

18 §.

Denna paragraf motsvaras av liknande stadganden i gällande kommunallagar.

19 §.

Beträffande förevarande bestämmelse må endast anmärkas, att praktiska skäl tala för att giva vägfullmäktige möjlighet att hålla sina sammanträden i en för ledamöternas inställelse eller eljest lämpligt belägen ort, exempelvis en stad, även om den ej ligger inom vägdistriktet.

20 §.

För de nuvarande vägstämmorna är endast ett ordinarie sammanträde årligen föreskrivet. Med den omfattning, som de angelägenheter, vilka beröra vägväsendet och ankomma på vägdistriktets beslutande organ, numera tagit, torde emellertid mer än ett dylikt sammanträde årligen erfordras. Än mera synes detta bliva förhållandet vid införandet av fullmäktigeinstitutionen på förevarande område. Å andra sidan har det icke synts nödigt föreskriva tre ordinarie sammanträden om året, såsom för kommunalstämma och kommunalfullmäktige är stadgat, utan hava de sakkunniga stannat vid en bestämmelse om två ordinarie vägfullmäktigesammanträden årligen. Liksom i kommunallagarna äro i förevarande lag upptagna vissa ärenden, som skola förekomma å de ordinarie sammanträdena. Det faller av sig självt, att hinder ej möter för upptagande och avgörande av även andra frågor på dessa stämmor.

Bestämmelsen i andra stycket om extra stämmor står i full överensstämmelse med motsvarande stadganden i kommunallagarna.

21 §.

Bestämmelserna om kallelse till vägfullmäktigesammanträde överensstämma närmast med vad i motsvarande hänseende är stadgat angående stadsfullmäktige. Föreskrifterna om kallelse till kommunalfullmäktigesammanträde, vilken kallelse sker i första rummet genom kyrkokungörelse, hava här ansetts mindre lämpliga.

Föreskriften, att länsstyrelsen och vägstyrelsens ledamöter skola underrättas om sammanträde, står i samband med stadgandena i 23 § andra stycket.

22 §.

Innehållet i denna paragraf har sin fulla motsvarighet i gällande kommunallagar för land och stad, dock att bötesbeloppet för förfallolös utevaro, 5 respektive 10 kronor — i kommunallagarna 2 respektive 4 kronor — mera än i dessa lagar satts i överensstämmelse med nutida penningvärde.

23 §.

Bestämmelsen, att landshövdingen eller representant för honom äger deltaga i vägfullmäktiges överläggningar, ehuru ej i deras beslut, hör till de föreskrifter, vilka tillkommit i ändamål att befästa det inflytande, som de sakkunniga med sitt förslag velat förläna åt statens myndigheter. Härutinnan hänvisas till den allmänna motiveringen.

Den liknande rätt till deltagande i fullmäktiges sammanträden, som enligt denna paragraf skall tillkomma vägstyrelsens ledamöter, har sin motsvarighet i kommunallagarna, ehuru det ansetts lämpligt här utsträcka rätten att gälla alla ledamöter i vägstyrelsen, medan samma rätt i kommunallagarna är tillförsäkrad endast ordföranden och vice ordföranden (kommunalnämnd) eller

antingen ordföranden eller vice ordföranden (annan kommunal styrelse, nämnd eller beredning).

24—27 §§.

Stadgandena i dessa paragrafer överensstämma med motsvarande stadganden i kommunallagarna.

28 §.

Kommunallagarnas bestämmelser rörande de fall, då kvalificerad majoritet erfordras för besluts fattande inom den beslutande församlingen, hava icke ansetts böra överföras till förevarande lag annat än i ganska inskränkt omfattning. Härutinnan måste i första rummet beaktas den ensartade verksamhet vägfullmäktiges beslut kunna avse i förhållande till de skilda slag av ärenden, vilka kommunernas stämmor och fullmäktige hava att behandla. Beslut om handel med fastigheter, vilka beslut för kommunernas del i regel kräva kvalificerad majoritet, torde för vägdistriktens vidkommande förekomma mera sällan och då nödvändiggöras av distriktens verksamhet för väghållningens ombesörjande eller eljest stå i så nära samband därmed, att de kunna jämställas med de fall i kommunerna, då beslut om fastighetshandel endast kräver enkel röstövervikt, nämligen när fastighetsaffären göres för genomförande av stadsplan eller tomtindelning. Beslut, vilka avse nya ändamål eller behov, torde knappast kunna förekomma inom vägfullmäktige. I vad bestämmelserna om kvalificerad majoritet i kommunerna tillkommit för att förhindra eller försvåra skattehöjningar, synas de icke heller behöva hava någon motsvarighet beträffande vägdistrikten. Dels är nämligen dessas verksamhet noga utstakad och begränsad och dels är den genom andra bestämmelser i förslaget i skilda hänseenden kontrollerad och reglerad av statliga myndigheter. Med hänsyn till angivna omständigheter hava de sakkunniga funnit det tillräckligt att begränsa de fall, då två tredjedelars röstövervikt fordras för vägfullmäktigebeslut, till sådana beslut, som avse eller föranleda upplåning, däri inbegripet ingående av borgensförbindelse.

29 §.

Första stycket överensstämmer med motsvarande stadganden i kommunallagarna.

Beträffande innehållet i andra stycket må anmärkas, att de sakkunniga ansett skäligt, att vägfullmäktige i likhet med landstingsmän skola, utan att särskilt beslut därom behöver fattas, hava rätt till ersättning för deltagande i sammanträde med fullmäktige. I fråga om ersättningens storlek skola samma bestämmelser gälla som för ledamot av kommunalnämnd, dock med den skillnaden, att dagtraktamentet fastställts till visst belopp, fem kronor, medan det för ledamot av kommunalnämnd kan utgå med högst nämnda summa.

30 §.

Av samma skäl, som ovan angivits beträffande kallelse till sammanträde, hava bestämmelserna rörande avfattning och justering av vägfullmäktiges protokoll utformats närmast efter mönster av vad som härutinnan gäller för stadsfullmäktige. De obetydliga skiljaktigheterna från motsvarande bestämmelser i kommunallagen för stad härröra från de olikartade förhållanden, som äro rådande med avseende å de båda fullmäktigeinstitutionerna.

31 §.

Denna paragraf har avfattats helt i överensstämmelse med motsvarande stadganden i kommunallagarna.

32 §.

Även denna paragrafs innehåll överensstämmer med vad i samma hänseende stadgas i kommunallagarna, närmast kommunallagen för landet, dock med den skillnaden, att vägfullmäktiges protokoll skall tillställas länsstyrelsen, vilken bestämmelse saknar motsvarighet i nämnda lagar. Berörda skiljaktighet sammanhänger med de i lagförslaget förekommande stadganden, vilka tillägga statliga myndigheter och särskilt länsstyrelsen viktiga befogenheter inom vägförvaltningen. Härutinnan hänvisas till den allmänna motiveringen.

33 §.

Förevarande paragraf har sin fulla motsvarighet i kommunallagarna.

Om vägstyrelse.

34 §.

De svenska kommunallagarna uppdraga en markerad gränslinje mellan, å ena sidan, de beslutande församlingarnas eller representationernas beslutanderätt och, å andra sidan, de kommunala styrelsernas och nämndernas befogenhet att handhava de uppgifter, som äro att hänföra till verkställighet och förvaltning. Denna gräns har genom vägledande utslag i kommunala mål blivit ytterligare skärpt. I gällande väglag är avgränsningen mellan de beslutande och förvaltande organens verksamhetsområden icke så uttryckligt angiven som i kommunallagarna. Man torde dock kunna påstå, att även väglagens bestämmelser avsett att uppdraga samma gräns mellan beslutande- och förvaltningsrätt, som kommunallagarna göra för primärkommunerna. Emellertid har, enligt vad konkreta fall, som kommit till de sakkunnigas kännedom, givit vid handen, den mera otydliga avfattningen av hithörande bestämmelser i väglagen lett därhän, att den omnämnda gränsen överskridits särskilt så till vida, att vägstämman fattat beslut i rena förvaltningsangelägenheter, vilka det bort ankomma på vägstyrelsen att avgöra. Då de grundsatser, vilka i förevarande avseende äro gällande för den kommunala lagstiftningen, synas de sakkunniga riktiga

och ändamålsenliga icke blott med avseende å primärkommunernas styrelse utan också för den vägkommunala styrelsen, har ett principiellt stadgande härutinnan, avfattat i enlighet med motsvarande bestämmelse i kommunallagarna, införts i 5 §. Här i 34 § har upptagits en närmare redogörelse för vägstyrelsens förvaltnings- och verkställighetsuppgifter, i sak överensstämmande med vad som för närvarande gäller enligt 1891 års väglag. I fråga om dessa uppgifter torde särskilt böra uppmärksammas, att de sakkunniga ansett nödigt att såsom en av förvaltningsuppgifterna särskilt omnämna den att antaga och entlediga distriktets tjänste- och arbetspersonal, givetvis med beaktande av den utgifts- och inkomststat, vars upprättande ankommer på vägfullmäktige. Vägfullmäktige hava sålunda att fatta beslut om antalet tjänstebefattningar, om fast anställdas avlöningsförhållanden m. m. samt att ställa till förfogande de anslag, som erfordras för avlöning av nu nämnda och övrig personal, varemot personvalet är en angelägenhet för vägstyrelsen. I detta sammanhang må påpekas, att slutande av avtal i kollektiv eller annan form med den arbetspersonal, som erfordras för väghållningsarbetets utförande, är en förvaltningsuppgift, som tillkommer vägstyrelsen.

35 §.

I denna paragraf är infört stadgande om reglemente för vägstyrelsen. Väl innehålla åtskilliga av de följande paragraferna bestämmelser, till vilka motsvarighet i många hänseenden torde förefinnas i de instruktioner för vägstyrelserna, som enligt bestämmelse i nuvarande väglag skola finnas utfärdade. I åtskilliga hänseenden torde till och med det föreliggande lagförslaget innehålla stadganden därutöver. Det oaktat hava de sakkunniga ansett ett reglemente för varje vägstyrelse behövligt, för att däri må införas de mera detaljerade bestämmelser, som kunna anses påkallade så väl i allmänhet som med hänsyn till lokala och särskilda förhållanden i övrigt.

36 §.

I fråga om antalet ordinarie ledamöter i vägstyrelsen innehåller nu gällande väglag bestämmelse om att de skola vara minst tre. Någon maximigräns är däremot ej stadgad. I följd härav finnas också för närvarande icke så få vägstyrelser med ett stort antal ledamöter, ett förhållande som de sakkunniga funnit mindre lyckligt. Vägstyrelsen bör för att påpassligt och ansvarsmedvetet kunna fullgöra sina arbetsuppgifter, vilka till övervägande del äro av praktisk natur och med affärsmässig betoning, icke vara mångtalig. Inom en stor vägstyrelse komma avgörandena, även de viktigare, lätt i händerna på ordföranden eller jämte honom en eller ett fåtal ledamöter, vilket varken är riktigt eller ändamålsenligt. De enskilda ledamöternas känsla av ansvar och intresse för sina uppgifter avtrubbas gärna i en stor styrelse. Består den åter av ett fåtal ledamöter, främjas därigenom samarbetet inom styrelsen samt befordras ansvarskänslan och intresset för vad styrelsen har att befatta sig med. I betraktande av angivna synpunkter hava de sakkunniga funnit lämpligt att, med bibehål-

lande av tre såsom minimiantal i fråga om styrelsens ledamöter, föreslå, att deras antal icke må vara större än fem.

I den allmänna motiveringen har anförts skäl för stadgandet, att en av vägstyrelsens ledamöter skall förordnas av länsstyrelsen.

Med hänsyn till vägstyrelsens relativa fåtalighet har det synts nödigt med suppleanter för ledamöterna i styrelsen.

37—48 §§.

Stadgandena i dessa paragrafer motsvara i huvudsak de bestämmelser i kommunallagarna, vilka innehålla regler i fråga om de kommunala styrelsernas organisation och arbetssätt, och särskilt vad som i nämnda hänseenden är stadgat om kommunalnämnd. Det torde därför icke vara behövligt att närmare motivera dessa paragrafer utom i de avseenden, där de innebära avvikelser från kommunallagarnas stadganden. Härutinnan må sålunda framhållas följande.

I 37 § första stycket har beträffande den ledamot jämte suppleant i vägstyrelsen, som förordnas av länsstyrelsen, ett avsteg gjorts från de vanliga valbarhetsbestämmelserna. De sakkunniga hava vid avfattningen av stadgandet härom beaktat, att länsstyrelsen vid utseendet av den person, vilken särskilt skall hava till uppgift att tillgodose statens intressen inom vägförvaltningen, bör vara obunden av vissa regler, som eljest gälla vid val av kommunala förtroendemän, såsom att vederbörande skall vara bosatt inom den kommunala enheten. Ifrågavarande statsrepresentant inom vägstyrelsen bör visserligen vara förtrogen med ortsförhållandena, men han behöver ej vara mantalsskriven i det distrikt, vars angelägenheter han skall vara med om att sköta. Det kan exempelvis väl tänkas, att länsstyrelsen finner sin lämpligaste kandidat i en förutvarande vägstyrelseledamot, som flyttat utom distriktet till närmaste stad. I sådant fall bör lagen ej lägga hinder i vägen för länsstyrelsen att träffa det val den finner bäst. Även andra förhållanden kunna tänkas, som göra det önskvärt, att länsstyrelsen vid ifrågavarande förordnanden icke är bunden av de vanliga valbarhetsföreskrifterna.

I likhet med vad föreskrifterna i nuvarande väglag torde avse och vad i fråga om kommunalnämnd är uttryckligen föreskrivet, hava de sakkunniga funnit lämpligt, framför allt för bevarande av kontinuitet i ledningen av vägdistriktets angelägenheter, att valet av ordförande och vice ordförande inom vägstyrelsen avser hela mandattiden och icke, såsom i åtskilliga andra kommunala styrelser är fallet, blott ett år i sänder. Däremot har stadgandet i kommunallagen för landet, att ordförande och vice ordförande i kommunalnämnd skola utses av kommunalstämma eller kommunalfullmäktige, icke ansetts böra tjäna som mönster i nu förevarande avseende. Det goda och förtroendefulla samarbete inom vägstyrelsen, som är så önskvärt, främjas för visso i ej ringa mån, om vägstyrelsens ledamöter själva betros att utse sin ordförande och dennes ställföreträdare. Huvudsakligen av nu angivna skäl hava de sakkunniga föreslagit den bestämmelse i 39 §, att vägstyrelsen har att inom

sig utse ordförande och vice ordförande att tjänstgöra den tid, för vilken de blivit utsedda till ledamöter.

I 43 § andra stycket har intagits en av de bestämmelser, som tillkommit för att befästa det statliga inflytandet inom den lokala vägförvaltningen. Genom denna bestämmelse har den av länsstyrelsen förordnade ledamoten i vägstyrelsen ålagts skyldighet att reservera sig mot beslut, som fattats emot hans mening. Bestämmelsen korresponderar med stadgandet i 68 §, att i fall av dylik reservation vägstyrelsens beslut skall för att erhålla bindande kraft underställas länsstyrelsens prövning. I övrigt hänvisas till den allmänna motiveringen, där frågan om det statliga inflytandet behandlats i ett sammanhang.

Till samma del av den allmänna motiveringen hänvisas även i fråga om den i 44 § sista stycket införda bestämmelsen, att avskrift av vägstyrelsens protokoll skall insändas till länsstyrelsen.

49 §.

Denna paragraf överensstämmer, såsom i den allmänna motiveringen omnämnts, till sitt innehåll fullständigt med det nya stadgande, som efter utredning och förslag av de sakkunniga och beslut av 1931 års riksdag samma år införts i nu gällande väglag, i vad nämnda stadgande har avseende å ledamot av vägstyrelse.

Om utgifts- och inkomststat samt revision.

50 §.

Denna paragraf överensstämmer till alla delar med motsvarande stadganden i kommunallagarna.

51 §.

Även denna paragraf har i huvudsak sin motsvarighet i kommunallagarna. Beträffande stadgandena om att avskrift av statförslaget och av den fastställda staten skola insändas till länsstyrelsen hänvisas till vad i den allmänna motiveringen yttrats om det statliga inflytandet å vägförvaltningen.

I fråga om statförslagets upprättande vilja de sakkunniga särskilt framhålla den stora betydelsen av att vägstyrelsen härutinnan på ett tidigt stadium söker samarbete med länsstyrelsen. Vägstyrelsen bör i detta hänseende låta sig angeläget vara att genom ett dylikt samarbete, så vitt det låter sig göra, erhålla kännedom om, vilka särskilda vägarbeten skola komma till utförande under det följande året, och vilka statsbidrag, som för dessa arbeten äro att påräkna, allt i ändamål att utgifts- och inkomststaten må bliva så tillförlitlig som möjligt.

52 §.

I den allmänna motiveringen hava de sakkunniga anfört skäl för sitt förslag, att länsstyrelsen skall utse en av revisorerna för granskning av vägdistriktets förvaltning.

Stadgandena i förevarande paragraf överensstämma i övrigt med motsvarande bestämmelser i kommunallagarna. Här har dock tillagts den bestämmelsen, att vägstyrelsen ej må vägra att angående förvaltningen lämna revisorerna begärd upplysning, varmed närmast avsetts muntlig sådan.

53 §.

Stadgandet i denna paragraf överensstämmer med vad redan nu gäller enligt den ovan vid behandlingen av 49 § omförmälda, år 1931 införda bestämmelsen i väglagen rörande arvoden och övriga ersättningar till såväl vägstyrelseledamöter som revisorer.

54—56 §§.

Dessa paragrafer äro avfattade efter mönster av motsvarande bestämmelser i kommunallagarna, särskilt kommunallagen för landet. Det torde ej behöva möta någon större svårighet att före den 1 februari avsluta vägdistriktets räkenskaper för föregående år. Det lärer ock vara nödvändigt, att de avslutas så tidigt, för att beslut i anledning av den omedelbart följande räkenskapsgranskningen skall kunna fattas å vägfullmäktiges ordinarie marssammanträde. Bestämmelserna dels i 55 § därom, att revisionsberättelsen och de i anledning av densamma avgivna förklaringarna skola i avskrift tillställas länsstyrelsen, dels ock i 56 § därom, att länsstyrelsen, om den finner att ansvarsfrihet icke bör meddelas, äger förordna om vidtagande av därav påkallade åtgärder, höra till de stadganden, vilka tillkommit i ändamål att tillförsäkra statens organ rätt till inflytande och kontroll med avseende å vägväsendet och handhavandet av därför avsedda medel.

Om medel till bestridande av vägdistriktets utgifter.

57 §.

De sakkunniga hava i en särskild avdelning av den allmänna motiveringen utförligt behandlat frågan om statsbidrag till väghållningen och kunna i nu förevarande sammanhang inskränka sig till att hänvisa till vad där anförts.

58 §.

Denna paragraf överensstämmer till sitt innehåll med bestämmelsen i nu gällande väglags 5 §, att kommuner och landsting ej äro förhindrade att lämna bidrag till byggande av väg, bro eller färja. Uttrycket väg är i föreliggande lagförslag använt i ordets vidsträckta bemärkelse och innefattar även bro och färja. I lagförslaget har jämte landsting och kommun insatts municipalsamhälle såsom berättigat att lämna bidrag till vägbyggnad.

59 §.

I övergångsbestämmelserna till de sakkunnigas förslag till lag om allmänna vägar har upptagits den i nu gällande väglags 20 § förefintliga bestämmelsen

därom, att väg- och bropenningar skola upphöra, då sådant kan ske utan förnärmande av någons enskilda rätt. Väg- och bropenningar torde sålunda icke komma att uppbäras av vägdistrikten. Annorlunda är emellertid förhållandet beträffande avgifter för begagnande av färja. Ehuru en tydlig tendens till borttagande även av färjavgifterna kan skönjas, förekomma de dock ännu i stor utsträckning och torde om än i avtagande omfattning vara att räkna med för åtskillig tid framåt.

De sakkunniga hysa den uppfattningen, att det är önskvärt, att färjpenningarna så småningom försvinna, men anse det ofrånkomligt, att detta sker under en längre avvecklingsperiod. I varje fall måste det ännu i åtskilliga fall anses fullt motiverat, att dylika avgifter uttagas vid färjinrättningars begagnande nattetid.

Nu gällande väglag innehåller ingen föreskrift om, i vilken ordning färjavgifter skola bestämmas. Däremot förekommer i kommunallagarna ett stadgande, att Kungl. Maj:ts fastställelse erfordras för att bindande kraft skall vinnas åt vederbörande beslutande församlingars beslut, som avse nya eller förhöjda avgifter å den allmänna rörelsen för begagnande av de inrättningar, som äro gjorda till dess betjänande. Att sådan fastställelse dock, trots avsaknaden av uttrycklig föreskrift i väglagen, ansetts erforderlig i fråga om färjpenningar, torde vara otvivelaktigt och framgår jämväl därav, att genom kungl. kungörelse den 30 december 1911 förordnats, att då tillstånd till uppbärande av avgifter för begagnande av färjinrättning hos Kungl. Maj:t begäres, vid ansökningen skall fogas förslag till taxa enligt vid samma kungörelse fogat formulär.

De sakkunniga hava emellertid ansett lämpligt att i förevarande paragraf upptaga en uttrycklig bestämmelse därom, att det skall ankomma på Kungl. Maj:ts prövning, huruvida och under vilka villkor tillstånd må meddelas vägdistrikt till upptagande av färjavgifter.

60—62 §§.

Utöver vad som i den allmänna motiveringen anförts rörande grunderna för vägskattens utgörande, varutinnan förevarande paragrafer innehålla bestämmelser, synes här endast böra anmärkas, att uttryckligt stadgande intagits i 62 §, att i fråga om den skattebefrielse, som skall gälla för mindre inkomsttagare, äkta makar, vilka icke i fråga om taxering till kommunal inkomstskatt äro att anse såsom av varandra oberoende skattskyldiga, skola betraktas som en skattskyldig.

63 §.

Vad i kommunalskattelagen är stadgat om dödsbos och dödsbodelägares ansvarighet för kommunal utskyld torde lämpligen böra gälla även i fråga om vägskatt.

64 §.

Denna paragraf motsvarar nuvarande väglags 61 § och har till uppgift att giva vägfullmäktige nödig grundval för att kunna besluta om den uttaxering

å tillgängliga beskattningsföremål, som prövas erforderlig för skattebehovets fyllande.

65 §.

I fråga om debitering och uppbörd m. m. av vägskatt synes lämpligen böra gälla vad uti ifrågavarande hänseenden är stadgat om landstingsskatt.

Bestämmelsen i gällande väglags 63 §, att vägskattens debitering, uppbörd och redovisning må kunna överlämnas åt kommunalnämnd eller särskilt utsedda förtroendemän, hava de sakkunniga ansett sig icke böra upptaga i sitt förslag.

Om underställning och besvär.

66 och 67 §§.

I 66 § har införts den bestämmelse, som återfinnes i nu gällande väglags 62 §, att beslut om upptagande av lån med längre återbetalningstid än två år skall för att vinna bindande kraft underställas Kungl. Maj:ts prövning och fastställelse. Vidare har i 67 § under punkt a) lämnats föreskrift — vartill motsvarighet saknas i gällande väglag — om underställning hos länsstyrelsen under i lagen angiven förutsättning av andra lånebeslut, varvid närmast avsetts s. k. tillfällig upplåning.

Det har visat sig, att väglagens ovan omförmälda bestämmelse icke verkat tillräckligt restriktivt i fråga om en del vägdistrikts lånepolitik. Åtskilliga vägdistrikt hava nämligen begagnat den för närvarande helt underställningsfria rätten att upptaga korta lån i den utsträckning, att de åsamkat sig mycket tyngande skuldbördor med ty åtföljande förhöjning av vägskatten. Även om lagens formföreskrift iakttagits så till vida, att dylik skuldsättning ordnats genom lån på kort tid, torde i många fall genom omsättningar av lånen återbetalningstiden i verkligheten hava utsträckts över den tid av två år, som är stadgad som den längsta för att underställning av lånebeslutet ej skall vara erforderlig. I fråga om den fria upplåningen hava till och med sådana missförhållanden yppat sig, att en av rikets länsstyrelser gjort framställning om åtgärder för begränsning av vägdistriktens lånerätt i överensstämmelse med vad som är gällande för primärkommunerna. Av de yttranden, vilka i anledning av denna framställning avgivits av övriga länsstyrelser, framgår, att förhållandena äro mycket olikartade inom olika landsändar. Medan en del länsstyrelser tillstyrkte åtgärder i framställningens syfte på grund av rådande förhållanden eller den utveckling, som syntes vara för handen, eller enbart av principiella skäl, utan att rådande förhållanden inom vederbörande län gåve anledning därtill, avstyrkte en del länsstyrelser varje åtgärd. Ganska allmänt varnades i yttrandena emot alltför snäva restriktioner, som kunde verka förlamande eller bindande på den rörelse- och handlingsfrihet, varav vägstyrelserna vore i behov för utövande av sin verksamhet.

Vid övervägande av förevarande, otvivelaktigt mycket viktiga spörsmål hava de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att en begränsning av vägdi-

striktens upplåningsrätt utöver vad som för närvarande gäller är behövlig. De sakkunniga hava stannat vid bibehållandet av gällande väglags bestämmelse i fråga om den mera fasta upplåningen, sålunda avseende lån, ställda på längre återbetalningstid än två år, därvid det dock bör betonas, att en mera regelbunden omsättning av kortare lån måste anses som en fortlöpande upplåning, samt därutöver velat föreskriva en enklare underställningsform, nämligen till länsstyrelsen, i fråga om andra lån, för så vitt därigenom åstadkommes en skuldsättning, som står i visst förhållande till skatteunderlaget och den faktiska beskattningen i vägdistriktet i analogi med de regler, vilka äro stadgade i fråga om primärkommunernas fria lånerätt. Den i 67 § punkt a) föreslagna regeln för begränsning av vägdistriktens underställningsfria lånerätt hava de sakkunniga sökt avväga så, att den å ena sidan icke skall hindra ett vägdistrikt med välskött ekonomi att i erforderlig utsträckning samt utan omgång och besvär upplåna nödiga medel för sin löpande verksamhet eller till vad som kan erfordras för bestridande förskottsvis av kostnader för anläggningsarbeten m. m., men å andra sidan skall kunna förhindra en skuldsättning utöver vad som kan erfordras för dylika så att säga normala behov. Givet är, att regeln verkar så, att ett distrikt med låg vägskatt får relativt stor fri lånerätt, medan motsatsen inträffar för ett distrikt med hög vägskatt. Detta är också som sig bör, då ju tillsyn av statlig myndighet över lånepolitiken är i särskilt hög grad befogad i fråga om ett mycket skattetyngt vägdistrikt.

I 67 § har vidare föreskrivits underställning till länsstyrelsen av beslut, som avse årsarvode till ledamot av vägstyrelse eller till revisor, därvid länsstyrelsen äger jämka på arvodets belopp; en föreskrift som sedan år 1931 finnes införd i nu gällande väglag. Därjämte skall ock, i överensstämmelse med vad som finnes stadgat i kommunallagarna, underställning ske beträffande beslut, som avse utgifter, vilka erfordra uttaxering under längre tid än fem år.

68 §.

Stadgandet i denna paragraf, att vissa av vägstyrelsen fattade beslut — de ovan under 67 § berörda besluten äro sådana, som fattas av vägfullmäktige — skola underställas länsstyrelsen, därvid länsstyrelsen äger rätt att förordna på annat sätt än vägstyrelsen beslutat, hör till de mera betydelsefulla av de bestämmelser, vilka upptagits i föreliggande förslag i ändamål att stärka det statliga inflytandet över vägväsendet. Angående skälen härför hänvisas till den allmänna motiveringen. Ordet entreprenad bör vid tillämpningen av nu ifrågavarande stadgande fattas i vidsträckt bemärkelse och sålunda avse även överenskommelse med en sammanslutning av mindre entreprenörer, vilka arbeta enligt ett gemensamt, likformigt avtal.

69—72 §§.

Dessa paragrafer innehålla föreskrifter rörande besvär över vägfullmäktiges och vägstyrelsens beslut. Föreskrifterna äro avfattade i överensstämmelse med motsvarande stadganden i kommunallagarna.

AVDELNING III.

Om vägdistrikt bestående av stad.

73—83 §§.

I den allmänna motiveringen hava de sakkunniga, med angivande av de skäl, vilka därför varit bestämmande, framhållit, att detta lagförslag i fråga om vägorganisationen i städerna innehåller en del stadganden i syfte att även för städernas del, utöver vad som gäller för kommunala ärenden i allmänhet, tillförsäkra statens vederbörande organ erforderligt inflytande och möjlighet att utöva kontroll i synnerhet över medelsförbrukningen, ävensom lämnat en kortfattad redogörelse för ifrågavarande bestämmelsers innebörd. Åsyftade stadganden äro upptagna i förevarande lagförslags 73—83 §§. Utöver hänvisningen till den allmänna motiveringen torde emellertid en del kortfattade förklaringar till vissa av de särskilda paragraferna vara påkallade.

Vad då först angår 73 § är däri stadgat, att stadsfullmäktige hava att bestämma, vilken kommunal styrelse eller nämnd som skall tjänstgöra som vägstyrelse. Det kunde måhända hava legat närmast till hands att i lagförslaget fastslå, att ifrågavarande uppgift skall tillhöra drätselkammaren. Emellertid gäller lagen även Stockholms stad, vilken stad icke har någon drätselkammare. Även i andra större städer äro de förvaltningsuppgifter, som i regel skola tillkomma drätselkammaren, uppdelade så, att en del av dem hava tillagts andra förvaltningsstyrelser. Detta torde i åtskilliga städer vara fallet just beträffande gatu- och vägväsendet. De sakkunniga hava därför funnit lämpligast att giva paragrafen en allmännare formulering.

Föreskriften i 74 §, att vissa stadganden för vägdistrikt å landet skola gälla även för stad, avser dels 34 paragrafens regler i fråga om vägstyrelsens kompetensområde och dels bestämmelsen i 44 § fjärde stycket, att avskrift av vägstyrelsens protokoll skall insändas till länsstyrelsen, vilket senare stadgande i förevarande avseende måste så förstås, att det endast är vederbörandes protokoll i vägärenden — förutsatt, att den delegation, som utgör vägstyrelse, även har andra uppgifter — som behöva insändas.

Bestämmelserna i 75 §, att landshövdingen eller av honom förordnad person äger rätt att deltaga, dock utan beslutanderätt, i stadsfullmäktiges behandling av vägärende samt att länsstyrelsen för detta ändamål skall underrättas om stadsfullmäktigesammanträde, där sådant ärende skall behandlas, höra till de stadganden, som tillkommit i ändamål att giva länsstyrelsen möjlighet till medinflytande vid ifrågavarande ärendens behandling. Utöver vad i förevarande hänseende anförts i den allmänna motiveringen må här framhållas, att kommunallagen för stad, liksom också kommunallagen för landet, visserligen ej torde medgiva landshövdingen eller annan länsstyrelserepresentant någon rätt att deltaga i fullmäktiges förhandlingar, men att de skäl, som de sakkunniga i den allmänna motiveringen anfört för lämpligheten av att de starka statliga intressena av såväl ekonomisk som mera allmän natur med avseende på vägväsendet bliva väl beaktade vid vägärendenas behandling och att

statliga myndigheter bliva i tillfälle att övervaka att så sker, torde motivera att just för nu ifrågavarande ärenden ett undantag i här berörda avseende göres. Om något intrång i den kommunala självstyrelsen av nämnvärd betydelse synes härvidlag icke kunna bliva tal.

Att i stadens budget, på sätt i 76 § föreskrives, vad som är att hänföra till den allmänna väghållningen skall upptagas skilt från stadens övriga utgifter och inkomster torde även utan särskilda bestämmelser härom vara en självklar sak.

Med det allmänna vägnätets nuvarande betydelse för alla grupper av skattebetalare, såväl fastighetsägare som andra, kan ej längre uppehållas den äldre åskådningen, att vägarna äro av mycket större betydelse eller nytta för fastigheterna än för andra skatteobjekt. Ett bevis för förändringen i den allmänna uppfattningen härutinnan är den gradvis skedda förskjutningen av vägbördan å landsbygden från företrädesvis fastigheterna till i allt högre grad andra beskattningsföremål, såväl genom ändring av repartitionsgrunderna som genom ökning av statsbidragen. Den omständigheten, att besväret av ålder påvilat fastigheterna uteslutande eller i högre grad än andra skatteobjekt, har i följd av den radikala förändringen av trafikens karaktär och den därav påkallade tekniska omläggningen av väghållningen med ständigt allt mera minskad styrka kunnat göra sig gällande vid reglerandet av vägbeskattningen. Enahanda har förhållandet varit i städerna, men i avsaknad av en modern lagstiftning har utvecklingen här blivit mycket mera olikformig än på landsbygden. I enlighet med den sedvanemässiga rättsutvecklingens förutsättningar hava här förändringar skett i varje stad för sig och med hänsyn till dess särskilda förhållanden. I de flesta städer är den allmänna väghållningen numera helt kommunaliserad. I den största delen av de återstående är kommunaliseringen på god väg. Närmare redogörelse i dessa hänseenden lämnas i Schallings särskilda utredning angående väghållningsbesväret i städerna sid. 97—101. Man kan icke undgå att tillmäta här berörda förhållanden en avgörande betydelse vid avfattandet av den nya lagens stadganden om sättet för bestridande av väghållningskostnaderna i städerna. De sakkunniga hava därför icke tvekat att föreslå en allmän kommunalisering av väghållningsbesväret i städerna. För åtminstone en del av de städer, där en sådan kommunalisering icke redan genomförts, erfordras uppenbarligen en lämpligt avpassad övergång till den nya ordningen. Stadganden härom hava upptagits i övergångsbestämmelserna, 95—98 §§.

Bestämmelse därom, att räkenskaperna angående väghållningen skola föras enligt av Konungen meddelade föreskrifter, har ansetts böra, i likhet med vad som föreslagits för landsbygden, upptagas jämväl bland stadgandena rörande städerna. Denna bestämmelse behöver självfallet ej tolkas så, att särskilda räkenskaper skola uppläggas och särskild kassa hållas för vägväsendet, utan bör det vara nog, att det eller de konton, vilka uppläggas för ifrågavarande verksamhetsgren, föras enligt av Kungl. Maj:t utfärdade föreskrifter och att på så sätt vägväsendets ekonomi i alla hänseenden kan utan svårighet och utan sammanblandning med övriga förvaltningsgrenar överblickas och granskas.

Genom bestämmelserna i 81—83 §§ stadgas i och för erforderlig kontroll och tillsyn över särskilt statsbidragens användning, att en av länsstyrelsen utsedd revisor skall jämte stadens egna revisorer granska förvaltningen, i vad den avser väghållningen, samt att fråga om ansvarsfrihet i detta avseende skall prövas icke blott av stadsfullmäktige utan även av länsstyrelsen.

AVDELNING IV.

Övergångsbestämmelser.

84—94 §§.

Vid avfattningen av bestämmelserna uti ifrågavarande paragrafer hava de sakkunniga, såsom ovan anmärkts, utgått ifrån, att den nya väglagstiftningen kommer att antagas av 1933 års riksdag och att lagarna komma att utfärdas inom förra hälften eller senast vid mitten av samma år. Tidpunkten för denna lags fulla ikraftträdande, d. v. s. den 1 januari 1936, och de i skilda paragrafer i övrigt angivna data för tidigare tillämpning av vissa delar av lagen äro satta med hänsyn därtill, att den nya vägorganisationen vid 1936 års ingång skall kunna i alla avseenden träda till och att de förberedande åtgärder, som i och för densamma trädande i funktion äro erforderliga, intill dess skola kunna företagas.

Beträffande den i 86 § omförmälda nya vägdistriktsindelningen hänvisas till vad ovan yttrats beträffande innehållet i 1 §.

Enär vid den tidpunkt, då upprättande av röstlängd för det första vägfullmäktigevalet skall äga rum, eller i mitten av år 1934, någon påföring av vägskattekronor ännu icke kunnat ske, hava de sakkunniga föreslagit, att detta val skall förrättas efter en med ledning av senaste vägfyrktalslängd upprättad röstlängd, därvid röstskalan bestämts sålunda, att en var röstberättigad erhåller en röst för varje påbörjat tal av trettio vägfyrkar, som påförts honom, dock högst 10 röster. Denna rösträttsbestämmelse verkar visserligen så, att bland de röstberättigade, vilka ej beröras av bestämmelsen om högsta rösttal, fastighetsägare och särskilt ägare av jordbruksfastighet erhålla större inflytande å valet än de skulle hava fått enligt rösträttsbestämmelserna i 8 §. Även om detta förhållande kan sägas vara mindre önskvärt, måste nackdelen därav dock anses obetydlig i jämförelse med de praktiska fördelarna av den föreslagna anordningen och i betraktande av att det gäller ett enda val.

Enligt 6 § gällande väglag äro äldre lotshemman, så länge de äro underkastade lotsningsskyldighet, befriade från väghållningsbesväret. Då det, enligt vad de sakkunniga inhämtat, kan förväntas, att den lotshemmanen åvilande lotsningsskyldigheten inom en ej allt för avlägsen framtid kommer att avskrivas eller avlösas, har det synts lämpligast, att ovan omförmälda stadgande om lotshemmanens befrielse från väghållningsbesväret intages i övergångsbestämmelserna till förevarande lag.

95—98 §§.

Det synes givet att, om kostnaderna för fullgörande av det allmänna väghållningsbesväret i stad skola, i enlighet med vad de sakkunniga föreslå, bestridas, på sätt är stadgat om kommunala utgifter i allmänhet, detta måste få omedelbara konsekvenser i fråga om de skyldigheter i förevarande avseende, som för närvarande vila å fastigheter. Det framgår av vad de sakkunniga yttrat i fråga om innehållet i 79 §, att sådana särskilda skyldigheter för fastigheterna dock kvarstå endast i ett mindre antal städer, samt av Schallings utredning, att dessa skyldigheter, där de kvarstå, i många fall äro av relativt ringa betydelse, åtminstone för respektive städer. Där detta senare är förhållandet, synes det de sakkunniga lämpligast, att kommunaliseringen av väghållningsbesväret träder i tillämpning i och med lagens ikraftträdande. Emellertid äro förhållandena i åtskilliga städer sådana, att en successiv avveckling av bestående väghållningsbesvär kan vara påkallad. Avgörandet härutinnan bör för ernående av likformig och konsekvent behandling av hithörande spörsmål läggas i Kungl. Maj:ts hand; dock icke utan vidare. Vederbörande stad bör sålunda genom sin beslutande representation, vilken torde vara närmast intresserad av att en omedelbar kommunalisering av väghållningsbesväret icke föranleder olägenheter för stadens ekonomi och i andra hänseenden och som i övrigt bör vara förtrogen med de omständigheter, vilka böra inverka på avgörandet, enligt de sakkunnigas mening göra framställning i ämnet. Uteblir sådan framställning, träder sålunda 79 § omedelbart i kraft.

En avveckling, där sådan finnes vara av nöden, av stadsfastigheters ännu kvarstående skyldigheter i avseende å den allmänna väghållningen bör givetvis icke, såsom under den hittillsvarande sedvanemässiga utvecklingen ofta nog ägt rum, överlämnas till uppgörelse mellan vederbörande kontrahenter, de väghållningsskyldiga och städerna, utan ordnas direkt genom lagstiftning.

Avvecklingen kan givetvis äga rum mot eller utan vederlag — omedelbart eller successivt — från fastighetsägarna. De hittills genomförda likställighetsöverenskommelserna i städerna giva exempel på såväl avlösning, mot vederlag, som avskrivning, vederlagsfritt, av väghållningsbesväret. Emellertid har vid de senaste årtiondenas ekonomiska lagstiftning så gott som undantagslöst följts den regeln, att avskrivning tillämpas, då fråga är om offentligrättsliga skyldigheter. Fastigheter i stad åliggande väghållningsbesvär eller därav härledd skyldighet att utgiva penningavgifter bör följaktligen, såsom av offentligrättslig natur, bliva föremål för avskrivning, ej avlösning.

Avskrivningen kommer i de fall, där icke Kungl. Maj:t på stadens framställning jämlikt 95 § förordnat om successiv avskrivning, att ske på en gång i och med lagens ikraftträdande. I de fall, där besväret icke är av ringa betydelse för staden — och jämsides härmed väl i de flesta fall av mindre betydelse för fastighetsägarna — och Kungl. Maj:t förordnar om successiv avskrivning, tillgodoser också denna form det numera allmänna önskemålet, att hastiga rubbningar i fastighetsvärdena må undvikas, samt förebygger, att fastighetsägarna genom bördans avlyftande omedelbart tillskyndas en oförtjänt värdestegring av mera betydande omfattning. Frågan om utmätandet av av-

skrivningsperiodens längd torde vara av väsentligen skattepolitisk natur, men synes en tioårig avskrivningstid för det icke allt för stora antalet fall, där den successiva avvecklingen torde komma i fråga, ligga närmast till hands. Önskvärdheten, att den fulla likformighetens genomförande icke må allt för länge låta vänta på sig, samt det förhållandet, att ingen av de redan nu i flera städer pågående avskrivningarna av väghållningsbördan sträcker sig längre än till år 1946, tala mot en längre avskrivningsperiod. I överensstämmelse med nutida lagstiftningspraxis hava de sakkunniga föreslagit en jämn nedsättning av besväret med viss bråkdel, en tiondel, årligen.

Den närmare anordningen av det successiva avskrivningsförfarandet har erbjudit åtskilliga svårigheter på grund av besvärets skiftande natur. De i förevarande paragrafer avfattade reglerna härutinnan torde icke tarva närmare förklaring.

Förslag till lag om ändrad lydelse av 59 § lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Enligt övergångsbestämmelserna till den föreslagna lagen om vägdistrikt har tidpunkten för nämnda lags ikraftträdande satts till den 1 januari 1936. För att emellertid den med hänsyn till nu rådande förhållanden påkallade och av billighetsskäl starkt motiverade förändring med avseende å vägskattebördans fördelning på olika beskattningsföremål i utjämnande riktning, som enligt de sakkunnigas förslag skulle inträda, må komma till stånd snarast möjligt, hava de sakkunniga ansett det påkallat, att bestämmelse meddelas, genom vilken den önskade förändringen inträder tidigare än år 1936. I sådant syfte har föreslagits den ändring i 59 § av nu gällande väglag, att, i stället för att jordbruksfastighet nu påföres en vägfyrk för varje etthundra kronor av taxeringsvärdet och annan fastighet en vägfyrk för varje etthundrafemtio kronor av samma värde, all fastighet skall påföras en vägfyrk för varje tvåhundra kronor av taxeringsvärdet. Genom denna ändring vinnes praktiskt taget samma fördelning av vägskattebördan som enligt de härutinnan föreslagna bestämmelserna i lagen om vägdistrikt. Under antagande, att frågan om ny väglagstiftning vinner sin lösning genom beslut av statsmakterna under år 1933, har det föreslagits, att ändringen av 59 § väglagen skall träda i kraft den 1 januari 1934.

Förslag till lag om ändrad lydelse av 24 § lagen den 25 juni 1909 om arrende av viss jord å landet i Norrland och vissa delar av Svealand.

24 §.

Enligt bestämmelserna i 1891 års väglag åligger väghållningsbesväret för jordbruksfastighet ägaren. Även om fastigheten är utarrenderad, har ägaren att i förhållande till det allmänna ansvara för dess fullgörande. Enligt 2 kapitlet 23 § lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom är emellertid arrendatorn gentemot jordägaren, såvitt ej annat dem emellan avtalats, ansvarig för det fastigheten påvilande väghållningsbesväret. Jämlikt 24 § lagen den 25 juni 1909 om arrende av viss jord å landet i Norrland och vissa delar av Svealand må däremot arrendatorn ej förpliktas att ansvara för annan för fastigheten utgående skatt eller tunga än dels för sådan, som enligt föreskrift i därom utfärdad lag eller författning åligger brukare, dels för fastighetsskatt, i den mån denna belöper på jordbruksvärde och icke utgår till landsting, dels ock för vägunderhåll in natura.

Vägskatt för fastighet har icke ansetts utgöra fastighetsskatt, men härutinnan torde förändring ske, därest den av de sakkunniga föreslagna väglagstiftningen antages. Med den utformning bestämmelserna om vägskatt erhållit i 61 och 62 §§ i den föreslagna lagen om vägdistrikt lärer nämligen vägskatt för fastighet böra anses hava karaktär av fastighetsskatt. Är så fallet, måste, därest icke 24 § norrländska arrendelagen skall få ett annat sakligt innehåll än det nuvarande, i detta lagrum införas en bestämmelse därom, att arrendator icke kan förpliktas att ansvara för sådan på jordbruksvärde belöpande fastighetsskatt, som utgår till vägdistrikt. I överensstämmelse med vad som nu sagts har förevarande lagförslag avfattats.

Då enligt de sakkunnigas väglagförslag systemet med vägunderhåll in natura av enskilda väghållningsskyldiga icke skall förekomma, har tillika i nu förevarande förslag om ändring av norrländska arrendelagen uteslutits stadgandet därom, att arrendator kan förpliktas att ansvara för sådant vägunderhåll.

Övergångsbestämmelser.

Genom 1928 års kommunalskattelagstiftning överflyttades skattskyldigheten beträffande utarrenderad jordbruksfastighet från arrendatorn, vilken enligt förut gällande bestämmelser hade den kommunala skattskyldigheten sig ålagd, till jordägaren. En sådan överflyttning av skattskyldig-

heten ansågs emellertid icke böra ifrågakomma beträffande arrenden av fastigheter, vilka voro upplåtna vid den nya lagens ikraftträdande. I punkt 2 av övergångsbestämmelserna till kommunalskattelagen har därför stadgats, att, därest vid lagens ikraftträdande fastighet är upplåten till annan, skyldigheten att utgöra skatt för fastigheten för den tid, avtalet är gällande, skall åligga den, som enligt förut gällande bestämmelser skulle varit skattskyldig till kommunen för fastigheten.

På grund av denna övergångsbestämmelse kunna fastighetsskattekronor för utarrenderad fastighet komma att påföras arrendatorn. Arrendatorn blir då, enligt de sakkunnigas förslag angående vägskatt, skyldig att utgöra jämväl vägskatt för fastigheten, vilken skatt enligt nu gällande väglag åligger jordägaren. Denna formella överflyttning av skattskyldigheten saknar dock reell betydelse i fråga om de arrenden, för vilka 1907 års nyttjanderättslag äger tillämpning. Såsom ovan anmärkts, är nämligen enligt 2 kapitlet 23 § nämnda lag arrendatorn gentemot jordägaren, såvitt ej annat avtalats, ansvarig för vägskatt för fastigheten. Annorlunda är förhållandet med äldre arrendeavtal, för vilka den norrländska arrendelagen äger tillämpning. Enligt denna är, såsom förut framhållits, arrendatorn icke skyldig att ansvara för vägskatt för den arrenderade fastigheten och kan ej heller genom avtal förpliktas att ansvara för dylik skatt, vadan avtal rörande arrenden, som falla under denna lag, icke torde innehålla några föreskrifter om ansvarigheten för vägskatt. I händelse den föreslagna lagen om vägdistrikt med dess bestämmelser om vägskatt antages, blir det förty nödvändigt att i fråga om äldre arrenden, beträffande vilka den norrländska arrendelagen är tillämplig, stadga, att jordägaren skall gentemot arrendatorn vara ansvarig för vägskatt. Föreskrift härom har intagits såsom övergångsbestämmelse till den nu föreslagna ändringen av 24 § sistnämnda lag.

Särskilt yttrande av C. J. Johansson.

I fråga om förslaget till lag om allmänna vägar är jag ense med de övriga sakkunniga. Däremot har jag i fråga om lagen om vägdistrikt en i flera viktiga hänseenden avvikande mening.

Majoritetens förslag i sist berörda del innebär bibehållande av systemet med vägdistrikt mindre än landstingsområde. Visserligen förutsätter detta förslag, att genom en ny distriktsindelning skall åstadkommas en betydlig minskning i antalet vägdistrikt, men deras antal, storlek och gränser hava icke blivit föremål för förslag. Dessa spörsmål äro avsedda att lösas i administrativ väg, sedan de nya lagarna utfärdats. Ehuru jag, såsom nedan skall utvecklas, har en annan åsikt än de övriga sakkunniga beträffande vägdistriktens omfattning, får jag dock som min mening framhålla, att de sakkunniga bort framlägga fullständigt förslag till ny vägdistriktsindelning för rikets landsbygd, så att även frågan om de olika distriktens storlek kunde bliva föremål för riksdagens behandling.

Mot de sakkunnigas förslag, sådant det nu föreligger, har jag ytterligare att göra invändning mot sättet för val av vägfullmäktige och bestämmelserna om rösträtt vid dylika val. Enligt min mening borde förslaget hava så utformats, att varje vägdistrikt skall utgöra en enda valkrets och att val skall företagas i samma ordning som val till kommunalfullmäktige. Därigenom skulle uppnås större proportionell rättvisa och större utsikter finnas, att de skilda intressena i vägdistriktet bleve behörigen representerade inom vägfullmäktige. Majoritetens förslag om graderad röstskala kan jag icke heller biträda. Sedan man på alla andra områden, där allmänna val av förtroendemän förekomma, övergått till allmän rösträtt utan graderad skala, bör denna ordning införas även beträffande val av vägfullmäktige, därest en sådan institution kommer till stånd.

Såsom jag redan antytt, har jag emellertid icke kunnat ansluta mig till majoritetens förslag med avseende å distriktsindelningen. Jag har under utredningens gång icke kunnat finna bärande skäl förebragta för ett frångående av den ståndpunkt, som intogs av 1920 års vägsakkunniga, nämligen att landstingsområdet bör vara vägdistrikt. Det förslag härom, som framlades i 1922 års proposition, vann stor anslutning såväl i särskilda utskottet som i riksdagens kamrar, men hela väglagförslaget förkastades på grund av meningsskiljaktighet i fråga om grunderna för vägskattens utgörande.

Med landstingsområdet som vägdistrikt vinnes i första hand och utan vidare skatteutjämning inom länen. Enligt vad jag erfarit har också den s. k. skatte-

utjämningsberedningen livligt omfattat tanken på sammanförande av nuvarande vägdistrikt till länsenheter. I skatteutjämningshänseende bör vidare uppmärksammas, att utjämningen mellan de skilda vägdistrikten tarvar ett betydligt enklare förfarande vid en organisation med ett fåtal landstingsdistrikt än vid den av majoriteten förordade organisationen, som avser ett ganska betydande antal vägdistrikt. Även ur ren väghållningssynpunkt är den av mig förordade distriktsindelningen att föredraga. Landstingsdistrikten lämna otvivelaktigt större möjligheter till rationellt utnyttjande av vägmaskiner och tekniskt sakkunnig personal. Vidare torde med dem vinnas större överskådlighet och säkrare garantier för en saklig, likformig och objektiv handläggning av de särskilda vägfrågorna. Icke minst är detta av vikt i fråga om underhållet av de s. k. riksvägarna. För såväl länsstyrelsen som vägingenjören kommer arbetet att underlättas, om inom länet — frånsett Kalmar län — finnes endast en vägstyrelse, samtidigt som samarbetet mellan nämnda myndigheter bör kunna bliva intimare och därigenom effektivare än vid den av majoriteten förordnade organisationen.

Med allt erkännande av de nuvarande distriktsorganens förtjänstfulla arbete till vägväsendets fromma och utan underskattande av de ytterligare förbättringar, som vid ett genomförande av majoritetens förslag torde stå att vinna, lärer man dock kunna våga det påståendet, att den på sina håll märkbara tendensen till bristande sparsamhet med allmänna vägmedel bättre kan motverkas vid en distriktsindelning efter landstingsområden. Visserligen har i det nu framlagda betänkandet föreslagits en vittgående och sträng kontroll från länsstyrelsernas sida. Denna kontroll måste dock alltid bliva beroende av länsstyrelsens möjligheter att effektivt utöva densamma. Det kan befaras, att arbetet med tillsynen över ett jämförelsevis stort antal vägdistrikt blir så omfattande, att det kräver en utökning av personalen hos länsstyrelsen eller inom vägorganisationen. Med allenast ett — i Kalmar län två — distrikt i varje län bör däremot kontrollen kunna göras fullt effektiv, utan att den behöver föranleda personalökning.

Därest de riktlinjer, vilka i betänkandet av de sakkunniga utstakats beträffande grunder för tilldelning av bidrag av automobilskattemedel och vanliga statsmedel, skola följas, är det för mig klart, att detta kan ske vida enklare och säkrare, om vägdistrikten sammanfalla med landstingsområdena än om man skall hava att räkna med ett större antal vägdistrikt.

Vidare synes mig det förra alternativet ur kostnads- och organisationssynpunkt innebära avgjorda företräden.

Jag är livligt övertygad därom, att även om en distriktsindelning efter majoritetens riktlinjer genomföres, den tid icke är avlägsen, då uppfattningen om landstingsområdet såsom lämpligaste väghållningsenhet slår igenom och föranleder lagändring i denna riktning.

På nu anförda skäl har jag ansett mig böra föreslå, att vad landsbygden angår landstingsområdet göres till vägdistrikt.

Om så skulle ske, bör enligt min mening organisationen inom distrikten gestaltas på i huvudsak följande sätt. Vägdistriktets beslutanderätt bör utövas

av landstinget, inom vilket de olika delarna av området ju äro representerade. Härigenom undvikes tillskapande av ytterligare fullmäktigeinstitutioner. Enär emellertid landstinget sammanträder endast en gång om året, måste givetvis i stor utsträckning vägväsendets skötsel anförtros åt ett verkställande organ, vägstyrelsen. Landstingets uppgift skulle alltså huvudsakligen bliva att, i överensstämmelse med vad som gäller beträffande landstingets övriga verksamhetsområden, särskilt genom uppgörandet av utgifts- och inkomststaten bestämma riktlinjerna för väghållningsarbetet inom länet, i den mån dessa ej äro i lag eller författning bestämda, att bevilja och anskaffa för väghållningen nödiga medel samt att utöva kontroll över vägstyrelsens verksamhet. Vid behandling av vägfrågor inom landstinget skola ej deltaga ombud från landstingsområdets städer. Liksom majoriteten anser nämligen även jag, att städerna böra bilda egna vägdistrikt.

Vägstyrelsen bör bestå av minst 7 ledamöter med lika stort antal suppleanter som ledamöterna. En ledamot jämte suppleant för denne bör utses av länsstyrelsen samt övriga ledamöter och suppleanter av landstinget. Ehuru det av mig framlagda, här nedan intagna lagförslaget ej innehåller föreskrift därom, vill jag dock i fråga om den inre organisationen i vägdistrikten uttala, att vägdistriktet bör uppdelas i arbetskretsar (vägmästaredistrikt), lämpligen omfattande omkring 30—35 mil väg. Landstinget har att, om så anses nödigt, för varje arbetskrets utse en kretsstyrelse (vägnämnd) med uppgift att för kretsens del biträda vägstyrelsen vid handhavande av dess arbetsuppgifter samt hos vägstyrelsen framföra sin orts önskemål i förekommande vägfrågor.

Hos varje vägstyrelse bör anställas en verkställande direktör. Dennes huvuduppgifter böra vara att övervaka vägbyggnader och vägunderhåll och kontrollera vägmästarnas arbete, att vara föredragande i vägstyrelsen och föra dess protokoll samt att övervaka bokföringen. Kostnaden för anställande av denne tjänsteman torde kompenseras därav, att kontrollen över distriktets vägarbeten blir bättre än eljest samt att sakkunnig ledning av arbetena, större planmässighet och enhetlighet vinnas.

Vägstyrelsen bör, i motsats till andra landstingets styrelser och nämnder, vara oberoende av landstingets förvaltningsutskott. Ett visst samarbete mellan de två förvaltningsorganen påkallas dock vid budgetbehandlingen.

Med avseende å regleringen av de ekonomiska förhållandena mellan de nuvarande distrikten och de nya vägdistrikten synes mig lämpligt och riktigt, att de nya större distrikten övertaga de äldre distriktens tillgångar och skulder. Visserligen äro en del distrikt mera skuldsatta än andra, men detta torde i stort sett motvägas därav, att skulderna nog oftast åsamkats för iståndsättande och förbättring av vägnätet. Kostnaderna för underhåll av sådana delar av vägnätet inom det nya distriktet bliva jämförelsevis ringa, medan å andra sidan ett distrikt med god ekonomi, vilket måhända försummat sin väghållning, kan åsamka det nya distriktet stora kostnader för vägarnas iståndsättande. Därest de skattskyldiga inom det skuldsatta distriktet även framdeles ensamma skulle få svara för sitt distrikts skulder och även såsom skattskyldiga i det nya större distriktet deltaga i all väghållningskostnad — innefattande jämväl istånd-

sättande av sämre hållna vägar — skulle detta verka orättvist och med säkerhet alltför betungande för ifrågavarande skattedragare. Lösningen av förevarande fråga synes i varje fall kunna ske enklare inom de stora landstingsdistrikten, där alltid en stark utjämning är för handen, än vid en sammanslagning av två eller några få av de nuvarande distrikten eller delar av dem. Motviljan mot en sammanslagning torde särskilt komma att göra sig starkt gällande inom distrikt med god ekonomi.

Vad slutligen beträffar vägbeskattningen är jag ense med majoriteten därom, att beräkning av vägskatt efter vägskattekronor på sätt de sakkunniga föreslagit är att ur skattetekniska synpunkter föredraga framför den nuvarande fyrktalsberäkningen. Då vidare även enligt min mening fastigheterna med nuvarande vägskattegrunder äro för hårt belastade, har jag ansett mig kunna biträda majoritetens förslag jämväl i fråga om fördelning av vägskattebördan på olika skatteobjekt, dock under förutsättning att landstingsområdet göres till vägdistrikt och att statsbidragen avvägas så, att vägskatten i allmänhet minskas, enär i annat fall inom vissa distrikt på inkomsttagarna kommer att övervältras en allt för stor del av vägbördan.

I överensstämmelse med vad jag nu anfört har härvid fogade lagförslag avfattats, och får jag i de delar, som här icke närmare berörts, hänvisa till innehållet i förslaget.

Slutligen vill jag framhålla, att en lagstiftning i överensstämmelse med mitt förslag kommer att föranleda vissa mindre ändringar i lagen om landsting.

Bilaga till C. J. Johanssons särskilda yttrande.

Förslag till lag om vägdistrikt.

AVDELNING I.

Allmänna bestämmelser.

1 §.

Varje landstingsområde, med undantag av dithörande stad, utgör ett vägdistrikt. Varje stad utgör likaledes ett sådant distrikt.

2 §.

Vägdistrikt äger att självt, efter vad i denna lag närmare bestämmes, vårda sina gemensamma angelägenheter, såvitt icke handhavandet därav enligt gällande författningar tillkommer annan.

3 §.

Vägdistrikts beslutanderätt utövas på landet av landstinget samt i stad av stadsfullmäktige eller, där sådana icke finnas, å allmän rådstuga.

I landstingets överläggningar och beslut rörande vägväsendet må ej deltaga ombud från landstingsområdets städer.

Vad i denna lag stadgas om stadsfullmäktige skall äga motsvarande tillämpning med avseende å allmän rådstuga i stad, där stadsfullmäktige icke finnas.

Förvaltning och verkställighet tillkomma vägstyrelse.

4 §.

De uppgifter, som enligt denna lag tillkomma länsstyrelse, utövas, vad angår Stockholm, av överståthållarämbetet.

5 §.

Närmare bestämmelser angående tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen.

AVDELNING II.

Om vägdistrikt på landet.

6 §.

Vägstyrelsen skall bestå av minst sju ledamöter, av vilka en jämte suppleant för honom förordnas av länsstyrelsen för fyra år i sänder och de övriga väljas av landstinget. De sistnämnda jämte ett lika antal suppleanter för dem utses för en tid av fyra år, räknade från den 1 januari året näst efter det, då valet skett, dock att, 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, anställes fyllnadsval för den tid, som för den avgångne återstått.

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.

Av länsstyrelsen förordnad ledamot äger att av vägdistriktet åtnjuta ersättning för uppdragets fullgörande i likhet med övriga ledamöter.

7 §.

Vägingenjören i länet är berättigad att övervara vägstyrelsens sammanträden och deltaga i överläggningarna men ej i besluten samt låta anteckna sin mening till vägstyrelsens protokoll. I god tid före sammanträde skall han erhålla uppgift å de ärenden, som därvid skola förekomma.

8 §.

Såsom vägdirektör med uppgift att leda väghållningen skall vägstyrelsen anställa en tekniskt utbildad man, vilken helst bör hava fullgjort vad som fordras för vinnande av anställning i väg- och vattenbyggnadsstaten.

Vägdirektören skall närvara vid vägstyrelsens sammanträden samt äga få sin mening antecknad till protokollet.

Till biträde åt vägdirektören skall av vägstyrelsen anställas lämpligt antal vägmästare. Därjämte må av vägstyrelsen anställas extra arbetsledare och annan för vägväsendet behövlig arbetskraft.

9 §.

Vägstyrelsen åligger att ombesörja väghållningens utförande inom vägdistriktet, att förvalta de för distriktets vägväsen avsedda medel, att verkställa vederbörande myndighets och landstingets beslut rörande vägväsendet, att å landstingets vägnar avgiva yttranden i vägfrågor, i den mån sådant åt styrelsen uppdrages, ävensom att vidtaga övriga åtgärder, som jämlikt lag eller författning ankomma på styrelsen.

10 §.

Allmänna bestämmelser angående vägstyrelsens och vägdirektörens verksamhet meddelas av Konungen.

11 §.

För vägdistriktet skall finnas en vägkassa.

Över vägkassans tillgångar och skulder ävensom inkomster och utgifter skall vägstyrelsen låta föra räkenskaper, vilka avslutas för kalenderår. Dessa räkenskaper och styrelsens förvaltning skola granskas av särskilda revisorer, och skola i avseende därå samt i fråga om den landstinget tillkommande prövning av revisionsberättelsen bestämmelserna i lagen om landsting äga motsvarande tillämpning. I revisionen skall deltaga ett av länsstyrelsen utsett ombud, som äger att av vägdistriktet åtnjuta ersättning för uppdraget i likhet med de av landstinget utsedda revisorerna.

12 §.

Varje år, efter det taxeringsnämndernas arbeten avslutats, skola häradsskrivarna före den 20 juni till vägstyrelsens ordförande insända på årets taxering grundade uppgifter, vilka summariskt angiva antalet repartitionsenheter för vägskatt, vägskattekronor.

13 §.

Före den 10 juli varje år skall vägstyrelsen till länsstyrelsen insända, jämte de i 12 § 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 vägkassans behållning vid löpande årets slut samt dess inkomster och utgifter under näst följande år grundat förslag till inkomst- och utgiftsstat för vägkassan under sistnämnda år.

De här ovan omförmälda handlingar skola av länsstyrelsen minst trettio dagar före landstingets början överlämnas till landstinget.

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

14 §.

Landstinget skall, innan det åtskiljes, upprätta fullständig inkomst- och utgiftsstat beträffande vägkassan för nästföljande år. Vad därvid finnes utöver beräknade inkomster erforderligt för bestridande av vägkassans utgifter, skall täckas genom vägskatt. Med ledning av de i 12 § omförmälda summariska uppgifter och i sammanhang med statens upprättande skall landstinget fastställa den uttaxering för varje vägskattekrona, som erfordras för skattebehovets fyllande.

15 §.

Skyldighet att utgöra vägskatt skall, med den i 16 § tredje stycket stadgade inskränkning, åligga en var, som jämlikt senast fastställda taxeringslängder är inom vägdistriktet skattskyldig till allmän kommunalskatt.

Vägskatt utgöres av skattskyldig i förhållande till det antal vägskattekronor och vägskatteören, som påföres honom.

16 §.

Vägskattekronor och vägskatteören påföras enligt följande grunder:

För varje skattekrona och skatteöre, som enligt kommunalskattelagen påförts skattskyldig såsom underlag för fastighetsskatt, påföras honom en och en halv vägskattekrona respektive ett och ett halvt vägskatteöre. Vad som icke uppgår till helt vägskatteöre bortfaller. Etthundra vägskatteören bilda en vägskattekrona.

För varje skattekrona och skatteöre, som enligt kommunalskattelagen påförts skattskyldig såsom underlag för kommunal inkomstskatt, påföres honom en vägskattekrona respektive ett vägskatteöre; dock skall sådan påföring icke ske i fråga om den, som för kommunal inkomstskatt påförts mindre än fyra skattekronor. Beträffande äkta makar skall, därest de i fråga om taxering till kommunal inkomstskatt icke äro att anse såsom av varandra oberoende skattskyldiga, befrielse enligt vad nyss sagts äga rum, allenast om makarna påförts sammanlagt mindre än fyra skattekronor.

17 §.

Vad om debitering, uppbörd, indrivning och redovisning av landstingsmedel är stadgat skall äga motsvarande tillämpning beträffande vägskatt.

18 §.

Till bestridande av kostnaderna för väghållningen utgår bidrag av statsmedel efter ty därom är särskilt stadgat.

AVDELNING III.

Om vägdistrikt bestående av stad.

19 §.

Såsom vägstyrelse i stad skall tjänstgöra den kommunala styrelse eller nämnd, som stadsfullmäktige därtill utse.

20 §.

Vad i 9 § är stadgat angående vägstyrelse på landet skall i tillämpliga delar gälla även med avseende å vägstyrelse i stad.

21 §.

Vid stadsfullmäktiges behandling av ärende, hörande till vägväsendet, äger landshövdingen eller den han i sitt ställe förordnar att vara tillstädes och deltaga i överläggningarna men ej i besluten.

Länsstyrelsen skall skriftligen underrättas om stadsfullmäktigesammanträde, varvid ärende av nyssnämnda art skall behandlas.

22 §.

I stadens inkomst- och utgiftsstat skall vad som är att hänföra till väghållningen upptagas skilt från stadens övriga utgifter och inkomster.

23 §.

Sedan inkomst- och utgiftsstaten fastställts, skall avskrift av densamma, i vad den avser väghållningen, så fort ske kan tillställas länsstyrelsen.

24 §.

Vad i 18 § är sagt om bidrag till kostnaderna för väghållningen skall gälla även beträffande stad.

25 §.

Vad utöver de för staden såsom vägdistrikt beräknade inkomster finnes erforderligt för bestridande av kostnaderna för väghållningen skall täckas på sätt är stadgat om kommunala utgifter i allmänhet.

26 §.

I revisionen av stadens förvaltning, i vad den avser vägväsendet, skall deltaga ett av länsstyrelsen utsett ombud, som äger att av staden åtnjuta ersättning i likhet med de av stadsfullmäktige utsedda revisorerna.

AVDELNING IV.

Övergångsbestämmelser.

27 §.

Denna lag skall, såvitt ej nedan annorlunda stadgas, lända till efterrättelse från och med den 1 januari 1935, och skall vad i lag eller författning är däremot stridande från och med nämnda dag upphöra att gälla.

28 §.

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

29 §.

Vägstyrelse i vägdistrikt på landet skall enligt denna lags bestämmelser utses första gången under år 1933 samt träda i verksamhet med 1934 års ingång; och skall den häradsskrivare jämlikt 12 § åliggande skyldighet att före den 20 juni till vägstyrelsens ordförande insända i nämnda lagrum avsedda summariska uppgifter inträda år 1934. I enlighet med denna lags bestämmelser skall landstinget under år 1934 fastställa inkomst- och utgiftsstat beträffande vägkassan för följande år samt bestämma det belopp, vilket år 1934 skall uttaxeras såsom vägskatt. Samma år skola ock utses revisorer för granskning av vägstyrelsens förvaltning under år 1934. Skyldighet att enligt denna lags bestämmelser erlägga vägskatt skall även inträda år 1934, och skall vad i denna lag är stadgat om debitering, uppbörd, indrivning och redovisning av vägskatt samtidigt träda i tillämpning.

Vägskatt skall icke utgöras för äldre lotshemman, så länge de äro underkastade lotsningsskyldighet.

30 §.

Hittills varande väghållningsdistrikts tillgångar och förpliktelser skola från och med den 1 januari 1935 övertagas av det nya vägdistrikt, 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 vägskatt, eller genom underlåtenhet att verkställa skälig utdebitering av sådan skatt 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 länsstyrelsen ålägga distriktet att lämna det nya vägdistriktet skälig gottgörelse.

Vägstyrelse i äldre distrikt skall så snart ske kan och senast den 1 juli 1935 till vägstyrelsen i det nya distriktet avgiva fullständig redovisning för förstnämnda distrikts ekonomiska ställning vid utgången av år 1934.

31 §.

Den av vägstyrelse i äldre distrikt under år 1934 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 30 § denna lag eller 65 § lagen om allmänna vägar kan för äldre distrikt uppkomma gentemot det nya distriktet.

32 §.

Är enligt de vid denna lags ikraftträdande gällande rättsreglerna angående väghållningsbesvärets fullgörande medlem av stadskommun skyldig att bygga eller underhålla allmän väg eller att i stället härför erlägga särskild avgift till staden, skall skyldighet, som nu nämnts, upphöra från och med denna lags ikraftträdande, såvida icke Konungen, på framställning av staden, förordnar om skyldighetens avskrivning under en tid av tio år, räknade från lagens ikraftträdande. Sådant förordnande må icke meddelas, om skyldigheten är av ringa ekonomisk betydelse för staden.

Vad i denna paragraf stadgats skall icke äga tillämpning beträffande skyldighet, som vid denna lags ikraftträdande är föremål för avskrivning.

33 §.

Skall jämlikt 32 § första stycket successiv avskrivning av skyldighet att utföra väghållning äga rum, skall denna skyldighet ersättas av förpliktelse att utgiva en årlig avgift till staden. För avskrivningsperiodens första år skall avgiften utgå med belopp, svarande mot den normala årskostnaden för väghållningens utförande. Beloppet fastställes av länsstyrelsen, och skall därvid hänsyn tagas jämväl till de bidrag av automobilskattemedel och andra statsmedel, som staden åtnjuter eller kan väntas komma att åtnjuta. För avskrivningsperiodens återstående tid nedsättes avgiften årligen med en tiondel av det ursprungliga beloppet.

34 §.

Skall jämlikt 32 § första stycket avgiftsskyldighet successivt avskrivas, skall avgiften för avskrivningsperiodens första år utgå med det belopp, vartill avgiften under åren 1932—1934 årligen i medeltal uppgått. Har vid avgiftens bestämmande hänsyn icke tagits till bidrag, varom förmäles i 33 §, äger länsstyrelsen föreskriva skälig jämkning av beloppet. För avskrivningsperiodens återstående tid nedsättes avgiften årligen med en tiondel av det för periodens första år bestämda beloppet.

Innefattar avgift vederlag jämväl för annat än väghållning, ankommer på Konungen att efter stadens och de avgiftsskyldigas hörande förordna, huru stor del av avgiften skall anses motsvara väghållningsskyldigheten.

35 §.

Innan länsstyrelsen jämlikt 33 § fastställer avgift eller jämlikt 34 § föreskriver jämkning av avgift, skall särskild utredning förebringas angående den normala årskostnaden för fullgörande av den väghållningsskyldighet, för vilken vederlag skall utgå, samt angående övriga omständigheter av betydelse för ärendets avgörande.

Utredningen skall verkställas av en särskild nämnd, bestående av ordförande och två ledamöter. Ordföranden förordnas av länsstyrelsen, en ledamot utses av stadsfullmäktige och en av de väghållningsskyldiga eller, där fråga är om jämkning av avgift, de avgiftsskyldiga. Sistnämnde ledamot utses å sammanträde inför magistrat eller stadsstyrelse.

Sedan nämnden slutfört sin utredning, skall nämndens protokoll jämte övriga till ärendet hörande handlingar insändas till länsstyrelsen.

Nämndens ordförande åtnjuter enligt länsstyrelsens beprövande ersättning av allmänna medel.

P. M.
rörande beräkning av vägunderhållskostnaderna.

I syfte att ernå ett system med objektiva grunder för fördelningen av bidragen till barmarksunderhållet har undertecknad på uppdrag av 1929 års vägsakkunniga försöksvis verkställt vissa undersökningar och beräkningar, vilka resulterat i att ett dylikt system synes kunna genomföras efter i huvudsak följande riktlinjer.

Kostnaden för barmarksunderhållet kan teoretiskt anses sammansatt av två delar, nämligen en *grundkostnad*, varmed här förstås sådan kostnad, som under alla förhållanden och oavsett förekomsten av vägtrafik måste nedläggas på vägarna för att dessa över huvud skola vidmakthållas, samt en *vägslitningskostnad* eller sådan kostnad, som är direkt beroende av vägtrafiken och dess vägslitande inverkan. Grundkostnaden för en grusväg representerar alltså sådana arbeten som dikning, ombyggnad av trumma, vidmakthållande av räcken, röjning av träd samt mindre grusning och hyvling. Vägslitningskostnaden åter föranledes av sådana arbeten som erforderlig hyvling och grusning, förstärkning av vägbanan, bindning av damm m. m.

Från vägingenjörerna hava införskaffats preliminära uppgifter å den för respektive län uppskattade grundkostnaden per vägmeter. En del justeringar av vissa utav dessa uppgifter hava emellertid ansetts nödiga, varefter uppgifterna sammanställts i bifogade bilaga 2, därvid i fall av ändring vägingenjörens uppgift meddelats inom parentes. I samma bilaga hava vidare länens totala väglängder enligt 1930 års vägstatistik införts, och med stöd härav har den totala grundkostnaden för de olika länen kunnat beräknas, utvisande en sammanlagd grundkostnad för hela landet av i runt tal 16·4 miljoner kronor. Uppenbarligen är detta belopp, som endast är approximativt, underkastat förändringar i sammanhang med vägnätets utvidgning och, i någon mån, genom vägarnas förbättring, men siffran giver i allt fall en ganska tillförlitlig uppfattning om storleken av grundkostnaden.

Då denna grundkostnad praktiskt taget icke torde skilja sig allt för mycket från hela underhållskostnaden på den tid, då vägtrafiken och vägslitningen var relativt obetydlig, må det vara av intresse att anställa en jämförelse mellan nyss angivna belopp för grundkostnaden och tidigare års kostnader för underhåll. År 1919 uppgick underhållskostnaden, omfattande naturaunderhåll, oindelade vägar, broar och färjor samt förvaltning, till cirka 14·2 miljoner kronor för en sammanlagd väglängd av 6 460 mil. Då landets totala väglängd numera utgör i runt tal 7 620 mil, blir 1919 års kostnad, uppräknad med hänsyn till nuvarande väglängd, cirka 16·7 miljoner kronor, alltså något mer än ovan angivna belopp för grundkostnaden. Vidare må nämnas, att motsvarande underhållskostnad för år 1912 utgjorde 9·4 miljoner kronor. Uppräknad med hänsyn till ökad väglängd och ett indextal av 140 blir däremot svarande nukostnad omkring 16·0 miljoner kronor.

Vad så beträffar vägslitningskostnaden är först att märka, att de skilda fordonsslagens vägslitning — här räknas endast med personautomobiler, omni-

busar och lastautomobiler — är olika och beroende av flera skilda faktorer, men har i denna preliminära undersökning hänsyn tagits endast till olikheten i hjultryck. För bedömning av fördelningen på landets olika delar av den kostnad för hela riket, som orsakas av vägslitningen, har trafikarbetet, uttryckt i årlig trafikmängd, lagts till grund. I bilaga 1 har först lämnats uppgift om automobilbeståndet den 30 september 1931 inom de skilda länen, hämtad ur propositionen nr 174 år 1932 angående ändring i vissa delar av förordningen om automobilskatt m. m. (sid. 26). Med stöd av utredningen i samma proposition (sid. 55) har vidare beräkningen av den årliga trafikmängden baserats på en genomsnittlig körning per år för olika fordonsslag av

för personvagnar ..... 1 200 mil
» omnibussar ..... 5 000 »
» lastvagnar ..... 1 800 »

Med kännedom om antalet fordon av skilda slag inom varje län och med utgångspunkt från nu angivna genomsnittliga årskörning per fordon kan alltså trafikmängden, uttryckt i fordonsmil, beräknas för varje län. För erhållande av storleken av den trafikmängd, på vilken den relativa vägslitningen kan beräknas, böra emellertid först de på nyss angivet sätt beräknade fordonsmilen omräknas till en enhet under hänsynstagande till hjultrycket. Enligt utredningar, som verkställts av 1931 års väg- och brosakkunniga, uppgår medelhjultrycket för de i efterföljande tabell angivna länen för de skilda fordonsslagen till i tabellen angiven storlek:

Fordon	Stockholms län		Malmöhus län		Göteborgs o. Bohus län		Skaraborgs län		Västerbottens län	
	Medelhjultryck kg.	koeff.	Medelhjultryck kg.	koeff.	Medelhjultryck kg.	koeff.	Medelhjultryck kg.	koeff.	Medelhjultryck kg.	koeff.
Personbilar	480	1	475	1	500	1	460	1	460	1
Omnibussar	2 060	4.3	1 900	4.0	1 900	3.8	1 440	3.1	1 520	3.3
Lastbilar	1 060	2.2	1 180	2.5	1 120	2.2	1 120	2.4	1 240	2.7

Med ledning av dessa uppgifter och då personautomobilernas medelhjultryck är i stort sett konstant kunna således fordonsmilen för omnibusar och lastvagnar omräknas till personfordonsmil enligt de koefficienter, som i bilagan angivas. Härigenom kan för varje län erhållas trafikmängden, uttryckt i personfordonsmil per år.

I det i bilaga 1 angivna automobilbeståndet har bortsetts från Stockholms stad, medan i övrigt länsstädernas bestånd medräknats. Då automobilerna i de största städerna huvudsakligen trafikera städernas gator och vägar, har för länen en reduktionskoefficient måst införas, vilken uppskattats dels med stöd av inhämtade uppgifter om automobilbeståndet i de största städerna dels ock med hänsyn till förekomsten av större städer inom vissa län. För Stockholms län har hänsyn måst tagas till att trafikmängden i viss omfattning ökas genom trafik av de från Stockholms stad emanerande automobilerna; koefficienten för detta län har därför satts till 1·10. För de flesta länen har motsvarande koefficient uppskattats till 1·0, vilket innebär, att i dessa län förekommande automobiler, hemmahörande i städerna, ansetts trafikera länets allmänna vägar i samma utsträckning som landsbygdens automobiler.

Sedan den i personfordonsmil per år uttryckta trafikmängden omräknats med användande av nyssnämnda koefficient, hava erhållits de i bilaga 1 angivna

siffrorna för medeltrafikmängden per år i personfordonsmil. Dessa siffror äro dock icke direkt användbara för en beräkning av länens procentuella andel i den mot vägslitningen svarande kostnaden. Sålunda måste hänsyn tagas till barmarkstidens längd, den för underhållsarbetena gällande timlönen för de skilda länen samt till underhållets svårighetsgrad på grund av olika geologiska förhållanden i länen, såsom förekomsten av jäslera, grusfyndigheter m. m.

Barmarkstidens längd finnes beräknad i Svenska väginstitutets meddelande nr 28 år 1930, och den genomsnittliga timlönen inom olika län har av byråchefen B. Nyström meddelats i Svenska vägföreningens tidskrift, häfte 6 år 1931. Dessa uppgifter hava införts i nyssnämnda bilaga jämte häremot svarande reduktionskoefficienter.

Den största svårigheten möter givetvis vid bestämmande av den koefficient, efter vilken trafikmängden bör omräknas med hänsyn till länens olika geologiska förhållanden. I detta hänseende hava vissa uppgifter införskaffats från vägingenjörerna, och med ledning härav och kännedom i övrigt om förhållandena i länen hava ifrågavarande koefficienter uppskattats; de återfinnas i nämnda bilaga. Det må nämnas, att härvid hänsyn tagits till att i vissa delar av Skåne underhållet i stor utsträckning sker medelst användande av makadam i stället för grus ävensom till den rikliga förekomsten av jäslera i övre Norrland. Helt naturligt är det synnerligen vanskligt att fastställa nu ifrågavarande koefficient, vars bestämmande fordrar en ingående kännedom om de skilda länens förhållanden. En mera djupgående prövning av spörsmålet genom det centrala verket i samarbete med vägingenjörerna skulle ock möjligen giva andra koefficienter än de här använda.

Det är även möjligt att en reduceringskoefficient borde införas, avseende förekomsten av hästfordonstrafik och interprovinsiell motortrafik samt baserad på utförda trafikräkningar, men materiel saknas för närvarande för bedömande av denna fråga.

Koefficienterna för barmarkstidens längd, timlönen och underhållets svårighetsgrad hava i bilagan genom multiplicering med varandra sammanförts till en gemensam koefficient, med vilken den förut beräknade medeltrafikmängden i personfordonsmil omräknats för varje län. Den sålunda erhållna slutliga medeltrafikmängden är alltså beräknad med hänsyn tagen till de viktigaste av de faktorer, som kunna påverka vägslitningskostnaden under barmarkstiden, och giver vid jämförelse med talen för övriga län ett approximativt uttryck för länets andel i landets vägslitningskostnad. Denna andel har uträknats i procent och angivits i bilagan.

Såsom en kontroll av de sålunda erhållna procenttalen må tjäna en jämförelse med verkliga förhållandena under åren 1929 och 1930. För detta ändamål har för varje län från den totala underhållskostnaden för vartdera av nämnda år dragits den för länet beräknade grundkostnaden, varefter återstoden, som alltså skulle motsvara vägslitningskostnaden, beräknats i procent av den på samma sätt för hela landet beräknade vägslitningskostnaden. I bilaga 2 hava resultaten härav sammanställts med det på förut angivet sätt beräknade procenttalet för de skilda länen. Det ligger i sakens natur, att de sålunda på skilda linjer erhållna procenttalen för länens delaktighet i vägunderhållskostnaden efter avdrag av grundkostnaden icke kunnat exakt överensstämma och att de delvis t. o. m. ganska avsevärt skilja sig från varandra; den bristande överensstämmelsen kan finna sin förklaring ej minst däri, att på ett eller annat håll den verkliga underhållskostnaden tillåtits överskrida vad som kunnat anses motiverat på grund av vägslitningen eller att på vissa håll förbättringsarbeten inlagts i underhållet i större utsträckning än på andra håll. En granskning av sammanställningen giver dock vid handen, att de på grundval av trafikmängden beräknade procenttalen påfallande väl överensstämma med

procenttalen för den verkliga kostnadens fördelning, vilket förhållande i sin mån visar, att de här uppdragna riktlinjerna i stort sett äro användbara för en objektiv fördelning mellan länen av ett fast vägunderhållsbidrag.

Med hänsyn till nämnda skiljaktigheter är det tydligt att vid slutgiltigt fastställande av fördelningstalen en viss justering av desamma måste äga rum.

Det må här anmärkas, att i förevarande utredning hänsyn icke tagits till de allmänna vägarna inom städernas områden, beträffande vilka vägar städerna enligt vägsakkunnigas förslag skulle var för sig bilda vägdistrikt, jämställda i allt väsentligt med landsbygdsdistrikten. Tillgängligt material för en motsvarande beräkning beträffande grundkostnad och vägslitningskostnad för städernas allmänna vägar är nämligen alltför knappt. I fråga om samtliga här verkställda beräkningar gäller emellertid, att de äro så approximativt gjorda, att en omräkning av desamma i varje fall måste ske, innan det ifrågasatta systemet med mera fasta underhållsbidrag kan genomföras. Vid en dylik omräkning, som synes lämpligen böra verkställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samarbete med vägingenjörerna, torde vederbörlig hänsyn kunna tagas även till städernas allmänna vägar.

De på grundval av trafikmängden beräknade procenttalen för länens andelar i vägslitningskostnaden äro avsedda att läggas till grund för uppdelning mellan länen av ett riksstatsanslag till vägslitningskostnaden.

Stockholm den 1 augusti 1932.

Nils Bolinder.

	Län	Antal automobiler den 30/9 1931					Reduktionskoefficient med hänsyn till de större städernas bilar	Medeltrafikmängd i personfordonsmil per år
		Personvagnar	Omnibussar		Lastvagnar			
		St.	St.	Medelhjultryck i förhållande till personvagnar	St.	Medelhjultryck i förhållande till personvagnar		1 000-tals fordonsmil
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	Stockholms . .	4 819	229	4·3	2 489	2·4	1·10	23 600
2	Uppsala	2 608	81	3·1	1 154	2·4	0·95	8 890
3	Södermanlands .	4 159	147	3·1	1 124	2·4	0·95	11 500
4	Östergötlands . .	5 940	152	3·5	2 010	2·4	0·85	15 700
5	Jönköpings . . .	3 920	146	3·1	1 241	2·4	0·95	11 700
6	Kronobergs . . .	2 167	33	3·1	710	2·4	1·0	6 180
7	Kalmar	4 002	83	3·1	1 123	2·4	1·0	10 950
8	Gotlands	1 118	38	3·1	423	2·4	1·0	3 760
9	Blekinge	1 587	40	3·1	702	2·4	0·95	5 280
10	Kristianstads . .	4 563	78	3·1	1 918	2·4	1·0	15 070
11	Malmöhus . . .	11 553	196	4·0	4 874	2·5	0·65	25 800
12	Hallands	2 286	91	3·1	1 047	2·4	1·0	8 670
13	Göteborgs o. Bohus	6 477	166	3·8	3 677	2·4	0·40	10 700
14	Älvsborgs . . .	5 439	251	3·1	1 692	2·4	0·90	15 950
15	Skaraborgs . . .	4 405	108	3·1	1 211	2·4	1·0	12 200
16	Värmlands . . .	5 015	185	3·1	1 262	2·4	1·0	14 350
17	Örebro	4 622	136	3·1	1 383	2·4	0·90	12 300
18	Västmanlands .	3 079	79	3·1	1 084	2·4	0·95	9 140
19	Kopparbergs . .	5 409	131	3·1	1 161	2·4	1·0	13 550
20	Gävleborgs . . .	4 898	146	3·1	1 433	2·4	0·90	12 850
21	Västernorrlands .	3 638	167	3.1	1 225	2·4	1·0	12 240
22	Jämtlands . . .	2 169	75	3·1	527	2·4	1·0	6 030
23	Västerbottens .	2 012	94	3·1	698	2·4	1·0	6 900
24	Norrbotten . . .	2 175	145	3·1	824	2·4	1·0	8 420

Bilaga 1.

Barmarkstidens längd dygn per år	Timlön i genomsnitt öre	Reduktionskoefficienter: med hänsyn till barmarkstiden	med hänsyn till timlönen	med hänsyn till underhållets svårighetsgrad	Total	Reducerad medeltrafikmängd: i fordonsmil 1 000-tals fordonsmil	i procent av hela landets %	
9	10	11	12	13	14	15	16	
271	95	0·74	1·39	0·85	0·88	20 700	8·5	1
244	79	0·67	1·16	1·0	0·78	6 900	2·8	2
264	73	0·72	1·07	1·0	0·77	8 900	3·6	3
262	78	0·71	1·15	1·0	0·82	12 900	5·3	4
264	75	0·72	1·10	0·90	0·71	8 300	3·4	5
282	82	0·77	1·21	0·90	0·83	5 100	2·1	6
278	68	0·76	1·00	0·75	0·57	6 300	2·6	7
294	82	0·81	1·21	0·75	0·74	2 800	1·2	8
309	75	0·85	1·10	0·85	0·79	4 200	1·7	9
312	76	0·86	1·12	1·10	1·06	15 900	6·5	10
318	75	0·87	1·10	1·20	1·15	29 600	12·1	11
301	75	0·83	1·10	1·0	0·91	7 900	3·2	12
301	80	0·83	1·17	1·0	0·97	10 400	4·2	13
272	79	0·74	1·16	1·0	0·86	13 700	5·6	14
274	71	0·75	1·04	1·0	0·78	9 500	3·9	15
230	79	0·63	1·16	1·0	0·73	10 500	4·3	16
245	79	0·67	1·16	1·0	0·78	9 600	3·9	17
248	77	0·68	1·13	1·0	0·77	7 100	2·9	18
200	83	0·55	1·22	1·0	0·67	9 100	3·7	19
225	86	0·62	1·27	1·0	0·79	10 200	4·1	20
197	84	0·54	1·23	1·75	1·17	14 400	5·8	21
174	83	0·48	1·22	1·50	0·88	5 300	2·2	22
174	76	0·48	1·12	1·75	0·94	6 500	2·7	23
174	87	0·48	1·28	1·75	1·08	9 100	3·7	24
						244 900	**100·0**	

	Län	Väglängd inom länet år 1930 km.	Grundkostnad för underhållet		Fördelningskoeff. för trafikmängden % (bil. 1 kol. 16).
			öre/m.	Totalt för länets väglängd kr.	
	1	2	3	4	5
1	Stockholms	2 600	20	520 000	8·5
2	Uppsala	1 944	22	430 000	2·8
3	Södermanlands	2 431	20	490 000	3·6
4	Östergötlands	4 094	22	900 000	5·3
5	Jönköpings	4 335	20	870 000	3·4
6	Kronobergs	3 483	20 (22)	700 000	2·1
7	Kalmar	3 557	15	530 000	2·6
8	Gotlands	1 404	18	250 000	1·2
9	Blekinge	1 299	20	260 000	1·7
10	Kristianstads	3 131	27	840 000	6·5
11	Malmöhus	3 857	28	1 080 000	12·1
12	Hallands	2 100	15	320 000	3·2
13	Göteborgs o. Bohus . . .	2 010	23	460 000	4·2
14	Älvsborgs	4 633	20	930 000	5·6
15	Skaraborgs	3 691	20	740 000	3·9
16	Värmlands	4 014	25	1 000 000	4·3
17	Örebro	2 530	20 (26)	500 000	3·9
18	Västmanlands	2 264	20	450 000	2·9
19	Kopparbergs	3 642	20 (23)	720 000	3·7
20	Gävleborgs	2 767	15 (10)	420 000	4·1
21	Västernorrlands	3 468	25	870 000	5·8
22	Jämtlands	3 326	22 (30)	730 000	2·2
23	Västerbottens	4 891	25	1 220 000	2·7
24	Norrbottens	4 732	25	1 190 000	3·7
		76 203		**16 420 000**	**100·0**

Bilaga 2.

1929 års underhållskostnader			1930 års underhållskostnader			
Verklig kostnad kr.	Verklig kostnad med avdrag av grundkostnaden		Verklig kostnad kr.	Verklig kostnad med avdrag av grundkostnaden		
	kr.	%		kr.	%	
6	7	8	9	10	11	
2 380 000	1 860 000	8·2	2 020 000	1 500 000	5·5	1
1 010 000	580 000	2·5	1 050 000	620 000	2·3	2
1 250 000	760 000	3·3	1 490 000	1 000 000	3·6	3
2 100 000	1 200 000	5·2	2 450 000	1 550 000	5·6	4
1 610 000	740 000	3·3	1 790 000	920 000	3·3	5
1 290 000	590 000	2·6	1 390 000	690 000	2·5	6
1 160 000	630 000	2·7	1 230 000	700 000	2·5	7
420 000	170 000	0·8	450 000	200 000	0·7	8
580 000	320 000	1·4	600 000	340 000	1·3	9
2 040 000	1 200 000	5·3	2 490 000	1 650 000	6·0	10
3 910 000	2 830 000	12·4	4 680 000	3 600 000	13·1	11
1 110 000	790 000	3·4	1 110 000	790 000	2·9	12
1 100 000	640 000	2·8	1 240 000	780 000	2·8	13
2 220 000	1 290 000	5·6	2 320 000	1 390 000	5·1	14
1 880 000	1 140 000	5·0	1 810 000	1 070 000	3·9	15
2 280 000	1 280 000	5·6	2 200 000	1 200 000	4·4	16
1 020 000	520 000	2·3	1 280 000	780 000	2·8	17
960 000	510 000	2·3	980 000	530 000	1·9	18
1 870 000	1 150 000	5·0	2 140 000	1 420 000	5·2	19
1 280 000	860 000	3·8	1 490 000	1 070 000	3·9	20
2 720 000	1 850 000	8·0	3 020 000	2 150 000	7·8	21
1 210 000	480 000	2·1	1 430 000	700 000	2·5	22
1 960 000	740 000	3·2	2 820 000	1 600 000	5·8	23
1 920 000	730 000	3·2	2 460 000	1 270 000	4·6	24
	22 860 000	**100·0**		**27 520 000**	**100·0**	

TABELLER

Redogörelse för tabellernas innehåll.

Statistiska undersökningar hava verkställts *dels* avseende 12 utvalda landskommuner, nämligen *Litslena* i Uppsala län, *Järstad* i Östergötlands län, *Bottnaryd* i Jönköpings län, *Norra Vram* och *Lyngby* i Malmöhus län, *Hålanda* i Älvsborgs län, *Varv* och *Högstena* i Skaraborgs län, *Kil* i Örebro län, *Ramnäs* i Västmanlands län, *Ramsjö* i Gävleborgs län samt *Storsjö* i Jämtlands län, *dels ock* avseende tre hela väghållningsdistrikt, nämligen *Åkers* i Södermanlands län, *Åse* i Skaraborgs län samt *Karlstads* i Värmlands län.

Samtliga uppgifter grunda sig på 1930 års taxering utom beträffande Kils socken, för vilken 1931 års taxering legat till grund.

Tabell 1 utvisar dels beskattningsföremålen enligt kommunalskattelagen (kol. 3—8) dels ock antalet vägfyrkar, fördelade på olika beskattningsföremål (kol. 9—12), utdebitering pr vägfyrk (kol. 13) samt summan av den uträknade vägskatten, likaledes fördelad på olika beskattningsföremål (kol. 14—17).

Det torde böra anmärkas, att, enär vägfyrktalslängderna icke varit tillgängliga, mindre skiljaktigheter möjligen kunna föreligga vid jämförelse med uppgifterna i nämnda längder.

Tabell 2 utvisar antalet skattekronor enligt kommunalskattelagen dels vid ett repartitionstal för jordbruksfastighets jordbruksvärde av 0·06 (kol. 2—9) dels ock vid ett repartitionstal härför av 0·05 (kol. 10—18). Sistnämnda repartitionstal är föreskrivet att gälla från och med den 1 januari 1933. Antalet inkomstskattekronor vid detta repartitionstal har uträknats på så sätt, att till inkomstskattekronorna vid repartitionstalet 0·06 lagts 20 % av de vid repartitionstalet 0·05 bortfallande fastighetsskattekronorna. Till följd av ändrade procentavdrag ökas nämligen inkomstskattekronornas antal vid en sänkning av repartitionstalet. Valet av nämnda procentsats har skett med stöd av den utredning, 1930 års kommunalskatteberedning verkställt rörande repartitionstalen för jordbruksfastighet (Stat. off. utredn. 1931/31). Kol. 8 o. kol. 16 utvisa inkomstskattekronorna vid repartitionstalet 0·06 samt kol. 17 de vid repartitionstalet 0·05 enligt angivna beräkning tillkommande inkomstskattekronorna.

Tabell 3 a utvisar för 12 utvalda landskommuner skatteunderlaget vid olika alternativ i fråga om vägskatteskyldighetens inträdande.

Tabell 3 b innehåller för 3 utvalda väghållningsdistrikt uppgifter motsvarande kol. 2 och 3 i tabell 3 a.

Beräkningarna i tabell 3 a och b avse skattekronor vid repartitionstalet 0·06 för jordbruksfastighets jordbruksvärde.

Genom att jämföra beloppen i dessa tabeller med motsvarande belopp i tabell 2, kol. 5, 6, 8 och 9, kan man finna, för huru stor del av det kommunala skatteunderlaget vägskatt utgöres vid de olika alternativen.

Tabell 4 är uppdelad i fem undertabeller (4 a—e), vilka i såväl absoluta (a—d) som relativa (e) tal utvisa vägskattebördans fördelning på olika beskattningsföremål vid olika alternativ.

I samtliga dessa tabeller ligger repartitionstalet 0,05 för jordbruksvärdet till grund för beräkningarna.

Tabell 4 a utvisar vägskattebördan, fördelad efter vägfyrkar.

Tabellerna 4 b, c och d utvisa vägskattebördan, fördelad efter vägskattekronor, vid alternativ I, II och III, vilka skilja sig från varandra med avseende på beskattningen av fastighet.

Alternativ I:

En kommunal fastighetsskattekrona motsvarar en vägskattekrona.

Alternativ II:

En kommunal fastighetsskattekrona motsvarar en och en halv vägskattekrona.

Alternativ III:

En kommunal fastighetsskattekrona motsvarar två vägskattekronor.

Beträffande inkomsten motsvarar vägskattekronan den kommunala skattekronan, men inkomstvägskattekronor påföras endast sådana skattskyldiga, som äro påförda 3 kommunala inkomstskattekronor eller däröver.

Tabell 4 e utvisar i procentuella tal vägskattebördans fördelning på de olika beskattningsföremålen enligt olika alternativ.

Tabell 5 utvisar verkningarna med avseende å enskilda skattskyldiga av olika alternativ rörande vägskattens utgörande.

Tabell 6 a utvisar för 12 utvalda landskommuner samt för Åkers väghållningsdistrikt folkmängden samt antalet ägare av jordbruksfastighet och annan fastighet ävensom antalet av dem, som taxerats till kommunal inkomstskatt (kol. 2—5). Vidare utvisar tabellen antalet skattskyldiga enligt gällande väglag (kol 7) samt vid alt. I och II (kol. 10) ävensom antalet vägfyrkar resp. vägskattekronor i absoluta (kol. 8, 11 och 13) och relativa tal (kol. 9, 12 och 14).

Till slut utvisar tabellen sammanlagda rösttalet vid vägfullmäktigeval vid olika alternativ i fråga om påföring av vägskattekronor. Rösttalet är fördelat på olika grupper skattskyldiga i såväl absoluta (kol. 15 och 18) som i relativa tal (kol. 17 och 20) och är även medelrösttalet per skattskyldig angivet (kol. 16 och 19). Antalet röstberättigade se kol. 10.

Tabell 6 b utvisar antalet röstberättigade, fördelade efter rösttal, dels å vägstämma och dels vid vägfullmäktigeval.

Tabell 1, utvisande beskattningsföremålen enligt kommunalskattelagen kommuner

	Län	Kommun	Taxeringsvärde, kronor				
			för jordbruksfastighet				för annan fastighet
			å jordbruksvärde	å skogsvärde	å tomt- o. ind.-värde	summa	
	1	2	3	4	5	6	7
1	Uppsala	Litslena	2 392 000	602 600	—	2 994 600	185 400
2	Östergötlands	Järstad	811 600	39 900	—	851 500	37 800
3	Jönköpings	Bottnaryd	1 376 500	1 187 600	1 000	2 565 100	150 900
4	Malmöhus	Norra Vram	2 553 300	168 600	—	2 721 900	1 340 700
5		Lyngby	2 511 600	5 500	—	2 517 100	206 300
6	Älvsborgs	Hålanda	1 085 000	359 600	1 000	1 445 600	99 300
7	Skaraborgs	Varv	453 500	24 200	—	477 700	351 100
8		Högstena	501 400	1 800	—	503 200	21 200
9	Örebro	Kil[1]	3 810 000	975 700	5 000	4 790 700	209 800
10	Västmanlands	Ramnäs	1 779 200	1 486 300	—	3 265 500	2 335 800
11	Gävleborgs	Ramsjö	2 063 500	4 788 500	—	6 852 000	241 800
12	Jämtlands	Storsjö	605 300	884 400	—	1 489 700	6 000
	Södermanlands	*Åkers väghållningsdistrikt.*					
13		Helgarö	755 400	129 200	—	884 600	162 400
14		Fogdö	1 975 100	215 600	—	2 190 700	294 600
15		Vansö	1 293 600	95 500	—	1 389 100	319 100
16		Härad	1 360 100	559 400	—	1 919 500	255 600
17		Strängnäs landsk.	1 533 300	527 000	—	2 060 300	334 200
18		Åker	2 422 000	1 255 100	41 000	3 718 100	3 505 900
19		Länna	1 702 400	1 154 300	—	2 856 700	182 100
20		Summa för distriktet	**11 041 900**	**3 936 100**	**41 000**	**15 019 000**	**5 053 900**
	Skaraborgs	*Åse väghållningsdistrikt.*					
21		Vänersnäs	1 315 600	303 100	—	1 618 700	174 600
22		Flo	2 292 700	396 200	—	2 688 900	58 700
23		Sal	711 400	—	—	711 400	325 400
24		Ås	1 356 400	9 100	3 000	1 368 500	76 600
25		Karaby	680 400	400	—	680 800	31 500
26		Tun	1 308 200	120 600	—	1 428 800	152 600
27		Friel	817 700	86 600	—	904 300	54 700
28		Täng	655 200	37 400	—	692 600	20 400
29		Håle	942 200	8 800	—	951 000	19 900
30		Särestad	1 584 700	25 900	—	1 610 600	34 900
31		Summa för distriktet	**11 664 500**	**988 100**	**3 000**	**12 655 600**	**949 300**
	Värmlands	*Karlstads väghållningsdistrikt.*					
32		Hammarö	1 790 300	243 800	10 700	2 044 800	15 452 700
33		Karlstads landsk.	1 219 900	499 600	11 600	1 731 100	6 666 100
34		Grava	5 224 000	1 424 500	28 600	6 677 100	10 122 300
35		Summa för distriktet	**8 234 200**	**2 167 900**	**50 900**	**10 453 000**	**32 241 100**

[1] Avser 1931 års taxering.

ävensom antalet vägfyrkar och uträknad vägskatt i 32 utvalda landsår 1930.

Summa enl. komm.-skattelagen beskattn.-bar inkomst, kronor	Antal vägfyrkar: för jordbruksfastighet	Antal vägfyrkar: för annan fastighet	Antal vägfyrkar: för inkomst	Antal vägfyrkar: summa	Utdebitering pr vägfyrk, öre	Uträknad vägskatt, kronor: för jordbruksfastighet	Uträknad vägskatt, kronor: för annan fastighet	Uträknad vägskatt, kronor: för inkomst	Uträknad vägskatt, kronor: summa	
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
116 110	29 946	1 213	5 263	36 422	20	5 989 20	242 60	1 052 60	7 284 40	1
39 270	8 515	248	1 709	10 472	20	1 703 00	49 60	341 80	2 094 40	2
178 020	25 651	991	8 798	35 440	35	8 977 85	346 85	3 079 30	12 404 00	3
493 680	27 219	8 931	30 885	67 035	18	4 899 42	1 607 58	5 559 30	12 066 30	4
114 880	25 171	1 330	5 026	31 527	21	5 285 91	279 30	1 055 46	6 620 67	5
71 020	14 456	627	3 410	18 493	22	3 180 32	137 94	750 20	4 068 46	6
64 740	4 777	2 314	3 198	10 289	15	716 55	347 10	479 70	1 543 35	7
18 690	5 032	127	487	5 646	20	1 006 40	25 40	97 40	1 129 20	8
353 990	47 907	1 372	17 676	66 955	10	4 790 70	137 20	1 767 60	6 695 50	9
957 270	32 655	15 544	58 333	106 532	15	4 898 25	2 331 60	8 749 95	15 979 80	10
313 050	68 520	1 574	18 952	89 046	20	13 704 00	314 80	3 790 40	17 809 20	11
30 600	14 897	29	1 480	16 406	25	3 724 25	7 25	370 00	4 101 50	12
71 300	8 846	1 067	2 781	12 694		1 769 20	213 40	556 20	2 538 80	13
167 230	21 907	1 938	7 214	31 059		4 381 40	387 60	1 442 80	6 211 80	14
99 090	13 891	2 114	4 112	20 117		2 778 20	422 80	822 40	4 023 40	15
99 990	19 195	1 684	4 104	24 983	20	3 839 00	336 80	820 80	4 996 60	16
842 320	20 603	2 193	52 973	75 769		4 120 60	438 60	10 594 60	15 153 80	17
998 160	37 181	23 348	62 279	122 808		7 436 20	4 669 60	12 455 80	24 561 60	18
165 700	28 567	1 204	7 418	37 189		5 713 40	240 80	1 483 60	7 437 80	19
2 443 790	**150 190**	**33 548**	**140 881**	**324 619**		**30 038 00**	**6 709 60**	**28 176 20**	**64 923 80**	20
178 790	16 187	1 150	10 102	27 439		4 856 10	345 00	3 030 60	8 231 70	21
105 820	26 889	378	4 440	31 707		8 066 70	113 40	1 332 00	9 512 10	22
60 140	7 114	2 153	2 822	12 089		2 134 20	645 90	846 60	3 626 70	23
47 180	13 685	509	1 770	15 964		4 105 50	152 70	531 00	4 789 20	24
26 580	6 808	208	817	7 833		2 042 40	62 40	245 10	2 349 90	25
120 150	14 288	1 013	6 576	21 877	30	4 286 40	303 90	1 972 80	6 563 10	26
29 690	9 043	360	1 215	10 618		2 712 90	108 00	364 50	3 185 40	27
35 030	6 926	131	1 519	8 576		2 077 80	39 30	455 70	2 572 80	28
38 370	9 510	128	1 261	10 899		2 853 00	38 40	378 30	3 269 70	29
77 690	16 106	223	2 887	19 216		4 831 80	66 90	866 10	5 764 80	30
719 440	**126 556**	**6 253**	**33 409**	**166 218**		**37 966 80**	**1 875 90**	**10 022 70**	**49 865 40**	31
3 382 050	20 448	101 345	221 846	343 639		3 476 16	17 228 65	37 713 82	58 418 63	32
1 622 640	17 311	43 905	105 231	166 447	17	2 942 87	7 463 85	17 889 27	28 295 99	33
4 051 750	66 771	63 062	240 175	370 008		11 351 07	10 720 54	40 829 75	62 901 36	34
9 056 440	**104 530**	**208 312**	**567 252**	**880 094**		**17 770 10**	**35 413 04**	**96 432 84**	**149 615 98**	35

Tabell 2. På grund av 1930 års taxering uträknade skattekronor och vid olika repartitionstal för jord-

	Kommun	Skattekronor och skatteören vid repartitionstalet 0.06 för jordbruksvärde																			
		för jordbruksfastighet								för annan fastighet		summa fastighetsskattekronor		inkomstskattekronor		summa skattekronor	
		å jordbruksvärde		å skogsvärde		å tomt- o. ind.-värde		summa									
	1	2		3		4		5		6		7		8		9	
1	Litslena	1 435	20	241	04	—		1 676	24	92	70	1 768	94	1 161	10	2 930	04
2	Järstad	486	96	15	96	—		502	92	18	90	521	82	392	70	914	52
3	Bottnaryd . . .	825	90	475	04	—	50	1 301	44	75	45	1 376	89	1 780	20	3 157	09
4	Norra Vram . .	1 531	98	67	44	—		1 599	42	670	35	2 269	77	4 936	80	7 206	57
5	Lyngby	1 506	96	2	20	—		1 509	16	103	15	1 612	31	1 148	80	2 761	11
6	Hålanda . . .	651	00	143	84	—	50	795	34	49	65	844	99	710	20	1 555	19
7	Varv	272	10	9	68	—		281	78	175	55	457	33	647	40	1 104	73
8	Högstena . . .	300	84	—	72	—		301	56	10	60	312	16	186	90	499	06
9	Kil[1]	2 286	00	390	28	2	50	2 678	78	109	90	2 788	68	3 539	90	6 328	58
10	Ramnäs	1 067	52	594	52	—		1 662	04	1 167	65	2 829	69	9 572	70	12 402	39
11	Ramsjö	1 238	10	1 915	40	—		3 153	50	120	90	3 274	40	3 130	50	6 404	90
12	Storsjö	363	18	353	76	—		716	94	3	00	719	94	306	00	1 025	94
	Åkers väghållningsdistrikt.																
13	Helgarö	453	24	51	68	—		504	92	81	20	586	12	713	00	1 299	12
14	Fogdö	1 185	06	86	24	—		1 271	30	147	30	1 418	60	1 672	30	3 090	90
15	Vansö	776	16	38	20	—		814	36	159	55	973	91	990	90	1 964	81
16	Härad	816	06	223	76	—		1 039	82	127	80	1 167	62	999	90	2 167	52
17	Strängnäs landsk.	919	98	210	80	—		1 130	78	167	10	1 297	88	8 423	20	9 721	08
18	Åker	1 453	20	502	04	20	50	1 975	74	1 752	95	3 728	69	9 981	60	13 710	29
19	Länna	1 021	44	461	72	—		1 483	16	91	05	1 574	21	1 657	00	3 231	21
20	S:a för distriktet	**6 625**	14	**1 574**	44	**20**	50	**8 220**	08	**2 526**	95	**10 747**	03	**24 437**	90	**35 184**	93
	Åse väghållningsdistrikt.																
21	Vänersnäs . . .	789	36	121	24	—		910	60	87	30	997	90	1 787	90	2 785	80
22	Flo	1 375	32	158	48	—		1 534	10	29	35	1 563	45	1 058	20	2 621	65
23	Sal	426	84	—		—		426	84	162	70	589	54	601	40	1 190	94
24	Ås	813	84	3	64	1	50	818	98	38	30	857	28	471	80	1 329	08
25	Karaby	408	24	—	16	—		408	40	15	75	424	15	265	80	689	95
26	Tun	784	92	48	24	—		833	16	76	30	909	46	1 201	50	2 110	96
27	Friel	490	62	34	64	—		525	26	27	35	552	61	296	90	849	51
28	Täng	393	12	14	96	—		408	08	10	20	418	28	350	30	768	58
29	Håle	565	32	3	52	—		568	84	9	95	578	79	383	70	962	49
30	Särestad . . .	950	82	10	36	—		961	18	17	45	978	63	776	90	1 755	53
31	S:a för distriktet	**6 998**	70	**395**	24	**1**	50	**7 395**	44	**474**	65	**7 870**	09	**7 194**	40	**15 064**	49
	Karlstads väghållningsdistrikt.																
32	Hammarö . . .	1 074	18	97	52	5	35	1 177	05	7 726	35	8 903	40	33 820	50	42 723	90
33	Karlstads landsk.	731	94	199	84	5	80	937	58	3 333	05	4 270	63	16 226	40	20 497	03
34	Grava	3 134	40	569	80	14	30	3 718	50	5 061	15	8 779	65	40 517	50	49 297	15
35	S:a för distriktet	**4 940**	52	**867**	16	**25**	45	**5 833**	13	**16 120**	55	**21 953**	68	**90 564**	40	**112 518**	08

[1] Avser 1931 års taxering.

skatteören enligt kommunalskattelagen i 32 utvalda landskommuner bruksfastighets jordbruksvärde.

Skattekronor och skatteören vid repartitionstalet 0.05 för jordbruksvärde																						
för jordbruksfastighet										för annan fastighet		summa fastighetsskattekronor		inkomstskattekronor		beräkn. tillkomm. inkomstskattekronor		summa skattekronor		
å jordbruksvärde		å skogsvärde		å tomt- o. ind.-värde		summa																
10		11		12		13				14		15		16		17		18				
1 196	00	241	04	—		1 437	04			92	70	1 529	74	1 161	10	47	84	2 738	68	1		
405	80	15	96	—		421	76			18	90	440	66	392	70	16	23	849	59	2		
688	25	475	04	—	50	1 163	79			75	45	1 239	24	1 780	20	27	53	3 046	97	3		
1 276	65	67	44	—		1 344	09			670	35	2 014	44	4 936	80	51	06	7 002	30	4		
1 255	80	2	20	—		1 258	00			103	15	1 361	15	1 148	80	50	23	2 560	18	5		
542	50	143	84	—	50	686	84			49	65	736	49	710	20	21	70	1 468	39	6		
226	75	9	68	—		236	43			175	55	411	98	647	40	9	07	1 068	45	7		
250	70	—	72	—		251	42			10	60	262	02	186	90	10	02	458	94	8		
1 905	00	390	28	2	50	2 297	78			109	90	2 407	68	3 539	90	76	20	6 023	78	9		
889	60	594	52	—		1 484	12			1 167	65	2 651	77	9 572	70	35	58	12 260	05	10		
1 031	75	1 915	40	—		2 947	15			120	90	3 068	05	3 130	50	41	27	6 239	82	11		
302	65	353	76	—		656	41			3	00	659	41	306	00	12	10	977	51	12		
377	70	51	68	—		429	38			81	20	510	58	713	00	15	10	1 238	68	13		
987	55	86	24	—		1 073	79			147	30	1 221	09	1 672	30	39	50	2 932	89	14		
646	80	38	20	—		685	00			159	55	844	55	990	90	25	87	1 861	32	15		
680	05	223	76	—		903	81			127	80	1 031	61	999	90	27	20	2 058	71	16		
766	65	210	80	—		977	45			167	10	1 144	55	8 423	20	30	66	9 598	41	17		
1 211	00	502	04	20	50	1 733	54			1 752	95	3 486	49	9 981	60	48	44	13 516	53	18		
851	20	461	72	—		1 312	92			91	05	1 403	97	1 657	00	34	04	3 095	01	19		
5 520	**95**	**1 574**	**44**	**20**	**50**	**7 115**	**89**			**2 526**	**95**	**9 642**	**84**	**24 437**	**90**	**220**	**81**	**34 301**	**55**	20		
657	80	121	24	—		779	04			87	30	866	34	1 787	90	26	31	2 680	55	21		
1 146	35	158	48	—		1 304	83			29	35	1 334	18	1 058	20	45	85	2 438	23	22		
355	70	—		—		355	70			162	70	518	40	601	40	14	22	1 134	02	23		
678	20	3	64	1	50	683	34			38	30	721	64	471	80	27	12	1 220	56	24		
340	20	—	16	—		340	36			15	75	356	11	265	80	13	60	635	51	25		
654	10	48	24	—		702	34			76	30	778	64	1 201	50	26	16	2 006	30	26		
408	85	34	64	—		443	49			27	35	470	84	296	90	16	35	784	09	27		
327	60	14	96	—		342	56			10	20	352	76	350	30	13	10	716	16	28		
471	10	3	52	—		474	62			9	95	484	57	383	70	18	84	887	11	29		
792	35	10	36	—		802	71			17	45	820	16	776	90	31	69	1 628	75	30		
5 832	**25**	**395**	**24**	**1**	**50**	**6 228**	**99**			**474**	**65**	**6 703**	**64**	**7 194**	**40**	**233**	**24**	**14 131**	**28**	31		
895	15	97	52	5	35	998	02			7 726	35	8 724	37	33 820	50	35	80	42 580	67	32		
609	95	199	84	5	80	815	59			3 333	05	4 148	64	16 226	40	24	39	20 399	43	33		
2 612	00	569	80	14	30	3 196	10			5 061	15	8 257	25	40 517	50	104	48	48 879	23	34		
4 117	**10**	**867**	**16**	**25**	**45**	**5 009**	**71**			**16 120**	**55**	**21 130**	**26**	**90 564**	**40**	**164**	**67**	**111 859**	**33**	35		

Tabell 3 a. Skatteunderlaget i 12 utvalda landskommuner enligt hetens in-

	Kommun		Antalet komm.-skattekronor, som belöper på beskattningsföremålen enl. väglagen		*Alterna-* Samtliga fastig- samt inkomstseende skattskyl- 3 inkomstskattekronor eller däröver	
	1		2		3	
1	Litslena	jordbruksfastighet	1 676	24	1 676	24
		annan fastighet	92	—	92	70
		inkomst	794	—	827	70
		Summa	**2 562**	**24**	**2 596**	**64**
2	Järstad	jordbruksfastighet	502	92	502	92
		annan fastighet	18	90	18	90
		inkomst	257	60	290	50
		Summa	**779**	**42**	**812**	**32**
3	Bottnaryd	jordbruksfastighet	1 301	44	1 301	44
		annan fastighet	74	45	75	45
		inkomst	1 323	60	1 440	10
		Summa	**2 699**	**49**	**2 816**	**99**
4	Norra Vram	jordbruksfastighet	1 599	42	1 599	42
		annan fastighet	670	35	670	35
		inkomst	4 652	20	4 750	60
		Summa	**6 921**	**97**	**7 020**	**37**
5	Lyngby	jordbruksfastighet	1 509	16	1 509	16
		annan fastighet	101	85	103	15
		inkomst	757	70	899	60
		Summa	**2 368**	**71**	**2 511**	**91**
6	Hålanda	jordbruksfastighet	795	34	795	34
		annan fastighet	47	85	49	65
		inkomst	513	20	530	30
		Summa	**1 356**	**39**	**1 375**	**29**
7	Varv	jordbruksfastighet	281	78	281	78
		annan fastighet	174	65	175	55
		inkomst	483	30	496	70
		Summa	**939**	**73**	**954**	**03**

1930 års taxering vid olika alternativ i fråga om vägskatteskyldigträdande.

tiv A. hetsskattekronor skattekronor, avdiga som påförts		Alternativ B. Skattekronor, avseende skattskyldiga som påförts skattekronor (fastighets- eller inkomstskattekronor) till ett antal av				Alternativ C. Samtliga fastighetsskattekronor samt inkomstskattekronor, avseende skattskyldiga som påförts skattekronor (fastighets- eller inkomstskattekronor) till ett antal av				
4 inkomstskattekronor eller däröver		3 eller däröver		4 eller däröver		3 eller däröver		4 eller däröver		
4		5		6		7		8		
1 676	24	1 653	66	1 636	60	1 676	24	1 676	24	
92	70	56	75	47	90	92	70	92	70	1
756	80	853	60	791	90	853	60	791	90	
2 525	**74**	**2 564**	**01**	**2 476**	**40**	**2 622**	**54**	**2 560**	**84**	
502	92	491	52	485	80	502	92	502	92	
18	90	5	—	5	—	18	90	18	90	2
272	70	291	80	272	70	291	80	272	70	
794	**52**	**788**	**32**	**763**	**50**	**813**	**62**	**794**	**52**	
1 301	44	1 259	08	1 235	10	1 301	44	1 301	44	
75	45	48	74	36	19	75	45	75	45	3
1 349	80	1 501	60	1 424	50	1 501	60	1 424	50	
2 726	**69**	**2 809**	**42**	**2 695**	**79**	**2 878**	**49**	**2 801**	**39**	
1 599	42	1 594	98	1 587	36	1 599	42	1 599	42	
670	35	668	75	668	75	670	35	670	35	4
4 607	10	4 750	60	4 607	10	4 750	60	4 607	10	
6 876	**87**	**7 014**	**33**	**6 863**	**21**	**7 020**	**37**	**6 876**	**87**	
1 509	16	1 465	18	1 407	56	1 509	16	1 509	16	
103	15	69	70	53	05	103	15	103	15	5
788	10	931	—	821	10	931	—	821	10	
2 400	**41**	**2 465**	**88**	**2 281**	**71**	**2 543**	**31**	**2 433**	**41**	
795	34	743	62	716	58	795	34	795	34	
49	65	25	55	22	05	49	65	49	65	6
512	40	544	80	533	30	544	80	533	30	
1 357	**39**	**1 313**	**97**	**1 271**	**93**	**1 389**	**79**	**1 378**	**29**	
281	78	270	90	268	68	281	78	281	78	
175	55	152	95	148	75	175	55	175	55	7
447	40	514	20	450	30	514	20	450	30	
904	**73**	**938**	**05**	**867**	**73**	**971**	**53**	**907**	**63**	

	Kommun		Antalet komm.-skattekronor, som belöper på beskattningsföremålen enl. väglagen		*Alterna-* Samtliga fastig- samt inkomstseende skattskyl- 3 inkomstskattekronor eller däröver	
	1		2		3	
8	Högstena	jordbruksfastighet	301	56	301	56
		annan fastighet	9	70	10	60
		inkomst	73	40	101	70
		Summa	**384**	**66**	**413**	**86**
9	Kil	jordbruksfastighet	2 678	78	2 678	78
		annan fastighet	108	90	109	90
		inkomst	2 663	—	2 860	40
		Summa	**5 450**	**68**	**5 649**	**08**
10	Ramnäs	jordbruksfastighet	1 662	04	1 662	04
		annan fastighet	1 167	40	1 167	65
		inkomst	8 759	30	8 919	20
		Summa	**11 548**	**74**	**11 748**	**89**
11	Ramsjö	jordbruksfastighet	3 153	50	3 153	50
		annan fastighet	120	10	120	90
		inkomst	2 868	60	2 766	90
		Summa	**6 142**	**20**	**6 041**	**30**
12	Storsjö	jordbruksfastighet	716	94	716	94
		annan fastighet	2	25	3	—
		inkomst	222	80	221	30
		Summa	**941**	**99**	**941**	**24**

tiv A. hetsskattekronor skattekronor, avdiga som påförts		Alternativ B. Skattekronor, avseende skattskyldiga som påförts skattekronor (fastighets- eller inkomstskattekronor) till ett antal av				Alternativ C. Samtliga fastighetsskattekronor samt inkomstskattekronor, avseende skattskyldiga som påförts skattekronor (fastighets- eller inkomstskattekronor) till ett antal av				
4 inkomstskattekronor eller däröver		3 eller däröver		4 eller däröver		3 eller däröver		4 eller däröver		
4		5		6		7		8		
301	56	277	74	258	66	301	56	301	56	
10	60	7	10	7	10	10	60	10	60	8
80	30	106	40	88	90	106	40	88	90	
392	**46**	**391**	**24**	**354**	**66**	**418**	**56**	**401**	**06**	
2 678	78	2 566	96	2 503	16	2 678	78	2 678	78	
109	90	80	—	79	—	109	90	109	90	9
2 634	48	2 960	20	2 749	20	2 960	20	2 749	20	
5 423	**16**	**5 607**	**16**	**5 331**	**36**	**5 748**	**88**	**5 537**	**88**	
1 662	04	1 656	92	1 652	—	1 662	04	1 662	04	
1 167	65	1 135	—	1 121	75	1 167	65	1 167	65	10
8 633	90	8 930	30	8 664	30	8 930	30	8 664	30	
11 463	**59**	**11 722**	**22**	**11 438**	**05**	**11 759**	**99**	**11 493**	**99**	
3 153	50	3 121	64	3 087	68	3 153	50	3 153	50	
120	90	94	95	83	85	120	90	120	90	11
2 628	—	2 805	60	2 657	60	2 805	60	2 657	60	
5 902	**40**	**6 022**	**19**	**5 829**	**13**	**6 080**	**—**	**5 832**	**—**	
716	94	628	08	599	68	716	94	716	94	
3	—	—	25	—	25	3	—	3	—	12
218	—	224	20	219	30	224	20	219	30	
937	**94**	**852**	**53**	**819**	**23**	**944**	**14**	**939**	**24**	

Tabell 3 b. Skatteunderlaget i 3 utvalda vägdistrikt enligt 1930 års taxering vid vägskatteskyldighetens inträdande enligt alternativ A i tabell 3 a.

	Kommun		Antalet komm.-skattekronor, som belöper på beskattningsföremålen enl. väglagen		*Alternativ A* Skatteunderlaget utgöres av samtliga fastighetsskattekronor samt inkomstskattekronor, avseende skattskyldiga som påförts 3 inkomstskattekronor eller däröver	
	1		2		3	
	Åkers väghållningsdistrikt.					
13	Helgarö	jordbruksfastighet	504	92	504	92
		annan fastighet	79	95	81	20
		inkomst	420	30	541	50
		Summa	**1 005**	**17**	**1 127**	**62**
14	Fogdö	jordbruksfastighet	1 271	30	1 271	30
		annan fastighet	147	20	147	30
		inkomst	1 088	40	1 295	80
		Summa	**2 506**	**90**	**2 714**	**40**
15	Vansö	jordbruksfastighet	814	36	814	36
		annan fastighet	159	55	159	55
		inkomst	620	30	735	—
		Summa	**1 594**	**21**	**1 708**	**91**
16	Härad	jordbruksfastighet	1 039	82	1 039	82
		annan fastighet	127	55	127	80
		inkomst	619	60	708	30
		Summa	**1 786**	**97**	**1 875**	**92**
17	Strängnäs landskommun	jordbruksfastighet	1 130	78	1 130	78
		annan fastighet	166	50	167	10
		inkomst	7 962	—	8 131	10
		Summa	**9 259**	**28**	**9 428**	**98**
18	Åker	jordbruksfastighet	1 975	74	1 975	74
		annan fastighet	1 752	70	1 752	95
		inkomst	9 379	90	9 540	—
		Summa	**13 108**	**34**	**13 268**	**69**

	Kommun		Antalet komm.-skattekronor, som belöper på beskattningsföremålen enl. väglagen		*Alternativ A* Skatteunderlaget utgöres av samtliga fastighetsskattekronor samt inkomstskattekronor, avseende skattskyldiga som påförts 3 inkomstskattekronor eller däröver	
	1		2		3	
19	Länna	jordbruksfastighet	1 483	16	1 483	16
		annan fastighet	91	05	91	05
		inkomst	1 120	60	1 270	10
		Summa	**2 694**	**81**	**2 844**	**31**
20	*Summa för Åkers väghållningsdistrikt*	jordbruksfastighet	**8 220**	**08**	**8 220**	**08**
		annan fastighet	**2 524**	**50**	**2 526**	**95**
		inkomst	**21 211**	**10**	**22 221**	**80**
		Summa	**31 955**	**68**	**32 968**	**83**
	Åse väghållningsdistrikt.					
21	Vänersnäs	jordbruksfastighet	910	60	910	60
		annan fastighet	87	30	87	30
		inkomst	1 522	10	1 548	80
		Summa	**2 520**	**—**	**2 546**	**70**
22	Flo	jordbruksfastighet	1 534	10	1 534	10
		annan fastighet	28	95	29	35
		inkomst	668	40	719	60
		Summa	**2 231**	**45**	**2 283**	**05**
23	Sal	jordbruksfastighet	426	84	426	84
		annan fastighet	162	70	162	70
		inkomst	425	30	488	50
		Summa	**1 014**	**84**	**1 078**	**04**
24	Ås	jordbruksfastighet	818	98	818	98
		annan fastighet	38	30	38	30
		inkomst	266	70	320	10
		Summa	**1 123**	**98**	**1 177**	**38**
25	Karaby	jordbruksfastighet	408	40	408	40
		annan fastighet	15	75	15	75
		inkomst	123	40	140	—
		Summa	**547**	**55**	**564**	**15**

	Kommun		Antalet komm.-skattekronor, som belöper på beskattningsföremålen enl. väglagen		*Alternativ A* Skatteunderlaget utgöres av samtliga fastighetsskattekronor samt inkomstskattekronor, avseende skattskyldiga som påförts 3 inkomstskattekronor eller däröver	
	1		2		3	
26	Tun	jordbruksfastighet	833	16	833	16
		annan fastighet	76	30	76	30
		inkomst	989	70	1 014	20
		Summa	**1 899**	**16**	**1 923**	**66**
27	Friel	jordbruksfastighet	525	26	525	26
		annan fastighet	27	10	27	35
		inkomst	183	60	199	30
		Summa	**735**	**96**	**751**	**91**
28	Täng	jordbruksfastighet	408	08	408	08
		annan fastighet	10	—	10	20
		inkomst	229	20	229	70
		Summa	**647**	**28**	**647**	**98**
29	Håle	jordbruksfastighet	568	84	568	84
		annan fastighet	9	70	9	95
		inkomst	190	20	212	40
		Summa	**768**	**74**	**791**	**19**
30	Särestad	jordbruksfastighet	961	18	961	18
		annan fastighet	17	15	17	45
		inkomst	436	60	450	—
		Summa	**1 414**	**93**	**1 428**	**63**
31	*Summa för Åse väghållningsdistrikt*	jordbruksfastighet	**7 395**	**44**	**7 395**	**44**
		annan fastighet	**473**	**25**	**474**	**65**
		inkomst	**5 035**	**20**	**5 322**	**60**
		Summa	**12 903**	**89**	**13 192**	**69**
	Karlstads väghållningsdistrikt.					
32	Hammarö	jordbruksfastighet	1 177	05	1 177	05
		annan fastighet	7 718	70	7 726	35
		inkomst	33 349	—	33 455	50
		Summa	**42 244**	**75**	**42 358**	**90**

	Kommun		Antalet komm.-skattekronor, som belöper på beskattningsföremålen enl. väglagen		*Alternativ A* Skatteunderlaget utgöres av samtliga fastighetsskattekronor samt inkomstskattekronor, avseende skattskyldiga som påförts 3 inkomstskattekronor eller däröver	
	1		2		3	
33	Karlstads landskommun	jordbruksfastighet	937	58	937	58
		annan fastighet	3 330	15	3 333	05
		inkomst	15 827	20	15 887	40
		Summa	**20 094**	**93**	**20 158**	**03**
34	Grava	jordbruksfastighet	3 718	50	3 718	50
		annan fastighet	5 047	95	5 061	15
		inkomst	36 110	40	36 368	70
		Summa	**44 876**	**85**	**45 148**	**35**
35	*Summa för Karlstads vårhållningsdistrikt*	jordbruksfastighet	**5 833**	**13**	**5 833**	**13**
		annan fastighet	**16 096**	**80**	**16 120**	**55**
		inkomst	**85 286**	**60**	**85 711**	**60**
		Summa	**107 216**	**53**	**107 665**	**28**

Tabell 4 a. På grundval av 1930 års taxering för 32 utvalda landskom- vägskatteföremålen som erhålles vid sänkning av repartitionstalet för samt beräknad vägskatt med fördel-

	Kommun	Antal vägfyrkar			
		för jordbruks-fastighet	för annan fastighet	för inkomst	för tillkomm. inkomst
	1	2	3	4	5
1	Litslena	29 946	1 213	5 263	318
2	Järstad	8 515	248	1 709	108
3	Bottnaryd	25 651	991	8 798	183
4	Norra Vram	27 219	8 931	30 885	340
5	Lyngby	25 171	1 330	5 026	334
6	Hålanda	14 456	627	3 410	144
7	Varv	4 777	2 314	3 198	60
8	Högstena	5 032	127	487	66
9	Kil	47 907	1 372	17 676	508
10	Ramnäs	32 655	15 544	58 333	237
11	Ramsjö	68 520	1 574	18 952	275
12	Storsjö	14 897	29	1 480	80
	Åkers väghållningsdistrikt.				
13	Helgarö	8 846	1 067	2 781	100
14	Fogdö	21 907	1 938	7 214	263
15	Vansö	13 891	2 114	4 112	172
16	Härad	19 195	1 684	4 104	181
17	Strängnäs landsk.	20 603	2 193	52 973	204
18	Åker	37 181	23 348	62 279	322
19	Länna	28 567	1 204	7 418	226
20	Summa för distriktet	**150 190**	**33 548**	**140 881**	**1 468**
	Åse väghållningsdistrikt.				
21	Vänersnäs	16 187	1 150	10 102	175
22	Flo	26 889	378	4 440	305
23	Sal	7 114	2 153	2 822	94
24	Ås	13 685	509	1 770	180
25	Karaby	6 808	208	817	90
26	Tun	14 288	1 013	6 576	174
27	Friel	9 043	360	1 215	109
28	Täng	6 926	131	1 519	87
29	Håle	9 510	128	1 261	125
30	Särestad	16 106	223	2 887	211
31	Summa för distriktet	**126 556**	**6 253**	**33 409**	**1 550**
	Karlstads väghållningsdistrikt.				
32	Hammarö	20 448	101 345	221 846	238
33	Karlstads landsk.	17 311	43 905	105 231	162
34	Grava	66 771	63 062	240 175	696
35	Summa för distriktet	**104 530**	**208 312**	**567 252**	**1 096**

muner uträknade vägfyrkar under förutsättning av sådan ändring av jordbruksfastighets jordbruksvärde till 0.05, utdebitering per vägfyrk ning på olika beskattningsföremål.

summa	Utdeb. per vägfyrk, öre	Beräknad vägskatt, kronor: för jordbruksfastighet		för annan fastighet		för inkomst		summa		
6	7	8		9		10		11		
36 740	20	5 937	37	240	50	1 106	53	7 284	40	1
10 580	20	1 685	62	49	09	359	69	2 094	40	2
35 623	35	8 931	76	345	06	3 127	18	12 404	00	3
67 375	18	4 874	72	1 599	48	5 592	10	12 066	30	4
31 861	21	5 230	50	276	37	1 113	80	6 620	67	5
18 637	22	3 155	75	136	87	775	84	4 068	46	6
10 349	15	712	39	345	09	485	87	1 543	35	7
5 712	20	994	77	25	11	109	32	1 129	20	8
67 463	10	4 754	63	136	16	1 804	71	6 695	50	9
106 769	15	4 887	38	2 326	42	8 766	00	15 979	80	10
89 321	20	13 661	81	313	83	3 833	56	17 809	20	11
16 486	25	3 706	18	7	21	388	11	4 101	50	12
12 794	20	1 761	23	212	44	573	61	2 547	28	13
31 322		4 361	68	385	86	1 488	66	6 236	20	14
20 289		2 765	69	420	90	852	94	4 039	53	15
25 164		3 821	72	335	28	853	14	5 010	14	16
75 973		4 102	05	436	63	10 587	52	15 126	20	17
123 130		7 402	72	4 648	58	12 463	84	24 515	14	18
37 415		5 687	68	239	71	1 521	92	7 449	31	19
326 087		**29 902**	77	**6 679**	40	**28 341**	63	**64 923**	80	20
27 614	30	4 811	24	341	81	3 054	62	8 207	67	21
32 012		7 992	17	112	35	1 410	35	9 514	87	22
12 183		2 114	48	639	93	866	72	3 621	13	23
16 144		4 067	57	151	29	579	59	4 798	45	24
7 923		2 023	53	61	82	269	59	2 354	94	25
22 051		4 246	80	301	09	2 006	29	6 554	18	26
10 727		2 687	84	107	00	393	53	3 188	37	27
8 663		2 058	60	38	94	477	35	2 574	89	28
11 024		2 826	64	38	05	411	96	3 276	65	29
19 427		4 787	16	66	28	920	81	5 774	25	30
167 768		**37 616**	03	**1 858**	56	**10 390**	81	**49 865**	40	31
343 877	17	3 471	84	17 207	22	37 707	32	58 386	38	32
166 609		2 939	21	7 454	57	17 894	53	28 288	31	33
370 704		11 336	95	10 707	20	40 897	14	62 941	29	34
881 190		**17 748**	00	**35 368**	99	**96 498**	99	**149 615**	98	35

Tabell 4 b. På grundval av 1930 års taxering och vid repartitionstalet uträknade vägskattekronor vid alternativ I, utdebitering per vägskatte-

före-

	Kommun	Antal vägskattekronor							
		för jordbruks-fastighet		för annan fastighet		för inkomst		för tillkomm. inkomst	
	1	2		3		4		5	
1	Litslena	1 437	04	92	70	827	70	47	84
2	Järstad	421	76	18	90	290	50	16	23
3	Bottnaryd	1 163	79	75	45	1 440	10	27	53
4	Norra Vram	1 344	09	670	35	4 750	60	51	06
5	Lyngby	1 258	00	103	15	899	60	50	23
6	Hålanda	686	84	49	65	530	30	21	70
7	Varv	236	43	175	55	496	70	9	07
8	Högstena	251	42	10	60	101	70	10	02
9	Kil	2 297	78	109	90	2 860	40	76	20
10	Ramnäs	1 484	12	1 167	65	8 919	20	35	58
11	Ramsjö	2 947	15	120	90	2 766	90	41	27
12	Storsjö	656	41	3	00	221	30	12	10
	Åkers väghållningsdistrikt.								
13	Helgarö	429	38	81	20	541	50	15	10
14	Fogdö	1 073	79	147	30	1 295	80	39	50
15	Vansö	685	00	159	55	735	00	25	87
16	Härad	903	81	127	80	708	30	27	20
17	Strängnäs landsk.	977	45	167	10	8 131	10	30	66
18	Åker	1 733	54	1 752	95	9 540	00	48	44
19	Länna	1 312	92	91	05	1 270	10	34	04
20	Summa för distriktet	**7 115**	89	**2 526**	95	**22 221**	80	**220**	81
	Åse väghållningsdistrikt.								
21	Vänersnäs	779	04	87	30	1 548	80	26	31
22	Flo	1 304	83	29	35	719	60	45	85
23	Sal	355	70	162	70	488	50	14	22
24	Ås	683	34	38	30	320	10	27	12
25	Karaby	340	36	15	75	140	00	13	60
26	Tun	702	34	76	30	1 014	20	26	16
27	Friel	443	49	27	35	199	30	16	35
28	Täng	342	56	10	20	229	70	13	10
29	Håle	474	62	9	95	212	40	18	84
30	Särestad	802	71	17	45	450	00	31	69
31	Summa för distriktet	**6 228**	99	**474**	65	**5 322**	60	**233**	24
	Karlstads väghållningsdistrikt.								
32	Hammarö	998	02	7 726	35	33 455	50	35	80
33	Karlstads landsk.	815	59	3 333	05	15 887	40	24	39
34	Grava	3 196	10	5 061	15	36 368	70	104	48
35	Summa för distriktet	**5 009**	71	**16 120**	55	**85 711**	60	**164**	67

0.05 för jordbruksfastighets jordbruksvärde för 32 utvalda landskommuner krona samt beräknad vägskatt med fördelning på olika beskattningsmål.

summa		Utdeb. per vägskattekrona, kr.	Beräknad vägskatt, kronor: för jordbruksfastighet		för annan fastighet		för inkomst		summa		
6		7	8		9		10		11		
2 405	28	3: 03	4 352	08	280	74	2 651	58	7 284	40	1
747	39	2: 80	1 181	90	52	96	859	54	2 094	40	2
2 706	87	4: 58	5 332	96	345	74	6 725	30	12 404	00	3
6 816	10	1: 77	2 379	32	1 186	65	8 500	33	12 066	30	4
2 310	98	2: 86	3 604	00	295	51	2 721	16	6 620	67	5
1 288	49	3: 16	2 168	75	156	77	1 742	94	4 068	46	6
917	75	1: 68	397	60	295	22	850	53	1 543	35	7
373	74	3: 02	759	59	32	01	337	60	1 129	20	8
5 344	28	1: 25	2 878	73	137	69	3 679	08	6 695	50	9
11 606	55	1: 38	2 043	34	1 607	62	12 328	84	15 979	80	10
5 876	22	3: 03	8 932	00	366	41	8 510	79	17 809	20	11
892	81	4: 59	3 015	50	13	78	1 072	22	4 101	50	12
1 067	18	2: 02	868	84	164	31	1 126	25	2 159	40	13
2 556	39		2 172	78	298	06	2 701	93	5 172	77	14
1 605	42		1 386	07	322	84	1 539	60	3 248	51	15
1 767	11		1 828	83	258	60	1 488	26	3 575	69	16
9 306	31		1 977	84	338	12	16 515	03	18 830	99	17
13 074	93		3 507	76	3 547	03	19 401	88	26 456	67	18
2 708	11		2 656	65	184	23	2 638	89	5 479	77	19
32 085	**45**		**14 398**	**77**	**5 113**	**19**	**45 411**	**84**	**64 923**	**80**	20
2 441	45	4: 07	3 168	74	355	09	6 406	76	9 930	59	21
2 099	63		5 307	39	119	38	3 113	47	8 540	24	22
1 021	12		1 446	81	661	78	2 044	81	4 153	40	23
1 068	86		2 779	48	155	79	1 412	32	4 347	59	24
509	71		1 384	41	64	06	624	77	2 073	24	25
1 819	00		2 856	77	310	35	4 231	66	7 398	78	26
686	49		1 803	90	111	25	877	15	2 792	30	27
595	56		1 393	36	41	49	987	59	2 422	44	28
715	81		1 930	52	40	47	940	56	2 911	55	29
1 301	85		3 265	02	70	98	1 959	27	5 295	27	30
12 259	**48**		**25 336**	**40**	**1 930**	**64**	**22 598**	**36**	**49 865**	**40**	31
42 215	67	1: 40	1 395	43	10 802	94	46 827	39	59 025	76	32
20 060	43		1 140	36	4 660	26	22 247	82	28 048	44	33
44 730	43		4 468	77	7 076	48	50 996	53	62 541	78	34
107 006	**53**		**7 004**	**56**	**22 539**	**68**	**120 071**	**74**	**149 615**	**98**	35

Tabell 4 c. På grundval av 1930 års taxering och vid repartitionstalet muner uträknade vägskattekronor vid alternativ II, utdebitering olika beskatt-

	Kommun	Antal vägskattekronor							
		för jordbruks-fastighet		för annan fastighet		för inkomst		för tillkomm. inkomst	
	1	2		3		4		5	
1	Litslena	2 155	56	139	05	827	70	47	84
2	Järstad	632	64	28	35	290	50	16	23
3	Bottnaryd	1 745	68	113	17	1 440	10	27	53
4	Norra Vram	2 016	13	1 005	52	4 750	60	51	06
5	Lyngby	1 887	00	154	72	899	60	50	23
6	Hålanda	1 030	26	74	47	530	30	21	70
7	Varv	354	64	263	32	496	70	9	07
8	Högstena	377	13	15	90	101	70	10	02
9	Kil	3 446	67	164	85	2 860	40	76	20
10	Ramnäs	2 226	18	1 751	47	8 919	20	35	58
11	Ramsjö	4 420	72	181	35	2 766	90	41	27
12	Storsjö	984	61	4	50	221	30	12	10
	Åkers väghållningsdistrikt.								
13	Helgarö	644	07	121	80	541	50	15	10
14	Fogdö	1 610	68	220	95	1 295	80	39	50
15	Vansö	1 027	50	239	32	735	00	25	87
16	Härad	1 355	71	191	70	708	30	27	20
17	Strängnäs landsk.	1 466	17	250	65	8 131	10	30	66
18	Åker	2 600	31	2 629	42	9 540	00	48	44
19	Länna	1 969	38	137	32	1 270	10	34	04
20	Summa för distriktet	**10 673**	**82**	**3 791**	**16**	**22 221**	**80**	**220**	**81**
	Åse väghållningsdistrikt.								
21	Vänersnäs	1 168	56	130	95	1 548	80	26	31
22	Flo	1 957	24	44	02	719	60	45	85
23	Sal	533	55	244	05	488	50	14	22
24	Ås	1 025	01	57	45	320	10	27	12
25	Karaby	510	54	23	62	140	00	13	60
26	Tun	1 053	51	114	45	1 014	20	26	16
27	Friel	665	23	41	02	199	30	16	35
28	Täng	513	84	15	30	229	70	13	10
29	Håle	711	93	14	92	212	40	18	84
30	Särestad	1 204	06	26	17	450	00	31	69
31	Summa för distriktet	**9 343**	**47**	**711**	**95**	**5 322**	**60**	**233**	**24**
	Karlstads väghållningsdistrikt.								
32	Hammarö	1 497	03	11 589	52	33 455	50	35	80
33	Karlstads landsk.	1 223	38	4 999	57	15 887	40	24	39
34	Grava	4 794	15	7 591	72	36 368	70	104	48
35	Summa för distriktet	**7 514**	**56**	**24 180**	**81**	**85 711**	**60**	**164**	**67**

0·05 för jordbruksfastighets jordbruksvärde för 32 utvalda landskom-per vägskattekrona samt beräknad vägskatt med fördelning på ningsföremål.

summa		Utdeb. per vägskattekrona, kr.	Beräknad vägskatt, kronor: för jordbruksfastighet		för annan fastighet		för inkomst		summa		
6		7	8		9		10		11		
3 170	15	2: 30	4 953	06	319	51	2 011	83	7 284	40	1
967	72	2: 16	1 369	20	61	36	663	84	2 094	40	2
3 326	48	3: 73	6 509	40	422	00	5 472	60	12 404	00	3
7 823	31	1: 54	3 109	58	1 550	86	7 405	86	12 066	30	4
2 991	55	2: 21	4 176	07	342	43	2 102	17	6 620	67	5
1 656	73	2: 46	2 530	03	182	88	1 355	55	4 068	46	6
1 123	73	1: 37	487	07	361	65	694	63	1 543	35	7
504	75	2: 24	843	70	35	57	249	93	1 129	20	8
6 548	12	1: 02	3 524	24	168	56	3 002	70	6 695	50	9
12 932	43	1: 24	2 750	76	2 164	19	11 064	85	15 979	80	10
7 410	24	2: 40	10 624	43	435	84	6 748	93	17 809	20	11
1 222	51	3: 35	3 303	35	15	10	783	05	4 101	50	12
1 322	47	1: 76	1 132	98	214	26	979	10	2 326	34	13
3 166	93		2 833	33	388	67	2 348	92	5 570	92	14
2 027	69		1 807	47	420	98	1 338	44	3 566	89	15
2 282	91		2 384	82	337	22	1 293	81	4 015	85	16
9 878	58		2 579	13	440	92	14 357	27	17 377	32	17
14 818	17		4 574	18	4 625	39	16 866	93	26 066	50	18
3 410	84		3 464	32	241	56	2 294	10	5 999	98	19
36 907	**59**		**18 776**	**23**	**6 669**	**00**	**39 478**	**57**	**64 923**	**80**	20
2 874	62	3: 19	3 732	61	418	28	5 031	21	9 182	10	21
2 766	71		6 251	81	140	61	2 444	99	8 837	41	22
1 280	32		1 704	26	779	54	1 605	79	4 089	59	23
1 429	68		3 274	08	183	51	1 109	09	4 566	68	24
687	76		1 630	76	75	45	490	63	2 196	84	25
2 208	32		3 365	12	365	57	3 323	11	7 053	80	26
921	90		2 124	87	131	03	688	83	2 944	73	27
771	94		1 641	31	48	87	775	55	2 465	73	28
958	09		2 274	04	47	66	738	62	3 060	32	29
1 711	92		3 846	00	83	59	1 538	61	5 468	20	30
15 611	**26**		**29 844**	**86**	**2 274**	**11**	**17 746**	**43**	**49 865**	**40**	31
46 577	85	1: 27	1 905	05	14 748	27	42 619	43	59 272	75	32
22 134	74		1 556	82	6 362	22	20 248	59	28 167	63	33
48 859	05		6 100	81	9 660	87	46 413	92	62 175	60	34
117 571	**64**		**9 562**	**68**	**30 771**	**36**	**109 281**	**94**	**149 615**	**98**	35

Tabell 4 d. På grundval av 1930 års taxering och vid repartitionstalet ner uträknade vägskattekronor vid alternativ III, utdebitering per vägnings-

	Kommun	Antal vägskattekronor							
		för jordbruksfastighet		för annan fastighet		för inkomst		för tillkomm. inkomst	
	1	2		3		4		5	
1	Litslena	2 874	08	185	40	827	70	47	84
2	Järstad	843	52	37	80	290	50	16	23
3	Bottnaryd	2 327	58	150	90	1 440	10	27	53
4	Norra Vram	2 688	18	1 340	70	4 750	60	51	06
5	Lyngby	2 516	00	206	30	899	60	50	23
6	Hålanda	1 373	68	99	30	530	30	21	70
7	Varv	472	86	351	10	496	70	9	07
8	Högstena	502	84	21	20	101	70	10	02
9	Kil	4 595	56	219	80	2 860	40	76	20
10	Ramnäs	2 968	24	2 335	30	8 919	20	35	58
11	Ramsjö	5 894	30	241	80	2 766	90	41	27
12	Storsjö	1 312	82	6	00	221	30	12	10
	Åkers väghållningsdistrikt.								
13	Helgarö	858	76	162	40	541	50	15	10
14	Fogdö	2 147	58	294	60	1 295	80	39	50
15	Vansö	1 370	00	319	10	735	00	25	87
16	Härad	1 807	62	255	60	708	30	27	20
17	Strängnäs landsk.	1 954	90	334	20	8 131	10	30	66
18	Åker	3 467	08	3 505	90	9 540	00	48	44
19	Länna	2 625	84	182	10	1 270	10	34	04
20	Summa för distriktet	**14 231**	**78**	**5 053**	**90**	**22 221**	**80**	**220**	**81**
	Åse väghållningsdistrikt.								
21	Vänersnäs	1 558	08	174	60	1 548	80	26	31
22	Flo	2 609	66	58	70	719	60	45	85
23	Sal	711	40	325	40	488	50	14	22
24	Ås	1 366	68	76	60	320	10	27	12
25	Karaby	680	72	31	50	140	00	13	60
26	Tun	1 404	68	152	60	1 014	20	26	16
27	Friel	886	98	54	70	199	30	16	35
28	Täng	685	12	20	40	229	70	13	10
29	Håle	949	24	19	90	212	40	18	84
30	Särestad	1 605	42	34	90	450	00	31	69
31	Summa för distriktet	**12 457**	**98**	**949**	**30**	**5 322**	**60**	**233**	**24**
	Karlstads väghållningsdistrikt.								
32	Hammarö	1 996	04	15 452	70	33 455	50	35	80
33	Karlstads landsk.	1 631	18	6 666	10	15 887	40	24	39
34	Grava	6 392	20	10 122	30	36 368	70	104	48
35	Summa för distriktet	**10 019**	**42**	**32 241**	**10**	**85 711**	**60**	**164**	**67**

0.05 för jordbruksfastighets jordbruksvärde för 32 utvalda landskommuskattekrona samt beräknad vägskatt med fördelning på olika beskattföremål.

summa		Utdeb. per vägskattekrona, kr.	Beräknad vägskatt, kronor: för jordbruksfastighet		för annan fastighet		för inkomst		summa		
6		7	8		9		10		11		
3 935	02	1: 85	5 320	41	343	21	1 620	78	7 284	40	1
1 188	05	1: 76	1 487	03	66	64	540	73	2 094	40	2
3 946	11	3: 14	7 316	40	474	33	4 613	27	12 404	00	3
8 830	54	1: 37	3 673	20	1 831	97	6 561	13	12 066	30	4
3 672	13	1: 80	4 536	22	371	95	1 712	50	6 620	67	5
2 024	98	2: 01	2 759	91	199	51	1 109	04	4 068	46	6
1 329	73	1: 16	548	82	407	50	587	03	1 543	35	7
635	76	1: 78	893	12	37	65	198	43	1 129	20	8
7 751	96	0: 86	3 969	25	189	85	2 536	40	6 695	50	9
14 258	32	1: 12	3 326	61	2 617	25	10 035	94	15 979	80	10
8 944	27	1: 99	11 736	32	481	45	5 591	43	17 809	20	11
1 552	22	2: 64	3 468	92	15	85	616	73	4 101	50	12
1 577	76	1: 56	1 336	12	252	67	866	00	2 454	79	13
3 777	48		3 341	36	458	36	2 077	55	5 877	27	14
2 449	97		2 131	54	496	48	1 183	81	3 811	83	15
2 798	72		2 812	42	397	68	1 144	34	4 354	44	16
10 450	86		3 041	57	519	97	12 698	64	16 260	18	17
16 561	42		5 394	33	5 454	73	14 918	37	25 767	43	18
4 112	08		4 085	46	283	32	2 029	08	6 397	86	19
41 728	**29**		**22 142**	**80**	**7 863**	**21**	**34 917**	**79**	**64 923**	**80**	20
3 307	79	2: 63	4 097	12	459	13	4 141	91	8 698	16	21
3 433	81		6 862	36	154	36	2 012	83	9 029	55	22
1 539	52		1 870	70	855	67	1 321	95	4 048	32	23
1 790	50		3 593	82	201	43	913	05	4 708	30	24
865	82		1 790	02	82	83	403	91	2 276	76	25
2 597	64		3 693	75	401	28	2 735	72	6 830	75	26
1 157	33		2 332	40	143	84	567	07	3 043	31	27
948	32		1 801	59	53	64	638	47	2 493	70	28
1 200	38		2 496	12	52	33	608	07	3 156	52	29
2 122	01		4 221	61	91	77	1 266	65	5 580	03	30
18 963	**12**		**32 759**	**49**	**2 496**	**28**	**14 609**	**63**	**49 865**	**40**	31
50 940	04	1: 17	2 330	62	18 043	00	39 105	37	59 478	99	32
24 209	07		1 904	61	7 783	52	18 579	06	28 267	19	33
52 987	68		7 463	71	11 819	08	42 587	01	61 869	80	34
128 136	**79**		**11 698**	**94**	**37 645**	**60**	**100 271**	**44**	**149 615**	**98**	35

Tabell 4 e, utvisande för år 1930 i 32 utvalda landskommuner den provid olika

	Kommun	Vägfyrkar enl. gäll. grunder				Vägfyrkar vid rep.-talet 0.05 för jordbruksvärde			
		Jordbr.-fastighet	Annan fastighet	Inkomst	Summa	Jordbr.-fastighet	Annan fastighet	Inkomst	Summa
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Litslena	82·2	3·3	14·5	100·0	81·5	3·3	15·2	100·0
2	Järstad	81·3	2·4	16·3	100·0	80·5	2·3	17·2	100·0
3	Bottnaryd	72·4	8·8	24·8	100·0	72·0	2·8	25·2	100·0
4	Norra Vram	40·6	13·3	46·1	100·0	40·4	13·3	46·3	100·0
5	Lyngby	79·8	4·2	16·0	100·0	79·0	4·2	16·8	100·0
6	Hålanda	78·2	3·4	18·4	100·0	77·5	3·4	19·1	100·0
7	Varv	46·4	22·5	31·1	100·0	46·1	22·4	31·5	100·0
8	Högstena	89·1	2·3	8·6	100·0	88·1	2·2	9·7	100·0
9	Kil	71·6	2·0	26·4	100·0	71·0	2·0	27·0	100·0
10	Ramnäs	30·7	14·6	54·7	100·0	30·6	14·6	54·8	100·0
11	Ramsjö	76·9	1·8	21·3	100·0	76·7	1·8	21·5	100·0
12	Storsjö	90·8	0·2	9·0	100·0	90·3	0·2	9·5	100·0
	Åkers väghållningsdistrikt.								
13	Helgarö	69·7	8·4	21·9	100·0	69·2	8·3	22·5	100·0
14	Fogdö	70·5	6·3	23·2	100·0	69·9	6·2	23·9	100·0
15	Vansö	69·1	10·5	20·4	100·0	68·5	10·4	21·1	100·0
16	Härad	76·8	6·8	16·4	100·0	76·3	6·7	17·0	100·0
17	Strängnäs landsk.	27·2	2·9	69·9	100·0	27·1	2·9	70·0	100·0
18	Åker	30·3	19·0	50·7	100·0	30·2	19·0	50·8	100·0
19	Länna	76·8	3·2	20·0	100·0	76·4	3·2	20·4	100·0
20	Summa för distriktet	**46·3**	**10·3**	**43·4**	**100·0**	**46·0**	**10·3**	**43·7**	**100·0**
	Åse väghållningsdistrikt.								
21	Vänersnäs	59·0	4·2	36·8	100·0	58·6	4·2	37·2	100·0
22	Flo	84·8	1·2	14·0	100·0	84·0	1·2	14·8	100·0
23	Sal	58·8	17·8	23·4	100·0	58·4	17·7	23·9	100·0
24	Ås	85·7	3·2	11·1	100·0	84·8	3·1	12·1	100·0
25	Karaby	86·9	2·7	10·4	100·0	85·9	2·6	11·5	100·0
26	Tun	65·3	4·6	30·1	100·0	64·8	4·6	30·6	100·0
27	Friel	85·2	3·4	11·4	100·0	84·3	3·4	12·3	100·0
28	Täng	80·8	1·5	17·7	100·0	80·0	1·5	18·5	100·0
29	Håle	87·2	1·2	11·6	100·0	86·2	1·2	12·6	100·0
30	Särestad	83·8	1·2	15·0	100·0	82·9	1·1	16·0	100·0
31	Summa för distriktet	**76·1**	**3·8**	**20·1**	**100·0**	**75·4**	**3·7**	**20·9**	**100·0**
	Karlstads väghållningsdistrikt.								
32	Hammarö	5·9	29·5	64·6	100·0	5·9	29·5	64·6	100·0
33	Karlstads landsk.	10·4	26·4	63·2	100·0	10·4	26·4	63·2	100·0
34	Grava	18·0	17·1	64·9	100·0	18·0	17·0	65·0	100·0
35	Summa för distriktet	**1·9**	**23·7**	**64·4**	**100·0**	**11·9**	**23·6**	**64·5**	**100·0**

centuella fördelningen av vägskattebördan på olika beskattningsföremål alternativ.

Alternativ I				Alternativ II				Alternativ III				
Jordbr.-fastighet	Annan fastighet	Inkomst	Summa	Jordbr.-fastighet	Annan fastighet	Inkomst	Summa	Jordbr.-fastighet	Annan fastighet	Inkomst	Summa	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
59·7	3·9	36·4	100·0	68·0	4·4	27·6	100·0	73·0	4·7	22·3	100·0	1
56·4	2·5	41·1	100·0	65·4	2·9	31·7	100·0	71·0	3·2	25·8	100·0	2
43·0	2·8	54·2	100·0	52·5	3·4	44·1	100·0	59·0	3·8	37·2	100·0	3
19·7	9·8	70·5	100·0	25·8	12·8	61·4	100·0	30·4	15·2	54·4	100·0	4
54·4	4·5	41·1	100·0	63·1	5·2	31·7	100·0	68·5	5·6	25·9	100·0	5
53·3	3·9	42·8	100·0	62·2	4·5	33·3	100·0	67·8	4·9	27·3	100·0	6
25·8	19·1	55·1	100·0	31·6	23·4	45·0	100·0	35·6	26·4	38·0	100·0	7
67·3	2·8	29·9	100·0	74·7	3·2	22·1	100·0	79·1	3·3	17·6	100·0	8
43·0	2·1	54·9	100·0	52·6	2·5	44·9	100·0	59·3	2·8	37·9	100·0	9
12·8	10·1	77·1	100·0	17·2	13·5	69·3	100·0	20·8	16·4	62·8	100·0	10
50·1	2·1	47·8	100·0	59·6	2·5	37·9	100·0	65·9	2·7	31·4	100·0	11
73·5	0·3	26·2	100·0	80·5	0·4	19·1	100·0	84·6	0·4	15·0	100·0	12
40·2	7·6	52·2	100·0	48·7	9·2	42·1	100·0	54·4	10·3	35·3	100·0	13
42·0	5·8	52·2	100·0	50·8	7·0	42·2	100·0	56·9	7·8	35·3	100·0	14
42·7	9·9	47·4	100·0	50·7	11·8	37·5	100·0	55·9	13·0	31.1	100·0	15
51·2	7·2	41·6	100·0	59·4	8·4	32·2	100·0	64·6	9·1	26·3	100·0	16
10·5	1·8	87·7	100·0	14·9	2·5	82·6	100·0	18·7	3·2	78·1	100·0	17
13·3	13·4	73·3	100·0	17·5	17·8	64·7	100·0	20·9	21·2	57·9	100·0	18
48·5	3·4	48·1	100·0	57·8	4·0	38·2	100·0	63·9	4·4	31·7	100·0	19
22·2	**7·9**	**69·9**	**100·0**	**28·9**	**10·3**	**60·8**	**100·0**	**34·1**	**12·1**	**53·8**	**100·0**	20
31·9	3·6	64·5	100·0	40·6	4·6	54·8	100·0	47·1	5·3	47·6	100·0	21
62·1	1·4	36·5	100·0	70·7	1·6	27·7	100·0	76·0	1·7	22·3	100·0	22
34·8	16·0	49·2	100·0	41·7	19·0	39·3	100·0	46·2	21·1	32·7	100·0	23
63·9	3·6	32·5	100·0	71·7	4·0	24·3	100·0	76·3	4·3	19·4	100·0	24
66·8	3·1	30·1	100·0	74·2	3·5	22·3	100·0	78·6	3·6	17·8	100·0	25
38·6	4·2	57·2	100·0	47·7	5·2	47·1	100·0	54·1	5·9	40·0	100·0	26
64·6	4·0	31·4	100·0	72·2	4·4	23·4	100·0	76·7	4·7	18·6	100·0	27
57·5	1·7	40·8	100·0	66·6	2·0	31·4	100·0	72 2	2·2	25·6	100·0	28
66·3	1·4	32·3	100·0	74·3	1·6	24·1	100·0	79·1	1·6	19·3	100·0	29
61·7	1·3	37·0	100·0	70·3	1·5	28·2	100·0	75·7	1·6	22·7	100·0	30
50·8	**3·9**	**45·3**	**100·0**	**59·8**	**4·6**	**35·6**	**100·0**	**65·7**	**5·0**	**29·3**	**100·0**	31
2·4	18·3	79·3	100·0	3·2	24·9	71·9	100·0	3·9	30·3	65·8	100·0	32
4·1	16·6	79·3	100·0	5·5	22·6	71·9	100·0	6·7	27·6	65·7	100·0	33
7·2	11·3	81·5	100·0	9·8	15·5	74·7	100·0	12·1	19·1	68·8	100·0	34
4·7	**15·1**	**80·2**	**100·0**	**6·4**	**20·6**	**73·0**	**100·0**	**7·8**	**25·2**	**67·0**	**100·0**	35

Tabell 5. Verkningarna i avseende på enskilda skattskyl-

Den skattskyldige	Taxering enligt kommunalskattelagen					Alternativ
	Taxeringsvärde, kronor			Taxerad inkomst, kr.	Beskattningsbar inkomst, kr.	
	för jordbruksfastighet	därav skogsvärde	för annan fastighet			
1	2	3	4	5	6	7
Ägare av jordbruksfastighet .	100 000	—	—	—	—	Gällande grunder Alt. I » II » III
Ägare av jordbruksfastighet .	100 000	25 000	—	—	—	Gällande grunder Alt. I » II » III
Ägare av jordbruksfastighet .	100 000	50 000	—	—	—	Gällande grunder Alt. I » II » III
Ägare av jordbruksfastighet .	100 000	75 000	—	—	—	Gällande grunder Alt. I » II » III
Ägare av jordbruksfastighet med påförd inkomsttax. . .	100 000	—	—	3 750	3 000	Gällande grunder Alt. I » II » III
Ägare av jordbruksfastighet med påförd inkomsttax. . .	10 000	5 000	—	1 100	220	Gällande grunder Alt. I » II » III
Ägare av jordbruksfastighet med påförd inkomsttax. . .	6 000	—	—	950	340	Gällande grunder Alt. I » II » III

diga av olika alternativ rörande vägskattens utgörande.

Antal vägfyrkar			Antal vägskattekronor			Beräknad vägskatt, kronor		
						Åkers	Åse	Karlstads
						väghållningsdistrikt		
för fastighet	för inkomst	summa	för fastighet	för inkomst	summa	Utdebitering pr vägfyrk.: 20 öre pr vägsk.-kr. vid alt. I 2·02 kr. » II 1·76 » » III 1·56 »	Utdebitering pr vägfyrk.: 30 öre pr vägsk.-kr. vid alt. I 4·07 kr. » II 3·19 » » III 2·63 »	Utdebitering pr vägfyrk.: 17 öre pr vägsk.-kr. vid alt. I 1·40 kr. » II 1·27 » » III 1·17 »
8	9	10	11	12	13	14	15	16
1 000	—	1 000	— —	— —	— —	200 00	300 00	170 00
—	—	—	50 00	— —	50 00	101 00	203 50	70 00
—	—	—	75 00	— —	75 00	132 00	239 25	95 25
—	—	—	100 00	— —	100 00	156 00	263 00	117 00
1 000	—	1 000	— —	— —	— —	200 00	300 00	170 00
—	—	—	47 50	— —	47 50	95 95	193 32	66 50
—	—	—	71 25	— —	71 25	125 40	227 28	90 48
—	—	—	95 00	— —	95 00	148 20	249 85	111 15
1 000	—	1 000	— —	— —	— —	200 00	300 00	170 00
—	—	—	45 00	— —	45 00	90 90	183 15	63 00
—	—	—	67 50	— —	67 50	118 80	215 32	85 72
—	—	—	90 00	— —	90 00	140 40	236 70	105 30
1 000	—	1 000	— —	— —	— —	200 00	300 00	170 00
—	—	—	42 50	— —	42 50	85 85	172 97	59 50
—	—	—	63 75	— —	63 75	112 20	203 36	80 96
—	—	—	85 00	— —	85 00	132 60	223 55	99 45
1 000	200	1 200	— —	— —	— —	240 00	360 00	204 00
—	—	—	50 00	30 00	80 00	161 60	325 60	112 00
—	—	—	75 00	30 00	105 00	184 80	334 95	133 35
—	—	—	100 00	30 00	130 00	202 80	341 90	152 10
100	14	114	— —	— —	— —	22 80	34 20	19 38
—	—	—	4 50	— —	4 50	9 09	18 31	6 30
—	—	—	6 75	— —	6 75	11 88	21 53	8 57
—	—	—	9 00	— —	9 00	14 04	23 67	10 53
60	—	60	— —	— —	— —	12 00	18 00	10 20
—	—	—	3 00	3 40	6 40	12 92	26 04	8 96
—	—	—	4 50	3 40	7 90	13 90	25 20	10 03
—	—	—	6 00	3 40	9 40	14 66	24 72	10 99

Den skattskyldige	Taxering enligt kommunalskattelagen					Alternativ
	Taxeringsvärde, kronor			Taxerad inkomst, kr.	Beskattningsbar inkomst, kr.	
	för jordbruksfastighet	därav skogsvärde	för annan fastighet			
1	2	3	4	5	6	7
Ägare av annan fastighet . .	—	—	30 000	—	—	Gällande grunder Alt. I » II » III
Ägare av annan fastighet med påförd inkomsttax. . .	—	—	30 000	6 750	6 000	Gällande grunder Alt. I » II » III
Inkomsttagare	—	—	—	1 750	1 000	Gällande grunder Alt. I » II » III
Inkomsttagare	—	—	—	10 750	10 000	Gällande grunder Alt. I » II » III
Inkomsttagare	—	—	—	25 750	25 000	Gällande grunder Alt. I » II » III

Antal vägfyrkar			Antal vägskattekronor			Beräknad vägskatt, kronor		
						Åkers	Åse	Karlstads
						väghållningsdistrikt		
för fastighet	för inkomst	summa	för fastighet	för inkomst	summa	Utdebitering pr vägfyrk.: 20 öre pr vägsk.-kr. vid alt. I 2·02 kr. » II 1·76 » » III 1·56 »	Utdebitering pr vägfyrk.: 30 öre pr vägsk.-kr. vid alt. I 4·07 kr. » II 3·19 » » III 2·63 »	Utdebitering pr vägfyrk.: 17 öre pr vägsk.-kr. vid alt I 1·40 kr. » II 1·27 » » III 1·17 »
8	9	10	11	12	13	14	15	16
200	—	200	— —	— —	— —	40 00	60 00	34 00
—	—	—	15 00	— —	15 00	30 30	61 05	21 00
—	—	—	22 50	— —	22 50	39 60	71 77	28 57
—	—	—	30 00	— —	30 00	46 80	78 90	35 10
200	400	600	— —	— —	— —	120 00	180 00	102 00
—	—	—	15 00	60 00	75 00	151 50	305 25	105 00
—	—	—	22 50	60 00	82 50	145 20	263 17	104 77
—	—	—	30 00	60 00	90 00	140 40	236 70	105 30
—	66	66	— —	— —	— —	13 20	19 80	11 22
—	—	—	— —	10 00	10 00	20 20	40 70	14 00
—	—	—	— —	10 00	10 00	17 60	31 90	12 70
—	—	—	— —	10 00	10 00	15 60	26 30	11 70
—	666	666	— —	— —	— —	133 20	199 80	113 22
—	—	—	— —	100 00	100 00	202 00	407 00	140 00
—	—	—	— —	100 00	100 00	176 00	319 00	127 00
—	—	—	— —	100 00	100 00	156 00	263 00	117 00
—	1 666	1 666	— —	— —	— —	333 20	499 80	283 22
—	—	—	— —	250 00	250 00	505 00	1 017 50	350 00
—	—	—	— —	250 00	250 00	440 00	797 50	317 50
—	—	—	— —	250 00	250 00	390 00	657 50	292 50

Tabell 6 a, utvisande år 1930 i 12 utvalda landskommuner samt i Åkers vägrier skattskyldiga, dels antalet vägfyrkar, dels ock, vid alternativ I och II,

	Kommun	Folkmängd den 1 jan. 1930	Antal kommunalt skattskyldiga: ägare av jordbruksfastighet	ägare av annan fastighet	till komm. inkomstskatt	Olika kategorier skattskyldiga	Väg- antal skattskyldiga
	1	2	3	4	5	6	7
1	Litslena	968	105	46	248	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	31
						» ej påförda » » . .	117
						Övriga skattskyldiga	56
						Summa	**204**
2	Järstad	385	36	21	87	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	10
						» ej påförda » » . .	47
						Övriga skattskyldiga	23
						Summa	**80**
3	Bottnaryd . . .	1 003	125	42	265	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	37
						» ej påförda » » . .	130
						Övriga skattskyldiga	41
						Summa	**208**
4	Norra Vram . .	1 867	19	10	499	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	11
						» ej påförda » » . .	18
						Övriga skattskyldiga	382
						Summa	**411**
5	Lyngby	912	141	59	249	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	22
						» ej påförda » » . .	175
						Övriga skattskyldiga	59
						Summa	**256**
6	Hålanda	917	100	44	155	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	9
						» ej påförda » » . .	129
						Övriga skattskyldiga	27
						Summa	**165**
7	Varv	534	22	39	140	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	16
						» ej påförda » » . .	41
						Övriga skattskyldiga	55
						Summa	**112**

hållningsdistrikt folkmängden m. m. ävensom, fördelade på olika kategoantalet vägskattekronor och sammanlagda rösttalet vid vägfullmäktigeval.

fyrkar		Vägskattekronor							Sammanlagda rösttalet vid vägfullmäktigeval						
antal	%	antal skattskyldiga	alt. I			alt. II			alt. I			alt. II			
			antal		%	antal		%	antal	medeltal	%	antal	medeltal	%	
8	9	10	11		12	13		14	15	16	17	18	19	20	
13 956	38·3	32	1 122	37	43·2	1 452	51	41·7	189	5·9	33·9	219	6·8	32·5	
20 100	55·2	119	1 108	67	42·7	1 663	—	47·8	281	2·4	50·5	368	3·1	54·6	1
2 366	6·5	43	365	60	14·1	365	60	10·5	87	2·0	15.6	87	2·0	12·9	
36 422	**100·0**	**194**	**2 596**	**64**	**100·0**	**3 481**	**11**	**100·0**	**557**	**2·9**	**100·0**	**674**	**3·5**	**100·0**	
3 240	30·9	14	432	08	53·2	570	07	53·1	79	5·6	42·5	92	6·6	42·8	
6 315	60·3	43	245	84	30·3	368	76	34·4	74	1·7	39·8	90	2·1	41·9	2
917	8·8	15	134	40	16·5	134	40	12·5	33	2·2	17·7	33	2·2	15·3	
10 472	**100·0**	**72**	**812**	**32**	**100·0**	**1 073**	**23**	**100·0**	**186**	**2·6**	**100·0**	**215**	**3·0**	**100·0**	
18 852	53·2	36	1 583	83	56·2	1 899	64	54·2	168	4·1	33·9	193	5·4	33·7	
13 945	39·3	131	745	26	26·5	1 117	89	31·9	207	1·6	41·8	260	2·0	45·4	3
2 643	7·5	62	487	90	17·3	487	90	13·9	120	1·9	24·3	120	1·9	20·9	
35 440	**100·0**	**229**	**2 816**	**99**	**100·0**	**3 505**	**43**	**100·0**	**495**	**2·2**	**100·0**	**573**	**2·5**	**100·0**	
27 896	41·6	11	1 959	47	27·9	2 690	30	33·0	72	7·2	6·5	80	7·7	7·1	
11 555	17·2	18	808	10	11·5	1 212	15	14·9	47	2·5	4·3	61	3·4	5·4	4
27 584	41·2	383	4 252	80	60·6	4 252	80	52·1	983	2·5	89·2	983	2·5	87·5	
67 035	**100·0**	**412**	**7 020**	**37**	**100·0**	**8 155**	**25**	**100·0**	**1 102**	**2·7**	**100·0**	**1 124**	**2·7**	**100·0**	
4 642	14·7	22	397	25	15·8	505	27	15·2	83	3·8	13·1	93	4·2	12·6	
22 993	72·9	178	1 396	26	55·6	2 094	39	63·1	371	2·1	58·8	470	2·6	63·5	5
3 892	12·4	88	718	40	28·6	718	40	21·7	177	2·0	28·1	177	2·0	23·9	
31 527	**100·0**	**288**	**2 511**	**91**	**100·0**	**3 318**	**06**	**100·0**	**631**	**2·2**	**100·0**	**740**	**2·6**	**100·0**	
7 985	43·2	11	605	44	44·0	788	56	43·9	40	3·6	14·0	45	4·1	13·3	
8 545	46·2	133	478	75	34·8	718	12	39·9	176	1·3	61·3	222	1·7	65·7	6
1 963	10·6	24	291	10	21·2	291	10	16·2	71	3·0	24·7	71	3·0	21·0	
18 493	**100·0**	**168**	**1 375**	**29**	**100·0**	**1 797**	**78**	**100·0**	**287**	**1·7**	**100·0**	**338**	**2·0**	**100·0**	
2 275	22·1	14	243	28	25·5	285	02	24·1	51	3·6	24·0	55	4·0	23·9	
5 811	56·5	47	373	85	39·2	560	77	47·4	75	1·6	35·2	88	1·8	38·3	7
2 203	21·4	47	336	90	35·3	336	90	28·5	87	1·8	40·8	87	1·8	37·8	
10 289	**100·0**	**108**	**954**	**03**	**100·0**	**1 182**	**69**	**100·0**	**213**	**2·0**	**100·0**	**230**	**2·1**	**100·0**	

	Kommun	Folkmängden 1 jan. 1930	Antal kommunalt skattskyldiga: ägare av jordbruksfastighet	ägare av annan fastighet	till komm. inkomstskatt	Olika kategorier skattskyldiga	Väg-antal skattskyldiga
	1	2	3	4	5	6	7
8	Högstena . . .	196	50	10	61	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	4
						» ej påförda » » . .	53
						Övriga skattskyldiga	2
						Summa	**59**
9	Kil[1]	1 805	262	38	666	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	65
						» ej påförda » » . .	232
						Övriga skattskyldiga	168
						Summa	**465**
10	Ramnäs	2 504	43	77	844	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	48
						» ej påförda » » . .	71
						Övriga skattskyldiga	579
						Summa	**698**
11	Ramsjö	1 819	74	77	533	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	51
						» ej påförda » » . .	97
						Övriga skattskyldiga	344
						Summa	**492**
12	Storsjö	684	100	6	93	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	3
						» ej påförda » » . .	101
						Övriga skattskyldiga	14
						Summa	**118**
	Åkers väghållningsdistrikt.						
13	Helgarö	473	33	41	143	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	23
						» ej påförda » » . .	50
						Övriga skattskyldiga	40
						Summa	**113**
14	Fogdö	1 133	89	73	293	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	36
						» ej påförda » » . .	125
						Övriga skattskyldiga	96
						Summa	**257**

[1] Avser år 1931.

fyrkar		Vägskattekronor							Sammanlagda rösttalet vid vägfullmäktigeval						
Antal	%	antal skatt-skyl-diga	alt. I			alt. II			alt. I			alt. II			
			antal		%	antal		%	antal	me-deltal	%	antal	me-deltal	%	
8	9	10	11		12	13		14	15	16	17	18	19	20	
1 162	20·6	5	122	14	29·5	147	91	26·0	27	5·4	22·3	33	6·6	22·0	
4 440	78·6	55	260	62	63·0	390	93	68·6	85	1·5	70·3	108	2·0	72·0	8
44	0·8	7	31	10	7·5	31	10	5·4	9	1·2	7·4	9	1·2	6·0	
5 646	**100·0**	**67**	**413**	**86**	**100·0**	**569**	**94**	**100·0**	**121**	**1·8**	**100·0**	**150**	**2·2**	**100·0**	
22 635	33·8	41	1 542	26	27·3	1 968	89	28·0	208	5·1	17·1	235	5·7	16·9	
31 450	47·0	259	1 935	42	34·3	2 903	13	41·2	516	2·0	42·5	666	2·5	47·9	9
12 870	19·2	211	2 171	40	38·4	2 171	40	30·8	490	2·3	40·4	490	2·3	35·2	
66 955	**100·0**	**511**	**5 649**	**08**	**100·0**	**7 043**	**42**	**100·0**	**1 214**	**2·4**	**100·0**	**1 391**	**2·7**	**100·0**	
48 542	45·6	50	4 161	08	35·4	5 343	72	40·6	244	4·9	12·8	269	5·4	13·7	
11 524	10·8	70	464	41	4·0	696	61	5·3	130	1·9	6·9	171	2·4	8·7	10
46 466	43·6	583	7 123	40	60·6	7 123	40	54·1	1 525	2·6	80·3	1 525	2·6	77·6	
106 532	**100·0**	**703**	**11 748**	**89**	**100·0**	**13 163**	**73**	**100·0**	**1 899**	**2·7**	**100·0**	**1 965**	**2·8**	**100·0**	
6 256	7·0	39	594	93	9·8	665	00	8·7	133	3·4	14·0	144	3·7	14·6	
66 952	75·2	112	3 134	27	51·9	4 701	40	61·2	210	1·9	22·2	235	2·1	23·9	11
15 838	17·8	279	2 312	10	38·3	2 312	10	30·1	605	2·2	63·8	605	2·2	61·5	
89 046	**100·0**	**430**	**6 041**	**30**	**100·0**	**7 678**	**50**	**100·0**	**948**	**2·2**	**100·0**	**984**	**2·3**	**100·0**	
394	2·4	2	47	60	5·1	50	15	3·9	11	5·5	5·9	11	5·5	5·5	
14 819	90·3	104	714	84	75·9	1 072	26	82·4	132	1·3	71·0	145	1·4	72·9	12
1 193	7·3	12	178	80	19·0	178	80	13·7	43	3·6	23·1	43	3·6	21·6	
16 406	**100·0**	**118**	**941**	**24**	**100·0**	**1 301**	**21**	**100·0**	**186**	**1·6**	**100·0**	**199**	**1·7**	**100·0**	
6 140	48·4	18	427	54	37·9	539	01	37·9	98	5·4	34·1	108	6·0	33·1	
5 179	40·8	56	363	18	32·2	544	77	38·4	99	1·8	34·5	128	2·3	39·3	13
1 375	10·8	62	336	90	29·9	336	90	23·7	90	1·5	31·4	90	1·5	27·6	
12 694	**100·0**	**136**	**1 127**	**62**	**100·0**	**1 420**	**68**	**100·0**	**287**	**2·1**	**100·0**	**326**	**2·4**	**100·0**	
10 386	33 5	32	831	89	30·6	1 051	58	30·7	154	4·8	24·8	184	5·8	25·5	
16 065	51·7	130	979	21	36·1	1 468	82	42·9	242	1·9	38·9	312	2·4	43·2	14
4 608	14·8	133	903	30	33·3	903	30	26·4	226	1·7	36·3	226	1·7	31·3	
31 059	**100·0**	**295**	**2 714**	**40**	**100·0**	**3 423**	**70**	**100·0**	**622**	**2·1**	**100·0**	**722**	**2·4**	**100·0**	

	Kommun	Folkmängd den 1 jan. 1930	Antal kommunalt skattskyldiga: ägare av jordbruksfastighet	ägare av annan fastighet	till komm. inkomstskatt	Olika kategorier skattskyldiga	Väg- antal skattskyldiga
	1	2	3	4	5	6	7
15	Vansö	741	81	39	194	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	20
						» ej påförda » » . .	100
						Övriga skattskyldiga	56
						Summa	176
16	Härad	917	82	32	231	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	8
						» ej påförda » » . .	105
						Övriga skattskyldiga	70
						Summa	183
17	Strängnäs landsk.	1 649	57	64	524	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	36
						» ej påförda » » . .	84
						Övriga skattskyldiga	463
						Summa	583
18	Åker	2 624	47	57	920	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	49
						» ej påförda » » . .	55
						Övriga skattskyldiga	672
						Summa	776
19	Länna	1 075	48	24	354	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	19
						» ej påförda » » . .	53
						Övriga skattskyldiga	143
						Summa	215
20	*Summa för Åkers väghållningsdistrikt*	8 612	437	330	2 659	Fastighetsäg. påförda komm. ink.-sk. . .	191
						» ej påförda » » . .	572
						Övriga skattskyldiga	1 540
						Summa	2 303

fyrkar		Vägskattekronor							Sammanlagda rösttalet vid vägfullmäktigeval						
antal	%	antal skattskyldiga	alt. I			alt. II			alt. I			alt. II			
			antal		%	antal		%	antal	medeltal	%	antal	medeltal	%	
8	9	10	11		12	13		14	15	16	17	18	19	20	
5 003	24·9	20	499	12	29·2	614	98	28·0	103	5·2	24·3	121	6·1	23·6	
12 735	63·3	100	742	19	43·4	1 113	28	50·7	196	2·0	46·4	269	2·7	52·3	15
2 379	11·8	75	467	60	27·4	467	60	21·3	124	1·7	29·3	124	1·7	24·1	
20 117	**100·0**	**195**	**1 708**	**91**	**100·0**	**2 195**	**86**	**100·0**	**423**	**2·2**	**100·0**	**514**	**2·6**	**100·0**	
4 698	18·8	9	375	33	20·0	473	94	19·3	48	5·3	12·0	51	5·7	11·1	
17 306	69 3	105	970	39	51·7	1 455	59	59·2	217	2·1	54·3	274	2·6	59·6	16
2·979	11·9	77	530	20	28·3	530	20	21·5	135	1·8	33·7	135	1·8	29·3	
24·983	**100·0**	**191**	**1 875**	**92**	**100·0**	**2 459**	**73**	**100·0**	**400**	**2·1**	**100·0**	**460**	**2·4**	**100·0**	
18 974	25·0	43	1 948	93	20·7	2 285	30	22·7	234	5·4	12·7	264	6·1	13·7	
12 046	15·9	78	625	15	6·6	937	72	9·3	163	2·1	8·8	211	2·7	11·0	17
44 749	59·1	481	6 854	90	72·7	6 854	90	68·0	1 447	3·0	78·5	1 447	3·0	75·3	
75 769	**100·0**	**602**	**9 428**	**98**	**100·0**	**10 077**	**92**	**100·0**	**1 844**	**3·1**	**100·0**	**1 922**	**3·2**	**100·0**	
18 970	15·4	47	1 698	80	12·8	2 069	50	13·7	234	5·0	10·2	250	5·3	10·7	
47 875	39·0	57	2 987	29	22·5	4 480	93	29·6	161	2·8	7·1	193	3·4	8·3	18
55 963	45·6	676	8 582	60	64·7	8 582	60	56·7	1 892	2·8	82·7	1 892	2·8	81·0	
122 808	**100·0**	**780**	**13 268**	**69**	**100·0**	**15 133**	**03**	**100·0**	**2 287**	**2·9**	**100·0**	**2 335**	**3·0**	**100·0**	
5 477	14·7	20	448	24	15·7	553	26	15·2	77	3·9	16·8	85	4·3	17·5	
25 797	69·4	52	1 364	17	48·0	2 046	25	56·4	110	2·1	24·0	131	2·5	26·9	19
5 915	15·9	158	1 031	90	36·3	1 031	90	28·4	271	1·7	59·2	271	1·7	55·6	
37 189	**100·0**	**230**	**2 844**	**31**	**100·0**	**3 631**	**41**	**100·0**	**458**	**2·0**	**100·0**	**487**	**2·1**	**100·0**	
69 648	**21·5**	**189**	**6 229**	**85**	**18·9**	**7 587**	**57**	**19·8**	**948**	**5·0**	**15·0**	**1 063**	**5·6**	**15·7**	
137 003	**42·2**	**578**	**8 031**	**58**	**24·4**	**12 047**	**36**	**31·4**	**1 188**	**2·1**	**18·8**	**1 518**	**2·6**	**22·4**	20
117 968	**36·3**	**1 662**	**18 707**	**40**	**56·7**	**18 707**	**40**	**48·8**	**4 185**	**2·5**	**66·2**	**4 185**	**2·5**	**61·9**	
324 619	**100·0**	**2 429**	**32 968**	**83**	**100·0**	**38 342**	**33**	**100·0**	**6 321**	**2·6**	**100·0**	**6 766**	**2·8**	**100·0**	

Tabell 6 b, utvisande i 12 utvalda landskommuner samt i Åkers väghållderas rösttal, dels ock antalet av dem, som jämlikt föreslagna bestämnämnda år och dessa

	Kommun samt olika kategorier skattskyldiga	Antal å vägstämma röstberättigade, fördelade efter rösttal								
		1–10	11–50	51–100	101–200	201–300	301–500	501–1000	över 1000	Summa
		vägfyrkar								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Litslena									
	Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	5	4	4	6	4	7	1	31
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	11	37	14	21	9	16	8	1	117
	Övriga skattskyldiga	12	29	9	5	1	—	—	—	56
	Summa	**23**	**71**	**27**	**30**	**16**	**20**	**15**	**2**	**204**
2	Järstad									
	Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	3	1	1	2	1	1	1	10
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	15	12	2	8	3	4	2	1	47
	Övriga skattskyldiga	5	15	2	—	—	1	—	—	23
	Summa	**20**	**30**	**5**	**9**	**5**	**6**	**3**	**2**	**80**
3	Bottnaryd									
	Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	2	4	17	5	5	1	3	37
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	10	50	27	34	4	2	1	2	130
	Övriga skattskyldiga	1	23	10	5	2	—	—	—	41
	Summa	**11**	**75**	**41**	**56**	**11**	**7**	**2**	**5**	**208**
4	Norra Vram									
	Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	—	2	2	3	1	2	1	11
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	—	4	5	3	4	—	1	1	18
	Övriga skattskyldiga	20	154	136	60	6	2	4	—	382
	Summa	**20**	**158**	**143**	**65**	**13**	**3**	**7**	**2**	**411**
5	Lyngby									
	Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	6	8	2	1	2	3	—	22
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	24	59	31	28	14	9	8	2	175
	Övriga skattskyldiga	5	30	13	7	3	1	—	—	59
	Summa	**29**	**95**	**52**	**37**	**18**	**12**	**11**	**2**	**256**
6	Hålanda									
	Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	2	2	2	2	—	—	1	9
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	26	35	34	30	4	—	—	—	129
	Övriga skattskyldiga	2	13	3	7	2	—	—	—	27
	Summa	**28**	**50**	**39**	**39**	**8**	—	—	**1**	**165**

ningsdistrikt dels antalet av de vid vägstämma år 1931 röstberättigade och melser om rösträtt vid vägfullmäktigeval skulle ägt deltaga i sådant val röstberättigades rösttal.

Antal vid vägfullmäktigeval röstberättigade, fördelade efter rösttal																						
alternativ I											alternativ II											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Summa	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Summa	
röster											röster											
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	
1	5	1	1	6	8	2	—	1	7	32	—	3	4	—	2	5	3	3	4	8	32	1
64	25	1	8	8	5	5	1	1	1	119	56	17	16	1	4	4	5	5	3	8	119	
23	10	4	2	1	2	1	—	—	—	43	23	10	4	2	1	2	1	—	—	—	43	
88	**40**	**6**	**11**	**15**	**15**	**8**	**1**	**2**	**8**	**194**	**79**	**30**	**24**	**3**	**7**	**11**	**9**	**8**	**7**	**16**	**194**	
—	2	—	3	4	—	1	2	—	2	14	—	2	—	—	3	2	2	1	1	3	14	2
31	7	1	2	—	—	—	1	—	1	43	30	1	7	—	1	2	—	—	—	2	43	
7	5	2	—	—	—	—	—	—	1	15	7	5	2	—	—	—	—	—	—	1	15	
38	**14**	**3**	**5**	**4**	—	**1**	**3**	—	**4**	**72**	**37**	**8**	**9**	—	**4**	**4**	**2**	**1**	**1**	**6**	**72**	
—	8	8	7	2	3	2	1	—	5	36	—	6	4	9	4	2	1	2	2	6	36	3
82	38	8	—	1	—	—	—	—	2	131	64	33	23	6	2	—	1	—	—	2	131	
33	19	2	2	4	—	1	1	—	—	62	33	19	2	2	4	—	1	1	—	—	62	
115	**65**	**18**	**9**	**7**	**3**	**3**	**2**	—	**7**	**229**	**97**	**58**	**29**	**17**	**10**	**2**	**3**	**3**	**2**	**8**	**229**	
—	1	—	3	—	1	2	1	—	3	11	—	1	—	—	3	—	1	2	—	4	11	4
9	3	2	2	—	—	—	1	—	1	18	4	7	1	1	2	1	—	—	—	2	18	
100	128	83	43	4	13	3	—	3	6	383	100	128	83	43	4	13	3	—	3	6	383	
109	**132**	**85**	**48**	**4**	**14**	**5**	**2**	**3**	**10**	**412**	**104**	**136**	**84**	**44**	**9**	**14**	**4**	**2**	**3**	**12**	**412**	
4	6	4	2	1	2	—	—	—	3	22	4	4	4	2	3	—	—	2	—	3	22	5
115	19	19	7	4	4	2	1	3	4	178	92	30	12	16	6	4	3	2	3	10	178	
48	24	5	4	1	2	2	—	1	1	88	48	24	5	4	1	2	2	—	1	1	88	
167	**49**	**28**	**13**	**6**	**8**	**4**	**1**	**4**	**8**	**288**	**144**	**58**	**21**	**22**	**10**	**6**	**5**	**4**	**4**	**14**	**288**	
1	3	3	2	—	1	—	—	—	1	11	1	2	3	1	2	—	1	—	—	1	11	6
95	33	5	—	—	—	—	—	—	—	133	71	40	17	5	—	—	—	—	—	—	133	
7	7	1	4	2	1	1	1	—	—	24	7	7	1	4	2	1	1	1	—	—	24	
103	**43**	**9**	**6**	**2**	**2**	**1**	**1**	—	**1**	**168**	**79**	**49**	**21**	**10**	**4**	**1**	**2**	**1**	—	**1**	**168**	

	Kommun samt olika kategorier skattskyldiga	Antal å vägstämma röstberättigade, fördelade efter rösttal								
		1–10	11–50	50–100	101–200	201–300	301–500	501–1000	över 1000	Summa
		vägfyrkar								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7	Varv									
	Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	4	5	4	1	1	1	—	16
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	10	22	2	2	1	2	1	1	41
	Övriga skattskyldiga	7	38	5	4	1	—	—	—	55
	Summa	**17**	**64**	**12**	**10**	**3**	**3**	**2**	**1**	**112**
8	Högstena									
	Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	—	—	—	2	2	—	—	4
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	9	16	12	9	6	1	—	—	53
	Övriga skattskyldiga	1	1	—	—	—	—	—	—	2
	Summa	**10**	**17**	**12**	**9**	**8**	**3**	—	—	**59**
9	Kil									
	Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	9	12	17	12	6	7	2	65
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	11	90	48	38	19	16	7	3	232
	Övriga skattskyldiga	10	85	42	18	7	4	2	—	168
	Summa	**21**	**184**	**102**	**73**	**38**	**26**	**16**	**5**	**465**
10	Ramnäs									
	Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	4	13	9	7	6	3	6	48
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	7	27	14	9	6	5	3	—	71
	Övriga skattskyldiga	19	263	194	76	13	8	2	4	579
	Summa	**26**	**294**	**221**	**94**	**26**	**19**	**8**	**10**	**698**
11	Ramsjö									
	Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	19	8	18	2	3	1	—	51
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	30	32	18	5	1	1	2	8	97
	Övriga skattskyldiga	36	218	47	39	4	—	—	—	344
	Summa	**66**	**269**	**73**	**62**	**7**	**4**	**3**	**8**	**492**
12	Storsjö									
	Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	1	—	2	—	—	—	—	3
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	26	56	14	1	—	1	1	2	101
	Övriga skattskyldiga	2	4	3	5	—	—	—	—	14
	Summa	**28**	**61**	**17**	**8**	—	**1**	**1**	**2**	**118**
	Åkers väghållningsdistrikt.									
13	Helgarö									
	Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	6	3	3	4	3	4	—	23
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	5	24	2	8	7	3	1	—	50
	Övriga skattskyldiga	13	21	3	2	1	—	—	—	40
	Summa	**18**	**51**	**8**	**13**	**12**	**6**	**5**	—	**113**

Antal vid vägfullmäktigeval röstberättigade, fördelade efter rösttal

alternativ I											alternativ II											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Summa	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Summa	
röster											röster											
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	
3	5	2	1	—	—	—	1	—	2	14	3	4	2	2	—	—	—	—	—	3	14	7
38	3	2	2	—	—	1	—	—	1	47	36	2	3	2	1	1	—	—	—	2	47	
22	19	1	3	1	—	1	—	—	—	47	22	19	1	3	1	—	1	—	—	—	47	
63	**27**	**5**	**6**	**1**	—	**2**	**1**	—	**3**	**108**	**61**	**25**	**6**	**7**	**2**	**1**	**1**	—	—	**5**	**108**	
—	—	1	1	2	—	—	—	—	1	5	—	—	—	1	1	—	2	—	—	1	5	8
36	10	7	2	—	—	—	—	—	—	55	30	11	5	5	3	1	—	—	—	—	55	
5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	7	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	7	
41	**12**	**8**	**3**	**2**	—	—	—	—	**1**	**67**	**35**	**13**	**5**	**6**	**4**	**1**	**2**	—	—	**1**	**67**	
—	10	7	7	5	—	—	2	2	8	41	—	7	6	5	5	4	2	—	—	12	41	9
155	39	32	11	11	4	1	1	1	4	259	127	42	25	26	11	6	8	4	3	7	259	
91	73	16	5	6	7	4	2	1	6	211	91	73	16	5	6	7	4	2	1	6	211	
246	**122**	**55**	**23**	**22**	**11**	**5**	**5**	**4**	**18**	**511**	**218**	**122**	**47**	**36**	**22**	**17**	**14**	**6**	**4**	**25**	**511**	
2	13	9	6	3	5	—	—	—	12	50	1	10	9	4	4	5	5	—	—	12	50	10
48	9	2	5	3	1	1	—	—	1	70	35	17	5	1	3	3	2	2	—	2	70	
135	235	111	45	17	13	5	4	3	15	583	135	235	111	45	17	13	5	4	3	15	583	
185	**257**	**122**	**56**	**23**	**19**	**6**	**4**	**3**	**28**	**703**	**171**	**262**	**125**	**50**	**24**	**21**	**12**	**6**	**3**	**29**	**703**	
5	14	8	4	1	3	1	—	—	3	39	3	13	8	6	1	3	2	—	—	3	39	11
89	11	1	1	1	—	1	—	—	8	112	78	17	5	—	1	1	1	—	—	9	112	
95	119	21	24	12	4	3	1	—	—	279	95	119	21	24	12	4	3	1	—	—	279	
189	**144**	**30**	**29**	**14**	**7**	**5**	**1**	—	**11**	**430**	**176**	**149**	**34**	**30**	**14**	**8**	**6**	**1**	—	**12**	**430**	
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	2	12
98	2	—	1	—	1	—	—	—	2	104	91	8	1	—	—	1	—	—	1	2	104	
1	3	3	1	1	3	—	—	—	—	12	1	3	3	1	1	3	—	—	—	—	12	
99	**5**	**3**	**2**	**2**	**5**	—	—	—	**2**	**118**	**92**	**11**	**4**	**1**	**2**	**5**	—	—	**1**	**2**	**118**	
1	4	1	4	—	1	1	1	1	4	18	1	4	1	1	1	2	—	2	1	5	18	13
35	8	8	3	1	—	1	—	—	—	56	30	9	4	6	3	2	1	—	—	1	56	
48	8	3	2	—	—	—	—	1	—	62	48	8	3	2	—	—	—	—	1	—	62	
84	**20**	**12**	**9**	**1**	**1**	**2**	**1**	**2**	**4**	**136**	**79**	**21**	**8**	**9**	**4**	**4**	**1**	**2**	**2**	**6**	**136**	

	Kommun samt olika kategorier skattskyldiga	Antal å vägstämma röstberättigade, fördelade efter röstal								
		1–10	10–50	51–100	101–200	201–200	301–500	501–1000	över 1000	Summa
		vägfyrkar								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
14	Fogdö . . . . . Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	1	4	13	6	8	3	1	36
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	17	49	12	29	11	3	2	2	125
	Övriga skattskyldiga . . .	14	58	13	8	1	2	—	—	96
	Summa	**31**	**108**	**29**	**50**	**18**	**13**	**5**	**3**	**257**
15	Vansö . . . . . Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	3	2	5	3	5	2	—	20
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	13	22	19	26	9	10	—	1	100
	Övriga skattskyldiga . . .	3	42	7	2	2	—	—	—	56
	Summa	**16**	**67**	**28**	**33**	**14**	**15**	**2**	**1**	**176**
16	Härad . . . . . Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	2	2	1	1	—	1	1	8
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	8	29	23	32	6	1	2	4	105
	Övriga skattskyldiga . . .	8	42	14	4	2	—	—	—	70
	Summa	**16**	**73**	**39**	**37**	**9**	**1**	**3**	**5**	**183**
17	Strängnäs landsk. Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	2	7	10	4	5	4	4	36
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	14	29	12	9	8	7	4	1	84
	Övriga skattskyldiga . . .	12	166	121	142	11	8	2	1	463
	Summa	**26**	**197**	**140**	**161**	**23**	**20**	**10**	**6**	**583**
18	Åker . . . . . Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	3	9	23	5	5	—	4	49
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	3	17	13	6	4	4	3	5	55
	Övriga skattskyldiga . . .	21	237	240	145	17	5	6	1	672
	Summa	**24**	**257**	**262**	**174**	**26**	**14**	**9**	**10**	**776**
19	Länna . . . . . Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	3	4	7	1	3	—	1	19
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	10	14	7	13	5	—	1	3	53
	Övriga skattskyldiga . . .	14	94	28	5	2	—	—	—	143
	Summa	**24**	**111**	**39**	**25**	**8**	**3**	**1**	**4**	**215**
20	*Summa för Åkers väghållningsdistrikt* . . . . Fastighetsäg. påförda komm. ink.sk.	—	**20**	**31**	**62**	**24**	**29**	**14**	**11**	**191**
	Fastighetsäg. ej påförda komm. ink.sk.	**70**	**184**	**88**	**123**	**50**	**28**	**13**	**16**	**572**
	Övriga skattskyldiga . . .	**85**	**660**	**426**	**308**	**36**	**15**	**8**	**2**	**1 540**
	Summa	**155**	**864**	**545**	**493**	**110**	**72**	**35**	**29**	**2 303**

Antal vid vägfullmäktigeval röstberättigade, fördelade efter rösttal																						
alternativ I											alternativ II											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Summa	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Summa	
röster											röster											
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	
1	1	11	4	6	3	2	—	—	4	32	1	1	1	11	4	3	3	2	1	5	32	14
82	18	19	4	2	2	—	—	1	2	130	69	14	17	16	7	—	1	—	2	4	130	
92	22	7	5	3	1	—	1	—	2	133	92	22	7	5	3	1	—	1	—	2	133	
175	**41**	**37**	**13**	**11**	**6**	**2**	**1**	**1**	**8**	**295**	**162**	**37**	**25**	**32**	**14**	**4**	**4**	**3**	**3**	**11**	**295**	
—	3	5	1	2	4	1	1	1	2	20	—	1	4	3	1	2	1	3	3	2	20	15
54	24	10	4	4	3	—	—	—	1	100	39	21	18	5	5	4	2	4	1	1	100	
48	18	5	—	2	—	1	1	—	—	75	48	18	5	—	2	—	1	1	—	—	75	
102	**45**	**20**	**5**	**8**	**7**	**2**	**2**	**1**	**3**	**195**	**87**	**40**	**27**	**8**	**8**	**6**	**4**	**8**	**4**	**3**	**195**	
2	—	2	—	2	—	—	—	—	3	9	1	1	1	1	1	1	—	—	—	3	9	16
56	30	10	2	—	1	—	1	1	4	105	40	24	22	9	3	—	—	—	1	6	105	
46	19	6	2	2	—	1	1	—	—	77	46	19	6	2	2	—	1	1	—	—	77	
104	**49**	**18**	**4**	**4**	**1**	**1**	**2**	**1**	**7**	**191**	**87**	**44**	**29**	**12**	**6**	**1**	**1**	**1**	**1**	**9**	**191**	
1	8	5	4	7	4	3	1	2	8	43	1	4	5	4	3	8	5	1	2	10	43	17
54	7	4	2	5	2	—	1	—	3	78	37	21	3	3	2	1	3	2	2	4	78	
114	127	76	80	36	25	8	1	3	11	481	114	127	76	80	36	25	8	1	3	11	481	
169	**142**	**85**	**86**	**48**	**31**	**11**	**3**	**5**	**22**	**602**	**152**	**152**	**84**	**87**	**41**	**34**	**16**	**4**	**7**	**25**	**602**	
—	7	11	8	9	—	3	—	1	8	47	—	6	8	9	7	5	—	3	1	8	47	18
29	11	5	1	3	1	—	—	—	7	57	22	12	6	2	4	—	3	—	—	8	57	
147	197	156	110	28	9	9	6	2	12	676	147	197	156	110	28	9	9	6	2	12	676	
176	**215**	**172**	**119**	**40**	**10**	**12**	**6**	**3**	**27**	**780**	**169**	**215**	**170**	**121**	**39**	**14**	**12**	**9**	**3**	**28**	**780**	
1	6	7	2	1	—	—	—	—	3	20	—	5	6	4	1	1	—	—	—	3	20	19
30	11	6	1	—	1	—	—	—	3	52	27	6	8	6	1	—	—	—	1	3	52	
86	49	16	2	3	—	1	—	1	—	158	86	49	16	2	3	—	1	—	1	—	158	
117	**66**	**29**	**5**	**4**	**1**	**1**	—	**1**	**6**	**230**	**113**	**60**	**30**	**12**	**5**	**1**	**1**	—	**2**	**6**	**230**	
6	**29**	**42**	**23**	**27**	**12**	**10**	**8**	**5**	**32**	**189**	**4**	**22**	**26**	**33**	**18**	**22**	**9**	**11**	**8**	**36**	**189**	20
340	**109**	**62**	**17**	**15**	**10**	**1**	**2**	**2**	**20**	**578**	**264**	**107**	**78**	**47**	**25**	**7**	**10**	**6**	**7**	**27**	**578**	
581	**440**	**269**	**201**	**74**	**35**	**20**	**10**	**7**	**25**	**1 662**	**581**	**440**	**269**	**201**	**74**	**35**	**20**	**10**	**7**	**25**	**1 662**	
927	**578**	**373**	**241**	**116**	**57**	**31**	**15**	**14**	**77**	**2 429**	**849**	**569**	**373**	**281**	**117**	**64**	**39**	**27**	**22**	**88**	**2 429**	

UTREDNING

ANGÅENDE

VÄGHÅLLNINGSBESVÄRET I STÄDERNA

PÅ OFFENTLIGT UPPDRAG VERKSTÄLLD

AV

ERIK SCHALLING

STOCKHOLM 1932
KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER
312349

FÖRORD.

I en motion (A.K. nr 194) vid 1929 års riksdag framställde herr Johansson i Bro m. fl. vissa anmärkningar beträffande nuvarande väghållningsskyldighet inom städerna. Med erinran om att blott ofullständiga bestämmelser funnes i detta ämne, och att vägunderhållet inom städernas områden för närvarande vore ordnat på ett mycket skiftande sätt, påtalade motionärerna särskilt de orättvisor, som yppade sig i fall då väghållningen utom stadsplanen endast ålåge innehavare av jordbruksfastighet. Då enhetliga bestämmelser på området saknades och de stadganden, som ännu tillämpades, måste anses föråldrade, hemställdes om utredning angående nya grunder för väghållningsskyldighetens fördelning inom städerna. — Jordbruksutskottet erinrade i sitt utlåtande (nr 24) över motionen om vad enligt utskottets mening gällde i allmänt rättsligt hänseende och om den inverkan, 1862 års kommunallagstiftning fått på besväret i fråga, samt anförde vidare bland annat, att de bestämmelser, som funnes rörande städernas väghållning, vore i hög grad föråldrade och oklara, vilket även medfört, att såväl beträffande väghållningens utförande som vägbördans fördelning skiftande och i vissa avseenden otillfredsställande förhållanden förelåge. I fråga om vägbördan kunde otvivelaktigt påvisas, att denna på sina håll ej vore fördelad efter rättvisa grunder; särskilt torde så hava blivit förhållandet under de senare åren på grund av alltjämt ökade vägunderhållskostnader. En annan viktig fråga, som i detta avseende påkallade upmärksamhet, vore fördelningen av städerna tillkommande automobilskattemedel; under nuvarande förhållanden torde tillräckliga garantier saknas för att i de städer, där väghållningsskyldighet ålåge en särskild kategori invånare, dessas intressen i detta hänseende behörigen iakttoges. Den bristande enhetlighet och de ojämnheter, som i dessa avseenden förelåge, utgjorde enligt utskottets mening i och för sig tillräckliga skäl till en revidering av förhållandena på detta område. Från trafiksynpunkt framstode emellertid behovet av en sådan revidering såsom ännu mera trängande; att tidsenlig lagstiftning helt saknades rörande utförandet av väghållningen å städernas allmänna vägar, inbegripande viktiga delar av landets hårdast trafikerade vägsträckor, måste anses vara ett orimligt och ohållbart förhållande. Vid övervägande av frågan, i vilken ordning revideringen borde komma till stånd, hade utskottet icke förbisett, att den uppfattningen skulle kunna göras gällande, att spörsmålet borde lösas i sammanhang med reglering av samtliga övriga fastighetsonera, beträffande vilka den i princip erkända kommunala likställighetsgrundsatsen ännu icke blivit genomförd. Vid en sådan fullständig regle-

ring mötte emellertid åtskilliga andra svårlösta, med andra lagstiftningskomplex sammanhängande spörsmål. På grund härav syntes kunna befaras, att lösningen av de förevarande vägfrågorna i berörda ordning skulle bliva ställd på lång och oviss sikt, och en sådan utgång borde med hänsyn till föreliggande omständigheter framförallt undvikas. Från anförda synpunkter förordade utskottet för sin del, att en särskild utredning, gående ut på en revidering av bestämmelserna om städernas allmänna vägar, snarast komme till stånd, och hemställde utskottet, att riksdagen i anledning av motionen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om skyndsam utredning angående revidering av bestämmelserna rörande städernas allmänna vägar samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde giva anledning. — Riksdagen gjorde, under åberopande av utskottets utlåtande, i und. skrivelse (nr 191) framställning i enlighet med utskottets förslag.

Med anledning av riksdagens ifrågavarande skrivelse inhämtades yttranden från städerna och länsstyrelserna i riket samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kammarkollegiet, styrelsen för Svenska stadsförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska vägstyrelsernas förbund och Kungl. Automobilklubben. Så gott som enhälligt tillstyrktes den begärda utredningen, varemot olika uppfattningar gjorde sig gällande, vilka frågor borde bliva föremål för ny lagstiftning, och huru de nya bestämmelserna skulle gestaltas. Vad angår den formella avfattningen förordade länsstyrelserna i Linköping och Jönköping en lagstiftning för städernas utomplansområden i enlighet med lagstiftningen för landsbygden, länsstyrelsen i Uppsala att väghållningen i sådana delar av stad, där vägarna vore jämförliga med gator, i huvudsak likställdes med gatuhållningen och i sådana, där landsbygdsförhållanden rådde, med väghållningen å landet. Från två städer (Göteborg och Lysekil) samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrktes en anslutning av väghållningsbestämmelserna till eller deras sammanarbetning med stadsplanelagstiftningen. Ett stort antal länsstyrelser uttalade önskvärdheten, att länsstyrelserna erhölle samma befogenheter i avseende å vägväsendet i städerna som å landsbygden. Länsstyrelserna i Umeå och Luleå förordade, att den närmare kontrollen anförtroddes väginingenjörerna, länsstyrelserna i Kalmar och Umeå samt Svenska vägföreningen och Svenska vägstyrelsernas förbund, att kontroll övades över användningen av städernas automobilskattemedel. I sistnämnda hänseende yttrade sig i samma riktning länsstyrelserna i Halmstad och Östersund, vilka tillika förklarade sig anse en undersökning erfordras, huruvida städernas procentuella andel av bilskattemedel (20 %) kunde anses rätt avvägd. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåg i fråga om städernas planlagda områden andra bestämmelser ej erfordras än som innefattades i lagen om fastighetsbildning i stad den 12 maj 1917. För utomplansområden borde samma princip fastslås. Vägkonsulenten i Stockholms län förordade bestämmelser, vilka slag av vägar skulle anses för allmänna, samt förklaring genom Kungl. Maj:ts befallningshavande av vissa vägar såsom allmänna.

I avseende å de nya bestämmelsernas materiella innehåll uttalade sig över ett tjugutal städer samt länsstyrelserna i Nyköping, Linköping, Karlskrona och Karlstad samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för en avveckling av det å fastigheter vilande väghållningsbesväret, genom en kommunalisering på ena eller andra sättet, några städer samt länsstyrelserna i Linköping och Karlstad dessutom för att denna avveckling måtte ske mot vederlag i någon form. I samma riktning yttrade sig Svenska vägföreningen och Svenska vägstyrelsernas förbund. T. f. distriktsingenjören i mellersta väg- och vattenbyggnadsdistriktet erinrade om olikheten mellan stad och land i avseende å rätten till anslag av automobilskattemedel för vägunderhåll. Förutsättningen för denna rätt å landet, att vägkassan övertagit allt vägunderhåll, motsvarades ej av någon bestämmelse för stad. Ett stadgande i angivna riktning skulle sannolikt resultera i att städerna självmant övertoge vägunderhållet medelst stadskassorna.

Kammarkollegiet vitsordade behovet av en lagstiftning, varigenom ifrågavarande från ett äldre och enklare skede av samhällsutvecklingen härrörande rättsförhållanden vunne en såvitt möjligt enhetlig lösning.

Styrelsen för Svenska stadsförbundet[1] anförde bland annat, att vid bedömande av skäligheten av den rådande ordningen man från fastighetsägarnas sida syntes vara alltför benägen att bortse från den historiska utvecklingen. Fastigheternas ägare hade från början haft och i en del städer alltjämt bibehållit helt andra skyldigheter med avseende å vägunderhållet än stadens invånare i gemen. Vid bedömande av rättvisan i nu tillämpad praxis finge man icke bortse från dessa fakta. Skäl syntes emellertid föreligga att nu generellt upptaga föreliggande fråga till utredning och söka åstadkomma ensartade normer. Helst skulle styrelsen för sin del sett, att spörsmålet löstes i samband med en reglering — genom ändrad stadsplanelagstiftning eller i annan ordning — av samtliga övriga fastighetsonera, beträffande vilka den i princip erkända kommunala likställighetsgrundsatsen ännu ej blivit genomförd. Såsom jordbruksutskottet anmärkt, skulle en sådan fullständig reglering emellertid upprulla många invecklade problem, varigenom lösningen av förevarande vägfrågor skulle bliva ställd på lång och oviss sikt. Då styrelsen förutsatte, att såväl stadsförbundet som de enskilda städerna i sinom tid skulle beredas tillfälle att yttra sig rörande den blivande utredningens resultat, saknade styrelsen i föreliggande sammanhang anledning att närmare ingå på de önskemål som i frågan kunde hysas från städernas sida. Styrelsen funne sig dock böra uttala, att ett eventuellt överflyttande på kommunaldebetsedeln av kostnaderna för de allmänna vägarna i städerna syntes till fullo motivera, att statsbidrag och automobilskattemedel till byggande och underhåll av dessa vägar tilldelades städerna i enahanda omfatting som landsbygden. Svenska vägföreningen uttalade, att ingen skillnad funnes mellan landets allmänna vägar med avseende å deras användning, vare sig de bekostades av städerna eller vägdistrikten, samt ansåg det vara ådagalagt, *att* tidsenlig lagstiftning saknades rörande utförandet av väghållningen å städernas allmänna vägar och tillsynen

[1] SFT 1929 s. 380.

av densamma, *att* den ordning, som i gällande författningar vore bestämd för behandling av frågan om anläggning eller omläggning av allmänna vägar inom stad, icke överallt iakttoges, *att* vägbördans fördelning ej skedde på enhetligt sätt och på sina håll ej efter rättvisa grunder, *samt att* garanti saknades för att i de städer, där väghållningsskyldighet ålåge en särskild kategori invånare, dessas intressen bleve iakttagna vid automobilskattemedlens fördelning. Kungl. Maj:ts befallningshavande borde icke endast äga skyldighet och befogenhet att utöva tillsyn över städernas väghållning utan därjämte utöva viss kontroll över städernas sätt att handhava de ordinarie bilskattemedlen, som icke vore avsedda för andra ändamål än väghållningen, ävensom att städernas anslag i övrigt för hithörande ändamål icke genom automobilskattemedlens tillkomst otillbörligt beskures. Det torde bland annat förekomma, att städerna i huvudsak finansierade sitt gatuväsende med hjälp av bilskattemedlen, och att således bestämmelserna om användning av städernas bilskattemedel tolkades på olika sätt. Ett förtydligande av dessa bestämmelser syntes önskvärt. Svenska vägstyrelsernas förbund framförde i huvudsak enahanda önskemål som vägföreningen. Kungl. Automobilklubben anslöt sig till jordbruksutskottets uttalande beträffande fördelningen av städerna tillkommande automobilskattemedel. Det syntes, som om i åtskilliga fall städerna tillkommande automobilskattemedel huvudsakligen användes för att minska städernas egna anslag till gatuunderhåll, och hade det enligt uppgift till och med inträffat, att en stad använt uteslutande automobilskattemedel för stadens gatuarbeten. Tillfredsställande kontroll över användningen av nämnda medel saknades tydligen. I första hand borde de anlitas för att sätta in- och utfartsvägarna i sådant skick såväl beträffande bredd som beläggning, som krävdes för den nuvarande trafiken, samt vidare för anbringande av vägvisare och trafiktecken till ledning för automobilisterna.

Den 29 november 1929 förekom ärendet inför Kungl. Maj:t[1] i sammanhang med frågan om revision av lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891. Föredragande departementschefen hänvisade i fråga om förstnämnda ärende till jordbruksutskottets ovan berörda utlåtande. Såsom utskottet framhållit, vore de bestämmelser, som funnes rörande städernas väghållning, föråldrade och oklara, vilket även medfört, att såväl beträffande väghållningens utförande som vägbördans fördelning skiftande och i vissa avseenden otillfredsställande förhållanden förelåge. En utredning beträffande detta invecklade spörsmål borde komma till stånd. Med hänsyn till de beröringspunkter, som berörda spörsmål och frågan om revision av väglagen i viss mån syntes äga, syntes utredningarna, som i allt fall torde få verkställas av särskilda inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga, böra sammanföras och uppdragas åt samma personer. Av vikt vore, att utredningen i all erforderlig utsträckning verkställdes i samarbete med på närliggande områden arbetande utredningar, närmast den av Kungl. Maj:t den 18 oktober 1929 beslutade utredningen av frågan om rationell utjämning av skattetrycket inom kommunerna.

[1] Statsrådsprotokollet i frågan publicerat (kommunikationsdepartementet).

Såsom sakkunniga för utredningen angående väglagstiftningen hava tillkallats landshövdingen G. R. Sederholm, ordförande, riksdagsmännen N. E. Nilsson i Antnäs, K. E. Andersson i Eliantorp, E. B. Andersson i Fältenborg och C. J. Johansson i Uppmälby, drätseldirektören i Västerås Th. Öberg och extra byråchefen i kommunikationsdepartementet majoren N. L. Bolinder.[1] De sakkunniga benämnas i utredningen »1929 års vägsakkunniga».

På framställning av de sakkunniga medgav Kungl. Maj:t den 7 februari 1930 att åt undertecknad finge uppdragas att för de sakkunnigas räkning verkställa särskild utredning beträffande väghållningsbesväret i stad. Uppdraget tog sin början den 8 i samma månad.

Genom de sakkunnigas cirkulärskrivelse den 31 maj 1930 (Bil. B) hava från samtliga städer inhämtats vissa uppgifter (»primäruppgifterna»), vilka sedermera i mån av behov kompletterats — så har skett i avsevärd omfattning.

Den utredning, som här avlämnas, är uppdelad i två huvudavdelningar, den förra innefattande en rättshistorisk översikt, erforderlig för analysen av den väsentligen å sedvana vilande gällande rätten, den senare en redogörelse för det aktuella läget. Denna senare avdelning är ägnad dels nämnda analys (kap. I), dels en undersökning av besvärets ekonomiska innebörd såväl ur kommunernas som skattebetalarnes synpunkt (kap. II).

Stockholm den 15 juli 1931.

ERIK SCHALLING.

---

[1] Såsom sekreterare tjänstgör hovrättsrådet Nils Ljunggren.

INNEHÅLL.

AVD. I.

RÄTTSHISTORISK ÖVERSIKT.

Kap. I.

Tiden intill 1734 års lag. Sid.

Medeltiden 1
Nyare tiden intill 1734 års lag 4
Allmänna förhållanden s. 4. — Städerna s. 11.

Kap. II.

1734 års lag och tiden därefter.

Besvärets omfattning 14
Nybyggnad s. 14. — Underhåll s. 16. — Vinterväghållning s. 17.
Hämtande av vägbyggnads- och väglagningsämnen 18
Grindar och andra säkerhetsanordningar 19
Väg-, bro- och färjpenningar 20
Statsbidrag 20
Särskilda skyldigheter för utomstående 21
Väghållningsenheter och deras bestämning 21
Besvärets fördelning inom enheterna 22
Processuella regler (beslut och kontroll) 23
Rättsskydd (för vägar, broar och färjor) 27
Förvärv av och rätt till vägmark 27
Speciella förhållanden i städerna 29
Besvärets omfattning s. 29. — Nybyggnad och underhåll s. 30. — Vinterväghållning s. 32. — Väg-, bro- och färjpenningar s. 32. — Statsbidrag s. 32. — Särskilda skyldigheter av utomstående s. 33. — Privaträttsliga skyldigheter s. 34. — Väghållningsenheter och deras bestämning s. 34. — Besvärets fördelning inom enheterna s. 35. — Processuella regler (beslut och kontroll) s. 38.

Kap. III.

Sid.

1862 års kommunallagstiftning och dess betydelse för väghållningsbesväret i städerna 44

Kap. IV.

Stadsinkorporeringars och stadsbildningars inverkan å väghållningsbesväret.

Inkorporeringar 52

Stadsutbrytningar 57

Bestämmelser till förebyggande av dubbelbeskattning för väghållning . . . 58

Kap. V.

Allmänna väglagstiftningen efter 1862 60

Allmänna linjer s. 60. (Lagen om väghållningsbesvärets utgörande på landet 23/10 1891 m. m. s. 61.) — Gatas förhållande till väg s. 68. — Särskilda statsbidrag s. 69.

Kap. VI.

Rättsutveckling för städerna under inverkan av väglagstiftningen för landsbygden 73

Särskilda skyldigheter s. 73. — Bidrag av statsmedel s. 78.

Kap. VII.

Enskilda vägar 79

AVD. II.

NÄRVARANDE LÄGE.

Kap. I.

Gällande rätt.

Begreppet allmän väg 83

Rättsskydd för väg, bro och färja m. m. 85

Väghållningsbesvärets territoriella omfattning 86

Sid.

Besvärets sakliga omfattning 87

Nybyggnad och underhåll s. 87. — Väg-, färj- och bropenningar s. 92. — Statsbidrag s. 93. — Rätt till vägbyggnads- och väglagningsämnen s. 94. — Andra inskränkningar i jordägares rätt över sin egendom till förmån för allmän väg s. 96. — Inkorporerings inverkan å väghållningsbesväret s. 96.

Besvärets fördelning 97

Ansvaret för kostnaderna s. 97. — Vägdelningsgrunder s. 101. — Frihet från besväret s. 103. — Likställighetens genomförande s. 105.

Särskilda skyldigheter av utomstående 106

Offentligrättsliga s. 106 — Privaträttsliga s. 109.

Kan med gällande rätt en utvidgning av väghållningsskyldigheten för fastighetsägare ske? 111

Förutsättningarna för avveckling av fastigheternas väghållningsbesvär enligt gällande rätt 114

Vad karaktär har Kungl. Maj:ts medverkan vid likställighetsöverenskommelse? 115

Allmän vägs förhållande till stadsplan och gata 116

Allmän vägs förhållande till andra landtrafikleder 117

Väg- och brobyggnad enligt vattenlagen 121

Beslut och kontroll i avseende å allmän väg 123

Kompetensregleringen s. 123. — Trafikregler s. 128. — Allmän tillsyn s. 129.

Kap. II.

Väghållningsbesvärets ekonomiska innebörd.

Allmänna synpunkter 131

Statistiskt material 131

Nuvarande belastning å de skattskyldiga 134

I städerna såsom helhet s. 134. — Där vägskatt utgår s. 135. — Där väghållningsbesvär fortfarande åligger fastighetsägare in natura s. 136.

Väghållningsbesvärets relativa betydelse för den kommunala ekonomien . . 142

Bro- och färjpenningar s. 142. — Fastighetsavgifter s. 142. — Kvarstående fastighetsonus s. 143. — Statsbidrag s. 144. — Det av stadskommunerna såsom sådana burna väghållningsbesväret s. 145.

Jämförelse mellan väghållningsbördan i stad och på landsbygden 145

Bilagor:

Sid.

A. Tabeller.

I. Sammandrag av uppgifter år 1930 ang. allmänna väghållningen (vägar, broar, färjor) i städerna 152

II. Sammandrag för samtliga städer rörande allmänna väghållningen enligt 1930 års uppgifter 162

III. Jämförelse mellan allmänna väghållningen m. m. i städerna och på landsbygden 1910, 1920 och 1930 164

B. 1929 års vägsakkunnigas cirkulär den 31 maj 1930 165

C. Namnregister 172

TRYCKTA KÄLLOR.

FÖRFATTNINGS- OCH RIKSDAGSTRYCK:

SCHLYTER; Sveriges gamla lagar; 1734 års lag; K. Placater, Resolutioner, Förordningar etc. (»Årstrycket»); Svensk Författningssamling (1825 ff.); MODÉE, Utdrag av Publique Handlingar (1718—1794); Stockholm 1742—1829 (cit. MODÉE); SCHMEDEMAN, Kongl. Stadgar etc. (»justitieverket»), Stockholm 1706; BACKMAN, Lagsamling, Örebro, Stockholm, Norrköping 1831—78); LILIENBERG, Lagsamling, Stockholm 1875 ff. (cit. LILIENBERG); STIERNMAN, Riksdagars och mötens beslut (1521—1731) Stockholm 1728—33; STIERNMAN, Commerce-, politie- och œconomie förf. Stockholm 1797 ff. (1523—1718); Svenska riksdagsakter 1521—1718 (under utg.), 1719—1800 (under utg.) Stockholm 1887, 1909 ff; Riksdagstryck från och med 1809; STYFFE, Samling av instruktioner för högre och lägre tjänstemän vid lantregeringen i Sverige och Finland, Stockholm 1852; STYFFE, Samling av Instructioner rörande den civila förvaltningen i Sverige och Finland, Stockholm 1856;

STOCKHOLMS STADSBÖCKER från äldre tid, utg. av Samf. för utgiv. av handskr. rörande Skand. hist. Stockholm 1876 ff.

STOCKHOLMS STADS PRIVILEGIER 1423—1700, utg. av E. Hildebrand och A. Bratt, Stockholm 1900 ff.

KONUNG GUSTAF I:S REGISTRATUR (1521—1560), utg. av Riksarkivet, Stockholm 1861—1916 (cit. G. I:s registr.).

SVENSKA RIKSRÅDETS PROTOKOLL (1621 ff), utg. av Riksarkivet. Stockholm 1878 ff.

LAGFÖRSLAG I CARL IX:S TID. Sthlm 1864 (Handl. rör. Sv. historia utg. av Riksarkivet, Ser. II).

FÖRARBETENA TILL 1734 ÅRS LAG 1686—1736, utg. av W. SJÖGREN. Uppsala 1900—09.

KOMMUNALLAGSKOMMITTÉNS BETÄNKANDE 1859, Stockholm 1859.

HEDIN, A., Likställighetsöverenskommelserna i städerna, Stockholm 1882. (P. M. nr 26 till Skatteregleringskommitténs betänkande; cit. HEDIN).

VÄGLAGSKOMMITTERADES (1876 års) BETÄNKANDE, 1880, Stockholm 1881.

VÄGKOMMISSIONENS (1911 års) BETÄNKANDEN, Stockholm 1916 ff.

VÄGSAKKUNNIGAS (1920 års) BETÄNKANDE. Stockholm 1921.

BRANTING, Handbok innehållande — — — Svenska författningar etc., Stockholm, Örebro 1827—31 (cit. BRANTING).

SCHMIDT, Juridiskt arkiv, Kristianstad 1830—1862.

NAUMANN, Tidskrift för lagstiftning, lagskipning och förvaltning. Stockholm 1864—1888.

WALLDÉN m. fl., Samling av kungl. brev och resolutioner ang. tillämpningen av kommunalförordningarna ($^1/_1$ 1863—$^{30}/_9$ 1909). Stockholm 1872—1909 (cit. W.).

HOLM, SKARSTEDT, Nytt juridiskt arkiv (fr. o. m. 1874), Stockholm 1875 ff. (cit. N. J. A.).

REGERINGSRÄTTENS ÅRSBOK (fr. o. m. $^1/_6$ 1909). Stockholm 1912 ff. (cit. R. Å.).

STATISTISK ÅRSBOK, Stockholm 1914 ff.

ÅRSBOK FÖR SVERIGES KOMMUNER. Stockholm 1918 ff.

ALLMÄNNA VÄGHÅLLNINGSBESVÄRET Å LANDET. Statistiska tabeller, utg. av k. jordbruksdepartementet (för 1906—18), k. kommunikationsdepartementet (för 1919—24) samt k. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (för 1925 ff).

Litteratur.

CARLSSON, A. B., Historisk översikt av den svenska centralförvaltningen, Stockholm 1913 (Departementalkommitterades betänkanden III).

HERLITZ, N., Utredning angående vissa spörsmål rörande städernas domstolsväsen. Stockholm 1923 (St. off. utr. 1923: 6, Just.dep.). — Svensk stadsförvaltning på 1830-talet, Stockholm 1924. — Privilegier etc. för Sveriges städer I (1251—1523). Stockholm 1927.

HILDEBRAND, E., Svenska Statsförfattningens historiska utveckling. Stockholm 1896.
HOLMBÄCK, Å., Frågan om äganderätten till häradsallmänningarna från 1800-talets början till nutiden. Stockholm 1930.
KJELLBERG, J. W., Stadsstyrelsen, Stockholm 1882 (P. M. nr 44 till Skatteregleringskommitténs betänkande).
LAGERROTH, F., Indelnings- och grundskatteväsendets avskrivning. Lund 1927.
LARSSON, YNGVE, Inkorporeringsproblemet, Stockholm 1912.
LINDH, E., Om skyldigheten att ombesörja och bekosta anläggning och underhåll av gatu-, väg- och ledningsnät samt gaturenhållning i svenska och utländska städer. Stockholm 1915 (cit. LINDH).
NOTHIN, T., Städernas särskilda skyldigheter och rättigheter i förhållande till staten, Stockholm 1922.
RYDIN, H. L., P. M. ang. det svenska skatteväsendets utveckling. Stockholm 1882 (Bil. till Skatteregleringskommitténs betänkanden).
SUNDBERG, HALVAR G. F., Rätten till väg och gata (Juridiska fakultetens i Uppsala minnesskrift 1929, nr 13). Uppsala 1929. — Kommunal olikställighet i städerna. Stockholm 1930.
THULIN, G., Ang. likställighetsöverenskommelser beträffande anläggning och underhåll av gator i städer och stadsliknande samhällen (I festskrift för P. Fahlbeck, Lund 1915).
STADSHISTORISK och TOPOGRAFISK LITTERATUR (citerad i texten).
STATSVETENSKAPLIG TIDSKRIFT (cit. SVT).
SVENSKA STADSFÖRBUNDETS TIDSKRIFT (cit. SFT).

OTRYCKTA KÄLLOR.

Kammarkollegiets arkiv:

Protokoll, registratur och ankomna kungl. brev samt handlingar därtill.
Handlingar till kollegiets und. utlåtande $^{20}/_{4}$ 1787 ang. vägdelningsgrunder i städerna (för Götalandskapen i Sandbergska saml., se kammarark. nedan).
1:a prov. kont. nr 42, taxor och uppgifter å bro- och färjpenningar (9 vol.).
2:a » » » 4, Högebro, Bohus samt Nye eller Orrekulla broar (1 vol.).
» 234, avgifter vid broar och färjor (1 vol.).
» 352, bro- och färjtaxor (1 vol.).
» 354, vägar och broar i Halland (1 vol.).
» 354½, Ängelholms brotvist (1 vol.).
3:e » » » 2, Kungl. brev ang. taxor för broar och färjor (1 vol.).
Akt. kont. nr 7, Diverse ang. städernas jordar.
» 8, Uppgifter rörande städernas donationsjordar ur 1852 års kommittéhandlingar.
1852 års stadsbeskattningskommittés handlingar.

Kammararkivet:

Kammarkollegiets protokoll och registratur före år 1700. — Sandbergska samlingen.

Riksarkivet:

Riksregistraturet och akter till kungl. beslut.
Stadshistoriska institutets excerpter (kortregister över beslut rörande städerna).
Ser. »Kommunikationsanstalter, vägar, broar och färjor».

Kommunikationsdepartementet:

Handlingar till Kungl. Maj:ts beslut $^{29}/_{11}$ 1929 ang. tillkallande av väglagstiftningssakkunniga (KM:ts remiss med anledning av riksd. skriv. 191/1929 ang. väghållningsbesväret i städerna).
Uppgifter införskaffade från städernas magistrater år 1930 av 1929 års vägkommitté.

Uppsala universitetsbibliotek:

ELERS, J., Historia om vägarna i Sverige (9 vol. manuskr. från 1790-talet; cit. ELERS, Väghist.).

FÖRKORTNINGAR.

BB	= Byggningabalken.
FBL	= Lagen den 12 maj 1917 om fastighetsbildning i stad.
H. L.	= Hälsingelagen.
JB	= Jordabalken.
F. K. L.	= Kungl. förordningen $^{21}/_{3}$ 1862 ang. kommunalstyrelse å landet.
F. K. S.	= » » » » » » i stad.
J. K.	= Justitiekanslern.
Kbfde	= Kungl. Maj:ts befallningshavande.
KR. L. L.	= Kristoffers landslag.
L. K.	= Stora lagkommissionen (1686—1734).
L. K. S.	= Lagen om kommunalstyrelse i stad $^{6}/_{6}$ 1930.
M. E. L. L.	= Magnus Erikssons Landslag.
M. E. St. L.	= » » Stadslag.
R. F.	= Regeringsformen ($^{6}/_{6}$ 1809).
Sfme	= Stadsfullmäktige.
SFT	= Svenska stadsförbundets tidskrift.
S. L.	= Södermannalagen.
SVT	= Statsvetenskaplig tidskrift.
U. L.	= Upplandslagen.
VG. L.	= Västgötalagen, I Äldre, II Yngre.
VM. L.	= Västmannalagen.
ÖG. L.	= Östgötalagen.

AVD. I. RÄTTSHISTORISK ÖVERSIKT.

Kap. I. Tiden intill 1734 års lag.

Medeltiden.

Redan under tidig medeltid gällde i Sverige såsom regel, att tingslag (härad) eller socken och därinom by för sitt område röjde farväg och byggde bro samt höll dem vid makt.[1] Grunden för indelningen var uppenbarligen den vidare eller snävare kretsen av dem, som hade det närmaste intresset av vägen eller bron. Inom by torde varje bonde i regel hava tagit del i denna skyldighet i förhållande till sin andel i byn.[2] All jord bar denna börda, alltså även privilegierad sådan.[3] På ett äldre skede berodde väg- och brobyggnad i mycket på frivilligt åtagande; på de kyrkliga myndigheternas iver för sådant kulturarbete tyda runstenarnas och rimkrönikornas vittnesbörd och lagbestämmelser härom.[4] Landslagarna känna ock bro, vars underhåll åligger landskap, »landsbro», eller flera härad,[5] vare sig samfällt eller så, att varje härad (hundare) har sin lott (»lottskiftad bro»). Möttes två väghållningsenheter i brolagd ström, torde regeln hava varit, att vardera enheten byggde halva bron.[6] Var bro »oför», vare sig den förstörts eller skadats av flod eller eld, skulle färja hållas, till dess bron kommit i fargillt skick.[7]

Bestämmelser om bredden å vägar funnos redan i landskapslagarna.[8] I landslagarna[9] stadgas, att landsväg och tingsväg skulle vara 10 alnar bred samt kyrkoväg, fäväg och kvarnväg jämte tillhörande broar 5 alnar.

---

[1] U.L. Vidh. B XX:3, XXIII; ÖG. L. BB: IV:1, V pr.; VM.L. II BB I pr. (»Vårde var vägar och broar, gårdar och grindar, så långt hans bolstad räcker»), XX:1; M.E.L.L. BB XXIV:2, XXVII; KR. L.L. BB III, XXIX:2. Jfr Holmbäck, Studier över de sv. allmänningarnas historia I (1920) s. 26.

[2] VG. L. I. JB VIII: »Led och gärdesgårdar och broar skola attungar emellan skiftas». — U.L. Vidh. B. I pr. »— — delas allmän väg till och från varje by — — have så den by farväg för mindre ligger som den för mera ligger.» — M.E.L.L. BB XXVII:1; KR.L.L. III pr.: »Alle äga broar bygga och vägar röja, så den, som mindre äger i by, som den där mera äger, var efter ägor sina.»

[3] U.L. Kk. B. II:4: »Alle präster och kyrko landbor de äge broar bygga, gärdesgårdar gärda och vägar röja (som andra bönder) eller efter landslag böta.» Se ock H.L. Vidh. B XVIII:1.

[4] VG. L. IV:16 (biskop Bengt); ÖG. L. BB IV:1 (själabro); Elers Väghist. I s. 71 ff, VIII ant. om Jämtl. av A. A. Burman s. 8.

[5] M.E.L.L. BB XXVII:1; KR.L.L. BB III:2. Jfr ÖG. L. BB IV:2 (»sexhäradsbro», över Motala ström); U.L. Vidh. B. XXIII:4; VM. L. II BB XXIII:3 (fyra landsbroar).

[6] ÖG. L. BB IV:2; KR.L.L. BB II:1.

[7] M.E.L.L. BB XXVII:2; KR.L.L. BB III:4.

[8] ÖG. L. BB IV pr.: »Nu skall vara tingsväg och landsväg, karls väg och konungs, tio alnar bred»; V:1: »Nu skall vara kvarna väg och kyrkoväg fem alnar bred»; U.L. Vidh. B III: »Då skall (allmän) väg vara tio alnar bred».

[9] M.E.L.L. BB XXVII:1; KR.L.L. BB III:1,2.

Till väganläggning erforderlig mark skulle tagas av bys oskiftade ägor eller av allmänningsmark (socken-, härads- eller landsallmänning).[1]

Om enskilda vägar, som ej erfordrades för den allmänna samfärdseln, gällde, att varje by fick för sig sörja därför. De som hade behov av vägen fingo deltaga i dess hållande, och hade den, som ville bygga, vitsord.[2]

Fråga om anläggning eller omläggning av allmän väg tillhörde häradsrättens handläggning: »Var som vill allmänna väg åter täppa och annan nyan lägga, han skall för till tings fara och taga dom till att väg lägga av den stad han förre låg. Han skall lägga den å själv sins bolstad jämngenan och jämngodan, som han förr låg».[3]

Väg åtnjuter rättsskydd: »Var som — — — river gamla vägar och gamla grindställen och haver ej dom för sig, böte 3 marker, och ligge väg som han förut varit. Vårde envar vägar och broar och grindar, så långt hans bolstad räcker.»[4] Försummad brohållning, som orsakar skada för vägfarande, medför skadeståndsskyldighet för den brohållningsskyldige.[5]

Bland konungens uppgifter nämnes i »Konunga- och hövdingastyrelsen» (IV:2:8) att »skåda och stödja allmänna vägar i rike sino, de evärdeligen skola faras vinter och sommar, landa mellan [och] köpstäder, allmoge till tarv», och enligt U.L. (Vidh. B. XXIII: 2) är konung målsägande beträffande alla broar, som ligga i allmän väg. Enligt S.L. (BB XXIV: 2) hade länsman att hålla »konungs syn» å broar, där skada timat i följd av brist i brohållningen.

Regelbunden tillsyn över broarna stadgas genom landslagarnas föreskrift,[6] att brosyn skall hållas två gånger årligen, en vid Valborgsmässa och en vid Mikelsmässa »och inga flera». Motsvarande bestämmelse om vägar saknas, men sannolikt blott på grund av lagens kasuistiska avfattning.[7] Strängnäs stadga 1437 (p. 17) och Kalmar recess 1474 (p. 17) erinra om lagens stadganden om bro- och vägröjning utan att nämna något närmare härom. Kalmar recess 1483 påbjuder slutligen (p. 37), att häradshövding och nämnd skall hålla bro- och vägsyn två gånger årligen vid Valborgsmässa och Mikelsmässa.[8] Vederbörligt underhåll för tryggande av samfärdselns obehindrade fortgång tryggas genom dessa syner samt genom bötesbestämmelser och åtalsrätt för var man. Om vinterväghållningen lämnas särskilda föreskrifter: »Vare lag samma (10 markers bot), om landsvägar, kyrkovägar och kvarnvägar oröjda ligga eller obroade, där pussar äro eller annat menföre, och skola alla vägar 6 alnar högt röjda vara.»[9] Väghållningsenheterna voro — allt efter vägarnas ändamål — landskap, härad och socken.

Motsvarande bestämmelser saknas i stadslagarna, förmodligen när-

---

[1] KR.L.L. BB VII; M.E.L.L. BB VI.
[2] U.L. Vidh. B.23; H.L. Vidh. B. 18.
[3] KR.L.L. BB II pr. Jfr VM. L. I. BB 21 pr.
[4] KR.L.L. BB II pr.; U.L. Vidh. B. 23 pr.; S.L. BB 24:4.
[5] KR.L.L. BB III:5, jfr M.E.L.L. BB XXVII:3; U.L. Vidh. B. XXIII:2,6.
[6] M.E.L.L. BB XXVII:4; KR.L.L. BB III:7. Jfr ÖG. L. RB. IV, S.L. BB XXIV:2.
[7] Syn ang. »vägaröjning» stadgas i S.L. BB XXIV:2.
[8] Hadorph, Bjärköarätten, Sthlm 1687.
[9] KR.L.L. BB III:6.

mast emedan städernas agrara områden (borgarnes åkrar och ängar) voro begränsade till sin omfattning och icke av huvudsaklig betydelse; för övrigt voro de under äldre tid knappast avskilda från bondejorden. Ursprungligen tillkommo i stad kommunala rättigheter och åvilade skyldigheter (»borgerlig tunga») borgarne d. v. s. de burskapsägande näringsidkarne. Jämte dessa ägde frälsemän, präster och konungstjänare rätt att bosätta sig i stad och där förvärva fastighet utan att vinna burskap, alltså utan rätt att deltaga i den kommunala självstyrelsen och såsom regel utan skyldighet att bidraga till kostnaden härför. Gatuhållningen synes dock hava såväl enligt *Bjärköarätten* (41),[1] som *Magnus Erikssons stadslag* (BB VI, VIII)[2] ålegat tomtägare — vare sig borgare eller ej — var och en utanför sin tomt.[3] M.E.St.L. har emellertid i Kon. B. XV: 12 bestämmelsen: »Alle skola de vård och vaku (vakthållning mot inbrott, brandfara, i försvarssyfte m. m.) i stadenom göra, som byamän äro och burskap utgivit hava»; och denna inskränkning av vissa kommunala besvär till borgarne synes här och var hava tagits till intäkt från frälsemäns sida för anspråk på frihet från borgerlig tunga. Huruvida även gatu- och väghållning därvid avsetts är tvivelaktigt, och anspråken synas, såvitt angår fastigheter, i varje fall knappast hava medfört någon allmän inskränkning för frälsets del i ansvaret för gatuhållningen.[4] Då stad fastighetsrättsligt sett fortfarande var by — märk benämningen byamän i stadslagen[5] — och tillika tingslag, torde under medeltiden landslagens regler om väghållning hava i tillämpliga delar gällt även i stad. Landslagen ägde betydelse för stads rättsskipning och stadslagen i viss mån för landsbygdens. Liksom hemmans lott i lantby (byamålet) ursprungligen stod i viss relation till tomten men sedermera i följd av skiftenas orubblighet skattetalet (hemmantalet) oftast blev byamål, var stadsfastighets lott i stadsbyn sannolikt beräknad efter tomtetal — senare efter olika grunder i olika städer.[6] Stadsfastigheterna — med tomterna var i allmänhet förenad jord (åker, betesmark och planterhagar) utanför det bebyggda området — svarade för trafiklederna (vägar, broar och färjor) utanför detta område. Mötte stad härad i ström, svarade i regel vardera enheten för sin geografiskt bestämda andel av bron. Gustaf Vasa ålade,

---

[1] »Vilken som ej bygger sina broar innan stämmodag, fogden och rådet lyser, böte 3 öre; var som ej rensar sina gator (»gatur och stratur») före den dag, som förelägges, böte 3 öre.»

[2] »Var som ej rensar sina gator den dag fogatin och rådmän före lägge, böte 3 öre penningar til tveskiftes, konungen och staden. Broar han sina gator ej den dag, honom före läggs, böte tre öre penningar till tveskiftes som förr är sagt.»

[3] Genom k. plakatet $^{30}/_{4}$ 1649 om gatuläggningen och renlighet i Stockholm stadgades, att tomtägare skulle vara skyldiga »var för sitt hus, gård och tomt, att låta förfärdiga och reparera nya, goda och lika lagda jämna gator således, att vardera presterar och låter lägga halva gatan på sin sida så långt hans tomt räcker, och andre halvparten skall den vara förpliktad att lägga låta, som bor på andra sidan mitt emot». STIERNMAN, Commerceförf. II s. 583.

[4] Jfr hertig Knuts av Halland priv. för Halmstad $^{28}/_{3}$ 1327: »Och vele vi att bron skall byggas hos fornemda vår by av dem, som henne tillförne pläga att bygga. Och alla andra broar uti staden skola borgare uppehålla — —» HERLITZ, Priv. I s. 279.

[5] Jfr LARSSON, Inkorp. probl. I s. 304. Se ock G. I:s registr. IV: 133 (br. $^{11}/_{4}$ 1527 ang. Strängnäs).

[6] Jfr landshövdingen i Värmlands län $^{6}/_{10}$ 1781 (i ärende ang. vägdelningsgrunder för städerna, se sid. 35 ff. nedan): »Vad lagen i 25 kap. BB föreskriver i avseende till landet, att var skall sitt skifte få efter den del han i by äger, tyckes även vara lämpeligit för städerna, att den som innehaver större tomt och jord bör i samma mån hava väg att underhålla.»

i sitt dombrev den 29 sept. 1529 ang. Lidköpings stadsbro, Kållands och Kinne härader, »att de med borgarne henne bygga och färdiga hålle som de vane äre».[1]

Beträffande broarna i *Stockholm* hava lagarna särskilda bestämmelser. Enligt U.L. (Vidh. B. XXIII:4) bygges »Stockholms bro» av flera hundaren. M.E.St.L. (BB XXIII) stadgar däremot beträffande de tre stora broarna i staden, två norr och en söder om stadsholmen, att jämte »Stockholms män» deltaga i brohållningen sex andra städer (Västerås, Arboga, Uppsala, Enköping, Sigtuna och Strängnäs). Broarna äga uppenbarligen karaktär av ett slags »landsbroar». Av intresse är den noggranna uppdelningen av arbetet å de olika brokaren, de olika städerna emellan. Av Norrbros norra brokar slutligen hålles hälften av landsbygden (»där till bönderne vid taga»).[2] Stockholms brohållning representerar emellertid icke något enastående förhållande. Broocman uppgiver, att sex härader voro skyldiga underhålla bron över Motala ström i *Norrköping*, varifrån den före år 1350 tillkomna staden var befriad. Härpå anses stadgandet i ÖG. L. BB IV om »sexhärads bro» syfta. Genom en räfstetingsdom 1380 med de sex häraderna (Östkind, Björkekind, Lösing, Hammarkind, Memming och Bråbo) skall hava avgjorts, att Östkinds härad skulle bygga den lättaste delen.[3]

Nyare tiden intill 1734 års lag.

Allmänna förhållanden.

Den medeltida rätten hänvisade det allmännas representanter till utverkande av åtagande från eller rättens åläggande för menigheter till åstadkommande av nya eller förbättring av gamla vägar. Vid Västerås riksdag 1544 »beviljades och beslöts» emellertid av riksrådet, att allmänna vägar skulle genom menige mans tillhjälp och omkostnader rymmas och upprödjas »eftersom det av konungens fogdar förordnat och tillsagt bleve, på det KM:ts råd måtte genom alla vägar utan fara kunna sända bud till konungen både ifrån Nylödöse och åt Kalmar, och ifrån Kalmar åter till Stockholm, desslikes alla andra nödtorftige vägar». Vidare anmäldes av rådet, att allmogen i Vadsbo erbjudit sig att uppröja Tiveden så, att man lätt kunde draga däröver med vagnar, såvitt KM:t ville föranstalta, att de erhölle hjälp av 5 eller 6 närliggande härader.[4] Här är fråga om en verklig nybyggnadsskyldighet, ej blott om underhåll. Materiellt innebar förstnämnda beslut blott en erinran om landslagens bestämmelser. Formellt lades tillsynen över deras efterlevnad i statsförvaltningens och därmed ytterst i konungens hand. Redan år 1540 i sitt »Patent till Västergötland om främmande folks färder inom riket och om landsvägarna till Halland» hade Gustaf Vasa, »med vårt älsklige regementsråds råd och samtycke för menige rikesens nytto, välfärd och långligt bestånd skull», lämnat föreskrift, vilka vägar mellan de halländska (och norska) städerna å ena samt

---

[1] G. I:s registr. VI:297. Jfr en dansk kungadom $^{18}/_{2}$ 1481 ang. en bro vid Åhus stad (Herlitz, Priv. för Sv. städer I s. 367).

[2] Ang. grunden till stadgandet jfr Ferlin, Stockholms stad (1858) s. 1174, Elers, Stockholm (1800) II s. 131 ff.

[3] Norrköpings stads historia (1770) s. 40, 49 (dombrevet avtryckt). »Torde även hänt att det varit häradenas uråldriga skyldighet långt före stadens upphov, emedan denna så kallade gamla bron var lika som ett pass till hela Göta rike.» — »Ännu 1602 blevo Lösings häradsbor på målsting i Styrestad påminta, att Norrköpings bro skulle göras väl färdig» (a. a sid. 40).

[4] Stiernman, Riksd. beslut I s. 188; Sv. Riksdagsakter. 1521—1718 I:1 s. 402.

de västgötska å andra sidan, som skulle användas av »alle vägfarande, både inländske och utländske, hovmän, köpmän och andre», dock med det undantag att bönderna »för deras daglige livsnärings och bärgnings skull» finge nyttja och bruka de vägar och stigar, som kunde vara dem bekväma.[1] Syftemålet med detta brev, vars innehåll giver en god föreställning om det dåvarande nätet av allmänna vägar i landets västra del, framgår av instruktionen den 30 maj 1559 för fogdar och befallningsmän. Bland bestämmelserna i denna heter det bl. a.:[2] »Att allestäds vid gränserna skall flitigt uppmärkt bliva, vilka de äre där med varannan handla och vandla. Att på gränserna av var och en besked annammat bliver. — — Att var och en köpman skall hava hos sig vägabrev eller passebord av den köpstad han bor uti, framdelis av vår nådige herres ståthållare heller dem han i sin stad förordinerat haver.» Det militära intresset för goda vägförbindelser framlyser ur utvald konung Eriks brev till sin fader den 10 jan. 1559:[3] »Skole ock röjes väger här i Småland och Västergötland, där man kunde drage fram med folk och skytt in i Danmark. Först mellen Vastene och Nörköping, dit man kunne före skytten med skepp och sedan över land till Vastene och framdeles en part över Vättern med skutor och galejor in till Hjo, dädan man kunde före dem till Älvsborg eller annorstäds i Västergötland, och skulle en eller två vägar rödjes där i landet, där man kunde komme med samme skytt och folk in i Halland.»

Kronan samlade så småningom allt mer av maktfullkomlighet i avseende å vägväsendet. Över huvud synas konungarna hava utövat sina befogenheter med mjuk hand, om ock oskälig vägran från allmogen säkerligen betraktats såsom »upprorisk genstörtighet». Hertig Karl kunde i sina privilegier för staden Karlstad den 5 mars 1584 ge föreskrift om byggande av två broar över Klarälven vid Karlstad »med menige mans tillhjälp uti hela Värmland». I överensstämmelse med landslagen uppdelades besväret mellan tingslagen, Östersysslet fick den ena och Västersysslet den andra att bygga. Sedan broarna blivit färdiga, skulle staden tilläggas en brolott (i vardera), »den de alltid såväl som landet i deras brodel skola hålla färdige och vid makt».[4] Privilegiebrevet innehöll vidare det förbehåll, att privilegierna skulle kunna förändras, förmeras och förbättras, om så behov gjordes och tillfälle gåves samt det syntes nyttigt, men icke förminskas.

Sextonhundratalets intresse för en välordnad och effektiv centralförvaltning samt för landets materiella förkovran ävensom, måhända ej minst, för goda militärvägar visade sig bland annat i ett ivrigt arbete för utveckling av kommunikationerna. Ytterst få vägar kunde i själva verket vid århundradets början betecknas såsom sådana i modern mening. I regel voro de ridvägar, där blott mycket små och enkla åkdon kunde taga sig fram.[5] Gustaf II Adolf förmäler i sin öppna »fullmakt för ståthållarne på Kalmar och vägröjningen i

[1] G. I:s registr. XIII s. 52 ff.
[2] G. I:s registr. XXV s. 225.
[3] G. I:s registr. XXIX s. 594.
[4] Jfr det s. k. Karl IX:s lagförslag BB 4 kap. samt det Rosengrenska lagförslaget BB 3 kap.
[5] Lagastigen, en av rikets huvudvägar, kunde 1592 från Skånegränsen till Gränna befaras blott till häst, Jönköpings historia I (1917) s. 378. Vägen Södertälje—Stockholm kunde år 1604 ej befaras med vagn; Elers, Stockholm III (1800) s. 37. Jfr Riksregistr. 24/4 och 30/4 1604.

Småland» den 3 september 1619, att konungen själv sett och erfarit, med vad oflit allmänna landsvägarna vore röjda och vidmakthållna, så ock att de mestadels över hela landet vore så trånga och steniga, att de mera liknade gångstigar än allmänna landsvägar, vilken oordning vore mot vad lagen uttryckligen innehölle och den allmänna landsens nytta påkallade, »både uti marknadsresor städerna och andra platser emellan, såväl som våre och kronones undersåter själva och adelens landbönder uti deras rättigheters och utskylders framförande». Ståthållarne bemyndigades därför att i sitt län beställa härom och hålla allmogen därtill, att sådant efterkommes. »Med vilken fullmakt», fortsätter brevet, »icke allenast skole förstås och mente vara våre och kronones skattskyldige bönder utan ock alla officerer över ryttare och knektar med alle de som under deras commend och lydno äre, så ock städerne, så vitt deras stadsrår gå och räcka och våre ståthållare dem föreläggandes varde, med samt alle präster, våre egne fogder, fogdetjänare och ländsmän, såväl som adelens fogder och arv och egne, så ock ladugårds och förlänte bönder, så att ingen må eller skall härifrån vare exempt eller frikallad, alldenstund det allom som i landet bo till gagn och godo länder.» Därefter lämnas en förteckning å de vägar som skulle »röjas och förfärdigas». Vägarna skulle enligt lagen vara 10 alnar breda, så att två vagnar skulle kunna mötas oskadda.[1] »Fullmakter» av ungefär samma innehåll och lydelse utfärdades den 31 mars 1620 för ståthållarne över Bergslagen Carl Bonde och över Östergötland Lindorm Ribbing samt den 18 sept. 1624 för ståthållarne i Stockholm och i Västerås. I riksregistraturet är för den 26 aug. 1623 antecknat brev »till alla ståthållarne att de på nytt låta röja vägarna», och i den första landshövdingeinstruktionen den 8 januari 1635 ålades landshövdingarna (p. 18) att vinnlägga sig om »att vägar och broar röjas och uppehållas».[2]

Till den allmänna lagens kategorier, vägar, broar och färjor, kom en fjärde, kanaler (med slussar), påkallad av intresset av snabbare och bekvämare inrikes varutransporter. Kanalerna bragtes i viss mån under reglerna för det gamla väghållningsbesväret. I kammarkollegiets resolutionsbok (1630—1668) återfinnas under rubriken »Slysse- och Brobygningar samt Vägerödning» antecknade beslut, som visa, att allmogen avkrävts tjänstbarheter även för kanalarbeten. Sannolikt har emellertid oftast kompensation medgivits genom betalning eller lättnad i andra allmänna bördor.[3] På kanaler, broar och större farvägar, av särskilt intresse för handelsomsättningen, riktade det allmänna en tillsyn, som var förenad med positiva åtgärder i samma syfte. Kronan anslog ofta erforderliga penningmedel,[4] eller lät krigsfolk, som för tillfället ej

---

[1] Riksregistraturet.

[2] Styffe, Instr. för lantreg. s. 201.

[3] Genom »Deklaration» $^{31}/_{8}$ 1631 för pfalzgreven Johan Casimir och kammarrådet (p. 17) förordnade Gustaf II Adolf, att allmogen i Nerike skulle för förunt utskrivningsfrihet tillhållas att med mera flit företaga arbetet å »Arboga grav» eller Hjälmare slussverk (Riksreg. jfr Elers, Väghist. I s. 202). Jfr. kammarrådets brev till Peter Kruse $^{10}/_{12}$ 1634, »att dalkarlarne måste skaffa timmer till slussebyggningen i Norsån och, när de det göra, betala väl bergsmännen arbetslönen, eftersom de själva hava där gagn utav. Vad kronan därtill kan hjälpa vill man väl göra förordning uppå och oss därutinnan fremdeles vidare förklara.»

[4] Kammarens brev $^{2}/_{5}$ 1640 till landshövd. i Östergötland Schering Rosenhane, att »Barsundsbro av store sjötullsmedlen skall uppbyggas».

hade sysselsättning, verkställa arbete.[1] Man nöjde sig i regel med att avkräva de väghållningsskyldiga arbete samt timmer- eller stenforsling och annat naturabesvär.[2] För återbetalning av förskjutna penningar samt, där underhållet ej ansågs kunna eller böra helt läggas å de väghållningsskyldiga, för uppsamlande av kassor till bestridande av framtida kostnader, utbildade sig praxis att upptaga avgifter å trafiken, bro-, färj- och slusspenningar.[3] Anstalterna utarrenderades till enskilda personer eller bolag, som uppburo avgifterna och sörjde för underhållet, eventuellt inlevererade viss årlig arrendeavgift till återbetalning av det allmännas utlägg.[4] Grunden till detta system synes hava varit de skattskyldigas bristande förmåga att åtaga sig de tunga bördor, som dylika anstalters utförande krävde.[5] Måhända hava även utländska förebilder tjänat till ledning.[6]

Kammarkollegiet, liksom i viktigare fall Kungl. Maj:t,[7] meddelade direkta beslut att om- eller nybygga broar och vägar, och som detta ej sällan var förenat med bidrag från kronans sida, kom väghållningsväsendets karaktär av ett riksintresse allt mer att accentueras. Påfallande är dock, med vilken försiktighet myndigheterna gingc fram mot de väghållningsskyldiga. Vid nybyggnader är det i regel »frivilliga» åtaganden, som begäras, synbarligen icke utan

---

[1] Riksrådets prot. II s. 190 (1632). Vid de åren 1619, 1620 och 1624 anbefallda vägröjningarna i Småland, Bergslagen, Östergötland, Uppland och Västmanland (se ovan) skulle såväl krigsfolket som bönderna och städerna deltaga i arbetet.

[2] Kammarens brev $^{3}/_{9}$ 1634 för Hans Valentinsson ang. en över Gråda älv planerad brobyggnad, av betydelse »icke allenast för alla vägfarande, utan ock för de svåra och tunga Cronones kopparstycken», med anmodan att förhandla med allmogen att framköra virke och timmer för brobyggnaden.

[3] Kammarens brev $^{17}/_{4}$ 1634 till ståth. Johan Henriksson ang. en bro vid Brätte, med anmodan att undersöka, huruvida bönderna ville framköra timmer och virke därtill och uppbygga den på sin bekostnad eller om den på kronans bekostnad skulle förfärdigas »och taga där den (lille) tullen som allmogen är van att utgöra, så framt det kunde vara kronan profiterligt». (Jfr resol. $^{18}/_{4}$ 1634 för Brätte stad.) — Kammarkoll. res. $^{30}/_{1}$ 1661 på landshövdingens i Uppland Claes Rålambs insinuerade punkter (2): »Om icke till Stäkesbros vid makt hållande efter förra plägsed en bom där upprättas måtte och av de däröver resande (undantagandes Sollentuna och Bro härader som utgöra spannmål årligen därtill) erläggas en billig bompenning.» »Denna ordning om bro- och bompenningarnas uppbärande håller Coll. intet oskäligt så här efter som tillförene att anställas och observera, dock tror Coll. intet det bron skall vara så förfallen, att hon icke kan uppehållas med den spanmål och hjälp, som berörde två härader årligen därtill utgöra». — KM:ts öppna brev $^{4}/_{11}$ 1668 för staden Stockholm ang. rätt att uppbära bropenningar vid en bro över Hornsund, som staden erbjudit sig bygga i stället för den då använda färjan mot rätt att uppbära de förut utgående färjpengarna (Riksreg.). Denna bro, »Hornsbron», kostade 8 747 d:r s:mt, då den byggdes 1669, och inbragte i bropenningar åren 1669—1686 8 400 d:r s:mt; Elers Väghist. III (Sthlm sista fol.). År 1669—1670 byggdes en annan bro, Södra Kungsholmsbron, för en kostnad av 20 976 daler k:mt av invånarne å Kungsholmen. Bropengar utgingo enl. k. br. $^{19}/_{7}$ 1670. Bron inlöstes av staden enl. k. br. $^{7}/_{2}$ 1673, och anslog KM:t därtill 12 öre s:mt för varje fat främmande öl ävensom andel av bränneri- och bryggeriaccisen; Elers, Stockholm II (1800) s. 375. Jfr Elers Väghist. II nr 261. År 1786 $^{4}/_{4}$ tillstyrkte rådet (Rådsprot. p. 186) broavgift för överfarten av Fyllebro mellan Halmstad och Laholm till hjälp för brobyggnad av sten, »efter de hemman, som i Tönnersjö härad böra bron bygga, äro därtill oförmögne».

[4] Kammarkoll. brev $^{2}/_{5}$ 1662 till landshövdingen i Uppland Claes Rålamb, med anhållan om upplysning, huruvida han förordnat någon person att uppbära tullen vid Stäkes bro, varom KM:t förordnat.

[5] Jfr k. res. på adelns besvär $^{1}/_{9}$ 1664 p. 57 (Stiernman, Riksd. beslut II s. 1493): »Eljest och synes bropenningarnas erläggande ingen större last och påbörd med sig hava än det man tillförene haver utan gensago utgivit vid färgestäderna, där som broar sedermera äro uppbyggde, och är dessförutan icke obilligt, att de expenser, som till alla vägfarandes över broarna resandes bästa användas, måste med ringa avgift och rekognition soulageras och underhjälpas, helst efter häraden icke mäkta allena sådan omkostnad utgöra».

[6] Jfr de engelska »Turnpike Trusts». Engelska eller skotska vägbyggare voro i varje fall anlitade. Se s. 9 not 1 nedan.

[7] Att KM:t kunde meddela beslut direkt utan iakttagande av instansordningen var för tidens uppfattning självfallet. Jfr Sundberg, Väg och gata s. 49 not. 2.

framgång.[1] Tvister väghållningsskyldiga fastigheter inbördes om fördelning av skyldigheten torde däremot ha handlagts vid de allmänna domstolarna.[2] Ersättning till markägare, som fått avstå mark till väganläggning, synes i vissa fall ha utgjorts av kronan.[3]

I följd av det ivriga vägbyggandet fanns vid århundradets mitt ett rätt försvarligt vägnät, som kunde befaras även med större åkdon. Den av franske ambassadören greve *d'Avaux* i november och december 1634 företagna resan Kalmar—Stockholm måste tillryggaläggas till häst.[4] Men då den engelske ambassadören *Whitelocke* år 1653 färdades från Göteborg över Tiveden och Örebro till Uppsala, kunde detta ske i en med sex hästar förspänd vagn för åtta personer, varmed följde en galavagn för tio personer.[5] Den 4 april—13 maj 1660 gick sorgetåget med Karl X Gustafs lik från Göteborg till Stockholm över Jönköping, Gränna, Norrköping, Nyköping och Södertälje.[6]

Genom Kungl. Maj:ts instruktion för landshövdingarna den 24 november 1651 angående krogarna i länen[7] stadgades (p. 2), att landshövdingen skulle med fogden i varje fögderi, med länsmannen i varje länsmansdöme samt med häradshövding och nämnd i varje härad ävensom i städerna med fogde, borgmästare och råd »överlägga alla allmänna stråkvägar stora och små, som löpa genom landet eller städerna, till lands eller till vatten, noterandes dem flitigt

---

[1] Kammarens brev $^{23}/_{12}$ 1634 till Kristoffer Geijer att tillhålla Lindesbergsborna att emot de 6 Sk⅌ koppar, som regeringen beviljat till dess kyrkobyggning, enligt åtagande förfärdiga vägen mellan nya Kopparberget och Lindesås, så att man med kärror och lass där kunde bekvämligen framkomma. Med utlämning av kopparen skulle anstå tills vägen byggts. D:o brev $^{16}/_{3}$ 1647 till landshövdingen Ivar Nilsson: »Den nya bron, Hr Landshövdingen förmäler om, som tjänar att byggas över Älvkarleby å; så kan Hr Landshövdingens förslag vara gott och lända till kronones nytta, men emedan därtill vill en tämmelig omkostnad och är en sak av konsideration, som icke obilligt tages Hennes Kongl. Maij:ts resolution uti; Varföre måste härmed så länge inställas och havas fördrag intill dess H:s K. Maj:t en särdeles ordre häröver avgå låter.» — KM:ts brev $^{28}/_{2}$ 1661 till landshövding Claes Rålamb om den nya vägen, som skall göras mellan Brännkyrka och Botkyrka: »— — befalle det I med forderligste söke med lämpa och utan vedervertighet till övertala och förmå be:te allmoge, medan åkeföret påstår, sammanföra så mycket verke som till brons byggnat nödvändigt behöves, som Vi och icke tvivle, det merbe:te allmoge skall låta finna sig villig att sådant nyttigt verk med dagsverken att understödja, där densamme därom vederbörligen ansökes. Vilket Eder dexteritet Vi ock nådigst anförtro» (Riksreg. fol. 111 v.). Ang. beslut av KM:t på 1720- och 1730-talen se Elers, Väghist. II s. 2 ff.

[2] År 1624 var »vid domstolen» tvist mellan Brånsta och Berga om lagning å vägen Lanna—Hidinge kyrka — Knista kyrka — Edsbergs Sanna; och dömdes till lagning efter stångtal (uppg. $^{15}/_{12}$ 1793 i handl. till Elers Väghist. IV, handl. till Väster Nerikes fögderi). År 1683 ålade häradsrätten allmogen i södra skaten av Hällestads bergslag att ersätta ägaren av Sonstorps säteri för viss kostnad å uppbyggandet av Stråkevads bro; Elers Väghist. II nr 154.

[3] Genom k. br. $^{11}/_{7}$ 1662 förklarades beträffande den under anläggning varande vägen Stockholm-Botkyrka »skäligt, att de som på deras ägor därigenom lida avsaknad och skada, måge med ett billigt vederlag förnöjas», och anbefalldes kammarkollegium »så laga att de måge med en raisonnabel ergetzlighet varda accomoderade» (Riksreg. fol. 883). Den $^{23}/_{7}$ 1664, genom kungl. brev till kammaren för »Olivenblad att bekomma vedergällning för det att den nya vägen mellan Stockholm och Södertälje gör honom på hans ägor någon skada och avsaknad,» befalldes kollegiet, att »fordra honom Olivenblad opp till Eder så ock taga Eder därhos landshövdingen vid handen och göre häröver ett fullkomligt avtal med honom Olivenblad, likviderande däröver samt med skäligt vederlag förnöjande» (Riksreg. fol. 219).

[4] Elers, Väghist. I s. 122.

[5] B. Whitelockes Dagbok över dess ambassade till Sverige 1653 och 1654, Uppsala 1777. Resan från Göteborg anträddes den 30 nov. Vägen närmast Göteborg säges vara stenig och backig. Den 7 dec., då man reste från Binneberg i Vadsbo härad, tillryggalades däremot 5 mil (hästbyte varje mil). Västerås uppnåddes den 14 dec., då 3 $^{1}/_{4}$ mil tillryggalades »i ett det fulaste väder men på en den förträffligaste väg man ville önska». Den 20 december, då Uppsala nåddes, reste man 2 mil »i obekvämt väglag för den myckna snön som började falla». Den 20 maj 1654 tillryggalades vägen Uppsala-Stockholm (kl. 7 à 8 om morgonen till 5 à 6 e. m.)

[6] Elers, Väghist. I s. 132 ff.

[7] Styffe, Instr. för lantreg. s. 254 ff.

upp och betraktande, huru de av en och annan måste nyttjas och brukas, så att de utan gästgivare och taverne icke vara kunna». På landsbygden skulle alla vägar, enkannerligen allmänna vägar och »landstråk», rättas och göras så goda, gena och väl försedda med broar och rensas till det bästa »och som de kunna göra», därtill alla de, som efter lag pliktiga vore, skulle hjälpa (p. 5). Kungs- eller stora landsvägar skulle göras gena och rättas, »som de utan folks stora skada kunna», och väl försörjas med broar samt stenen rymmas av vägen. Tvärvägarna, som löpte i landet, åt sjön, till städerna, bergslagen eller »tjocka bygden» skulle ock så förbättras och uppröjas, att man kunde nyttja dem utan hinder och skada. Och ville Kungl. Maj:t, att vägarna försörjdes med taverner och gästgivare, »läggandes dem så när varandra som resandes myckenhet eller tarv kunde kräva» (p. 7). Genom gästgivarordningen den 1 oktober 1649 (p. 6) — bestämmelserna återkomma i gästgivarordningen den 29 augusti 1664 (p. 7) — föreskrevs i avseende å alla stora och stråkvägar, som antingen låge mellan städerna eller socknarna och tingsställen, och vilka behövde förbättras eller förändras samt göras jämnare och rätare, att där så vore nödigt, allmogen skulle tillhållas verkställa sådan.[1] Vid varje mil (6 000 famnar) skulle uppsättas »vissa stenar och kännemärken den resande mannen till rättelse». Detta stadgande förtydligades i ett kungl. brev den 14 juli 1720 därhän, att milstolpar å allmänna vägarna skulle av de väghållningsskyldiga bekostas samt förfärdigas av gråsten, varå i en upphöjd sten miltalet skulle utsättas. I landshövdingeinstruktionen den 28 januari 1687 (p. 15)[2] ålades landshövdingarna tillse, att vägar och broar i rätt tid lagades och uppehölles, icke endast sommarvägarna utan ock »de som om vintern brukas och behövas», samt tillhålla befallnings-, läns- och fjärdingsmän att årligen och i rätt tid tillse, att de dels om hösten, dels om vintern uppröjdes och lagades, framför allt att vintervägarna över sjöarna utstakades i lagom tid.

I avseende å fördelningen av besväret stadgades i gästgivarordningen, att de väghållningsskyldiga skulle efter öre och örtug förmås och tillhållas att väl röja och underhålla sina vägpartier.[3] Öre- och örtugtalet (gamla byamålet) som delningsgrund lämnade så småningom plats för hemmantalet, vilket vid tiden för 1734 års lags tillkomst torde hava varit allmänt vedertaget såsom grund för väghållningsbesvärets fördelning inom by.

Trots stadgandet i Upplandslagens kyrkobalk (II: 4),[4] vilken i huvudsak tillämpades i hela riket intill 1686 års kyrkolag, hade prästerna vid mitten av 1600-talet vunnit frihet från väghållningsbesväret, ej blott i stad utan ock på landet.[5] I 1650 års privilegier ($^{28}/_{11}$) för prästeståndet tillförsäkras (p. 7) biskops-, läsemästare- och prästegårdarna i städerna liksom ock klockarbol

---

[1] Jfr kammarkoll. brev $^{21}/_{11}$ 1668 till landshövding Axel Lillie att bevisa vägmästaren Jacob Cosway all möjlig hjälp till överseende av landsvägarna, och att allmogen skulle hjälpa till med vad som fattades att bättra.

[2] Riksregistraturet.

[3] Årstrycket; SCHMEDEMANS Justitieverk.

[4] »Alle präster och kyrko landbor de äge broar bygga, gärdesgårdar gärda och vägar röja som andra bönder», jfr ovan s. 1 not. 3.

[5] ENGDAHL, R., Bidr. t. den sv. kyrkolagst. historia (Lund 1908) s. 20.

att vara frikallade »för gästning, inkvartering, stakets uppsättning och vakt som annor borgerlig besvär, evad namn det helst hava kan».[1] Å landet skulle prästgårdar, kapellansgårdar, stommar och klockarbol vara fria från vägröjning. Samma bestämmelser återkomma i de prästerliga privilegierna den 1 oktober 1675 (p. 7). I privilegierna den 16 oktober 1723 kvarstår detsamma, såvitt angår boställen i stad, under det friheten från väghållningsbesvär å landet bortfallit:

»Biskops-, präst-, läsemästare- såsom ock klockaregårdar i städerna frikallas för gästning, inkvartering, vägröjning inom stadens vad och revning, stakets uppsättning och vakt samt annat borgerligt besvär.»

Upplåtande av mark för vägbehov skulle såsom enligt landslagen ske av oskifto. I L. K:s förslag år 1692 till BB heter det i 30:1:

»Var landshövding skall i sitt län låta lantmätare lägga landsväg, där så tarvas, var till sin ort så rätt och jämn som ske kan och därtill av oskifto taga vad ägor, som möta och föreligga kunna. Ligger i vägen höga backar, berg eller vatten, som antingen intet eller med för stort besvär brytas, fyllas och med bro byggas kan, tages då till vägen på sidan vad jord och ägor, som näst ligger, och däremot have ingen makt att neka; och njute den, som något märkligt mister av sina ägor, särdeles uti åker och äng, vedergällning av nästa ägor eller ock [av] häradsboer samtlige sin del och fyllnad.»[2]

Den häri uttryckta grundsatsen, att enskild fastighetsägare var skyldig att upplåta mark för vägen, torde icke innebära någon nyhet. Under äldre tid torde i görligaste mån icke odlingsbar och alltså praktiskt taget värdelös mark ha tagits i anspråk. Måste odlad mark tillgripas, som ej i värde kompenserades av den fördel, vägen beredde fastigheten, torde skifteslaget hava varit närmast till att lämna ersättning. Var den upplåtna marken av något avsevärt värde, såsom då åker eller äng fick släppas till, avsågs nu, att grannarna eller den vanliga väghållningsenheten, häradet, skulle giva ersättning. Ersättningsstadgandet förtydligades i 1728 och 1731 års förslag till BB (29 resp. 26 kap.)[3] sålunda, att ersättning skulle ges för åker och äng men ej för andra ägor. Denna ersättning skulle emellertid givas av kronan. Anledningen till denna ändring torde hava givits av de ingripanden från kronans sida, som tidigare förekommit. Under förarbetena föreslogs ock, att ersättning skulle utgöras genom nedsättning av hemmanets ränta,[4] alltså stanna på kronan i annan form.

I de från Danmark-Norge förvärvade provinserna torde

---

[1] Motsvarande bestämmelse förekommer i de provisoriska privilegierna den 20 september 1647, så vitt angår landet. Beträffande stad heter det blott: »Så vele vi hava själva biskops- och prästegårdarna i städerna, som biskopen, kyrkoherden, kapellanen och klockaren bo uti, alldeles frikallat för gästning, inkvartering och vakt». — Varje antydan om dessa frågor saknas i Karl IX:s förslag till prästerl. priv. 1607 (Bexell m. fl. Bidr. till sv. kyrkans och riksd. hist. I s. 136). Enl. riksrådets prot. $^{6}/_{2}$ 1639 (VII s. 456) hade landshövdingarna förfrågat sig, om någon skulle vara fri från vägröjningen. »Men resolverades, att ingen skulle vara undantagen därifrån.» Den $^{15}/_{5}$ 1639 upprepades samma sats (s. 505): »Betygade (landshövdingarna och kammarråden) att alla äre pliktige efter lag att broa och rödja väg, ehuru väl därifrån vilja sig exemptera prästerskapet igenom Guds ord, adeln genom förmente friheter och bönderna igenom sin lättja».

[2] Sjögren, Förarb. t. Sv. rikes lag IV s. 304. Samma stadgande 29:1 i förslagen 1694, 1713 och 1723.

[3] Sjögren, a. a.: VI s. 227 och 257.

[4] Sjögren, a. a. I s, 468; VII s. 299.

i stort sett hava gällt enahanda regler beträffande skyldigheten att bära väghållningstungan som i gamlla Sverige. Någon ändring härutinnan medförde därför icke övergången till svenskt välde. I Jämtland med Härjedalen voro vägarna få och dåliga, men vid landstinget 1646 lovade bönderna, att »vägbyggnad skulle företagas av alla landets inbyggare såväl av dem när vägen som fjärran boende». Vid landstinget 1647 försäkrade allmogen, att »en god början var gjord med vägarnas förbättring», och utfäste sig att fortsätta arbetet.[1]

Städerna.

Tidigt torde i städerna a, såsom ovan nämnts, husägare, som ej voro borgare, hava ansetts skyldiga att lika med borgerskapet deltaga i vissa allmänna besvär bl. a. väg- och gatuhållning. Adelns anspråk på frihet från borgerlig tunga under 1500-talet föranledde en förklaring av Gustaf Vasa 1554, att, ehuru adeln hade frälse å sina gods, detta ej gällde hus och grund i städerna, utan för dessa fastigheter skulle till staden utgöras den rättighet som »skett av ålder», samt att ej heller konungens tjänare finge undandraga sig att för sina hus deltaga i stadens besvär.[2] I Gustaf II Adolfs adelsprivilegier den 8 oktober 1617 (p. 22) stadgades dock, att adelns hus och gårdar i städerna skulle vara »fria och lediga för all kronans och stadens tunga», likväl endast om de som bodde där icke idkade borgerlig näring.[3] Denna frihet synes i varje fall ha avsett gatuhållningen.[4] Handelsordinantian 1617 (p. 16) föreskrev, att kronans och adelns ofrälse tjänare, om de ägde hus i städerna, skulle bära sin del av borgerlig tunga för dessa, även om de icke dreve borgerlig näring.[5] Förslaget till administrationsstadga för städerna 1619[6] har liknande föreskrift som privilegierna (p. 20). Kungatjänare, präster, professorer, skolfolk, kyrkotjänare och stadens tjänstemän tillförsäkras frihet, dock ej fullständig, utan blott för skatt och »omläggning». Stockholms privilegier den 10 mars 1636 innehålla (p. 11, 12) en bestämmelse, att frälsemän och kronans ordinarie tjänstemän, om de icke själva eller deras hyresgäster dreve borgerlig näring, skulle vara befriade från kommunala bördor.[7] De adliga privilegierna den 16 oktober 1723 innehålla mot 1617 års svarande bestämmelser. Från friheten undantogs dock brandvakt och gatläggning, och med »vägröjning inom stadens distrikt» skulle förhållas efter vanligheten d. v. s. skyldigheten ålåg adelsmän så väl som borgare.[8] Såsom ovan nämnts, voro enligt de prästerliga privilegierna av 1650, 1675 och 1723 vissa ecklesiastika fastighe-

---

[1] Elers, Väghist. VIII (Burman, Ant. rör. Jämtl. väghist. s. 23).
[2] G. I:s registr. XXIV s. 417. Förklaringen avser närmast Stockholm.
[3] Stiernman, Commerceförf. I s. 639.
[4] Almquist, Göteborgs historia I (1929) s. 160.
[5] Stiernman, Commerceförf. I s. 701.
[6] Stiernman, a. saml. I. s. 744.
[7] Sthlms priv.brev 1423—1700, Sthlm 1900 (ed. Hildebrand—Bratt).
[8] Ad. priv. $^{16}/_{10}$ 1723 p. 12; prästersk. priv. p. 10. Modee I s. 470, 491. Den i dessa författningsrum stadgade frihet från »stadsens tunga» (ad. priv.) eller »all slags borgerlig tunga» (pr. priv.) för adelns »hus, gårdar och frälsejord» resp. »prästerskapets, akademie-, gymnasie- och skolebetjäntes» enskilda gårdar, vilken frihet upphävdes genom k. f. $^{3}/_{10}$ 1873, torde icke ha avsett väghållningsbesväret. Obs. såväl ad. som pr. priv: »Med vägröjning inom stadsens distrikt förhålles efter vanligheten». Jfr k. res. på städernas besvär $^{16}/_{10}$ 1723 p. 20; Wilskmans Ecklesiastikverk II:1629; Brantings handbok III: 458; Rydin, P. M. ang. det sv. skatteväs. utveckl. s. 255. — Annorlunda synes stadgandet hava tolkats i Finland efter 1809. Se v. Bonsdorff, Finlands kamerallagfarenhet II (1833. s. 738 not.)

ter — enligt 1723 års biskops-, präst-, läsemästare- och klockargårdar — frikallade från väghållningsbesväret.[1]

I ARNELLS år 1730 tryckta kommentar till stadslagen heter det (sid. 163): »Dessutan äro ock alle, så borgare som andre i städerna skyldiga — — att underhålla väg och brobyggnad inom stadsens vad och revning tillika med gatuläggning, dock prästers och klockares ämbetsgårdar undantagne.» Principen att väghållning ålåg fastighetsägarne såsom sådana, vare sig de hade burskap eller icke, är ock uttalad i kungl. resolutionen den 16 oktober 1723 på städernas besvär (p. 20)[2]:

»Och, såsom det Kungl. Maj:t vid handen gives, att en del ståndspersoner, som äga hus uti städerna, skola undandraga sig att för sina gårdar underhålla brandvakt, vägrödjning, kyrko- och prästegårdsbyggnad med flera onera, som ej kunna böra anses för personalia, varigenom lasten kommer allenast att stanna på borgerskapet, där likväl ståndspersonerna ej mindre än borgerskapet vilja hava deras hus skyddade för eldfara, nyttja vägarna och bevista gudstjänsten; så prövar Kungl. Maj:t för rätt och billigt, det ingen eho det vara må, som ej igenom särskilte privilegier och härtill undfångne resolutioner därifrån är befriad, skall eller bör undandraga sig att lika med borgerskapet vara i ovanberörde besvär delaktig.»

Skyldigheten är förbunden med fastighetsinnehav. Adelsmans såväl som prästs enskilda gård drog lika väghållningstunga med borgerskapets stadsfastigheter.

Den i stadslagen stadgade skyldigheten för vissa Mälarstäder att deltaga i byggande av *Stockholms* gamla broar synes hava upphört mot mitten av 1600-talet.[3] Dylika särskilda skyldigheter funnos emellertid å andra håll fortfarande under 1700-talet. År 1643 föreskrevs, att Saltängsbron i *Norrköping* skulle av ägaren till messingsbruket till viss del på södra sidan byggas, och genom kungl. res. den 3 juni 1735 anbefalldes landshövdingen tjänligen föreställa vederbörande bruksidkare att antingen i penningar eller med virke godvilligt bidraga till underhåll av Saltängsbron, som de med sitt göra nöta, men några bropenningar kunde icke beviljas.[4] Den 24 december 1652 befallde KM:t, att stadens två broar skulle med allmogens tillhjälp hållas vid makt, och genom en kungl. resolution den 2 december 1660 befalldes landshövdingen att »fogeligen söka förmå allmogen att underhjälpa staden med dess 3:ne broars vidmakthållande.»[5] Genom kungl. res. den 3 december 1680 (p. 18) på staden *Halmstads* besvär förklarades, att »eftersom staden underhåller Norrebro men föregiver, att Tönnersjö och Östre (Halmstads) häraden av ålder skall hava competerat att underhålla Österbro, fast staden i krigstiden har måst den reparera; ty vill KM:t, att generalguvernören låter härefter förbliva vid den gamla sedvänjan, så att var sin behöriga plikt utan gensaga må efterkomma

---

[1] Pr. priv. $^{16}/_{10}$ 1723 p. 7; »Biskops-, präst-, läsemästare såsom och klockaregårdar i städerna frikallas för gästning, inkvartering, vägröjning inom stadens vad och revning, stakets uppsättning och vakt samt annat borgerligt besvär.»

[2] Årstrycket; Jfr MODÉE I s. 454.

[3] ELERS, Stockholm (1800) II s. 135. Jfr STIERNMAN, Riksd. beslut I s. 614 (k. res. $^{25}/_{2}$ 1614).

[4] SUNDELIUS, Norrköpings minne (1798) s. 654. Mässingsbrukets ägare underhöll dessutom sina egna broar.

[5] SUNDELIUS, anf. arb. s. 653.

och fullgöra.»[1] Den 8 dec. 1682 förordnade KM:t, att Listers härad i Blekinge län skulle lyda under amiralitetet och till uppbyggande och vidmakthållande av *Karlskrona* bro (mellan staden och fasta landet) betala de penningar, som häradsborna — tillika med bönderna i andra härad — tillförne av gammal sedvänja i följd av danske konungen Kristian IV:s förordning utgjort till *Kristianstads* långa bro.[2] Den 21 mars 1689 utsträcktes skyldigheten att kontribuera till Karlskronabron till alla fyra häraderna i länet, och den 1 augusti 1690 bestämde konungen, att Karlskrona stad skulle hålla de staden närmaste (södra) två broarna och allmogen de två fjärmare (norra). Högebro mellan *Kungälv* och Bohus fästning (inom staden) underhölls redan under danska tiden av de väghållningsskyldiga å landet i Bohusläns samtliga härad utom Västra Hisingen, men ombyggdes år 1684 av de väghållningsskyldiga i hela landskapet.[3] Den 9 april 1723 förklarade Kungl. Maj:t, att *Ängelholms* bro skulle underhållas av Bjäre härad »såsom en urminnes skyldighet».[4]

Å andra sidan saknas ej heller exempel på att städer höllo vägar och broar på landet, synbarligen emedan det ansågs lända till »stadens förkovran». På 1650-talet uppförde *Vänersborgs* stad, med understöd av statsmedel, en bro över Rånnums ström i Väne härad (mellan Vassunda-Naglums och V. Tunhems socknar). Genom kungl. brev den 22 april 1865 förklarades, att »häradena där näst omkring» skulle »för den nytta de hava av broen» hjälpa till både med körslor, timmer och dagsverken att hålla den vid makt, ävensom att staden finge uppbära bropengar.[5] Sedan Kungl. Maj:t på ansökning av *Norrköpings* stad den 12 juli 1682[6] medgivit, att en väg fick byggas Norrköping—Simonstorp—Malmsås (i Södermanlands län), anlades vägen (med bidrag av statsmedel 1 800 d:r k:mt) genom stadens försorg. Staden begärde därefter åläggande för vederbörande väghållningsskyldiga att hålla vägen vid makt på Södermanlandssidan; efter långdragna förhandlingar (1735—1761) förklarade Kungl. Maj:t den 1 oktober 1761,[7] att »vägen ej vore så upplagad» av staden, att den kunde indelas på häradsborna. Kungl. Maj:t höll emellertid, åtminstone på 1600-talet, en viss tillsyn över att städerna ej igångsatte vägföretag, som ej voro »till deras verkliga nytta».[8]

---

[1] Elers, Väghist. VII Jfr. k. res. $^{5}/_{12}$ 1693 på Halmstads stads besvär p. 3: »Emedan staden har alla tider varit pliktig att bygga och underhålla Norre brygga och de äro lisade för den andra, så måste änteligen denna ena bryggans byggande och vid makt hållande på staden ankomma.» (Riksreg. p. 165.) K. res. $^{8}/_{1}$ 1735 på adelns allm. besvär: Stadens och häradernas inbördes skyldighet betr. Östra bron bestämmes av landshövdingen. Modée II s. 1218.

[2] Uppehållandet av denna bro, som till hälften låg inom Kristianstad, till hälften inom Gärds härad, hade ursprungligen ålegat bönderna i Gärds, Villands, Albo, Göinge (Ö. och V. Göinge) i Kristianstads län, Färs och Frosta härader av Malmöhus län med undantag för vissa sockne- och byamän i sistnämnda härad, samt Listers härad i Blekinge län. I Kristian IV:s privilegiebrev för den nyinrättade staden Kristianstad den 15 mars 1622 stadgades, att »den långa bron» skulle alltfort underhållas av bönderna i de socknar och lantbyar, mellan vilka den allaredan vore skiftad (se närmare k. prop. 37/1905).

[3] Jfr nedan sid. 21 not 2, sid. 29 not 1, sid. 34.

[4] Elers, Väghist. II nr 152 — Örgryte sockenbor ålades år 1778 att ensamma bygga och vidmakthåla Kallebäcks bro i Sävedals härad såsom en skyldighet av ålder och enligt en år 1758 fastställd vägdening. Elers, Väghist. II 227 (rådsprot. $^{25}/_{2}$ 1778).

[5] Jfr kungl. res. $^{31}/_{3}$ 1649, $^{24}/_{12}$ 1652, $^{16}/_{8}$ 1654 och $^{1}/_{9}$ 1664 på Vänersborgs stads besvär.

[6] Riksregistraturet f. 212 ff.

[7] Resolution på Norrköpings stads enskilda besvär.

[8] Se t. ex. k. res. $^{10}/_{12}$ 1680 på Norrköpings stads besvär p. 7 (Riksreg. f. 428): »Så framt den nya vägen, som berättas till några herrgårdars bekvämlighet brukas över stadens ägor, ej är på lagligit sätt

Angivna på skiftande orsaker beroende rättsförhållanden skulle under 1700-talet tjäna som mönster för talrika på den gamla intressetanken vilande nyskapelser av väghållningsenheter utanför ramen av de historiska, landskap, härad och socknar.

Understundom förekom, att kronan lät för statsmedel verkställa erforderliga byggnadsarbeten, där något särskilt statsintresse påkallade sådant. Så skulle enligt kungl. brev den 11 september 1688 i *Karlskrona* bron närmast staden (»den broen som ligger till staden») byggas av kronan men därefter av staden underhållas.[1]

Starkare än å landet synes statsmyndigheternas rätt att förordna om vägbyggnader hava accentuerats i städerna. År 1699 befallde Kungl. Maj:t överståthållaren att »ställa den förordning» i *Stockholm*, att en väg av sten och sand anlades vid Brunnsviken vid Roslagstull »efterlåtande Vi i nåder, att utav stadsens medel så mycket må tagas, som därtill erfordras».[2]

Kap. II. 1734 års lag och tiden därefter.

Besvärets omfattning. Nybyggnad.

BB 25:1 i 1734 års lag föreskriver: »Landsväg skall läggas i länet där den tarvas, och låte Konungens befallningshavande vid tinget ransaka, var den jämnast och genast göras kan. Vare ock de ägor därtill tagne som möta och föreligga, utan att någon det vägra må, och njute by, som mister i åker och äng, därför sin fyllnad av kronan.» Genom en kungl. förordning den 19 februari 1824 angående tillägg till BB 25:1 stadgades: »Samma lag gälle även för väg till hamn, lastplats, varunederlagsplats samt emellan segelleder, båtleder och flottleder ävensom för väg till alla sådana ställen, där vägar prövas vara för varutransporten av allmän nytta och nödvändighet.» Den 9 mars s. å. i en kungl. kungörelse »angående laga domstol i frågor om nya väganläggningar till hamn, lastplats, varunederlagsplats samt emellan segelleder, båtleder och flottleder ävensom angående lucka och öppning å broar över samma farleder» stadgades »till befordrande av en obehindrad fart i segel- och båtleder», att vid framdeles skeende ombyggnad eller reparation av bro över sådana farleder ävensom då ny bro å dylika ställen anlades, där sådan icke förut funnits, lucka skulle ovillkorligt inrättas därå samt tillräcklig öppning å brokaren, på sätt Kbfde kunde å varje särskilt ställe finna för ändamålet nödigt och tjänligt.[3] Det ankom på Kungl. Maj:t att medgiva undantag från dessa bestämmelser (uttryckligen förklarat beträffande järnvägsbro i kungl. kun-

---

gjord och autoriserad, så finner KM:t sällsamt att staden tillåter sig en sådan servitut påträngas. Fördenskull, där vederbörande själva ej vilja eller kunna det ändra, så är KM:ts nådiga vilja och befalning, att generalguvernören samt ock landshövdingen skola räcka hand därvid och tillhålla herrgårdarna att betjäna sig av allmänna landsvägen som förr varit vanligt.»

[1] Se handlingarna till Kungl. Maj:ts beslut $^{14}/_{2}$ 1930 angående bidrag av automobilskattemedel till iståndsättande av bron vid Sunna inom Karlskrona stad (Komm. dep.).

[2] Stadskollegiets utlåtande 328/1929 s. 1979.

[3] Då kungörelsen $^{9}/_{3}$ 1824 utfärdats i den ordning 89 § R. F. stadgar, har Kungl. Maj:t ansetts äga befogenhet meddela dispens från sagda bestämmelse. Se t. ex. k. br. $^{9}/_{5}$ 1902 (civ. dep.) ang. tillstånd för Stockholms stad att bygga fast bro över Rörstrandsviken (inom stadsplan) i fortsättning av S:t Eriksgatan (J.K.-ämb:ts utl. $^{22}/_{4}$ 1902).

görelsen den 7 november 1873), liksom ock, jämlikt kungl. förordningarna den 30 december 1880 om allmän farled (6 §) och s. d. om allmän flottled (13 §), det ankom på Kungl. Maj:t att meddela närmare föreskrifter om farleds och flottleds inrättande och begagnande. Enligt kungl. förordningen sistnämnda dag om jordägares rätt över vattnet å hans grund (7 §) fick allmän farled ej stängas genom dammbyggnad, ej heller eljest i eller vid allmän farled byggnad göras eller åtgärd vidtagas, varigenom samfärdseln hindrades eller leden kunde försämras. I allmän flottled fick ej så byggas, att flottningen hindrades.

I BB 25:2 upprepas den gamla bestämmelsen: »Landsväg skall vara tio alnar bred.» Bredden å annan allmän väg, till ting, kyrka och kvarn, »så ock annan farväg», hade däremot ökats till sex alnar. Bredden av bro över ström eller bäck skulle vara »efter ty som vägens bredd är». BB 4:1 har emellertid ett tillägg: »Farväg till och från by, så ock till åker och äng, kyrka och kvarn, bör läggas av oskifto sex alnar bred, och dessutan två alnar å vardera sidan till dike om så tarvas. Allmän landsväg skall vara tio alnar bred mellan diken. Där landsväg redan tolv alnar bred är, varde den så vid makt hållen.» I BB 25:3 stadgas skyldighet för häradet att vid varje hel mil å landsväg upprätta stolpar eller stora stenar och mindre vid varje halv eller fjärdedels mil, å vilka milstolpar eller stenar miltalet skulle vara angivet, och i 25:4 att, där väg löper till stad, socken, bruk, sjöhamn eller annan kunbar ort, skulle märken sättas, som visade, till vad ort den väg låge. Enligt 25:6 skola vägar fyllas och höjas upp med sand och grus och årligen bättras, så att vatten ej stannar därå. Å båda sidor skola diken göras, där det kan ske, så ock avlopp därur, där så kan ske. I BB 25:8 upprepas för landsbygdens vidkommande den gamla regeln: »Alle, som å landet hemman äga eller bruka, skola vägar rödja och broar bygga — — —. Var skall sitt skifte få efter den del han i by äger och som det för allom lägligast faller, och ligge där Konungens befallningshavares vård å att den ene ej mera betungas än den andre.» »Brinner bro upp, eller går bro med flod bort», heter det i BB 25:14, »då skola de, som den bygga, färjo eller flotta hålla, till dess bro gill varder. Bygges ej bro upp innan dag förelagd, då böte den som tredskas tio daler. Där färja eller flotta eljest är, böte den, som hålla bör, 10 daler för var vecko han den nederlägger.»[1] I 25:7, 10, 11 och 13 återfinnas bestämmelser om böter i övrigt och skadestånd i följd av försummad väghållning.

Angående tillämpningen av BB 25:1 och 2 stadgades i kungl. resolutionen den 8 januari 1735 på adelns besvär (p. 8),[2] att inga andra borde anses för kungs- och allmänna landsvägar än de, som antingen ginge genom landet stapel- och uppstäderna emellan samt vore med gästgivaregårdar försedde, vilka vägar borde »till det minsta» vara 10 alnar breda, eller ock sådana som i landet, där det tarvades, efter vederbörande tingsrätts rannsakning med Kbfdes

[1] Jfr 1692 års förslag till BB 30:13: »Där landsväg till och över sund och vatten löper och ej bro byggas kan eller må, så ock där bro av flod, eld eller annorledes fördärvas och förfaller, där skola de som bron hålla böra, färja och flotta hava —,» (1713 års förslag BB 29:15, 1723 och 1728 års förslag 29:15, 1731 års förslag 26:14).

[2] Modée, Publ. Handl. II s. 1215.

samtycke likmätigt lag därefter anlades och försåges med gästgivaregårdar. Övriga smärre vägar, som ginge mellan härader och socknar, till tings-, kyrko-, kvarn- och marknadsplatser, bruk och sjöhamnar samt andra kända orter, borde därefter, där det icke redan skett, göras blott 6 alnar breda.

Sextonhundratalets ivriga vägbyggnadsverksamhet fortsatte i stegrat tempo under 1700-talet. Resultatet blev ej blott, att de stora huvudvägarna kunde på sina håll jämföras med sina kontinentala förebilder[1] utan ock att differentieringen i olika kategorier av väghållningsenheter allt mer utvecklades.[2]

Underhåll. I gästgivareordningen den 12 december 1734 (p. 7) bestämdes, att vägröjning borde ske åtminstone två gånger om året, först när vårarbetet och sedan när bärgseln och höstarbetet vore förbi, då vägarna borde fyllas och höjas med sand och grus, varest sådant kunde finnas samt så förbättras, att vatten på dem ej stannade, till vilken ända, där det kunde ske, diken å båda sidor skulle göras med avlopp därutur, varest nödigt vore. Små buskar på ömse sidor om landsvägen skulle ifrån yttra kanten av diket till 3 och, där ej dike vore, till 6 alnar borthuggas, på det vägen så mycket snarare skulle upptorkas.[3] Genom kungl. cirkulär den 13 september 1790 förordnades, bl. a., *att* med väglagningen borde så förhållas att, sedan grus och fyllning om vintern eller vilken tid väglottsägare för sig bekvämligast funne, blivit framförd och vid vägen lagd i högar, om våren så snart vårarbetet vore förbi och innan vägen hunnit torka, alla gropar och utskärningar skulle fyllas, där det behövdes, *att* den allmänna sand- och grusningen ej skulle förrättas förr än i oktober månad, till vilken tid väglottsägarne hade att verkställa densamma, så att vägarna den 24 i samma månad vid då skeende s y n måtte finnas i gott och fullkomligt stånd, *samt att* om sommaren ingen annan lagning ägde rum än den, som i anseende till utskärningar vore nödig. Efter framställning av rikets ständer om ändring i dessa bestämmelser, såsom icke de mest tjänliga och bekväma, stadgades genom kungl. brev den 30 juni 1818 (kungj. genom kammarkoll:ii kung. $^{4}/_{8}$ 1818) bland annat, att allmänna vägarnas lagning och grusning därefter skulle verkställas blott en gång om året från vårens början till den 1 juli varje år, att vägsynerna över fullbordandet av väglagningen skulle vara verkställda inom den 14 i samma månad, samt att, i händelse innan rätta väglagningstiden några tillfälligheter å ett eller annat vägstycke skulle vålla utskärningar eller sådan skada som genast fordrade bot, väglottsägarne ofördröjligen då borde foga anstalt om desammas avhjälpande. På ny framställning av riksdagen om ändrade bestämmelser förordnades genom kungl. kungörelse den 25 maj 1869 ang. ändring i föreskrifterna om tiden för allmänna vägarnas grusning och lagning med upphävande av kungl. brevet den 30 juni 1818, dels att Kbfde var inom sitt län borde, efter landstingets hörande, för allmänna vägarnas fyllning och grusning samt vägsynernas hållande med avseende å skiljaktiga förhållanden

---

[1] Engelsmannen Wraxall, som 1774 reste i Sverige, säger, att vägen mellan Hälsingborg och Stockholm »kan icke överträffas av någon i Europa, icke ens den mellan London och Bath undantagen». HALLENDORFF i Svenska folkets historia IV (Sthlm 1928) s. 183.

[2] Jfr anf. arb. s. 185 ff.

[3] Denna bestämmelse ang. buskars borthuggande gäller enligt övergångsbestämmelserna till 1911 års stadga om skjutsväsendet fortfarande inom städerna.

bestämma den för länet eller särskilda delar av detsamma lämpligaste tid, antingen tidigt på våren eller sent på hösten, under iakttagande dock att, i händelse innan rätta väglagningstiden några tillfälligheter skulle å ett vägstycke vålla utskärning eller annan skada, som genast fordrade bot, väglottsägarne ofördröjligen borde foga anstalt om desammas avhjälpande, dels ock att uti de om vägsynerna utgående kungörelser, vilka skulle minst fjorton dagar före syneförrättningarna och, där så ske kunde, å två på varandra följande söndagar i behörig ordning offentliggöras, borde bestämmas ej mindre dagen och timmen, då de på varje ställe toge sin början, än även huru stor del av vägen varje dag komme att besiktigas. Dessutom skulle de väghållningsskyldiga genom kungörelse, som ovillkorligen borde uppläsas å andra söndagen efter syneförrättningens slut eller, där gudstjänst då ej ägde rum, å första därpå följande söndag varunder gudstjänst hölles, underrättas om de vid synen befunna brister, med antydan att de, vilkas vägar befunnits ogilla, skulle inom åtta dagars tid hava dem lagade, vid äventyr, om sådant underlätes, att med den försumlige komme att förfaras efter BB 25:11.

Vinterväghållning.

Enligt BB 25:7 skulle varje by för (utanför) sina ägor utstaka vintervägar över sjöar och mossar. Vid stora sjöar skulle skyldigheten åligga kringliggande socknar. Vintervägen skulle ändras, så ofta behov förelåge, och vakar och råkar utmärkas. Vägen skulle föra förbi dessa eller ock broar läggas över. Häradsfogden skulle tillse, att sådant skedde i rätt tid. »Väcker någon notvak vid vinterväg, märke själv den ut», heter det vidare. Dessa bestämmelser, som knappast åsyftade något egentligt underhåll, tillökades genom gästgivareordningen den 12 dec. 1734[1] med följande stadgande:

»Efter stort snöfall eller urväder åligger närmaste allmoge å landet och städernas invånare att ofördröjligen skotta de allmänna landsvägar och gator, där så stora snödrivor finnas, att de resande ej kunna bekvämligen fortkomma.[2] Borgmästare och råd i städerna samt kronobetjänterna å landet böra noga tillse att sådant icke försummas.»

Landshövdingeinstruktionen den 4 november 1734 erinrar om landshövdingens skyldighet att tillse, att »vägarna och broarna i rättan tid lagas och uppehållas, icke allenast sommarvägarna utan ock de som om vintern brukas och behövas — — — men för allting, att allmänna stråkvägar över sjöarna utstakas med därtill tjänliga grenar och kvistar och de därhos närmast boende bönder och torpare tillhållas vid laga plikt i rättan tid att försöka, om, när eller var sjöarna bära, på det de resande och särdeles de långvägade måge hava all nödig och tidig rättelse och varning ifrån den dem eljest ofta tillstötande olycka och ofärd». Då oklarhet rådde, vem snöskottningsskyldigheten ålåg, antingen varje väghållare för den väglott, som han sommartiden skulle underhålla, eller ock »den närmaste allmogen», stadgades genom ett kungl. brev den 11 maj 1786, att dylik skyldighet, till snöskottning eller plogning, ålåg vederbörande väglottshavare. I följd av svårigheterna för avlägset boende att full-

[1] Modée II s. 1136 f.

[2] Den $^{6}/_{12}$ 1759 biföll K. M:t en hemställan av landshövdingen i Västerbottens län om tillstånd att inskränka den plogade vägbanans bredd till 4 alnar. Elers, Väghist. II nr 132.

göra denna sin skyldighet, då vägarna voro stängda av snö, utfärdades den 13 sept. 1790 en kungl. förordning angående vintervägar. Enligt denna skulle ploglag inrättas av de närmast allmän väg boende hemmansägare inom varje socken och härad. Varje hemmansägare skulle tilldelas visst stycke att vidmakthålla med plogning och skottning och därför njuta betalning av häradet eller socknen, eftersom vägens längd och beskaffenhet påkallade. Isvägarna synas dock aldrig hava ingått i ploglagsregleringarna.[1] I kungl. brev till kammarkollegium den 10 maj 1815 stadgades, att den, som åsidosatte skyldigheten att vid inträffande snöfall förrätta plöjning och skottning, gjorde sig förfallen till böter (3 rdr 16 sk. b:co).

Hämtande av vägbyggnads- och väglagningsämnen.

I BB 25:12 stadgas rätt för väghållningsskyldiga att taga sand och ris till landsväg, »där det närmast finnes» d. v. s. även å enskild mark, och av allmänning virke, »som tarvas och utmärkt varder».

Detta stadgande befanns snart för vidsträckt, emedan den skattskyldiga jorden därigenom »kunde göras onyttig och jordägaren försättas i ett betydligt lidande».[2] Genom kungl. brev den 25 nov. 1802 samt kammarkollegii därpå grundade cirkulär »rörande sandtägt till allmänna vägarnas underhållande» den 5 april 1803[3] förordnades därför, att, då vägbyggare ville hämta sand å andra hemmans inägor, åkergärden, ängar och hagar, jordägaren borde däröver förut ofelbart höras och, i händelse av motsägelse, därmed på enahanda sätt som med åverkans mål efter lag förfaras, samt alla stridigheter om väglagningsämnens tagande tillhöra domarens i orten prövning, till utrönande huruvida de mot slik rättighet förebragta skäl kunde däremot verka något lagligt och gällande hinder, parterna dock obetaget att, i den ordning lag föreskreve, söka rättelse i domstolens beslut, om de ansåge sig därtill befogade. Rätt att för vägbyggnaden taga sand å skog och utmark kunde eller borde däremot icke vederbörande väglagningsskyldig bestridas, då det skedde i den ordning och på det sätt, att sandgropar ej på flera ställen öppnades, så länge den redan upptagna lämnade nödig sandtillgång och icke funnes för nära vägen inrättad, så att olyckor kunde därigenom uppkomma. Kbfde ägde därför, var i sitt län, att utse sådana ställen, där tjänliga ämnen till väglagning utan någons förfång bekvämligast kunde avhändas och tillika meddela de föreskrifter, som vore nödiga att därvid iakttaga. I anledning av hemställan av rikets ständer förordnade Kungl. Maj:t den 8 febr. 1825 (kammarkollegii cirkulär den 4 mars s. å.),[4] att, i den händelse då något och lagligt gällande hinder mot grus- och sandhämtning å inägor och hagar prövades förekomma, så att den icke utan verklig skada för jordägaren där kunde ske, samt dessa väglagningsämnen icke heller å skog och utmark för väglottsägare funnes att tillgå på det lämpliga avstånd eller av den beskaffenhet, att de kunde begagnas, häradsrätten ägde att på väglottsägarens begäran,

---

[1] Väglagskommitténs betänk. 1880 s. 213.
[2] Väglagskommitténs betänk. 1880 s. 161.
[3] Se under BB 25:12 i senaste laged. (ed. Skarstedt.)
[4] Se under BB 25:12 i laged.

efter i vederbörandes närvaro föregången undersökning, bestämma varest och på vad sätt, å inägor och hagar, sand och grus tjänligast och till minsta skada för jordägaren finge, emot utsatt skälig ersättning åt honom, av väglottsägaren avhämtas. Genom kungl. brev den 16 febr. 1838 (kammarkoll. kungörelse den 12 april s. å.) föreskrevs, att frågor om grustäkt å skog och utmark för väglagning skulle, i enlighet med vad om grustäkt å inägor funnes stadgat, tillhöra domstols upptagande och prövning.

Genom kungl. brev den 20 april 1817 bestämdes, att till allmänna byggnader sten finge avhämtas å kronans allmänningar men ej å andras enskilda ägor.[1] Bestämmelsen, som, på sätt nedan omförmäles, i för landsbygdens del ändrad form återgår i 1891 års väglag (33 §) kompletterades år 1905 med ett medgivande (k. kung. $^{2}/_{6}$ 1905) för väghållningsskyldig att för allmän vägs underhåll å jordbruksdomän utan ersättning taga sand, grus eller sten, där domänstyrelsen prövar sådant kunna ske utan olägenhet för dylik egendom. Beträffande de ännu i början av 1800-talet under begreppet kronoallmänningar hänförliga häradsallmänningarna hade i § 3 av skogsordningen den 1 augusti 1805 stadgats, att häradsallmänning ej finge tillitas till allmänna eller enskilda behov uti annat härad, såvida ej särskilda resolutioner så medgåve, och föreskrevs i § 11 av skogsordningen den 29 juni 1866, som överförde dem till menighetsallmänningarnas kategori, att av allmänningens avkastning skulle undantagas det virke som erfordrades till broar och andra för häradet gemensamma byggnader, varefter den behållna avkastning, som sedermera återstode, årligen skulle fördelas mellan samtliga delägare efter oförmedlat hemmantal.[2]

Grindar och andra säkerhetsanordningar.

Genom kungl. kung. den 11 oktober 1864 (nr 72) ang. rätt att hava grind å allmän lands- eller häradsväg stadgades, att å dylik väg finge, med undantag för de ställen, där sådan väg korsades av järnväg eller kanalled, grind därefter icke uppsättas med mindre Kbfde lämnade tillstånd därtill. Vid skeende vägsyner borde tillses, huruvida å angivna vägar befintliga grindar, vilka ej ingått i beräkning i gällande hägnadsdelning, kunde utan synnerlig olägenhet för jordägare utdömas, samt med förslag härom till Kbfde inkomma, varefter bfdn, sedan vederbörande hörts, ägde förordna att grind, som ej ingått i beräkning i gällande hägnadsdelning eller eljest prövades vara för inägors fredande oundgängligen nödig, skulle inom viss lämplig tid borttagas. Då hägnads hållande i fredgillt stånd icke erfordrades under alla tider av året (K.F. $^{21}/_{12}$ 1857 § 17), borde, med hänsyn till särskilda orters olika förhållanden, bfdn bestämma, vilken tid av året de grindar över allmän lands- och häradsväg, som tillätes kvarstå, skulle hållas öppna samt utsätta vite för underlåtenhet att efterkomma sådan föreskrift. Genom k. kung. den 23 maj 1924 ang. varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg (nr 318) hava meddelats bestämmelser om hållande

---

[1] Se närmare AF UGGLAS, P. M. ang. hämtande av väglagningsämnen å annans mark (Vägkommissionens betänk. 1916 I:2 bil nr 5 s. 75 ff).

[2] Jfr sid. 95 f nedan.

i trafiksäkerhetsintresse av grindar, bommar, ljussignaler, ringklockor och varningsmärken (kryssmärken).[1]

Väg-, bro- och färjpenningar. Till återgäldande av färj- och brobyggnadskostnader fingo vanligen färj- eller bropengar uppbäras, ej sällan i form av utarrendering; för färjor var detta det normala.[2] Taxor för broar och färjor synas stundom ha fastställts av landshövdingarna.[3] Normalt tillhörde dock detta Kungl. Maj:t, varför ansökan om rätt att uppbära bropengar ofta skedde före företagande av brobyggnad.[4] Men även för trafikering av vägar förekommo, ehuru mera sällan, avgifter, vägpenningar. Under förra hälften av 1800-talet blev detta vanligare. Särskilda bolag bildades för vägbyggnaders utförande och finansierande genom vägpengar.[5] Detta har synbarligen sammanhängt med att väghållningsenheterna på landet saknade utbildad kommunkaraktär. De ökade tekniska kraven på vägarnas beskaffenhet gjorde vägbyggnadernas utförande med »samlad hand» av de väghållningsskyldiga allt mera otillfredsställande och krävde penningförskott, som det ofta var svårt att få hemmansägarna att sammanskjuta.

Statsbidrag. Väg- och brobyggnader understöddes ej sällan av statsverket, särskilt då militära skäl så påkallade, ej blott genom ersättning till markägare för avstådd vägmark. Statens intresse av förbättrat vägväsen föranledde under 1700-talet vid många tillfällen direkta anslag av statsmedel till väg- och brobyggnader såväl å landet som i städer.[6] Stundom meddelades lån (»förskott»)

---

[1] Ang. beskaffenheten av varningsmärken se k. kung. $^{12}/_{6}$ 1931 (nr 252).

[2] Se Branting, I s. 218 ff. (Broar, bropenningar); 455 ff. (Färjor, färjning). Jfr Elers, Väghist. II nr 144 (Kalvsbro i Älvsborgs län år 1764, ej utarr.).

[3] K. res. $^{8}/_{1}$ 1735 (Halmstad) se nedan sid. 21 not. 2.

[4] Den $^{6}/_{7}$ 1802 beviljade Kungl. Maj:t Lidingö hemmansägare koncession å en flottbro mellan Lidingöbro värdshus på södra Djurgården i Stockholm och Larsberg på Lidingön, med rätt för brons ägare att uppbära broavgifter av trafikanterna. Bron, en föregångare till den nuvarande Lidingöbron, utfördes av ett för ändamålet bildat aktiebolag. Se ock Kbfdes i Göteborg beslut $^{31}/_{3}$ 1853 (Kungälvs färja).

[5] Genom Kungl. brev $^{11}/_{6}$ 1805 anbefalldes Kbfde i Göteborgs och Bohus län gå i författning om anläggning av en ny tjänligare allmän väg mellan Göteborg och Landvetters gästgivaregård samt »av enskilda personer genom aktier bereda ett bolag», som skulle förskjuta medlen därtill med rättighet för bolaget att efter fastställd taxa uppbära en viss vägavgift, vilken komme att upphöra så snart aktieägarne återfått kapitalet med 6 % årlig ränta. Ett dylikt bolag erhöll sedermera koncession å anläggningen genom k. br. $^{17}/_{12}$ 1822.

KM:t medgav $^{22}/_{5}$ 1852 vederb. väghålln.skyldiga att t. v. uppbära vägpenningar å chaussévägen Lund-Kalinan. Genom k. br. $^{3}/_{4}$ 1857 berättigades de väghållningsskyldiga i landskapet Härjedalen, vilka underhöllo en för det allmänna anlagd genom obebyggda fjälltrakter gående väg (Funäsdalens by i Tännäs s:n — riksgränsen mot Norge), att för bestridande av underhållskostnaderna intill slutet av 1866 uppbära avgifter enl. taxa av dem, som vid resor till eller från Norge begagnade vägen. Fr. o. m. 1867 utgick i stället statsanslag för ändamålet (k. br. $^{29}/_{6}$ 1866, $^{3}/_{10}$ 1884, $^{12}/_{7}$ 1889, $^{21}/_{6}$ 1895).

Jfr k. br. $^{30}/_{3}$ 1838 (Filipstad-Finshyttan) och $^{24}/_{3}$ 1840 (Göteborg-Klippan genom Örgryte) ang. rätt för särskilda bolag att uppbära vägpenningar.

[6] Elers, Väghist. I s. 160, fr. postöverskottsmedel (Rådsprot. $^{17}/_{3}$ 1757, f. 498, samt $^{17}/_{7}$ 1759 p. 114); II nr 4, 1720 »brons reparerande över Göta älv i Göteborgs län» m. fl.; II nr 135, bro vid Nykvarn 1760; nr 136, bro vid Älvkarleby 1760; nr 202, Riddarholmsbron i Stockholm 1771; nr 204, Karlskrona landbroar 1774; nr 211, Skänninge stenbro 1772 (ifrågasatt anslag gm stambok över hela riket avslaget); nr 93, 1754 (rådsprot. $^{30}/_{7}$) avslogs ansökn. av magistr. i Uppsala om anslag av virke från kronopark till dombron i staden, »enär magistraten borde vara betänkt att nu hellre en gång för alla lägga denna bro av sten»; nr 262, 1786 (rådsprot. $^{30}/_{5}$) bifölls en ansökn. om utsyning av regala vrakekar för vidmakthållande av Långebro och Torsebro i Kristianstads län; III, Södermanl., Stora bron i Nyköping 1728, 9 000 d:r av stora sjötullsmedlen. — Invånarne i Höks härad fingo till byggande av Laholms bro av statsmedel ett förskott å 2 000 d:r s:mt med villkor att bron skulle byggas av sten och förskottet ersättas såväl genom brotullens avstående till kronan som genom särskilda sammanskott av häradets allmoge. K. br. $^{18}/_{11}$ 1774 till kammarkoll. och statskont. (civilexp.).

av kronan.[1] I övrigt torde väg- och brobyggnader, som förekommit under 1700-talet, hava, i den mån ej bro-(och väg-)penningar samt naturaprestationer räckt till, bekostats av uttaxerade medel.[2]

Särskilda skyldigheter för utomstående.

Såsom ovan erinrats höll *Vänersborgs* stad på grund av särskilt åtagande Rånnums bro i Väne härad. År 1727 åtogo sig *Lunds* stads äldste att underhålla landsvägen mellan Söderport i Lund och Höjebro i Knästorps socken i Bara härad (löpande genom S:t Peters klosters och Lunds socknar i Torna härad).[3] I än högre grad hade landsbygdens väghållningsskyldiga motsvarande åliggande inom städernas områden.[4] En dylik skyldighet kunde emellertid också upphöra. Den hemmanen i Blekinge län åliggande skyldigheten att hålla två av *Karlskrona* stads broar[5] upphävdes år 1755, sedan vattnet, över vilket broarna förde, igenfyllts och väg anlagts däröver.[6] Genom kungl. res. den 6 mars 1844 befriades Östervåla m. fl. socknars i Salbergs fögderi och Altuna m. fl. socknars i Väsby fögderi väghållningsskyldiga från skyldigheten att bidraga in natura till underhåll av Broddeskogsvägen inom *Sala* stad men ålades i stället att såsom bidrag till underhållet utgiva lösen för 4 kappar spannmål efter markegångspris att levereras till Sala stads magistrat »för att tillgodokomma staden, som däremot skulle ansvara för vägens framtida underhåll och därå befintliga broars framtida underhåll, så långt vägen över Sala stads mark sig sträcker».[7] Den 21 juni 1880 ålade Kbfde i Norrbottens län *Luleå* stad att — jämlikt stadsfullmäktiges åtagande — för färjningen över Lule älv uppehålla och vid Bergnäset (i Nederluleå socken) å plats, som skulle av tingslaget upplåtas, uppföra en stugbyggnad till bostad för färjkarl samt anskaffa färjkarl och färja. Denna byggnad och färja skulle av staden framdeles underhållas, och skulle färjkarlen för framtiden avlönas av staden.[8]

Väghållningsenheter och deras bestämning

Differentieringen av vägkategorierna i landsvägar, häradsvägar och socknevägar (resp. broar och färjor) gav möjlighet att låta det områdes fastigheter deltaga i kostnaden för en viss väg, som hade huvudsaklig nytta av denna.

---

[1] Elers, Väghist. II nr 162 (Kvistrums bro i Gbgs och Bohus län år 1764); nr 168 (Falkenbergs bro år 1764); nr 174 (Nykvarns bro 1764).

[2] K. res. $^{3}/_{1}$ 1735 på adelns besvär (Östra bryggan i Halmstad). Elers, Väghist. II nr 209 (Njurunda bro, V. Norrl. l. 1774), nr 216 (Värnamo stora åbro 1775), nr 273, (Högebro vid Kungälv 1789, rådsprot. $^{8}/_{6}$ s. 194). Modée V:3218 (Laholms bro, k. res. på allm. besv. $^{29}/_{6}$ 1752), II:1399 och IX:320 (Falkenbergs bro, k. res. på allm. besv. $^{16}/_{3}$ 1739 och $^{22}/_{3}$ 1770). Elers, Väghist. III (Uppl., Åsunda och Trögds h:d). Elers, Väghist. II nr 273 (1789 rådsprot. $^{8}/_{6}$ s. 194 Högebro mellan Kungälv och Bohus fästning) brotull för 12 års tid. Den år 1755 byggda stenbron vid Ekolsund var 1712 utarrenderad för 400 d:r s:mt med rätt för arrendatorn att uppbära bropengarna enl. taxa.

[3] Rådsprot. $^{6}/_{3}$ 1767 (civilexp. s. 906), kammarkoll. utl. $^{27}/_{6}$ 1766. Redan 1704 synes staden Lund ha hållit ifrågavarande väg. Jfr s. 31 nedan.

[4] Se sid. 29 not. 1 nedan.

[5] Se ovan sid. 13.

[6] Kungl. res. $^{15}/_{7}$ 1755 (jfr kammarkoll. u. utl. $^{12}/_{5}$ 1755). Såsom skäl angavs i den kungl. resolutionen, att »desse 2:ne jordbroar numera äro uppfyllte och väg därå gjord samt äro inom Karlskrona stads staket belägna», samt att »lagen jämväl uti 25 kap. 8 § Byggn. B. förmår, det Städerna böra hålla deras broar så långt deras ägor räcker».

[7] Civilexp.

[8] Anledningen till att staden ensam åtog sig färjhållningen torde, såsom magistraten uttryckte sig i avgivet yttrande, hava varit »de fördelar, som skulle beredas genom den livligare samfärdsel med befolkningen på södra sidan av Lule älv, vilken utan tvivel skulle komma att genom väganläggningen framkallas».

Man var härvid ej heller bunden vid den existerande offentliga indelningen. Vissa socknar inom ett härad, vissa härad inom ett län, ja till och med flera län eller delar av socknar kunde — dock med undantag för städer — sammanställas till en väghållningsenhet beträffande viss väg.[1] Vid förhandlingar, som i allmänhet höllos inför domstol men stundom inför Kbfde, synas, där väghållningsenheten var större än ett härad, de väghållningsskyldiga hava representerats av härads- eller sockenvis valda ombud.[2] En allmän väg kunde ej blott överföras från en till en annan kategori t. ex. från sockenväg till häradsväg eller tvärt om utan ock avföras såsom sådan, avlysas, indragas, »förläggas», eventuellt förklaras för enskild (byväg eller gårdsväg).[3]

Besvärets fördelning inom enheterna.

Vad angår vägdelningen skulle enligt kungl. res. på adelns besvär den 8 januari 1735 (p. 8) av vederbörande häradsrätter lagligen undersökas, huru stor andel av kungs- och allmänna landsvägarna eller de övriga härads- och sockenvägarna vart hemmans åbo, efter öre och örtug eller hemmantalet, med vägröjning borde underhålla, vilka broar borde anses för socken-, härads- eller landsbroar samt huru stora broar borde underhållas av dem, som hölle viss väglott. Landshövdingarna hade att, enligt lag, resolutioner och sina instruktioner, fastställa vägdelningarna, vilka jämlikt ett kungl. brev den 28 sept. 1757 borde förrättas i oktober och mars månader, då marken merendels vore bar, men i annat fall så snart väderleken det tilläte om vår- och höstiden. Då endast hemman hade väghållningsskyldighet, voro från väghållningsbesvären befriade bruk, kvarnar och lägenheter ävensom, på grund av särskilda privilegier, lotshemman samt säterier i Skåne, Halland, Blekinge och Bohuslän. Enligt ett kungl. brev den 28 september 1790 skulle vid nya vägdelningar förmedlade hemmantalet tillämpas. Underhåll verkställdes allmänt efter vägdelning. Nyanläggningar synas däremot vanligen ha verkställts »med samlad hand», där entreprenad ej kom till stånd. Enligt en kungl. kungörelse den 27 nov. 1845 skulle Kbfde, där anläggning av ny väg prövades nödig, förordna om vägens indelning å dem, som enligt lag och författningar funnes pliktiga

[1] Elers, Väghist. II nr 75: Vid bro- och vägdelning 1723 ålades Loshults socken att bygga och underhålla Hassleröds bro, vilken av socknen ombyggdes 1746. Härefter anhöllo sockenborna om befrielse att hålla denna bro såsom ej på allmänna vägen belägen. Landshövdingen anförde, att de som betjänade sig av vägen borde underhålla den. Bron borde, såsom belägen 2 mil från Loshult, måhända byggas av Osby och Hästveda socknar, som vore belägna omkring densamma. Den 4 sept. 1747 förklarade KM:t, att de som begagnade sig av bron borde underhålla den. När den skulle ombyggas, borde landshövdingen bemedla, att de som vore så långt bort belägna som Loshult ej måtte för mycket besväras därmed. — II nr 228: Genom kungl. res. $^{21}/_{7}$ 1778 förklarades, att då Skyllerstavägen å ena sidan funnes belägen i Skyllersta härad, men Hällestads bergslag å andra sidan droge största nyttan därav vid avhämtande av ved från allmänningen, skulle invånarne i Örebro län och Östergötlands län till hälften vardera i fullkomligt stånd sätta och sedan framgent underhålla sträckningen av denna väg (rådsprot. $^{23}/_{6}$ 1778). — II nr 245: Genom kungl. res. $^{19}/_{6}$ 1782 (rådsprot. $^{24}/_{4}$ s. å.) förklarades beträffande den på bekostnad av Åtvidabergs kopparverk anlagda s. k. Adelsvägen mellan Åtvidaberg och Söderö säteri i Östergötland, att som vägen icke anlagts till vinnande av kommunikation städer emellan, ej heller vore nödig för resande, som å ömse sidor kunde betjäna sig av redan inrättade landsvägar, utan förnämligast gagnade kopparverket och de socknar, som blivit såsom bergslag detsamma anslagna, kunde den ej anses för allmän väg, som borde underhållas till 10 alnars bredd, utan borde som häradsväg underhållas till 6 alnars bredd.

Se vidare Branting, III, s. 456 ff (under vägar och broar).

[2] Se akten till kammarkoll. utsl. $^{12}/_{3}$ 1903 ang. Kungs- eller Kanslibron vid Örebro slott.

[3] Elers, Väghist. II nr 237, 246, ang. Tottesundsvägen i Vasa län, som anlagts av länet, sedermera ansetts för sockneväg och slutligen förklarats såsom vissa byars enskilda väg (åren 1780—1782).

att densamma röja och underhålla. Däremot fanns icke stadgad någon skyldighet att vid ny vägdelning å gammal väg söka förordnande av Kbfde, om ock så i regel torde ägt rum.[1] Vägdelning verkställdes i allmänhet av lantmätare, som mot ersättning voro skyldiga härtill, om de anmodades.[2] I brist på lantmätare kunde dock enligt ett kungl. brev den 18 november 1789 vägdelningar ske av andra, såsom läns- eller nämndemän i orten eller sockenskrivare.[3]

Nybyggnader av vägar och broar torde alltså i allmänhet, i den mån tungan därav föll å hemmanen, ha fullgjorts »med samlad hand». Fördelningen de väghållningsskyldiga fastigheterna emellan av underhållet reglerades däremot genom föreningar eller vägdelningar, som i regel förrättades av lantmätare och i allmänhet torde i enlighet med 1735 års resolution ha fastställts av Kbfde.[4]

Processuella regler (beslut och kontroll).

»Landsväg skall läggas i länet, där den tarvas, och låte Konungens befallningshavande vid tinget ransaka, var den jämnast och genast göras kan», heter det i BB 25: 1 i 1734 års lag. Sextonhundratalets praxis att låta de administrativa myndigheterna, särskilt landshövdingarna, söka i godo förmå menigheterna till nyanläggningar hade visat sig fruktbar, och nästa steg, att giva landshövdingen beslutanderätt ej blott beträffande uppehållande av gamla utan ock i fråga om anläggande av nya vägar, var en naturlig konsekvens av utvecklingen.

Tillsynen över väghållningsbesvärets fullgörande å landet är enligt 1734 års lag fördelad mellan domstolarna och den civila förvaltningen. Ingripandet från den centrala statsförvaltningens sida daterar sig, på sätt ovan visats, från 1500-talet och utvecklades ytterligare under 1600-talet. Med frihetstidens ingång erhålla landshövdingarna beslutanderätten (i första instans).[5] Enligt landshövdingeinstruktionen den 4 nov. 1734[6] (p. 15) — härmed överensstämmer den provisoriska instruktionen den 16 okt. 1723 — skall landshövdingen vaka över att på landet och i städerna sommar- och vintervägarna och broarna i rättan tid lagas och uppehållas, för vilket ändamål befallnings-, läns- och fjärdingsmännen samt landsgevaldigern skola årligen och i rätt tid se till att de uppröjas och lagas, »börandes vid bro- och vägsyn jämte kronobetjänterna, tvenne av nämnden vara tillstädes». Framför allt borde tillses, att allmänna stråkvägar över sjöarna utstakades med därtill tjänliga grenar och kvistar och »de därhos närmast boende bönder och torpare» tillhållas i rättan tid undersöka, om, när och var sjöarna bära eller icke bära.

---

[1] Väglagskommitténs betänkande 1880 s. 182.
[2] Skiftesstadgorna $^{4}/_{5}$ 1827, 1 kap. 11 § och $^{9}/_{11}$ 1866, 11 §.
[3] Jfr väglagskommitténs betänkande 1880 s. 183.
[4] Första vägdelningen i Kopparbergs län skedde år 1693 och samma år i Falu stad; Elers, Väghist. IV (Dalarna pag. 8). Ang. delningar under 1700-talet i andra län, se a. saml. V, Östergötland; VIII, Gästrikland, Hälsingland.
[5] Jfr k. res. $^{28}/_{6}$ 1731 på allmogens allm. besvär p. 20: »Allmogens begäran om förskoning för åtskillige vägar och broar, varmed de emot vanligheten skola besväras, remitterar K. Maj:t till vederbörande landshövdingar, som, enär allmogen sig om ändring angiver, låta därom ransaka vid tingen och sådant rätta, om allmogen emot lag och förordningar är förnär skett.» (Modee II s. 878.)
[6] Modée, II s. 1071 ff.

»Landsväg skall läggas i länet, där den tarvas», heter det i BB 25:1 och skall, där ny väg erfordras, genom Kbfdes försorg vid tinget rannsakas, »var den jämnast och genast göras kan»; och skola till vägen tagas »de ägor som möta och föreligga utan att någon det vägra må». Enligt BB 25: 8 skulle det åligga bfden att vårda sig om, att den ene ej betungades mera än den andre vid väghållningsbesvärets fördelning (»Var skall sitt skifte få efter den del han i by äger, och som det för allom lägligast faller, och ligge där Konungens befallningshavandes vård å, att den ene ej mera betungas än den andre»). Häradsfogde hade att utöva tillsyn, att den i BB 25: 7 stadgade allmänna vinterväg över sjöar och mossar utstakades i rätt tid och jämlikt 25: 11, att den, som hade ogill väg eller bro, bättrade bristen. Om bättring ej skedde, skulle bristen bättras för lega och uttagas av den, som tredskades. Samma makt ägde borgmästare och råd, där stadens väg ej bättrades. Den som hade ogill väg och kallades till »vägröjning och brobyggnad», den ovan omförmälda vägsynen, men ej komme å utsatt dag skulle böta tre daler. (Vägsyneförrättare som uteblev skulle böta dubbelt.)

Med dessa föreskrifter torde ursprungligen hava avsetts, att landshövdingen ägde avgöra, när ny väg mellan vissa orter skulle läggas, och, i överensstämmelse med förut gällande rätt, häradsrätten bedöma, vilka fastigheter skulle tillsläppa jord och huru väghållningen skulle fördelas å fastigheterna. Sedan så skett, ålåg det den civila förvaltningen övervaka, att vederbörande fullgjorde sin skyldighet på ett riktigt sätt såväl i avseende på prestationernas beskaffenhet som deras fördelning.[1] Utvecklingen torde dock rätt snart hava fört därhän, att ärendet i hela dess vidd av häradsrätten med dess utlåtande underställdes Kbfde, som därpå meddelade slutligt utslag i alla avseenden.[2] Stundom förekom dock, att Kbfde delegerade avgörandet till

---

[1] Jfr L.K:s prot. $^{6}/_{3}$ 1735 (förarb. t. 1734 års lag III:344): »Först discuterades om vägar och broar, att ifall landshövdingen resolverar om nya vägars och broars anläggande, varuti någon tvist inlöper om proportion av mera eller mindre ägor därtill, så hörer sådant till hovrättens rättande, men om fullgörande av det, som förr legaliter fastställt är, det hörer till kammarkollegium». År 1733 förelåg L.K:s sista redaktion av BB (1731 års), vilken, med undantag av några smärre för denna fråga oväsentliga ändringar, överensstämmer med den utformning, lagtexten fick i balkens 25 kap.

K. res. $^{13}/_{1}$ 1735 på adelns allm. besvär (p. 8): »— — — Ang. vägdelningen, så vill Kungl. Maj:t, att av vederbörande häradsrätter lagligen undersökes, huru stor andel av kungs- och allmänna landsvägarna eller de övrige härads- och socknevägarna vart hemmans åbo efter öre och örtug eller hemmantalet med vägröjning underhålla bör, samt vilka broar för sockne-, härads- eller landsbroar komma att anses, och huru stora broar av dem böra underhållas som väglotten tilldelt är. Varefter landshövdingarna hava enligt lag, resolutioner och deras instruktioner att fastställa vägdelningen.»

[2] Sedan Kbfde i Västernorrl. län fäst sin uppmärksamhet på frågan, »huruvida den farväg, som länge blivit nyttjad och går ifrån Sundsvalls stad förbi Sidsjö och Böle byar i Selångers socken — rätteligen Sundsvalls stad — till Allsta by uti Tuna församling och vidare inpå allmänna vägen till Tuna kyrka kunde uppbrytas och iståndsättas till allmän väg och underhållande framgent», hördes allmogen i fögderiet inför Njurunda häradsrätt, varjämte häradsrätten själv den 16 nov. 1773 avgav yttrande. Kbfde prövade i utslag $^{23}/_{10}$ 1777 »med häradsrätten skäligt att denna väg bör, till communicationens närmare befrämjande emellan landet och staden Sundsvall till allmän farväg iståndsättas och underhållas på sätt som tingsrätten föreslagit och det så länge därutinnan ej kan annorlunda förordnat varda».

Detta beslut avsåg uppenbarligen icke stadens jurisdiktionsområde. År 1811 anhöllo nämligen byamännen i ovannämnda byar i Tuna socken hos Kbfde om åläggande ej mindre för Sundsvalls stad än även de till staden hörande byarna Böle och Sidsjö, vilka jämväl begagnade sig av ovannämnda väg, att vid vite uppbryta och iståndsätta den del därav, som omgåves av deras ägor, eller från Medskogsbron fram till staden av vilken sträcka omkr. $^{1}/_{8}$ mil mellan Medskogsbron och Böle ännu vore obruten och så obanad, att den icke kunde anses för annat än en ridväg och icke någon allmän farväg. Magistraten i Sundsvall anförde å borgerskapets vägnar bl. a., att magistraten ansåge lämpligast, om någon

häradsrätten.[1] Vägdelningar förrättades, såsom ovan nämnts, i regel på förordnande av befallningshavanden genom lantmätare.[2]

Över vägsyner och vägdelningar, vilka senare skulle av förrättningsman underställas Kbfdes prövning, kunde otvivelaktigt besvär anföras hos Kbfde. Besvär över Kbfdes beslut fördes i vanlig för ekonomimål stadgad ordning hos kammarkollegiet och därifrån hos Kungl. Maj:t.[3] Med tidens frihet i avseende å kompetensregleringen administrativa myndigheter emellan,[4] särskilt i fråga om ekonomimål, voro landshövdingarna hänvisade att i tveksamma fall förfråga sig hos kammarkollegiet,[5] och i frågor av principiell natur (t. ex. vägs egenskap av allmän eller enskild) eller om större utgifter (t. ex. brobyggnader av sten) synes kollegiet ofta hava underställt dylika ärenden Kungl. Maj:t för meddelande av beslut.[6]

Genom kungl. förordningen den 19 februari 1824 ang. tillägg till BB 25: 1 gjordes ifrågavarande bestämmelse i sagda lagrum tillämplig även å de nya vägkategorierna: »Samma lag gälle även för väg till hamn, lastplats, varunederlagsplats samt mellan segelleder, båtleder och flottleder, ävensom för väg till alla sådana ställen, där vägar prövas vara för varutransporten av allmän nytta och nödvändighet.» Genom kungl. kungörelse den 9 mars 1824 angående laga domstol i frågor rörande nya väganläggningar till hamn, lastplats, varunederlagsplats samt emellan segelleder, båtleder och flottleder ävensom angående lucka och öppning å broar över sådana farleder föreskrevs: De frågor, som rörande dylika väganläggningar uppkomma, skola, i likhet med vad om nya allmänna vägars inrättande föreskrivet är, göras anhängiga hos Konungens befallningshavande, vilka, sedan behörig undersökning i alla delar, så-

---

överenskommelse mellan borgerskapet i staden och sökandena om vägens röjande och vidmakthållande kunde träffas. Sedan häradsfogden ifrågasatt »om icke Sidsjö och Böle samt Nocksta och Granlo jordägare, som lyda under Sundsvalls stad, borde genom magistratens föranstaltande i detta mål höras», hänvisade Kbfde den 4 dec. 1811 målet till häradsrätten, som hade att »höra samtliga vederbörande samt — — — hemställningsvis yttra sig rörande egenskapen av den egenteligen ifrågavarande vägsträckan mellan Sundsvalls stad och Medskogsbron än över den enes eller andres skyldighet att samma väg till en del uppbryta samt i övrigt förbättra och framgent vidmakthålla», varefter sedan sökandena inkommit med ny skrift jämte domstolens protokoll och betänkande, Kbfde ville i målet huvudsakligen utlåta sig. Emellertid träffades i målet den $^{21}/_{2}$ 1812 förening mellan deputerade för staden samt Böle och Sidsjö å ena samt sökandena å andra sidan, vilken förening, mot vilken magistraten icke hade något att erinra, av Kbfde $^{29}/_{4}$ 1812 gillades och stadfästes »till parternas ömsesidiga efterrättelse». Enligt föreningsskriften skulle byarna ansvara för vägens uppbrytande och vidmakthållande till Medskogsbron samt brons uppbyggande och underhåll till hälften samt »stadsborna tillika med byarna Sidsjö och Böle» åtaga sig att uppbryta och vidmakthålla vägen från Böle till Medskogsbron ävensom att bygga och underhålla halva bron.

Vidare Elers, Väghist. VIII redog. nr 24 för Hälsingtuna och Idenors socknar.

[1] Elers, Väghist. VIII redog. nr 24 för Hälsingtuna och Idenors socknar. Kbfdes remiss $^{11}/_{11}$ 1766 och H.R:ns lagakraftv. utslag $^{26}/_{11}$ 1767 ang. väg fr. Råsta by till Forssa kyrka m. m.

[2] Lantmätaren J. J. Norrbohm förrättade 1827—28 efter Kbfdes förordnande »ny och laglig delning» av staden Ulricehamns allmänna landsvägar.

[3] Instr. för k. koll. $^{11}/_{10}$ 1734 p. 2: »— — Därjämte åligger cammarcoll. att såvida vårda sig om landsvägar, broar, färjestäder och gästgiverier, som vederbörande landshövdingar finna sig föranlåtne därom förfrågningar hos collegium att göra eller över någon landshövdingens resolution varder klagat, då slike besvär uti cammarcollegio böra avgöras — — —.»

[4] Jfr A. B. Carlsson: Den sv. centralförv. s. 160.

[5] Se ovan not. 3.

[6] Ex. Elers, Väghist. II nr 160 (Brattås stenbro i Göteborgs och Bohus län 1764), nr 185 (fråga om karaktär av allmän väg å vägen fr. Kvistrums bro i Bohuslän till Västra Ed å Dal, rådsprot. $^{16}/_{1}$ 1767).

väl om behovet och nyttan av väganläggningen och huru densamma må äga rum, som ock angående den ersättning, vartill enskilda hemmansägare för förlust av ägor, som till vägen åtgå, kunna vara berättigade, vid häradsrätten i orten, i alla vederbörandes närvaro, blivit hållen och häradsrätten dess betänkande därom meddelat, böra målet lagligen pröva och avgöra, varefter med klagan över Våra bfdes beslut kommer att i den ordning, för andra allmänna vägfrågor stadgad är, förfaras.

Med tillkomsten av den första expropriationsförordningen, kungl. förordningen den 20 november 1845 om jords eller lägenhets avstående för allmänt behov, skedde en ändring av bestämmelserna i BB 25: 1 och sistanförda kungörelse, dels därutinnan att Konungen skulle i varje särskilt fall, då fråga var om avstående av mark till väg eller bro, meddela tillstånd till expropriation, varefter bestämmandet av ersättningen skulle ankomma på särskild nämnd efter förhandling vid allmän domstol, dels ock i vad angick sättet för bestämmande av jordägarens ersättning m. m. Genom en *kungl. kungörelse den 27 november 1845* (»ang. vissa föreskrifter i anledning av vad om jords eller lägenheters avstående för allmänt behov är vordet förordnat») gåvos därefter utförligare bestämmelser angående vad som skall iakttagas vid uppkommande *frågor om anläggning eller förändring av allmän väg*. Denna kungörelse stadgar i §§ 2 och 3:

»Uppstår fråga om anläggning av allmän väg eller om förändring av anlagd vägs egenskap av enskild, sockne-, härads- eller landsväg, och ifrågasättes därvid tillökning i eller förändrad indelning av menighets allmänna väghållningsbesvär, då skall ansökning därom göras hos Vår befallningshavande i länet, som låte, då frågan rörer landet, vid häradsrätten i orten och, då den rörer stad, vid behörig stadsrätt därstädes, i vederbörandes närvaro undersöka behovet och nyttan av vägen, ävensom, då så erfordras, var den jämnast och genast göras kan, samt angående ersättningen för den till vägen behövliga jord eller lägenhet; varefter och sedan rätten betänkande i ämnet avgivit, Vår befallningshavande pröve, huruvida vägen såsom sockne-, härads- eller landsväg tarvas eller eljest såsom ledande till hamn, lastplats, varunederlagsplats eller emellan segelleder, båtleder eller flottleder m. m. är för varutransporter av allmän nytta och nödvändighet, i vilket fall Vår befallningshavande, jämte bestämmande, så vitt sådant erfordras, var vägen skall läggas, förordne om vägens indelning å dem, som enligt lag och författningar finnas pliktiga att densamma röja och underhålla. Över Vår befallningshavandes beslut härutinnan må klagan föras i den ordning, som hittills stadgad varit; börande jämväl, därest stridighet förekommer angående avträdandet av jord eller lägenhet eller om ersättningen därför, eller då fråga är att ersättningen skall av kronan utgöras, samma beslut, utom i det fall att det endast rörer stad, Vårt och rikets kammarkollegium underställas samt kammarkollegii ävensom i förenämnda fall [att det endast rörer stad] Vår befallningshavandes utslag till Vår nådiga prövning hemställas, för vinnande av den vidare behandling av ärendet, som med Vår nådiga förordning om jords eller lägenhets avstående för allmänt behov överensstämmer. — Frågor angående anläggning av nya eller förbättring eller omläggning av backiga eller eljest för rörelsen obekväma vägar, emot erhållande av bidrag därtill utav allmänna medel, kunna, då överenskommelse därom inför vederbörande stadsrätt eller annorledes träffas, och stridighet ej heller förekommer angående skyldigheten att i kostnaden deltaga, till Vår omedelbara nådiga prövning anmälas.»

Författningen reglerade uppenbarligen även formerna för indragning (»förläggning», »avlysning») av allmän väg.[1]

Rättsskydd (för vägar, broar och färjor).

Allmän väg åtnjuter rättsskydd. River någon ner eller slår sönder milstenar och märken, heter det i BB 25: 5, plikte som i missgärningsbalken urskils; och i BB 25: 9: »Var som lägger farväg av förra stället utan tingsrättens lov och minne, böte 3 daler. Lägger man landsväg av dess förra stad, böte dubbelt, och lägge vägen åter, som den förr legat haver.»

Missgärningsbalken XXI: 9 innehöll särskild straffbestämmelse för åverkan å allmän väg och bro (40 dalers bot). Frågor om ansvar för försummad väghållning både sommar och vinter skulle enl. k. brev den 2 juni 1817 (kungj. gm. kammarkoll. kung. $^{17}/_{6}$ 1817) tillhöra de allm. domstolarnas handläggning. Talan tillkom jämlikt BB 25: 15 var man, »helst den som skada ljutit haver». Gjorde annan det ej, ägde länsman eller brofogde kära. (Brofogdarna avskaffades genom kungl. res. den 9 december 1766.) Genom den nya strafflagen den 16 febr. 1864 utbyttes de i missgärningsbalken meddelade ansvarsbestämmelserna mot nya, möjligen ock de i BB 25: 9 beträffande flyttning av allmän väg givna (Straffl. 14: 9, 17; 19: 15, 20; 24: 11, 15.)

Förvärv av och rätt till vägmark.

»Varde ock de ägor därtill [till landsväg] tagne, som möta och föreligga, utan att någon det vägra må; och njute by, som mister i åker och äng, därför sin fyllnad av kronan», heter det i BB 25: 1.

Att stadgandet om vägmarkens tagande av oskifto i L. K:s förslag till BB[2] strukits synes endast hava föranletts av redaktionella skäl och icke inneburit någon förändring av vad som förut gällde härutinnan. I BB 4: 1 stadgas nämligen uttryckligen, att »farväg till och från by, så ock till åker och äng, kyrka och kvarn bör läggas av oskifto». Denna princip torde också ha följts beträffande de allmänna vägarna.[3] Principen, att kronan skulle lämna ersättning för till landsväg avstådd åker och ängsmark, genombröts så småningom av en åskådning, att dylik skyldighet rätteligen ankom på vägbyggnadslaget.[4]

För tagande i anspråk av enskild mark (ej samfälld), som erfordrades för väganläggning, torde man icke hava varit hänvisad enbart till godvillig överenskommelse, som väl dock i allmänhet under samverkan mellan myndighets auktoritet och jordägares egna intresse av närbelägen väg uppnåddes. Lagens stadgande var som nämnt kategoriskt: »Varde ock de ägor därtill tagne, som möta och föreligga, utan att någon det vägra må».[5] Tvist om skyldighet

---

[1] Exempel på dylika förläggningar i väglagskommitténs betänkande 1880 s. 58.

[2] Jfr sid. 10 ovan.

[3] JustR. W. Sjögren i N.J.A. I 1910 s. 10. Vägkommissionens bet. 1916, I:1 s. 353. Sundberg, Väg och gata s. 48.

[4] Se t. ex. k. res. $^{4}/_{3}$ 1843 ang. ändring av allmänna landsvägen vid Kungsbacka: »Vad anginge frågan om ersättning för den jord, som hemmanet Inlags ägare komme att avträda, så och då redan .... skriftlig förening om berörda ersättning blivit ingången men delade tankar uppstått, huruvida samma förening vore förbindande, förvisades ärendet härutinnan till vederbörande domstol, dock utgjorde tvisten ej hinder för väganläggningens företagande.» (Civilexp.)

[5] Jfr 1910 års betänk. med förslag till lag om expropriation s. 34.

att avträda dylik mark och om ersättning därför torde ha tillhört allmän domstols handläggning.

Kungörelsen den 27 nov. 1845[1] upphävdes icke genom 1866 års expropriationsförordning (K. F. $^{14}/_{4}$ 1866 ang. jords eller lägenhets avstående för allmänt behov), och den har heller icke berörts av gällande expropriationslag, den 12 maj 1917, givetvis utom i vad angår själva expropriationsförfarandets anordning. I denna lag 76—79 §§ finnas särskilda bestämmelser givna om expropriation för allmänna vägar. Expropriationsförordningen 1866 har givits en sådan tolkning, att markförvärv kan anses grundat på expropriation, även om Kungl. Maj:t endast medelbart, genom fastställande av arbetsplan för anläggningen i samband med beviljande av anslag ur allmänna vägbyggnadsfonden, lämnat expropriationsmedgivande och även om expropriationstalan därefter icke instämts till domstol utan överenskommelse om ersättningen träffats. Så torde icke vara fallet med 1917 års expropriationslag.[2]

Som bekant har expropriationslagstiftningen under 18- och 1900-talen ej gällt kronan tillhörig mark, utan har man beträffande denna varit hänvisad till upplåtelse av Kungl. Maj:t, eller vederbörande centrala förvaltningsmyndighet, som härtill erhållit ständigt förlängt bemyndigande av riksdagen.[3] Motsvarande har, ehuru frågan är tvivelaktig och de senaste åren satts under debatt, tillämpats beträffande ecklesiastik boställsjord, som icke veterligen tillhör annan än kronan.[4]

Enligt nu gällande expropriationslag kan även annan rätt än äganderätt exproprieras för vägändamål, ej blott hos annan än ägaren t. ex. från arrendator utan ock hos ägaren själv (nyttjanderätt, servitut).[5]

Genom lagen den 16 maj 1930 (nr 141) om vägrätt, som är tillämplig även för stads område men ej för område, som ingår i fastställd stadsplan, i eller utom stad (10 §),[6] har ett nytt rättsinstitut, tillämpligt även å kronans och annan offentlig jord, införlivats med svensk lagstiftning, en besittnings- och dispositionsrätt, vars bestånd, oberoende av den civila äganderätten, villkoras av att viss mark användes för vägändamål. »Har mark enligt medgivande av fastighetens ägare tagits i anspråk för allmän väg, må marken sedan nyttjas för vägen utan hinder av den rätt annan må äga i avseende å fastigheten. Sådan nyttjanderätt kallas vägrätt. Vägrätten avser vägbanan jämte de områden därinvid, som stadigvarande tarvas för vägbanans bestånd och underhåll. Mark anses hava tagits i anspråk, då vägens sträckning genom fastigheten blivit genom renstakning eller eljest tydligt utmärkt och vägarbetet påbörjats å fastigheten» (1 §). Där allmän väg färdigställts över fastighet, utan att ägaren hos vägstyrelsen respektive stadens vederbörande myndig-

---

[1] Se ovan sid. 26.

[2] Jfr Expropriationslagskommitténs betänk. 1910 s. 121—126.

[3] K. skr. till domänstyrelsen $^{27}/_{5}$ 1919 och varje år sedermera meddelad skrivelse, senast $^{13}/_{6}$ 1930 (Sv. förf. s. nr 213).

[4] Jfr Expropriationslagskommitténs betänk. 1910 s. 121.

[5] Jfr Expropriationslagskommitténs betänk. 1910 s. 113—116.

[6] Enligt ändring genom lag $^{29}/_{5}$ 1931 (nr 146) i anledning av stadsplanelagen s. d. äger (fr. o. m. 1932) lagen om vägrätt icke tillämpning å mark till allmän väg, som enligt stadsplan eller stomplan är avsedd till gata eller annan allmän plats, sedan marken tagits i anspråk för avsett ändamål.

het gjort erinran mot vägens framdragande å hans mark, föreligger ock vägrätt, ändå att ägaren icke medgivit, att marken tages i anspråk (2 §). Rättsägare är såsom regel berättigad till ersättning av väghållningsdistriktet för mark, som tages i anspråk genom vägrätt (3 §). Talan om ersättning skall anhängiggöras inom 10 år efter det vägen färdigställts (6 §). Blir allmän väg indragen, upphör vägrätten, och äger väghållningsdistriktet respektive staden bortföra vad å marken anbragts för vägändamål, där ej Kbfde med hänsyn till uppkommen fråga om markens begagnande såsom enskild väg annorlunda bestämmer. Är vad som må skiljas från marken ej bortfört inom ett år efter det vägen indragits eller vid den senare tidpunkt, Kbfde på grund av särskilda omständigheter må hava bestämt, tillfalle det fastighetens ägare (9 §).

Speciella förhållanden i städerna.

Besvärets omfattning.

Beträffande väghållningsbesväret i städerna heter det i lagen, BB 25: 8, blott: »Städerna rödje och hålle väg och broar, så långt stadens ägor räcka.» Någon närmare motivering för detta stadgande söker man fåfängt i lagkommissionens protokoll eller övriga förarbeten till lagen, och torde bestämmelsen, som icke var avsedd att rubba bestående förhållanden,[1] blott avse att uttala, att i princip städerna för sina områden utgjorde väghållningsenheter, alltså en gränsbestämningsnorm. I tillämpliga delar gällde 25 kap. BB även för städerna.[2]

---

[1] I kungl. res. på allmogens besvär den 1 sept. 1741 p. 8 förklarades, att allmogen hade att vid 25 kap. 8 § byggningabalken sig trygga, så att den ej besvärades med deltagande i städernas brobyggnad och underhållande, »med mindre någon stad kan uppvisa ett sådant privilegium eller förening, varigenom en viss allmoge sig åtagit och är förbunden att bidraga till en slik brobyggnad och dess vidmakthållande» (Modée III s. 1700). Detta hindrade icke att allmogen i Blekinge $^{2}/_{11}$ s. å. genom fullmäktige från varje socken utfäste sig att godvilligt betala 16 öre s:mt för vart hemman till lagande av de jordbroar i Karlskrona, som de hade skyldighet att underhålla (sid. 13 ovan). Då allmogen sedan yrkade befrielse från sitt åliggande, under åberopande bl. a. av BB 25:8 och 1741 års resolution, befriades de på angivna grund, men även därför att erforderligt utfyllningsarbete dåmera fullgjorts (se sid. 21 ovan; Kammarkoll. u. utl. $^{12}/_{5}$ 1755, K. M:ts res. $^{15}/_{7}$ 1755). — Jfr. k. res. $^{8}/_{1}$ 1735 på adelns allm. besvär (p. 17): »KM:t samtycker till ridderskapets och adelns i Halland ansökning att de resande hädanefter måge betala bropenningar vid den över Nissaströmmen på östra sidan vid Halmstad anlagda nödvändiga stora bryggan. — Dock undantagas härifrån stadsboerne samt Halmstads och Tönnersjö härader, vilka, enär bron ånyo nybyggas skall, i den bristande reparationssumman böra på det sättet interessera att, sedan de influtne bropenningar först använde äro, skola staden och bemälte härader efter den proportion, som landshövdingen haver dem emellan att jämka och efterräkna låta, uppfylla vad då till denne brobyggnad kan finnas nödigt.» Modée II s. 218. Allmogen i Höks härad höll Laholms bro över Lagan, k. res. $^{29}/_{6}$ 1752 på allm. besvär p. 18 (Modée V:3218) samt k. br. $^{18}/_{11}$ 1774 (Riksreg., Civilexp.); allmogen i Årstads och Faurås härader Falkenbergs bro, k. res. $^{22}/_{3}$ 1770 på allm. besv. p. 34, (Modée IX:320); Gävle stad och Valbo socken Gavlebron 1792 (Elers, Väghist. VIII s. 1); allmogen i Norr- och Sunnervikens samt Inlands, Orusts och Tjörns fögderier Högebro mellan Kungälv och Bohus fästning inom staden, k. res. $^{2}/_{4}$ 1767 (rådsprot. civilexp. f. 6 v. ff); skyldigheten fanns redan år 1651, vid ombyggnad 1684 biträdde även V. Hisings härad, alltså hela landskapet Bohusläns väghållningsskyldiga, som också därefter höllo bron samt även jämlikt k. br. $^{27}/_{5}$ 1825 skulle fr. o. m. $^{1}/_{7}$ 1825 hålla färjan mellan Kungälv och Bohus (se sid. 13 ovan och 34 nedan).

Genom k. res. $^{4}/_{3}$ 1843 (civildep.) fastställdes ett av Kbfde i Hallands län i sammanhang med vägomläggning vid Kungsbacka meddelat åläggande för Onsala socken (som icke å land gränsade till staden) att till hälften hålla den nya bron över Södreå vid staden. Socknen hade hållit hälften av den på annat ställe belägna gamla bro som den nya ersatt.

[2] Jfr L. K:s prot. $^{19}/_{10}$ 1613 vid behandlingen av det för städernas tättbebyggda områden avsedda förslaget till stadsbyggnadsordning, 3 kap. (Om gators, torgs, broars och andra platsers upptagande och renhållande): »— — slöts att till cap. om landsvägar uti landsbyggn(ingsordningen) införes, att de i staden bo böre hålla sin vägävensom på landet». — Jfr s. 35 not. 1 nedan. Väglagskommittén av år 1876 uttalar i sitt år 1880 avgivna betänkande (s. 103), att »den nuvarande lagens föreskrifter rörande sättet för vägars byggande, deras underhåll m. m. varit gemensamma för land och stad, endast med den naturliga skillnad i avseende å grunderna för besvärets utgörande, som betingats av de olika förhållandena mellan stad och land»

Nybyggnad och underhåll.

Besväret ålåg fortfarande icke stadens borgerskap såsom sådant, vilket bildade stadskorporationen, representationen för staden såsom juridisk person,[1] utan i regel fastighetsägarna, såväl dem, vilka hade burskap, som dem, vilka icke hade.[2] Denna grundsats uttryckes ytterligare i kungl. resolution den 12 december 1734 på städernas besvär (p. 33): »Emedan inge, som i städerna bo, vilke äga hus, böra vara befriade ifrån brandvakt, vägrödjning, kyrko-, prästegårds- och brobyggnad samt dylika utgifter, ty stadgas ytterligare, det må ej heller civilbetjänte och ståndspersoner, alle eho det vara må, ifrån sådana avgifter sig undandraga.»

Vad som avsågs med det i fråga om städernas väghållning använda uttrycket »utan åtskillnad» i 1734 års gästgivareordning (p. 7)[3] framgår tydligt av det ovan refererade. Det avsåg att uttala, att ingen person på grund av sitt stånd är befriad från skyldigheten i fråga. Å grunden för fördelningen av besväret hade det uppenbarligen icke avseende. En ytterligare belysning härav giver kungl. cirk. den 1 november 1826 med dess stadgande, att i de städer, där stadsjorden, efter vad redan vore eller i behörig ordning kunde bliva förordnat, i väghållningsskyldigheten deltoge, skulle, med undantag av biskops-, präste-, läsemästare- och klockaregårdar, vilka enligt punkt 7 i prästerskapets privilegier från vägröjning i städerna vore befriade, all stadsjord, som till löningsjord (åt stadens egna befattningshavare) vore anslagen, även i väghållningsskyldigheten taga del; dock borde av detta stadgande anledning icke hämtas till rubbning i gällande, behörigen fastställda vägindelningar i städerna, därvid löningsjorden blivit från väghållningsskyldighet fritagen, utan samma stadgande först när ny vägdelning av andra skäl i behörig ordning kunde bliva förordnad och anbefalld, vid verkställigheten därav tillämpas.

Vad särskilt städerna beträffar äro exemplen på väg- och brobyggnadsföretag, som dragit efter dåtidens förhållanden stora kontantutlägg, långt ifrån fåtaliga. Sålunda byggde Västerås stad åren 1762—1764 en väg till Gunnilbo socken, som drog en kostnad av 50 000 daler k:mt. »Kanslibron» i Örebro över Slottsholmen, färdig 1766, drog en kostnad av 96 000 daler s:mt, vilken dock bestreds av »Örebro län» (fastighetsägarna å landet).[4] Åren 1766—1770 byggdes en ny bro till Kungsholmen i Stockholm. Kostnaden hade beräknats till 233 719 daler k:mt.[5] Huvudsakligen under 1790-talet ombyggdes Norrbro på Stockholms stads bekostnad av sten för ett belopp av 30 tunnor

---

[1] Herlitz, Svensk stadsförvaltn. under 1830-talet sid. 319.

[2] Exempel finnas dock, att icke fastighetsägande borgare haft vägunderhållsskyldighet. Uppgift för Hjo till nedan omförmälda utredning 1780—87: Tomterna i staden ansvara för vägarna undantagandes några få vägstycken, som blivit fördelade mellan de borgare, som icke äga några tomter. D:o för Växjö: (Vägdelning) i början efter tomtetalet, men sedan nya borgare tillkommit, hava de såsom ett borgerligt onus blivit ålagde att däruti deltaga, då de fått visse vägstycken sig tilldelte. I ett fall, Karlshamn, uppgives väghållningen åligga borgerskapet såsom sådant: Vägarna odelta och underhållas av stadens och borgerskapets enskilda medel.

[3] »Städerna med deras invånare utan åtskillnad rödje och hålle jämväl väg och broar, så långt stadens ägor räcka, kommandes vad prästerskapet angår vägröjning inom stadens distrikt likmätigt prästeståndets privilegier efter vanligheten att förhållas.»

[4] Elers, Väghist. IV, Nerike s. 28. Underhållet ålåg länets (landskapet Nerikes) inv. redan 1635 (k. koll. br. $^7/_1$ till landshövd. Leijonhufvud). Jfr. s. 53 nedan.

[5] Elers, Stockholm, II (1800) s. 377.

guld (600 000 rdr sp.).[1] Underhållet av bron hade åren 1745—1765 kostat 102 407 daler s:mt.[2] Karlstads västra bro skulle enligt delägarnes överenskommelse den 6 december 1773 nybyggas för en kostnad av 7 470 rdr. 32 sk.[3] Gävle stad och Valbo socken bekostade år 1792 ombyggnad av Gavlebron för 20 000 dr s:mt.[4] År 1765[5] avslog däremot K. M:t Kungälvs stads ansökan att få bygga färja eller bro över Göta älv vid Jordfallet i stället för vid Viken, väsentligen därför, att företaget kunde antagas inverka menligt å kronans och Göteborgs stads ekonomiska intressen.

Det ansågs icke ligga utom stads befogenheter att nedlägga utgifter å allmänna vägar utom dess område, blott staden hade någon fördel därav. Staden *Norrköping* åtog sig »till bidragande av en länge omtvistad vägs brukbarhet» mellan gästgivaregårdarna Simonstorp och Malmsås att på egen bekostnad iståndsätta Höjebro, som därefter borde underhållas av allmogen.[6] Sedan 1650-talet hade *Vänersborgs* stad hållit Rånnums bro i Väne härad mellan Vassända—Naglums och Västra Tunhems socknar vid makt mot rätt att därför uppbära bropenningar.[7] År 1722 åtogo sig *Lunds* stads äldste att underhålla landsvägen mellan Söderport i Lund och Höjebro i Knästorps socken.[8]

Väghållningsbesväret avsåg såväl nybyggnads- som underhållsskyldighet och detta under alla årstider. Det utgjordes dock ej alltid in natura av fastighetsägarne utan besörjdes stundom av stadens myndigheter, och kostnaderna utdebiterades å de väghållningsskyldiga (Göteborg, Malmö, Gävle, Ulricehamn). Bro- och färjhållning var i princip en del av väghållningsbesväret.[9] Tekniska skäl gjorde härvidlag emellertid utgörandet av besväret in natura ofta svårrealiserbart och hänvisade i stället till uttaxering. Så torde fallet av naturliga skäl hava varit beträffande färja men ej sällan även i fråga om bro (Karlstad, Skövde, Åmål).

Genom systemet med — av Kungl. Maj:t fastställda — avgifter för användande av dessa trafikmedel och uppsamlandet härigenom av kassor, varur engångskostnader bestredos, kunde uttaxeringarna lindras för de skattdragande och stundom inskränkas till undantagsfall.[10]

---

[1] Ferlin, Stockholms stad II, s. 1177. Elers, Stockholm II (1800) s. 136 ff.
[2] Ferlin, Stockholms stad II, s. 144.
[3] Elers, Väghist. IV, Värml. s. 1.
[4] Elers, Väghist. VIII s. 1.
[5] Rådsprot. $^{22}/_{3}$ 1765, pag. 411, Civilexp.
[6] H. O. Sundelius, Norrköpings minne (1798) s. 654.
[7] K. res. $^{1}/_{9}$ 1664 och k. br. $^{22}/_{4}$ 1685; jfr kammarkoll. utslag $^{27}/_{2}$ 1902.
[8] Rådsprot. $^{6}/_{3}$ 1767 (civilexp. s. 906). Jfr k. br. $^{25}/_{4}$ 1930, varigenom förklarats att viss sträcka av landsvägen Malmö-Lund icke ingår i det område, som genom k. br. $^{15}/_{8}$ 1913 införlivats med Lunds stad. Jfr s. 21 ovan.
[9] BB 25:8 och 14 i 1734 års lag: 8. »Alle som å landet hemman äga eller bruka, skola vägar rödja och broar bygga. — — Var skall sitt skifte få efter den del han i by äger och som det för allom lägligast faller, och ligge där Konungens befallningshavandes vård å, att den ena ej mera betungas än den andre. Städerna rödje och hålle väg och broar, så långt stadens ägor räcka.» — 14. »Brinner bro upp eller går bort med flod, då skole de som den bygga böra, färjo eller flotta hålla till dess bro gill varder — —.»
Exempel saknas ej heller på att underhåll av kanal, som grävts på allmän bekostnad, ålagts angränsande hemman men blott efter deras eget åtagande (1835 Strömma kanal å Värmdölandet).
[10] Jfr k. res. på allm. besvär $^{29}/_{11}$ 1756 p. 7 Modée VI:4126 och Branting I s. 219. En synnerligen god bild av tillståndet härvidlag kan erhållas ur de i kammarkollegiets arkiv förvarade serier rörande

Vinterväghållning.

Gästgivarordningen 1734 meddelar i avseende å vinterväghållningen, såsom ovan nämnts, enahanda bestämmelser för land och stad, vilka bestämmelser tillämpats även i senare tid. Genom Kbfdes i Södermanlands län utslag den 24 augusti 1871 angående underhåll av vintervägar i Åkers härad ålades med åberopande av BB 25: 7 *Strängnäs* stad, tillika med Vansö och Fogdö socknar, att »vardera för sitt område i vattendraget» hålla vinterväg över Mälaren från gränsen mot Selebo härad förbi Klocksten till Strängnäs hamnbrygga och vidare från Västerviken förbi Kungsberg och Hässelbyholm till länsgränsen i Granfjärden.[1]

Väg-, bro- och färjpenningar.

Stad liksom härad kunde berättigas uppbära bro- och färjpenningar till underhåll av sina broar och färjor.[2] Vägpenningar synas ej ha utgått inom någon stad.

Statsbidrag.

Såsom ovan nämnts[3] voro statsanslag i olika former till brobyggnader i städer ej ovanliga under 1700-talet.[4] Kungl. Maj:t medgav den 16 mars 1739, att *Falkenbergs* bro, som underhölls av allmogen i Årstads och Faurås härader,[5] vilket underhåll dock blivit allmogen ganska kostsamt, finge bliva en tullbro, samt att denna finge på viss tid utarrenderas mot vederhäftig borgen, »på det häraderna för dess vidare vidmakthållande måge vara alldeles frie». Den 8 november 1751 och den 11 juni 1754 förordnade därefter Kungl. Maj:t, att bron skulle för kronans räkning uppbyggas av sten. Denna byggnad fullbordades 1761. Bron kom härefter faktiskt att betraktas såsom kronans, och dess underhåll ansågs vara avlyftat från de väghållningsskyldiga. År 1781 övertog Falkenbergs stad brotullen. Den 11 oktober 1825 fastställdes taxa för överfarten å bron, därvid emellertid stadgades, att »Årstads och Faurås häraders såväl stads- som lantbor» i följd av kungl. resolutionen den 22 mars 1770 skulle njuta lindring till hälften i broavgiften,[6] ävensom att de, som komme till staden med varor att föryttra, vid återfärden skulle betala blott halv avgift, samt att frihet från avgift skulle åtnjutas av ämbets- och tjänstemän i allmänna ärenden, kronotransporter, tågande trupper m. m. År 1885 gjorde Falkenbergs stad hos Kungl. Maj:t framställning om vidtagande av åtgärder för undanröjande av de hinder för den fria samfärdseln, som förefunnes genom avgiften för överfarten av bron. Den 24 april 1885 fann emellertid Kungl. Maj:t, enär de väghållningsskyldiga (häradernas hemman) icke erbjudit sig att övertaga underhållet av bron, framställningen ej förtjäna avseende. Se-

---

broar och färjor samt taxor å bro- och färjpenningar (1:a prov. kont. nr 42; 2:a prov. kont. nr 4, 234, 352, 354, 354 1/2; 3:e prov. kont. nr 2). Beredningen av dylika frågor tillkom kollegiet intill 1/7 1909.

[1] Jfr. sid. 33 not. 4 nedan.

[2] Ex. k. br. 23/1 1816, 7/3 1821, 3/4 1821 (Karlskrona, Göteborg, Sundsvall), 15/2 1875 (Kalmar). BRANTING I s. 219, 220.

[3] Se sid. 20 ovan.

[4] Jfr ock kammarkoll. u. utl. 29/8 1723 ang. Nyköpings stads ansökning att få ytterligare under 3 år uppbära anslag av stora sjötullsmedlen bl. a. för brobyggnad; d:o 4/3 1775 ang. beviljande av stambok för hela riket till understöd av brobyggnad i Skänninge.

[5] Se sid. 29 not. 1 ovan.

[6] Kungl. res. på allmogens allmänna besvär 22/3 1770 § 34 (MODÉE IX s. 320): Allmogen i häraderna hade anhållit att verkställd fördubbling av broavgiften måtte annulleras. Kungl. Maj:t fann »i anseende till förekomne bevekeliga omständigheter och att berörde allmoge uti denna bros byggnad på visst sätt deltagit» gott hugna »ovannämnde häraders allmoge såväl som alla inom häradet boende stads och lantboer» med den begärda lindringen i broavgiften.

dan ett till bron hörande, i Skrea sockens jordebok redovisat men av staden omslutet jordområde på Ätrans östra (vänstra) sida fr. o. m. år 1908 även formellt införlivats med staden (kungl. brev den 22 november 1907) — möjligen har bron, som enligt G. Liunggrens karta 1855 och långt tidigare ansetts ligga inom staden, förut till hälften legat i Årstads härad — överläts enligt avtal den 29 mars 1920 till Falkenbergs stad den kronan tillhöriga Falkenbergs tullbro med tillhörande utmål jämte därå varande kronan tillhöriga hus (brotullhus). Med överlåtelsen följde de rättigheter och skyldigheter beträffande ifrågavarande bro med vad därtill hörde, som dittills tillkommit och ålegat kronan, dock att rätten att uppbära tullavgifter av dem som trafikerade bron skulle bortfalla. Staden övertog i befintligt skick tullbron med tillhörande utmål och hus att med full äganderätt tillträdas, då avtalet undertecknats. Staden förband sig att, intill dess den framtida underhållsskyldigheten kunde varda andra i laga ordning ålagd eller staden befriats från underhållsskyldighet, under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll underhålla bron och hålla densamma tillgänglig för allmän trafik. Såsom förutsättning för stadens iklädande av skyldighet att iståndsätta bron gällde, att staden beviljades bidrag av statsmedel med ett belopp av 15 000 kronor att utgå i enlighet med gällande bestämmelser för bidrag från anslaget till understödjande av brobyggnader och företrädesvis mindre hamnbyggnader.[1]

Men även anslag till underhåll förekom från kronans sida. Genom ett kungl. brev den 20 november 1756 beviljades *Karlskrona* stad 200 daler årligen under sex års tid till hjälp vid stadens brobyggnad å de norra broarna, som allmogen i Blekinge genom kungl. resolution den 15 juli 1755 befriats från skyldigheten att underhålla. Understödsbeloppet ökades till 2 000 d:r s:mt, genom ett kungl. brev den 1 september 1761 efter tillstyrkan av rikets ständers sekreta utskott, till stadens broars reparation och underhåll. Detta anslag synes hava utgått åtminstone t. o. m. år 1772.[2]

Särskilda skyldigheter av utomstående.

Med städernas monopolställning i avseende å handeln och därmed följande köptvång i stad för landsbygdens befolkning sammanhänger otvivelaktigt den allmänna tendensen att anse broar och färjor mellan stad och angränsande landsbygd vara mera ett landsbygdens än stadens intresse — ett exempel på huru en ekonomisk förmån (handelsmonopol) ger upphov till en annan, ej för den sämre utan för den bättre ställda parten.[3] Städer ansågos ofta icke kunna åläggas deltaga i kostnaderna för färjor, som förmedlade trafiken från och till deras eget område,[4] och i talrika fall hade hemman å landsbygden att ensamma

[1] Ang. förarbetena till uppgörelsen se k. prop. 147/1911 och 302/1917. Ang. ytterligare statsbidrag se k. prop. 54 och riksdagens skriv. nr 53 år 1926.

[2] Se handlingarna till KM:ts beslut $^{14}/_{2}$ 1930 (komm. dep.) ang. bidrag av automobilskattemedel till iståndsättande av bron vid Sunna i Karlskrona stad.

[3] Fjäre häradsrätt uttalade sig i utlåtande $^{5}/_{6}$ 1839 ang. ändring av allmänna landsvägen vid K u n g s b a c k a: Vad först anginge frågan om den föreslagna vägförändringen kunde anses för häradets invånare nyttig och fördelaktig, så emedan ett bland huvudändamålen med städers inrättande obestridligen varit och vore, att lantmannen därstädes måtte äga tillfälle avvyttra sina produkter, och lätta och bekväma kommunikationsanstalter utgjorde ett bland villkoren härför, ty och då — — ansåge häradsrätten den föreslagna vägförändringen vara för allmänna rörelsen nyttig och fördelaktig (k. res. $^{4}/_{3}$ 1843, civildep.).

[4] Genom Kbfdes i Södermanlands län utslag $^{30}/_{1}$ 1758 ålades Aspö socknemän i Selebo härad att mot befrielse från hållskjuts vid Läggesta gästgivaregård hålla färja dels vid Agnesunds dels vid S t r ä n g-

hålla broar, som förde till deras närmaste städer, även där broarna helt föllo inom stadens område.[1] Stora bron i *Falkenberg*, som på 1700-talet uppehölls av de väghållningsskyldiga i Årstads och Faurås härader, övertogs dock på sätt ovan erinrats så småningom av kronan. År 1833 den 15 januari[2] träffades överenskommelse mellan Kungälvs stad och de väghållningsskyldiga i Bohuslän (utom städerna), vilka uppehöllo såväl den då ombyggda Högebro (numera gatubro i stadsplan) inom *Kungälvs* stad som Bohus färja mellan Kungälv (fästningsholmen) och Hisingen, att staden för all framtid övertoge skyldigheten att ständigt vidmakthålla och bekosta såväl bron som färjan sådana de befunnes, mot villkor bl. a. att de väghållningsskyldiga till staden avstode behållningen av Högebrofonden och färjinrättningens tillgångar och därjämte betalade 1 rdr 12 sk. b:co av varje till färjhållningens uppehållande förpliktat helt hemman, samt att staden ej finge framdeles väcka fråga varken om avgift för överfarten å Högebro, vilken borde bliva fri »hädanefter som hittills» eller angående minsta förhöjning i gällande taxa å färjpenningar av länets inbyggare. Kbfde fastställde samma dag »till framtida bestånd och efterlevnad» nämnda överenskommelse.[3]

Privaträttsliga skyldigheter.

I *Göteborg*, där större delen av stadens jord utanför det planlagda området var upplåten till enskilda under arrende- eller landerirätt — i stor utsträckning ett slags ärftlig besittningsrätt — hade sedan gammalt landeriinnehavarne fått viss del av väghållningsskyldigheten sig emellan fördelad i förhållande till ägornas storlek.[4] Förbehåll, öppet eller tyst, synes ha gjorts härom vid varje nyttjanderättsupplåtelse, och skyldigheten ansågs uppenbarligen vara av privaträttslig natur.[5]

Väghållningsenheter och deras bestämning.

Större och viktiga broar kunde förklaras för landsbroar.[6] Den gamla regeln om hälftendelning i bro (eller färja), där dylik löpte över tingslagsgräns, tillämpades fortfarande i princip, ehuru regeln ej influtit i lagen (jfr lagkommissionens förslag 1692 till BB 30: 9: »— — Skilja berg, ström, å eller vatten härader åt, rödje och bygge härader på båda sidor var sin del»). Då stä-

---

n ä s färjställen; $^{12}/_{4}$ 1828 förordnade Kbfde att i Strängnäs sund skulle hållas två färjor, en av Aspö socken och den andra av hela Tosterön d. v. s. hela Aspö socken samt delar av Vansö, Fogdö och Strängnäs socknar (jfr kammarkoll. utsl. $^{12}/_{10}$ 1896). K. br. $^{27}/_{5}$ 1825 ang. Bohus färja vid K u n g ä l v (Branting I s. 459); k. br. $^{6}/_{2}$ 1821 ang. färja mellan Dyngvik å Hisingen och G ö t e b o r g s stad; kammarkoll. utsl. $^{23}/_{5}$ 1878 ang. ifrågasatt deltagande för Karlstads stad i hållande av färja över Sutterälven till K a r l s t a d s stad (förändrat läge år 1920, se R.Å. not. Jo 64). Jfr Kbfdes i Södermanlands län utslag $^{24}/_{6}$ 1871 ang. indelning till underhåll av vintervägar i Åkers härad, enligt vilket vinterväg på isen över sundet mellan S t r ä n g n ä s stad och Tosterön (Strängnäs sockens omr.) skulle hållas av de hemman, vilka det åligger att medelst färja besörja överfarten i samma sund. (Jfr s. 32 ovan.)

[1] Exempel se sid. 29 not. 1 ovan. Se ock k. br. $^{18}/_{8}$ 1819 ang. Långebro vid K r i s t i a n s t a d (Branting I s. 220), $^{7}/_{3}$ 1820 ang. Orrekulla bro vid G ö t e b o r g m. m. (l. c.) Jfr ock sid. 12, 13 och 21 ovan.

[2] Vid sammanträde inför Kbfde å rådhuset i Kungälv.

[3] Jfr s. 13 och 29 not. 1 ovan.

[4] Magistraten $^{14}/_{8}$ 1781 i handlingarna till 1787 års utredning ang. vägdelningsgrunder i städerna. Se s. 35 f nedan.

[5] Se t. ex. Schmidts Jur. Arkiv XXVII s. 290, (upplåtelse år 1852 av ett landeri till urfabrikören Malmsjö).

[6] Den $^{2}/_{4}$ 1767 (rådsprot. fol. 6 ff., civilexp.) ålades allmogen i Bohuslän att ombygga den mellan staden K u n g ä l v och Bohus fästning löpande Högebro jämte vindbrygga (eventuellt med hjälp av bropengar). Allmogen i Norr- och Sunnervikens samt Inlands, Orusts och Tjörns fögderier hade redan under den danska tiden enligt en lagmanssynedom av år 1651 underhållit bron och allmogen i det återstående fögderiet, V. Hisingen, hade år 1684 biträtt vid ombyggnad av bron.

derna ej i vidare mån än som framgår av BB 25:8 undantagits från tillämpningen av BB 25 kap., måste dessa regler anses gälla även städerna.[1] Häradet (tingslaget) var i princip väghållningsenhet, om ock av lagkommissionens förarbeten till 1734 års lag framgår, att man i anslutning till äldre rätt tänkt sig broar, vilka utan att ligga mellan två härad, vore av sådan betydelse och storlek, att flera härad borde deltaga i deras byggande. Då stad utgjorde eget tingslag, kom den i väghållningshänseende att likställas med härad. Där landsbygd mötte stad i väg eller bro, delades i regel byggnads- och underhållsskyldigheten efter gränslinjen.[2] Intressetanken medförde dock, att den territoriella enheten i stor utsträckning splittrades. I utlåtande till Kungl. Maj:t den 4 mars 1775 ang. anslag till uppförande av en stenbro i *Skänninge* förmälde kammarkollegiet, att staden ej vore i stånd att ensam bekosta bron, att angränsande socknar vore alltför betungade och Vadstena stad, som också hörts ang. utgivande av bidrag till kostnaden, utblottad, en belysande exempelsamling på olika indelningsalternativ.

Besvärets fördelning inom enheterna.

På 1780-talet verkställdes, med föranledande av ett kungl. brev den 9 augusti 1780 och uppkommen fråga om grund för vägdelning i Uppsala, genom kammarkollegiets försorg en utredning rörande de grunder, som följdes vid vägdelningar inom rikets städer. Handlingarna till denna utredning äro, beträffande de nuvarande länen, i behåll utom för Norrland.[3] Av koncepten till länsstyrelsernas i Gävle och Härnösand utlåtanden och en bevarad tjänstepromemoria i ärendet[4] inhämtas emellertid, huru förhållandena voro ordnade i de norrländska (och finska) städerna.

I utlåtande till Kungl. Maj:t den 20 april 1787 redogjorde kollegiet för resultatet av den genom länsstyrelserna verkställda utredningen. Städerna un-

---

[1] Jfr lagkommissionens prot. $^{6}/_{10}$ 1691: »Secr. Hadorph: Jag ville önska, att det som om stadsbyggning uppsatt är (förslag till byggningsordning för stad) ej så differerar och fogas särskilt, att det gör någon confusion uti allt och bliver som ny lag och annan. Hs Excell:s (kungl. rådet greve Gyldenstolpe): Vi viljom detta som allt annat foga, så att det, som kommer till ett, föres under en balk, men det som skiljer sättes särskilt.» Jfr s. 29 not. 2 ovan.

[2] KM:t fastställde $^{11}/_{1}$ 1758 en överenskommelse mellan Dalslands invånare å ena och Väners borgs stad å andra sidan om deltagande till hälften vardera i uppbyggande av sten av Dalbybron vid staden. Kostnaden, beräknad till 40,000 d:r k:mt, skulle till hälften utgöras av landskapet, »proportionerad emellan hemmanen till deras mer och mindre avlägsenhet» (rådsprot. s. 19 ff, jfr Elers, Väghist. II nr 118).

Kbfde i Hallands län ålade genom utslag $^{16}/_{12}$ 1793 Kungsbacka stad att till halva »Keldet och Räcket» med Valda socken deltaga i byggande av den s. k. Norra bron vid Kungsbacka. (I utslaget åberopades, utom författningar, bl. a. »en gammal dansk dom $^{6}/_{11}$ 1623 mellan borgerskapet i K. samt Onsala, Valda och Släps socknar). Efter besvär fastställdes utslaget av kammarkollegiet $^{28}/_{7}$ 1795, såvitt angår angivna fråga.

Genom utslag den $^{29}/_{4}$ 1812 »gillade och stadfäste» Kbfde i Västernorrlands län en mellan Dals fjärdingslag i Tuna tingslag å ena samt Sundsvalls stad och Böle och Sidsjö till staden hörande byar å andra sidan, varigenom Dals fjärdingslag åtog sig uppbrytande och vidmakthållande av vägen Tuna kyrka — Sundsvalls stad intill stadens gräns, som markerades av den s. k. Medskogsbron, samt brons byggande och underhållande till hälften, under det »Stadsborna tillika med byarna Sidsjö och Böle», åtogo sig att bygga och underhålla halva bron samt uppbryta och vidmakthålla vägen därifrån.

Genom kungl. brev $^{27}/_{1}$ 1819 (kammarexp.) förklarades Söderköpings stad skyldig deltaga i väghållning å den s. k. Västtomtavägen för den jord, staden erhållit i ersättning för förlust av annan jord vid Göta kanals anläggning, och skulle, i fall vägen å något ställe utgjorde gräns för stadens område, staden deltaga i underhållsskyldigheten därav endast till hälften mot landet. Ang. särskilda skyldigheter se sid. 33 f ovan.

[3] För Svealand i kammarkollegiets arkiv (årshandlingarna), beträffande Götaland i Sandbergska samlingen i kammararkivet (vol. YY fol. 631—768).

[4] Riksarkivets serie »Kommunikationsväsendet, vägar, broar och färjor» III a och b.

derhölle, säger kollegiet, sina inom stads rågång löpande vägar efter olika grunder, i det på en del ställen endast de bidrogo till underhållet, som ägde lott och del i den utom stadens staket belägna donationsjord av åker, äng, skog och betesmark (ex. Gävle), på andra alla de som hade hus och gård i staden utan avseende därå om de innehade och nyttjade något av den underliggande jorden eller ej, och detta dels gemensamt,[1] dels efter gårdstomternas vidd och storlek, dels ock efter invånarnas fyrk- och rotetal, i en del städer åter en särskild kassa, som uppkommit antingen genom taxering eller efter den grund, tomtören samt åker- och ängspenningar utgjorde. Kollegiet refererade därefter två fall, det ena berörande Västerås, däri genom en kungl. resolution 1774 förklarats, att vägdelning borde ske efter vars och ens ägande gård och tomt i staden, och det andra Linköping, däri genom ett Kungl. Maj:ts utslag år 1782 fastslagits, »det borde dädanefter i Linköping liksom i flera andra städer av enahanda beskaffenhet brukligt vore, inga andra än de, som utom stadens staket[2] innehade ägor, rödja och vid makt hålla de utanför varande och staden tillhörande broar, lands- och andra allmänna vägar utan avseende på dens stånd, som slika ägor brukade eller innehade, dock med undantag — — av den jord prästerskapet samt gymnasie- och skolestaten på lön anslagen är». »I anseende till», slutar kollegiet sin redogörelse, »ett så olika förhållande städerna emellan och då vägröjningsskyldigheten hitintills blivit av städerna fullgjord efter de särskilda grunder, varefter den varit invånarna emellan fördeld och ålagd, anser kollegium sig icke äga anledning att i underdånighet föreslå och styrka till någon generell vägdelningsgrund för städerna i allmänhet utan finner för dess underdåniga del lämpligast för det närvarande, om vid de grunder var och en stad hittills följt vid fördelningen av detta onus invånarne imellan finge förbliva, så länge något missnöje eller klagomål däröver icke förspörjes och ändamålet, som är vägarnas behöriga underhållande inom städernas mark och enskilte område, därigenom vinnes.» Enligt påteckning å utlåtandet föredrogs ärendet inför Konungen den 24 oktober 1787 och bifölls »Collegii utlåtande lika K. Befallningshavandes rörande ifrågavarande vägdelningsgrunder.» Resolution utfärdades beträffande vägdelningen i Uppsala, där tunnlandtalet i åker skulle utgöra vägdelningsgrund »utom beträffande den s. k. Vaksalavägen, som Kongl. Academien för sin åker underhåller».[3]

Av handlingarna till utredningen framgår, att den ecklesiastika jordens privilegium respekterades, men att på ett flertal ställen den gamla i huvudsak fortlevande regeln om fastighetsägarna ensamma såsom bärare av väghållningsbesväret frångåtts, ej blott i den form att stadskommunen övertagit besväret — så delvis i *Göteborg* och helt i *Malmö* — och utdebiterade kostnaderna utan ock så, att icke fastighetsägare fått vägstycken indelade å sig till underhåll. I *Norrtälje* hade även icke »gårds- eller jordägare» fått vägstycken att underhålla, i *Sala* hade en särskild väg, Nybyggarevägen, indelts å »hantverkare

[1] I Jönköping, Eksjö, Falkenberg, Varberg, Skanör och Mariestad gemensamt utan vägdelning.
[2] Ang. betydelsen av uttrycket »stadens staquet», som oftast torde utmärka gränsen för det tättbebyggda området, se Larsson, Inkorp. probl. I, s. 255.
[3] Ank. k. brev till kammarkoll. ($^{24}/_{10}$ 1787) nr 177 $^{1}/_{2}$.

och övrige som icke äga bergsmansjord men fått inbygga sig i staden». I *Hjo* hade några få vägstycken fördelats mellan de borgare, som icke ägde några tomter. I *Jönköping* underhöllo »de av borgerskapet som icke äga några tomter utan hyra hus» tillhopa några oindelte vägstycken, i *Växjö* hade vägdelning »i början» skett efter tomtetalet men vid borgares antagande, som ingen gård eller tomt i staden ägt, hade de »såsom ett borgerligt onus» blivit ålagda att »däruti deltaga, då de fått vissa vägstycken sig tilldelta». Huruvida uppgifterna från *Varberg* och *Falkenberg*, att stadsinvånarne underhölle vägarna utan delning »med samlad hand», från *Luleå*, att de underhölles av stadens invånare gemensamt samt från *Piteå*, att de underhölles av »alla efter matlag», inneburit, att jämväl icke fastighetsägare deltagit i väghållningsarbetet, synes icke klart.[1] I *Linköping* var den (till stadens befattningshavare) »indelte och på lön anslagne åker» fritagen från väghållningsskyldighet, i *Uddevalla* »publique hus».

Underhållet av broar synes hava i regel fördelats efter enahanda grund som vägarna, givetvis dock med högre gradering. I *Uddevalla* hade vid vägdelning 1747 en aln å »store åbroar skattats lika med 3 alnar å broar utan stenkar samt åsar och branta backar, som av regn ofta utskäras, med 5 alnar å djupaste ler- eller sugvägar, 10 alnar å stenig medelhård väg, 30 alnar å lindrig väg, som ej ofta köres etc.» I *Askersund* voro, vad broar och trummor beträffade, flera intressenter alltid däruti indelta och antalet avpassat »i den consideration allt eftersom de funnits svårare eller bekvämligare att vid makt hålla». I *Karlstad* hade ingen annan skillnad gjorts mellan tomternas vägstycken än att, »där bro mött», kostnaden till underhållandet av en sådan blivit ersatt med ett mindre vägstycke, men broar av någon betydenhet underhöllos av »staden gemensamt». I *Linköping*, *Ulricehamn*, *Åmål* och *Skövde* underhöll staden såsom sådan broarna medelst särskilda kassor, i *Karlstad* likaledes, vad angick broar »av någon betydenhet».

I flertalet av de yttranden, som vid 1780—1787 års utredning avgåvos av rikets landshövdingar, uttrycktes önskemålet om en enhetlig grund för väghållningsbesvärets fördelning, och förordades i sådant hänseende av de flesta tomtetalet. Blott landshövdingen i Karlskrona ansåg »borgerskapets förmögenhet vara säkraste grunden», och landshövdingen i Nyköping, som delade uppfattningen av tomtetalet (»gårdstomtens areala innehåll») såsom lämpligaste delningsgrunden, förordade vid sidan därav »rörelse, näringsfång, åker, äng eller betesmark».

Den följande utvecklingen av den lokala rättsbildningen skulle emellertid göra förhållandena ännu mera olikartade än de voro på 1780-talet. Till vilken grad differentieringen drivits framgår vid ett studium av de handlingar, som införskaffades av den år 1852 tillsatta *kungl. kommittén till undersökning av grunderna för städernas beskattning* (1852 års stadsbeskattningskommitté).[2] De till kommittén inkomna uppgifterna utvisa, att avsevärda förskjutnin-

[1] För Torneå uppgavs, att vägarna underhöllos gemensamt och kostnader fördelades »efter mer och mindre förmögna».

[2] Kommitténs tillsättning genom ett kungl. brev $^{3}/_{4}$ 1852 (Sv. förf. saml. nr 11) föranleddes av en motion vid 1850—1851 års riksdag samt en riksdagens skrivelse den 28 maj 1851. Ang. denna kommittés tillkomst och arbete se närmare Herlitz, De svenska städernas privilegier (SFT 1920 s. 357 f.)

gar ägt rum i förhållande till det rättstillstånd, som 1780—1787 års utredning avspeglar. Till dels torde detta förhållande bottna i den starka utveckling av och intresse för kommunikationslederna, som alltfort kännetecknade tiden, till dels i den ökade betydelsen inom städerna av den icke burskapsägande befolkningen. Vad väg- och brohållning angår, kan man konstatera en tendens till kommunalisering av detta besvär. Broar, av vilka dock måhända de flesta äro belägna inom de planlagda områdena (»innanför stadens staquet»), hållas endast undantagsvis av fastighetsägarne ensamma[1] utan helt eller delvis på bekostnad av någon av stadens kassor (i regel stadskassan).[2] Väghållningen såsom sådan, vilken 1780 i allmänhet åvilade tomterna såsom fastighetsenheter, har i avsevärd omfattning helt eller delvis överflyttats å jordbruksjorden eller övertagits av stadskassan.[3] Stundom uttaxeras dock kostnaderna härför å fastighetsägare[4] eller utgöres ett fixt belopp »väglagningsavgift» av dem.[5] I en del fall kan man konstatera, huru förskjutningen ägt rum, i regel genom »överenskommelser» inför magistraten. I något enstaka fall finner man en återgång hava ägt rum från uttaxering till naturaunderhåll.[6]

För vägdelningsförrättningar i städerna gällde samma regler som å landet före 1891 års väglag,[7] de verkställdes normalt av lantmätare — i senare tid stundom av stadens egna befattningshavare (stadsingenjörer)[8] — och underställdes Kbfdes eller magistratens prövning.[9] I stor utsträckning torde dock vägdelning ha ägt rum i enklare former efter överenskommelser, som i likhet med kommunala beslut i allmänhet tillämpats utan underställning.[10] Stundom har vägdelning fastställts i samband med skifte.[11]

Processuella regler (beslut och kontroll).

Den roll, som tillkom häradsrätten på landet, fylldes i stad av rådhusrätten eller, som den vanligen kallades, åtminstone när fråga var om väsentligen administrativa uppgifter, magistraten. Då ärende gällde både stad och land t. ex. beträffande bro mellan stads och sockens område, synes häradsrätt alltid hava ansetts behörig. Men magistraten (»borgmästare och råd»), vilken

[1] Jfr Halmstad 1863 (Hedin s. 33).

[2] Se t. ex. kammarkoll. u. utl. 28/8 1799 ang. vägdelning i Nyköping. Den s. k. Lillbron underhölls såsom en stadens »publique byggnad» av stadskassan. I Ängelholm utgick såsom bidrag till underhållet av en över Rönneån anlagd bro ur stadskassan 13 rdr 16 sk. b:co (uppg. under »väghållningen»). I Lidköping utgjorde år 1863 fastighetsägarna kontanta bidrag till brokassan (Hedin s. 47).

[3] I Eskilstuna, Trosa, Vimmerby, Oskarshamn, Borgholm, Karlskrona, Kristianstad, Landskrona och Haparanda bestred stadskassan väghållningen. I Härnösand bestredos utgifter för väghållningen av vretskatten. År 1863 synas de hava bestritts av stadskassan.

I Uddevalla beslöto stadens invånare år 1859 ett nytt beskattningssätt (likartat med det senare, år 1862, introducerade kommunalskattesystemet), »varigenom de många förut befintliga skattetitlarna försvunnit och i stället varje stadens medlem i visst förhållande till sin kronoskatt erlade stadsutskylder» (Hedin s. 42).

[4] Se t. ex. Stockholm sedan 1845 (stadskollegiets utl. nr 328/1929 s. 1978).

[5] Varberg.

[6] Ulricehamn.

[7] Sid. 22 ovan.

[8] I Stockholm redan på 1700-talet (stadskollegiets utl. 328/1929 s. 1977).

[9] Lindh s. 95. I Askersund »äldre vägdelning gjord av magistraten med biträde av lantmätare» (magistraten aug. 1930). I Västerås underställdes år 1919 en vägdelningsförrättning (av lantmätare med gode män) Kbfdes prövning, »då utlåtandet ej godkänts av annan än stadens ombud»; R.Å. 1929:77 (ref. 31). I Gränna fördelning av vägunderhåll mellan grupper av fastighetsägare 1839 fastställd av »rådhusrätten» (magistraten aug. 1930).

[10] I Varberg (magistraten aug. 1930) beror en vägdelning på gammal hävd.

[11] Sigtuna (laga skifte 1861).

jämlikt BB 25:11 hade enahanda uppgift som häradsfogden i avseende å vägsyn, tillsyn att brister å vägar och broar botades (att för lega bättra en försumlig väghållares vägstycke och uttaga kostnaden av den försumlige), ersatte också kronobetjäningen på landet, varför dess uppgift blev dubbel. Någon klar åtskillnad mellan magistratens funktion som domstol och som administrativ myndighet uppehölls icke. Härtill medverkade en särskild omständighet. Den gamla stadsstyrelsen hade grundats på en samverkan mellan rådet och den kunglige fogden. De funktioner, såvitt administrationen angick, som tillkommit denne, övergingo delvis till den kunganämnde borgmästaren, delvis till landshövdingen.[1] Den senare infann sig, när han fann lämpligt på rådstugan och tog ledningen av förhandlingarna.[2] Kungl. resolutionen den 16 oktober 1723 på städernas besvär[3] bekräftade denna praxis genom att göra en samverkan mellan landshövding och magistrat till regel. »Alla nya inrättningar i politi- och ekonomimål i städerna böra» — heter det i p. 25 — »ske med magistratens samråd och gemensamma överläggande, så att landshövdingen ej något därutinnan må föranstalta och verkställa låta, innan han däröver hört vederbörande magistrater å rådstugan eller ock inhämtat deras skriftliga mening och underrättelse, ävensom ock magistraten sådana nya inrättningar utan kommunikation med landshövdingen ej bör företaga och till verkställighet bringa.» Av denna samverkan blev givetvis en följd, att magistratens mot häradsrätten svarande funktion i avseende å väghållningen lätt sammanblandades med dess uppgifter såsom Kbfde underordnat förvaltningsorgan. Faktiskt innebar emellertid denna samverkan en friare ställning för städerna gent emot den centrala statsförvaltningen än eljest skulle varit fallet. I angivna resolution (p. 25) förklarades, att kollegierna icke ägde att blanda sig i städernas enskilda hushållning, utan ville Kungl. Maj:t, när speciale mål uppvisades, »därå bot och rättelse skaffa».[4]

Bestämmelserna i 1734 års lag om landshövdingens prövningsrätt i fråga

---

[1] Ang. fogdeämbetets försvinnande se LARSSON, Inkorporeringsproblemet I s. 298.

[2] Jfr Lagkommissionens förslag 1694 till »byggningsordning för städer» avsett för planlagt och tättbebyggt område (Förarb. till 1734 års lag VII s. 362: »V. *Om stadsens byggnader* 1. Vid stadsens enskilte byggnader såsom hus, B r o a r och annat mera skola konungens (högste) ämbetsmän (=Kbfde) s a m t borgmästare och råd noga inseende hava, att de väl skötas och vid makt hållas, — —».

[3] MODÉE I s. 446 ff.

[4] Städernas väghållning undantages emellertid icke i 1734 års instr. för kammarkollegiet från kollegiets kompetens, och i kungl. resolutionerna på städernas allm. besvär $^{12}/_{4}$ 1734 p. 42. (MODÉE II s. 1458) och $^{7}/_{7}$ 1752 p. 45 (MODÉE, V s. 3285) förutsättes en kollegiernas prövning av politi- och ekonomimål. I p. 52 av sistnämnda res. åberopas däremot 1723 års resolution, och stadgas att i de mål, som angå städernas »enskilda ekonomi och hushållning samt en god politi», vari kollegierna ej finge blanda sig, finge besvär över magistratens utslag inom viss tid ingivas direkt till Kungl. Maj:t. Denna egendomliga besvärsordning, som torde hava förutsatt att landshövdingen presiderade och deltog i magistratens beslut (1859 års kommunallagsstiftn. betänk. s. XLVII), upphävdes genom en kungl. förkl. $^{20}/_{12}$ 1773 (MODÉE X s. 230), vari förklarades att över de utslag som magistraten ensam och utan föregången kommunikation och överläggning med bfden givit i dylika mål, finge besvär anföras hos vederbörande bfde och därifrån hos Kungl. Maj:t. Vid företagande på 1830-talet av frågan om utfärdande av ny instruktion för kammarkollegiet tolkades denna resolution sålunda, att därigenom kollegiets befattning med vägmål i städerna upphört. I följd härav kom jämlikt § 7 mom. 10 i instr. $^{10}/_{2}$ 1838 kollegiet att handlägga frågor »om anläggning, indragning och förändring av lands-, härads- och sockne- eller andra allmänna vägar, såsom emellan segelleder, båtleder och farleder m. m., av broar och färjor därå samt sättet och fördelningen till deras underhållande sommar- och vintertiden» blott beträffande landet och för städerna endast, då frågan även rörde landet. Bestämmelsen kvarstod i instruktionen $^{14}/_{11}$ 1879, till dess denna år 1909 upphävdes och vägmålen frångingo kollegiet.

om vägbyggnad, vägunderhåll och vägdelning samt hans befogenhet enligt andra författningar bl. a. att lämna föreskrift om vägsyner gällde otvivelaktigt även i städerna. Med den ovan omförmälda förbindelsen mellan landshövding och magistrat blev det ofta så, att magistraten i första hand fattade beslut och underställde detta bfdns prövning. Stundom kunde, såsom på 1780-talet i *Stockholm* angående Drottningholmsvägen, förekomma, att Kungl. Maj:t i anslutning till äldre praxis själv gav befallning om vägbyggnad.[1]

Från 1770-talet gällde i varje fall som regel, att landshövdingarnas medverkan i stadsförvaltningen utövades på sådant sätt, att de fingo upptaga besvär över magistraternas utslag i »mål som angå städernas enskilda ekonomi och hushållning samt en god politi» (kungl. förkl. $^{20}/_{12}$ 1773).[2] Såsom ovan erinrats, ersatte magistraterna inom sina respektive städer kronobetjäningen i landsorten. Man söker emellertid förgäves efter något stadgande, som giver uttryck åt någon magistraternas tjänste- och lydnadsplikt, motsvarande landshövdingeinstruktionens (1734 p. 23) bestämmelse, att kronobetjäningen skulle »stå under landshövdingens inseende och befallning» samt vara »pliktig honom lyda och för sina ämbetsförvaltningar tillbörligen redogöra».[3] Detta torde vara ett annat uttryck för den egendomliga särställning magistraterna intogo. Den stora mängden av förvaltningssaker avgjordes också av magistraterna på egen hand, och blott besvärsvis kommo ärendena under Kbfdes prövning.[4] Magistratens funktion härutinnan uppfattades snarare som jurisdiktion än som förvaltning i egentlig mening. En följd härav blev, att magistraterna i stort sett kommo att i första hand avgöra väg- och brofrågor, ej alltid med underställning under Kbfde.[5] Detta kommer särskilt till synes i fråga om vägdelningar.[6] Stundom överlämnades vägfrågor av Kbfde till magistraten med direktiv för närmare beslut.[7]

Kammarkollegiets överprövning i besvärsväg av Kbfdes utslag i städerna enbart rörande vägmål, som vid slutet av 1700-talet torde hava de facto upphört, begränsades år 1838 formligen att avse fall, som tillika rörde landet.[8] Besvär över Kbfdes utslag gingo alltså direkt till Kungl. Maj:t.

Varken bestämmelserna i kungörelserna den 9 mars 1824 angående laga domstol i frågor rörande nya väganläggningar, denna visserligen närmast avsedd för landsbygden, eller i den 27 november 1845 om vad som skall iakt-

[1] I angivna ärende anbefallde överståthållarämbetet börsbyggnadskommitterade, som handhade verkställigheten av vägbyggnadsarbetet, att »hos magistraten rekvirera och anamma de medel som härtill komma att användas». (Stadskollegiets utl. 328/1929 s. 1979.)

[2] Modée, Publ. handl. X s. 230. Jfr Herlitz, Svensk stadsförvaltn. på 1830-talet s. 348.

[3] Modée, II s. 1086.

[4] Herlitz, a. a. s. 348, 349.

[5] Jfr sid. 41 ff. nedan.

[6] Den $^{16}/_{3}$ 1829 fastställdes av magistraten (rådhusrätten) i Ulricehamn en 1827—1829 verkställd vägdelning. I Stockholm, där förhållandena voro särartade, fastställdes en vägdelning 1798 av byggningskollegium, men besvär prövades av överståthållarämbetet (stadskollegiets utl. 328/1929 s. 1977).

[7] Sedan å vägen Södertälje-Turinge åtskilliga omläggnings- och förbättringsarbeten blivit med statsbidrag verkställda, därvid vägen närmast staden på c:a $^{1}/_{4}$ mil erhållit ny sträckning, anmodade Kbfde $^{25}/_{9}$ 1857 magistraten i Södertälje att tillse, att den del av nya vägen, som belöpte på staden, bleve av staden till underhåll mottagen och sedermera behörigen vidmakthållen. Härefter överenskom magistraten med entreprenören för underhållet av stadens del av den äldre sträckningen av vägen, den s. k. gamla Turingevägen, att entreprenadkontraktet skulle förfalla (k. br. $^{24}/_{4}$ 1903). Jfr sid. 92 not. 1 nedan.

[8] Se sid. 39 not. 4 ovan.

tagas vid uppkommande frågor om anläggning eller förändring av allmän väg, vilka bestämmelser uttryckligen avsågo även stad, synas hava medfört någon nämnvärd ändring i magistratens faktiska maktställning i avseende å väghållningsbesväret.[1]

I BB 25:8 ställer 1734 års lag emot varandra »alle som å landet hemman äga eller bruka» och »städerna» såsom skyldiga att besörja väghållning. Konungens befallningshavandes beslut om en vägbyggnad riktas i ena fallet mot en samling av enskilda, en menighet, i andra mot en korporation, en juridisk person. Då magistraten i *Uppsala* i början av 1780-talet besvärat sig över att landshövdingen ålagt staden att iståndsätta vägen kring slottsbacken in i staden, fick avgörandet i riksrådet följande pregnanta form: Som det vore magistratens ovillkorliga skyldighet att svara för alla sådana inom staden belägna platser, gränder och tomter, vilka ej kunna tilldelas husägare m. m., så funnes besvären obefogade och skulle magistraten fullgöra en gammal dem åliggande skyldighet i denna delen samt tillika svara för alla dylika inom staden belägna vägars och gators underhållande. Magistraten uppträder här uppenbarligen såsom stadskorporationens legale representant.[2] Kungl. Maj:t, som den 4 mars 1843 anslog 2 000 rdr av allmänna vägbyggnadsanslaget till förbättring av viss genom *Växjö* stad gående landsvägssträcka, anbefallde samtidigt styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader »att med Växjö stads huvudmän eller deputerade» uppgöra och insända behörigt kontrakt om arbetets påbörjande och fullbordande. Den 6 mars 1845 förklarade Kungl. Maj:t det åligga *Sala* stad att ansvara för viss vägs och därå befintliga broars framtida underhåll så långt vägen sträckte sig över stadens mark, detta ehuru i staden väghållningsskyldigheten ålåg jorden. Ett åläggande riktas alltså i stad mot stadskorporationen såsom sådan. Talerätt i vägmål måste fördenskull tillkomma denna. I fall, där åläggande meddelats i vägmål, har också detta åläggande såvitt utrönas kunnat, riktats mot staden och icke mot dennas väghållningsskyldiga.

Bakom de olikartade regler, som gällde beträffande väghållningsbesväret i städerna före tillkomsten av 1862 års kommunallagstiftning, och vilka regler voro i ständig omvandling åtminstone från senare delen av 1700-talet, ligger en *rättsbildning av lokal natur*, där såväl Kungl. Maj:ts befallningshavande som magistraten spelat en framträdande roll men däremot de allmänna lagstiftningsorganen, KM:t och riksdagen, ringa eller ingen. Grunden för Kbfdes befogenheter är, historiskt och formellt sett, att söka i den medeltida principen om samverkan i stadsförvaltningen mellan kronans ombud, fogden, och stadens råd samt i bfdens representantskap för regeringen, materiellt i *auktoritetsprincipens* gamla roll inom svensk självstyrelse.[3] Landshövdingarna meddelade sedan gammalt resolutioner å besvär, fastställde stadgar och ordningar rörande förvaltningen, stadfäste överenskommelser m. m. Dem tillkom dessutom att bestämma om inrättande av allmän väg, bro eller färja, deras under-

[1] I särskilda fall torde väl Kbfde hava ingripit, liksom Kungl. Maj:t ansett sig oförhindrad att på framställning direkt pröva vägbyggnadsfrågor. Jfr sid. 39 ovan.

[2] Rådsprot. $^{8}/_{1}$ 1783 p. 4; Elers. Väghist. II s. 253.

[3] Jfr Schalling, Sockenmenighetens utveckling till juridisk person (SVT. 1927) s. 27, 29 ff.

håll och fördelning av underhållet genom prövning av vägdelningsförrättningar.[1] För att en ny väg skulle få karaktären av allmän fordrades rätteligen, att bfden prövat vägens allmänna nytta och behövlighet samt förordnat om dess underhåll såsom allmän väg. Emellertid kan, beträffande många stadsvägar, även dem som icke kunna antagas hava tillkommit före tillkomsten av 1734 års lag, icke påvisas, att sådant förordnande meddelats. Ett kriterium på vägens egenskap av allmän får då anses vara det faktiska förhållandet, att vägen av ålder hållits för allmän och underhållits av stadskommunen eller särskilda dess invånare efter de om allmänna vägunderhållet i staden gällande bestämmelser.[2] En synnerligen stor betydelse tillkom nämligen av ålder den lokala sedvanerätten. Betydande områden av städernas förvaltning voro ej reglerade genom skriven rätt utan behärskades av nedärvda sedvanor. Till sedvanerätten slöt sig en lokal lagstiftning. Den utgick från två källor, magistraten och menigheten. Magistraten var — och är ännu — jämlikt BB 25:11 (jfr Up. § 14) behörig att, där väg i stad ej bättras, när härom beslutits, låta bättra vägen för lega »och taga den ut av honom som tredskas». En genomgående princip var, att alla olika grenar av stadsförvaltningen — utom angelägenheter, vilka betraktades såsom kyrkliga — voro koncentrerade hos magistraten. Menigheten, oftast representerad av borgerskapets äldste, bidrog till den lokala lagstiftningen genom »överenskommelser» och »föreningar». Där de stadfästes av magistraten eller Kbfde, i undantagsfall KM:t,[3] fingo de sin karaktär av gällande rätt genom denna stadfästelse. Men oftare ansågos de gällande utan en sådan stadfästelse. Så var ej sällan fallet beträffande de ständiga växlingar i vägdelningar — som dock lagligen föllo under Kbfdes prövningsrätt — och grunderna för desamma, som påkallades av den snabba utvecklingen av vägkommunikationerna under 1800-talets förra del.

Numera bildas ju regelmässigt offentlig rätt blott av bestämda organ i bestämda former. Mellan offentligrättsliga »överenskommelser» och »föreningar» inom stadsförvaltningen å ena samt privaträttsliga avtal mellan enskilda å andra sidan kände emellertid äldre rättsåskådning ingen egentlig skillnad. För tillkomsten av beslut rörande stadens förvaltning eller allmänna angelägenheter i övrigt gällde i stort sett samma rättsgrundsatser som för enskildas avtal. Visserligen rådde osäkerhet om de allmänna förutsättningarna för tillkomsten av en bindande överenskommelse samt om en sådan överenskommelses

---

[1] Jfr landsh. instr. $^{10}/_{11}$ 1855 § 27 och $^{12}/_{4}$ 1918 § 31, instr. för Överståth. ämb. i Sthlm $^{1}/_{12}$ 1882 §§ 1 och 22.

[2] Vägkommissionens betänk. IV (försl. till lag om ensk. vägar) s. 33 (1923).

[3] KM:t fastställde $^{21}/_{5}$ 1776 (rådsprot. $^{8}/_{5}$ 1776 s. 218) en mellan Kållands och Kinnefjärdings härader samt Lidköpings stad träffad förening om Lidköpings bros byggnad och underhåll. Genom k. br. $^{7}/_{4}$ 1818 (k.koll.) fastställdes en mellan tomt- och gårdsägare i Västerås träffad överenskommelse om väghållningsskyldighetens utgörande i staden.

Efter bemyndigande av Kbfde fastställde till efterrättelse magistraten i Uppsala $^{30}/_{4}$ 1859 en genom skriftlig förening vid lantmäterisammanträde $^{2}/_{12}$ 1858 träffad överenskommelse att skötseln av samtliga vägar i staden skulle ombesörjas av en kommitté, som ägde att antingen på entreprenad till den minstbjudande upplåta vägunderhållet eller i övrigt vidtaga de åtgärder för vägarnas underhåll, som den för gott syntes, så att alla vägar genom kommitténs försorg så om sommar- som vintertid hölles uti gott och laggillt skick, samt att kostnaderna årligen skulle för samtliga väghållningsskyldiga fördelas och i sammanhang med stadens övriga utskylder uppbäras samt till kommittén överlämnas (drätselkammaren $^{22}/_{7}$ 1929).

förpliktande verkan för dem, som icke deltagit i beslutet. Principiellt fasthöll man nog kravet på överenskommelse, och någon majoritetsprincip var ej fastslagen. Men den enskilde kunde ej påräkna fullständig frihet, då fråga var om en utgift, vartill han enligt lag var skyldig deltaga, och där alltså den bristande enhälligheten blott avsåg sättet för skyldighetens fullgörande. För att lösa en sådan tvist var den överhetliga auktoritetens medverkan erforderlig. Fastslog denna, att en viss ordning stod i överensstämmelse med de skattskyldigas skäliga intresse, var utsikten att vinna ändring i beslutet beroende på att den missnöjde kunde visa, att den antagna förutsättningen brast härutinnan. Bevisbördan var ej alltid så lätt. Sedan en giltig »överenskommelse» en gång kommit till stånd och utan gensaga tillämpats någon tid, blev den svårligen rubbad utan ny överenskommelse. Att »magistraten med borgerskapet beslutade, var grundregeln för all stadsförvaltning».[1] En till sin verkan och räckvidd osäker överenskommelse kunde få objektiv rättskraft genom fastställelse ej blott av Kungl. Maj:t eller Kungl. Maj:ts befallningshavande utan även av magistraten.

De städer, som saknade magistrat men i stället ägde stadsrätt med »justitiarie» och bisittare, torde i stort sett hava intagit samma ställning som magistratsstäderna. Några nybildade städer (Borgholm, Haparanda och Skellefteå samt tidvis Östersund) ägde icke någon med magistraten jämförlig institution varför de, som det heter i privilegiebrevet för Östersund den 23 oktober 1786, »uti ekonomi- och politiärenden sortera under landshövdingen och kronobetjäningen i orten samt i det som rörer justitiemål under närmaste häradsrätt».[2] Den i dessa städer förekommande »ordningsmannen» eller »ordföranden i stadsstyrelsen» var, allt efter sysslans karaktär, en mellanhand mellan kronofogden och borgerskapet eller ersatte kronofogden i förhållandet till länsstyrelsen. För en lokal rättsbildning av ovan angiven karaktär saknades uppenbarligen förutsättningar i sistnämnda grupp av städer.[3]

---

[1] Se Herlitz, Svensk stadsförvaltning på 1830-talet s. 92 ff.

[2] Bestämmelsen återgår oförändrad ännu i kungl. brevet $^{8}/_{9}$ 1846 ang. reglemente för Skellefteå stad. Se ock kungl. regl. $^{25}/_{10}$ 1844 för Haparanda stad, § 23, samt $^{29}/_{10}$ 1817 för Borgholms stad § 7, båda reglementena tryckta i årstrycket, det senare hos Aréen, Acta Oelandica II, Borgholm, Sthlm 1924, s. 95.

[3] Den år 1786 anlagda staden Östersund skulle enligt privilegiebrevet $^{23}/_{10}$ 1786 »uti ekonomi- och politiärenden sortera under landshövdingen och kronobetjäningen i orten samt i det som rörer justitiemål under närmaste häradsrätt». Som mellanhand mellan borgerskapet å ena samt kronobetjäningen och landshövdingen å andra sidan fungerade från 1790-talet en »ordningsman». Vid borgerskapets sammanträde $^{11}/_{11}$ 1828 väckte den dåvarande ordningsmannen under allmän anslutning ett förslag, att staden skulle söka få en justitiarie, som skulle äga att »döma i alla förekommande justitie- och politiemål». Genom k. br. $^{29}/_{12}$ 1829 inrättades »ett justiariat eller stadsrätt i Östersunds stad, vilken rätt skall för nämnda stad utöva den ämbetsbefattning och de åligganden, som tillhöra magistrat samt rådhusrätt i stad, varest kämnärsrätt icke finnes». I rätten ingingo 4 rådmän som bisittare. Stadsrätten upphörde emellertid redan 1836, och ordningsmannainstitutionen återinfördes, till dess 1857 magistrat och rådhusrätt inrättades; Kardell, Östersunds stads uppkomst och utveckling t. o. m. 1830 (1920) s. 31, 100 ff. Justitiarie, som förekom i städerna Ängelholm, Vaxholm och Östersund, tillsattes av Kungl. Maj:t utan val, men »i magistraten» ingingo även valda rådmän, och befogenheterna hos en dylik ämbetsmyndighet synas ej hava skilt sig från dem, som tillkommo de vanliga magistraterna. I Ängelholm kallas han fr. 1800-talets början borgmästare. Jfr Herlitz, a. a. s. 327, 328.

I den år 1816 tillkomna staden Borgholm fungerade intill år 1876 en ordningsman (Aréen, Borgholm, 1924, s. 18, 100), likaledes i Haparanda, som blev stad år 1842.

Kap. III. 1862 års kommunallagstiftning och dess betydelse för väghållningsbesväret i städerna.

Den allmänna tendensen i slutet av 1700-talet och början av 1800-talet till utplånande av de rättsliga ståndsskillnaderna medförde år 1810 en ändring i gällande rätt för städernas vidkommande. Borgerskapet hade till uppehållande av den gamla grundsatsen, att fastighetsbesittning och burskap i staden borde följas åt, företrädesrätt till förvärv av vissa stadsfastigheter. Den ståndet tillkommande lösningsrätten till sådana upphävdes genom en kungl. förordning den 6 april 1810[1] mot förbindelse för ägare av sådan fastighet att deltaga i skjutsningsbesvär, inkvartering, båtsmanshåll och andra fastighetsbördor. I sammanhang härmed upphävdes p. 12 av adelsprivilegierna 1723, i vad densamma avsåg frihet från borgerlig tunga för adelsmän tillhöriga fastigheter i städerna.[2] Härefter funnos i städerna tre klasser av invånare med olika rättsställning 1) burskapsägande borgare med fullständiga kommunala rättigheter och med skyldighet att i sista hand svara för erforderlig uttaxering till stadskommunens behov, 2) icke burskapsägande fastighetsägare, som hade rösträtt så långt deras skyldigheter sträckte sig, 3) andra invånare. Sistnämnda grupp hade rösträtt och skattskyldighet blott i fråga om de angelägenheter, som kunde bliva föremål för sockenstämmas beslutanderätt.[3]

I sin underdåniga skrivelse den 12 februari 1858 (nr 211) yttrade rikets ständer i anslutning till ett av allmänna besvärs- och ekonomiutskottet den 14 november 1857 avgivet betänkande (nr 127) ang. av ständerna begärt förslag till ny kommunallagstiftning bland annat, att den reform av städernas municipalväsende, som vore av verkligt behov påkallad, borde fotas på grundsatsen av alla stadsinvånares likställighet i kommunala rättigheter och skyldigheter. Med anledning härav förordnade Kungl. Maj:t den 19 juni 1858 en kommitté att »verkställa den utredning och uppgöra de förslag», som ständernas skrivelse avsåg. I kommitténs den 31 okt. 1859 avgivna betänkande frångicks emellertid likställighetsgrundsatsen, ehuru önskvärdheten av dess genomförande av kommittén erkändes. Svårigheten med dess direkta genomförande ansågs vara alltför stor. Säkrare ledande till en rättvisa och billighet motsvarande lösning vore att överlämna initiativet till regleringen härutinnan åt kommunerna själva. I betänkandet föreslogs ock såsom § 4 i F.K.S., att den nya förordningen icke skulle göra någon ändring i de kommunala rättigheter och därav härflytande förpliktelser, som burskapsägande medlemmar av en stadskommun särskilt tillkomme. När vid 1859—60 års riksdag ständerna hade att yttra sig över betänkandet, uttalade de som sin allmänna mening, att reformen av städernas municipalväsende borde stödja sig på grundsatsen om alla stadsinvånares likställighet i kommunala rättigheter och skyldigheter. I enlighet härmed ansågo ständerna, att § 4 borde erhålla sådan lydelse, att i såväl de kommunala

---

[1] Lilienberg II. s. 67.
[2] Se närmare Herlitz, Sv. stadsförvaltning på 1830-talet, sid. 135.
[3] Jfr Herlitz a.a. sid. 370.

rättigheter, vilka dittills uteslutande tillkommit burskapsägande borgare, som de särskilda skyldigheter av nämnda art, vilka ålegat sådana borgare, de, vilka enligt förordningen vore medlemmar av stadskommunen,[1] ägde taga del, såvida icke samma rättigheter och skyldigheter vore genom rikets grundlagar särskilt förbehållna vissa klasser av stadens medlemmar. Då ständerna emellertid lämnade den föreslagna § 71, vilken i 1862 års F.K.S. motsvaras av § 58,[2] oförändrad, uppstod mellan det generella stadgandet i § 4[3] och § 58 viss stridighet, som av Kungl. Maj:t vid författningens slutliga utfärdande utjämnades på det sätt, att i § 4 inrycktes en hänvisning till därefter i författningen förekommande inskränkningar.[3] Härigenom frångicks alltså uttryckligen den av ständerna proklamerade allmänna likställighetsprincipen. — I skrivelse (nr 95) den 13 juni 1863 förklarade emellertid riksdagen de av Kungl. Maj:t i § 4 insatta orden för alldeles nödvändiga men anhöll tillika, under uttalande att enhet och sammanhang i förvaltningen av städernas angelägenheter sålunda fortfarande skulle komma att saknas, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för att, i vidsträcktare mån än dittills låtit sig göra, den i F.K.S. nedlagda grundsats om likställighet mellan kommunens alla medlemmar i avseende å kommunala rättigheter och skyldigheter måtte kunna genomföras. Möjligen åsyftades härmed, att Kungl. Maj:t skulle efter utredning framlägga en proposition i frågan. Genom cirkulär den 10 juli 1863 överlämnade emellertid Kungl. Maj:t, i överensstämmelse med kommunallagskommitténs åsikt, initiativet till regleringen åt städerna själva, under förbehåll om slutlig prövningsrätt för Kungl. Maj:t. Det förordnades nämligen, att överståthållarämbetet i avseende å Stockholm och Kungl. Maj:ts bfde i länen för övriga städer, där sådan likställighetsöverenskommelse, som ständerna avsett, ej redan vore träffad, skulle höra vederbörande, om de ville självmant förena sig om dylik

[1] F.K.S. § 3 hade i förslaget följande lydelse: »Medlem av en stadskommun är envar, som i staden innehar b u r s k a p eller inom staden eller dess område äger hus, tomt eller jord eller där idkar handel, fabriksrörelse, hantverk eller annan till allmän bevillning taxerad näring, eller, till följd av gällande förordningar, sitt laga bo och hemvist i staden haver eller där hava bör.»

Vid 1859—60 års riksdag fick den följande lydelse: »Medlem av stadskommunen med skyldighet att till dess gemensamma utgifter bidraga samt rättighet att i behandlingen av kommunens angelägenheter deltaga efter vad därom i denna förordning vidare sägs, är envar i staden eller på dess område bosatt, som där är för fastighet eller inkomst till allmän bevillning taxerad ävensom var och en som, utan att vara i kommunen bosatt, därstädes är för fastighet eller näring till bevillning lagd.»

[2] § 58: »Där i lag eller allmän författning stadgat är, att viss utskyld skall utgå efter annan än den i nästföregående § mom. 1 stadgade allmänna grund, eller att vissa från skattskyldighet till staden eljest befriade invånare skola till fyllande av särskilda behov bidraga, skall till efterrättelse gälla vad i ty fall förordnat är. I övrigt må avvikelse från sagda grund icke i annan mån ske än § 59 medgiver.» (Sista meningen tillagd 1882). L.K.S. $^{6}/_{6}$ 1930 63 § 2 mom. innehåller i sak samma bestämmelser. Under »allmän författning» har uppenbarligen inbegripits även den i städerna rådande lokala sedvanerätten.

Jfr F.K.S. 1862 § 57 st. 1: »Medlem av en stadskommun är i allmänhet skyldig att till de utgifter, som för kommunens gemensamma behov — — böra uttaxeras, lämna bidrag i förhållande till den sammanlagda bevillning till staten för fast egendom eller för inkomst av kapital eller arbete, som — — blivit honom påförd i näst förut upprättade vederbörligen fastställda bevillningslängd. Enahanda skyldighet åligger bolag. — Personliga tjänstbarheter, vilka inom en stad utgjorts efter förut antagna grunder, må fortfarande, till dess annorlunda varder förordnat, efter samma grunder utgöras.»

[3] § 4: »I såväl de kommunala rättigheter, vilka hittills uteslutande tillkommit borgare, som de särskilda skyldigheter av nämnda art, vilka borgare uteslutande ålegat, äga hädanefter, m e d d e i n s k r ä n k n i n g a r a l l e n a s t, v a r o m h ä r n e d a n f ö r m ä l e s, alla medlemmar av stadskommunen att taga del, såvida icke samma rättigheter och skyldigheter äro genom rikets grundlagar borgerskapet särskilt förbehållna.» (Kommitténs förslag: »Uti de kommunala rättigheter och därav härflytande förpliktelser, som burskapsägande medlemmar av en stadskommun särskilt tillkomma, gör denna förordning icke någon ändring»).

överenskommelse, och att frågan härom borde särskilt för varje stad insändas till Kungl. Maj:ts prövning. Under tiden 1863—1877 fastställdes av Kungl. Maj:t dylika *likställighetsöverenskommelser* för rikets samtliga dåvarande städer med undantag för två (Lindesberg och Söderhamn). Överenskommelserna, som ofta kommit till stånd utan erforderlig utredning — stundom utan de burskapsägandes särskilda hörande — och med tillämpning av olikartade grundsatser i likartade fall, äro icke sällan synnerligen oklara. Men 1863 års cirkulär saknar ock varje föreskrift, huru överenskommelse skulle träffas för att vinna giltighet samt huru de allmänt skattdragande skulle kunna skyddas mot obehörig överflyttning på dem av kommunala besvär.[1] Det huvudsakliga ändamålet har, såvitt framgår av de i detta sammanhang träffade överenskommelserna, fattats såsom utjämnande av de burskapsägande och de icke burskapsägande kommunmedlemmarnas rättigheter och skyldigheter, men ofta hava överenskommelserna även, uttryckligt eller underförstått, avsett sättet för det framtida fullgörandet av de skyldigheter, som vilat å stadsfastigheter. I vissa fall har stipulerats ett nytt sätt för kommunalutskylders erläggande (t. ex. Karlstad), som alls icke överensstämmer med likställighetsgrundsatsen utan blott infört en ny klassindelning, även om i dessa fall subsidiärt erforderliga utgifter skulle bestridas efter den i F.K.S. angivna allmänna grund. I flertalet fall har någon avveckling av existerande v ä g h å l l n i n g s b e s v ä r ej uttryckligen föreskrivits,[2] och vid uppkommen tvist har i sådant fall vanligen förklarats, att besväret kvarstode eller att det vore oberört av överenskommelsen,[3] men i andra har överenskommelsen avsett även detta besvär[4] eller så tolkats.[5] I vissa fall har väghållningen uttryckligen undantagits från likställigheten.[6] Enahanda har förhållandet varit med gatuhållningsbesväret. Stundom har generellt förklarats, att de åligganden och rättigheter, som tillkomme fastigheter, kvarstode oförändrade och oberörda av likställigheten.[7]

I själva o m f a t t n i n g e n av besväret gjorde F.K.S. ingen ändring. Väg-, bro- och färjpenningarna fingo ytterligare helgd genom det gammal praxis legaliserande stadgandet i § 74, att av allmänna rådstugan eller stadsfullmäktige antagna f ö r s l a g till nya eller förhöjda avgifter å den allmänna rörelsen såsom väg-, bro-, hamn- och färjpenningar m. m., skulle underställas Kungl.

---

[1] Jfr Hedin, Likställighetsöverenskommelserna i städerna (P.M. nr 26 till skatteregleringskommittén betänkanden 1882).

I H a l m s t a d fördelades vid skifte år 1806 å stadens norra utmark denna jord å de väghållningsskyldiga tomterna (de icke väghållningsskyldiga uteslutna), utan att vid senare avveckling av besväret hänsyn togs härtill.

[2] Se dock Vänersborg, Nora, Karlstad, Växjö, Eksjö, (Hedin s. 22, 28, 50, 55, 61); Sölvesborg (Lindh, s. 76).

[3] Åmål (Rydin s. 15—17), Skänninge (1878 W:639), Vadstena (KM:t $^{29}/_{6}$ 1906), Gävle (1879 W:678, Lindh s. 86), Ängelholm (Hedin s. 44), Nyköping (Hedin s. 40), Örebro (a. a. s. 25) Kungsbacka (a.a. s. 29), Lund (k. res. $^{13}/_{9}$ 1865).

[4] Hälsingborg (k. res. $^{10}/_{7}$ 1863, som meddelades samtidigt med likställighetscirkuläret, Hedin s. 7; Drätselk. i H. $^{16}/_{9}$ 1929), Nora, sannolikt Visby, Norrköping, där uttrycken »i allo», »fullkomlig» el. dyl. förekomma.

[5] Norrtälje (1877 W:545); Malmö (k. br. $^{12}/_{2}$ 1869); Falköping (1897 W:1342).

[6] Strängnäs, Skara (Hedin s. 41); Lidköping (Hedin s. 46); Köping (Hedin s. 51).

[7] Falkenberg (Hedin s. 30); Filipstad (a.a. s. 33); Jönköping (a.a. s. 45); Karlskrona (a.a. s. 49); Västerås (a.a. s. 59).

Maj:ts prövning.[1] I förordningen den 23 maj 1862 om kommunalstyrelse i *Stockholm*, § 30, föreskrevs, att stadsfullmäktiges beslut för att vinna gällande kraft skulle underställas Kungl. Maj:ts prövning och fastställelse, då de angingo nya eller förhöjda avgifter å den allmänna rörelsen för begagnande av de platser, som åt densamma blivit anvisade eller de inrättningar, som till dess betjänande vore gjorda. Fastställelse av Kbfde var alltså utesluten för framtiden. Städerna voro vid ingången av år 1863, då F.K.S. och förordningen för Stockholm trädde i kraft, till antalet 89.

I ett icke litet antal fall har avveckling av fastigheternas väghållningsbesvär ägt rum senare än de allmänna likställighetsöverenskommelsernas tillkomst och fastställelse, genom speciella sådana antingen i form av avskrivning omedelbart eller under en övergångstid eller genom avlösning, vare sig i form av penningeersättning en gång för alla eller genom införande av en särskild fastighetsskatt (»vägskatt»), i allmänhet innebärande en faktisk lindring i besväret.

A. Omedelbar avskrivning utan vederlag har ägt rum i *Ängelholm* (k. br. $^{15}/_{7}$ 1887), *Ystad* (k. br. $^{11}/_{11}$ 1904), *Kristinehamn* (k. br. $^{12}/_{5}$ 1905), *Östersund* (k. br. $^{25}/_{8}$ 1916), *Skövde* med undantag för vissa vägstycken, hållna av kronan för försvarets räkning (k. br. $^{10}/_{3}$ 1922; såsom förutsättning för stadens övertagande av väghållningen har stadgats, att vägarna skulle överlämnas i laga skick).[2]

Karaktär av avskrivning äga ock ett (utan medverkan av Kungl. Maj:t) av allmänna rådstugan i *Lindesberg* den 6 sept. 1870 (med fastställelse av Kbfde) beslutat överförande av väghållningskostnaderna till tre kassor (»gemensamma kassan», »tomt- och hemmansmedelskassan», »roterade jordens kassa»); en i *Sundsvall* av stadsfullmäktige den 15 dec. 1907 beslutad befrielse för fastighetsägarne i Böle och Sidsjö av viss del av underhållet å vägen genom dessa byar, ett faktiskt eftergivande av sagda fastighetsägares väghållningsskyldighet efter år 1922 beslutad omläggning av denna väg samt stadsfullmäktiges beslut den 15 maj 1915 om efterskänkande av vissa vägskattemedel, utgående av fastigheterna i den egentliga staden; den 16 dec. 1912 av stadsfullmäktige i *Mariefred* och den 30 oktober 1912 av stadsfullmäktige i *Gävle* beslutad överflyttning å staden av väghållningsbesväret; den år 1922 av stadsfullmäktige i *Ulricehamn* beslutade överflyttningen å staden av det återstående väghållningsbesväret; fr. o. m. år 1905 i *Mariestad* (i budgetbehandlingsordning) verkställd överflyttning av kostnaderna för väghållningen å stadens allmänna utgifts- och inkomststat ävensom enahanda åtgärd i *Öregrund* fr. o. m. år 1904 beträffande den då ännu kvarstående vinterväghållningsskyldigheten för fastigheterna; i *Landskrona* fr. o. m. år 1923 verkställd avskrivning av en sedan år 1854 på grund av allmän rådstugas beslut utgående »väglagningsavgift», som utgjort

---

[1] Denna bestämmelse, som kodifierade gammal sedvanerätt, ansågs av 1858 års kommunallagskommitté icke erfordra särskild motivering (Betänk. 1859 s. XXXI, XLVI).

[2] Däremot har år 1898 fastställelse vägrats å en överenskommelse (av sfme beslutad med 10 röster mot 5) ang. avskrivning av gatuhållningsbesväret, till synes därför, att det icke ansågs vara med billighet överensstämmande att besväret utan avlösning eller vederlag avlyftes från ägarna av hus och tomter i staden och pålades stadens samtliga skattdragande (k. br. $^{16}/_{9}$ 1898, Strängnäs; W. 1367).

avlösning av väghållningsbesväret därstädes[1] samt i *Hedemora* av sfme 1930 beslutad avskrivning av väghållningsbesväret.

B. Successiv avskrivning under en viss övergångstid har ägt eller äger rum i *Örebro* (1872—1901, i viss mån avlösning, k. res. $^{9}/_{2}$ 1872);[2] *Hudiksvall* (1898—1927, k. br. $^{11}/_{2}$ 1898); *Laholm* (1916—1925 vägunderhållet, k. br. $^{10}/_{11}$ 1916; 1927—1932 snöskottningen, k. br. $^{11}/_{3}$ 1927); *Jönköping* (1921—1945, k. br. $^{11}/_{6}$ 1920); *Söderköping* (1926—1945, k. br. $^{5}/_{3}$ 1926); *Kungsbacka* (1928—1932, stadsfullmäktiges beslut $^{8}/_{10}$ 1926 och $^{19}/_{8}$ 1927 ang. norra infartsvägen efter överenskommelse med de väghållningsskyldiga); *Filipstad* (1929—1938, stadsfullmäktiges beslut $^{28}/_{12}$ 1928, faktiskt godtaget av de väghållningsskyldiga). I *Västervik* uppstod under 1900-talet, allt eftersom bebyggelsen ökades å stadsmarken och trafiken å vägarna växte, en allt starkare obenägenhet hos de väghållningsskyldiga att fullgöra sina prestanda. Då stadens myndigheter hyst den uppfattningen, att ett visst fog kunde finnas för detta, har staden efter hand upphört att påfordra fullgörandet av väghållningsskyldigheten.[3]

C. Avlösning mot ersättning på en gång har skett i *Kungsbacka* beträffande i donationsjorden Biskopslyckan delägande fastigheters väghållningsskyldighet. Fastighetsägarne hava mot befrielse från denna skyldighet och ersättning för viss verkställd gatuomläggning m. m. avstått sina andelar i donationsjorden (stadsfullmäktiges beslut $^{10}/_{1}$ 1924). I *Lund* har, i sammanhang med stadens inlösen med stöd av kungl. brev den 27 aug. 1869 av tomtfastigheternas fäladslotter, de förut väghållningsskyldiga tomtfastigheterna befriats från väghållningen.

D. Avlösning mot utgörande under viss tid av annuiteten å ett fixerat ersättningsbelopp har förekommit i *Örebro* (partiellt, k. res. $^{9}/_{2}$ 1872, se ovan B) samt, genom utbetalning under viss tid av visst belopp, intill dess en fixerad avlöningsumma uppnåtts, i *Stockholm* (1868—1889, k. br. $^{24}/_{4}$ 1868).[4]

E. Avlösning mot fastighetsägarnes åtagande av ständig skatt har skett i nedan angivna städer: *Halmstad*. Här skall enligt kungl. resolution den 24 sept. 1867, utgå »hus- och tomtskatt» med 75 öre för 1 000 kr. taxeringsvärde, för hus och tomter å de s. k. fästningsvallarna dock blott 60 öre för 1 000 kr. taxeringsvärde, samt »jordskatt» med 2 kronor per 1 000 kronors taxeringsvärde av inägojord. Snöskottningsskyldighet kvarstår för tomterna men synes utkrävas blott å norra utfartsvägen.[5] I hus- och tomtskatten, som avsåg att fullt motsvara den dåvarande belastningen å »annan fastighet», kan väghållningsbesväret anses ingå med nära 77 %. Då inägojorden lika litet som utmarksjorden hade någon väghållning, kan i jordskatten ej anses ingå någon avlösning av väghållningsbesväret.[6] — *Södertälje*. Enligt kungl. brev den 26 febr. 1875

[1] Magistraten $^{30}/_{4}$ 1930: Med år 1923 ha enligt stadens räkenskapsböcker väglagningsavgifter upphört att påföras fastighetsägarne, och sedan dess har 1854 års beslut icke i någon mån tillämpats.
[2] Hedin, s. 27.
[3] Drätselk. $^{27}/_{12}$ 1930.
[4] Hedin, s. 61 ff. Jfr Stadskollegiets i Stockholm utl. 328/1929 s. 1978.
[5] Se sid. 100 nedan.
[6] Hedin. s. 35.

skola utgå »hus- och tomtskatt» samt »jordskatt» med 1 kr. 25 öre per 1 000 kr. taxeringsvärde för befrielse från brandvakt- och tornväktarhållning, väg- och skjutshållning, bidrag till sotarlön samt gatuunderhåll. Av denna skattekvot kan anses belöpa å väghållningen, om man utgår från den faktiska belastningen 1873, 55 % för jordbruks- och 15 % för andra fastigheter; om man utgår från årsbelastningen i medeltal åren 1854—1873, 35 % för jordbruks- och 18 % för andra fastigheter. — *Karlstad.* Enligt kungl. brev den 24 maj 1877 skall särskild fastighetsskatt utdebiteras med 4 kr. 50 öre för jordbruksfastighet, 2 kr. 25 öre för annan fastighet och 2 kr. för kommunalskattefri fastighet, allt per 1 000 kr. taxeringsvärde, såsom avlösning av diverse äldre pålagor bl. a. väghållningsbesväret.[1] — I *Varberg* utgå såsom bidrag till kostnaderna för vissa vägar fr. o. m. 1883 1 700 kr. årligen i förhållande till tomters och jordars areal (beslut okänt). En väg hålles fortfarande av fastighetsägare. — I *Simrishamn* hava stadsfullmäktige den 21 december 1896 beslutat stadens övertagande av väghållningen; beslutet har ej underställts Kungl. Maj:ts prövning. För kostnadernas täckande skola utdebiteras högst 50 öre per skattekrona av fastighet. Den 7 december 1865 har beslut fattats om stadens övertagande av snöskottningen samt om utdebitering av 25 öre per skattekrona såsom bidrag till kostnaderna härför. — I *Säter* beslöt allm. rådstuga den 23 maj 1902 att fr. o. m. 1903 övertaga underhållet av stadens gator och vägstycken med skyldighet för tomtägarne att utgöra »vägavgift» med 3 kronor per tomt och »tomtavgift» (för gatorna) med samma belopp (beslutet icke underställt Kungl. Maj:t). — I *Falun* skall enligt kungl. brev den 31 december 1902 utgå »gatu- och vägskatt» för avlöst gatu- och väghållningsbesvär med 2 öre per 100 kronors taxeringsvärde av väghållningsskyldiga fastigheter för väghållningsbesväret. — I *Skara* skall enligt kungl. brev den 7 oktober 1921 utgå »vägskatt», motsvarande *hälften* av den för 5-årsperioder av gode män uppskattade vägunderhållskostnaden; i viss mån kan man här tala om partiell avskrivning. — I *Köpings* stads gamla område utgöres enligt kungl. res. den 12 december 1926 vägskatt med 6 kr. per hektar jord, som icke ingår i reglerade tomter. — I *Västerås* utgöres enligt kungl. res. den 24 januari 1930 vägskatt av jordbruksfastigheter med samma belopp, som varje år per skattekrona utdebiteras i Tuhundra härads väghållningsdistrikt. — I *Strängnäs* skola jämlikt kungl. brev den 23 maj 1930 1 000 kr. fördelas i förhållande till fastighetstaxeringsvärdena inom Gorsingeområdet och 3 900 kr. utgöras efter enahanda grund inom stadens övriga område. — I *Åmål* har (dock möjligen redan före år 1863) väghållningsbesväret avlösts mot en vägskatt, som numera utgår med 34 öre per skattekrona av fastighet.

Om ock de allmänna likställighetsöverenskommelserna i regel ansetts erfordra enhälliga beslut,[2] kunna, på sätt ovan påpekats, dylika överenskommelser ej frånkännas offentligrättslig karaktär. Emellertid har det tidigare ansetts, att, trots det majoritetsbeslut i princip genomförts inom kommunallagstiftningen

---

[1] Hedin s. 55. Ärende ang. ifrågasatt avskrivning av denna grundskatt är f. n. beroende på Kungl. Maj:ts prövning.

[2] Så var icke fallet med Strömstad (Hedin s. 22) där dock majoritet förelåg.

i dess helhet, förändringar eller upphävande av överenskommelserna icke kunna ske annorlunda än genom ny frivillig överenskommelse, som fastställes av KM:t. Redan under 1800-talets förra del var dock, på sätt HERLITZ[1] påpekar, principen om nödvändigheten av de enskildas samtycke i tillämpningen kringskuren. Oppositionen gav ofta vika för en stark opinion, helst när denna stödde sig på nedärvd sed, gällande rättsuppfattning eller den samhälleliga solidaritetens krav. Majoritetsbeslut — som införts i vissa specialförfattningar (t. ex. K.K. $^{14}/_{2}$ 1811 om fattigvården och K.F. $^{26}/_{2}$ 1817 om sockenstämmor och kyrkoråd) — kunde respekteras såsom uttryck för en dylik opinion. Åtminstone på sina håll tillämpades, att den, som vid ett besluts fattande ej motsatte sig detsamma, presumerades ha givit sitt bifall, samt att de frånvarande vore bundna av de närvarandes beslut. En direkt opposition måste böja sig, därest någon rättslig förpliktelse för menigheten förelåg, och det alltså var fråga om utgörande av ett staden lagligen åvilande onus. I så fall gällde ej frågan åtgärden såsom sådan utan blott sättet för dess fullgörande, och härutinnan kunde den enskildes veto ej gälla. Enahanda gällde, där vederbörande i princip medgivit den ifrågavarande bördans behövlighet.

Under senare tid hava dessa grundsatser vunnit tillämpning i ett flertal ärenden, där till Kungl. Maj:ts avgörande förelegat fråga om införande av speciell likställighet (helt eller delvis) i avseende å väghållningsbesvärets utgörande i stad.[2]

Även vidkommande beslutanderätten beträffande vägar, deras karaktär av allmänna eller enskilda (»markvägar») och sättet för besvärets utgörande har 1862 års kommunallagstiftning verkat om- och nybildande på rättsuppfattningen. Redan på 1700-talet hade såsom ovan nämnts magistraterna intagit en framträdande ställning i fråga om prövning av mål angående väghållning.

[1] Svensk Stadsförvaltning på 1830-talet s. 253 f.

[2] Den 10 nov. 1916 fastställde KM:t till framtida efterrättelse ett av stadsfullmäktige i Laholm fattat beslut $^{26}/_{4}$ 1916, som biträtts av 41 fastighetsägare med fastigheter till ett sammanlagt taxeringsvärde av 865 700 kronor men däremot bestritts av 2 fastighetsägare med taxeringsvärde av tillhopa 18 000 kronor, och av innehåll att den fastighetsägare åliggande vägunderhållsskyldigheten skulle övertagas av stadskassan mot att fastigheterna skulle under åren 1916—1925 utgöra viss vägskatt. Den 11 mars 1927 fastställdes på enahanda sätt ett av nämnda stadsfullmäktige $^{18}/_{12}$ 1926 fattat beslut ang. godkännande av likställighetsöverenskommelse avseende överflyttande fr. o. m. år 1927 å staden av det snöskottningsbesvär, som vilade å vissa fastighetsägare, mot vederlag under 5 år av en avgift av 3 öre per 100 kronors taxeringsvärde av varje berörd fastighet. Överenskommelsen hade biträtts av 22 fastighetsägare med taxeringsvärden om tillsammans 730 400 kr. samt bestritts av 3 fastighetsägare med fastigheter tax.värderade till tillhopa 45 200 kronor. Den 7 okt. 1921 fastställde KM:t ett beslut av stadsfullmäktige i Skara om vägunderhållets överflyttande på stadskommunen mot förpliktelse för de väghållningsskyldiga fastigheterna att utgöra »vägskatt», svarande mot hälften av de uppskattade kostnaderna. Beslutet hade biträtts av 24 väghållningsskyldiga med ett sammanlagt fastighetstaxeringsvärde av 295 000 kronor, under det 9 väghållningsskyldiga med ett sammanlagt fastighetstaxeringsvärde av 92 000 kronor motsatt sig beslutet. Se ock KM:ts beslut $^{12}/_{2}$ 1926 (R.Å. 1925 ref. 60) ang. nya grunder för underhållsskyldigheten å Köpings stads allmänna vägar: »Med hänsyn till de lättnader, som genom förevarande överenskommelse (ej enhällig) komma de väghållningsskyldiga till del och då, ekonomiskt sett, en såvitt möjlig likställighet genom densamma beretts jordägarna inom gamla staden och det överflyttade området, fastställer KM:t, utan avseende å de erinringar, som däremot gjorts i inkomna skrifter och besvär, ifrågavarande överenskommelse på det sätt, att densamma skall tillämpas till dess mellan vederbörande parter annorlunda i behörig ordning med KM:ts godkännande överenskommes eller KM:t, på därom av endera parten med hänsyn till inträdda förändrade förhållanden gjord framställning, förordnar, att ny reglering skall äga rum.» (Med staden fr. o. m. år 1919 införlivat ett område omfattande dels f. d. Köpings socken, dels viss del av Kungs-Barkarö socken. Likställighetsöverenskommelsen 1865 undantog från likställigheten skyldigheten att underhålla stadens vägar.)

Denna ställning hölls på många håll fortfarande,[1] men även stadsfullmäktige började nu tvärt emot författningarna tillvälla sig beslutanderätten. Det undanträngande av magistraten från dess kommunala beslutanderätt till förmån för representationen, som F.K.S. innebar, har så småningom flerstädes utsträckts även till vägväsendet.[2]

Så sent som år 1904 upprättade kommissionslantmätaren Axel Nilsson i Hälsingborg på begäran av drätselkammaren i *Lund* ett förslag till fördelning mellan stadens arrendatorer av det årliga underhållet av den del av Lunds stads allmänna och enskilda vägar, som avdelningen funnit böra ingå i sådan delning — det allmänna väghållningsbesväret hade efter 1869 överflyttats å staden från tomtfastigheterna, sedan dessa tillhöriga fäladslotter inlösts av staden.[3] Förrättningsmannen började med att indela vägarna i tre grupper, av vilka de två första omfattade sådana som ansågos vara allmänna — första gruppen vägar, som vinter och sommar skola underhållas i bästa skick, andra gruppen vägar, som skola vinter och sommar underhållas i gott skick — den tredje gruppen enskilda vägar, som skulle underhållas av dem, som av varje väg kunde anses hava behov vid brukande av sin jord, börande varje väg »uppdelas på de underhållsskyldige arrendelotterna efter dessas arealer». Efter föredragning av handlingarna beslöto stadsfullmäktige den 6 maj 1904 återremittera ärendet till drätselkammaren, med anmodan om yttrande och förslag, huruvida icke de vägar, som i förslaget upptagits under andra gruppen av allmänna vägar, »lämpligen kunde hänföras till enskilda vägar». Den 27 i samma månad, sedan drätselkammaren inkommit med begärt yttrande, beslöto stadsfullmäktige genom votering, med avslag å framställt yrkande, att sistnämnda grupp allmänna vägar skulle hänföras till enskilda, fastställa förslaget i oförändrat skick. Stadsfullmäktige hava här uppenbarligen utövat en befogenhet, som tillkommer statlig ämbetsmyndighet, att fastställa vägars karaktär av allmänna. Tidigare hade stadsfullmäktige, till synes utan medverkan från Kungl. Maj:ts sida och antagligen i samband med privaträttsliga avtal angående förvärv av fäladslotterna, befriat tomtägarna från dem åliggande väghållningsskyldighet.

Befogenheten att ensamma besluta om avskrivning eller avlösning av väghållningsbesvär har, såvitt framgår av från åtskilliga städer inkomna uppgifter, utövats av stadsfullmäktige därstädes.[4]

---

[1] Genom utslag den 11 mars 1867 förklarade magistraten i Ulricehamn det åligga tomtägarne inom staden att vintertiden hålla i laggillt skick den väglängd, som blivit dem tilldelad till underhåll, medan marken var bar, samt länderi- och jordägarne övriga dem till underhåll tilldelta allmänna landsvägar.

[2] Så uppgives hava varit fallet i Örebro allt sedan 1863 (magistraten $^{29}/_{7}$ 1930).

[3] Medgivande enligt k.br. $^{27}/_{8}$ 1869.

[4] Lindesberg (fr. o. m. 1871), Ulricehamn (1890-talet och 1922 avskrivning), Mariestad (1904), Sundsvall (1907 avskrivning, 1915 avskrivning av en såsom avlösning av ett äldre väghållningsbesvär utgående fastighetsskatt), Mariefred (1912 avskrivning), Gävle (1922), Landskrona (vägskatt fr. o. m. 1923), Askersund (1926, avlösning mot årlig avgift, dock med uppsägningsrätt för staden).

Kap. IV. Stadsinkorporeringars och stadsbildningars inverkan å väghållningsbesväret.

Inkorporeringar.

Införlivning med stad av visst område på landet anses eo ipso medföra utbrytning ur vederbörande väghållningsdistrikt på landet. Denna regel gäller av ålder. Vid införlivning före år 1863 torde de för stadens gamla område gällande rättsregler beträffande väghållningsbesväret hava automatiskt blivit tillämpliga. I de städer, där efter ikraftträdandet av de nya kommunallagarna emot grunderna för dessa de äldre rättsreglerna för väghållningsbesvärets bestridande kommo att kvarstå, måste dessa regler hava tett sig såsom undantag från ett i övrigt tämligen enhetligt kommunalskattesystem. Det är därför förklarligt, att man tvekade att utsträcka tillämpningen av reglerna till genom inkorporering nytillkomna områden. I det första efter 1862 meddelade inkorporeringsbeslutet, kungl. brevet den 10 augusti 1866 angående Kungl. Djurgårdens förläggande till *Stockholms* stad, förklarades också, att å de delar av Djurgården, vilka icke då voro med Stockholms kommun förenade, invånarna skulle tills vidare vara befriade från deltagande i de kommunala utskylder till staden, vilka det vid det nådiga brevets utfärdande ålåge stadens fastighetsägare att såsom klass utföra.[1] Vid den nästföljande införlivningen, av Karl Johans församling med *Göteborg* 1868, gällde i den införlivande staden redan i huvudsak likställighet i avseende å väghållningsbesväret (med vissa på privaträttsliga avtal beroende, numera bortfallna undantag).[2] I införlivningsbrevet ($^1/_2$ 1867) stadgades ock, att staden skulle »i sin helhet» ombesörja och bekosta alla kommunala »anstalter och angelägenheter» utom de kyrkliga, samt att alla kommunala utgifter utom de kyrkliga skulle av stadens och »förstadens» invånare *gemensamt och efter enahanda grund* utgöras. Införlivningen fr. o. m. 1873 med *Nyköping* — där jordbruksfastigheterna hade väghållningsskyldigheten — av vissa områden i Helgona och Nikolai socknar (k. br. $^{19}/_4$ 1872) föranledde ingen annan å väghållningsbesväret tillämplig bestämmelse än att områdena skulle i »kommunalt, kameralistiskt och judiciellt hänseende» skiljas från Helgona och Nikolai socknar och i stället förenas med Nyköpings stad. Detta har synbarligen ansetts innebära avskiljande från väghållningsdistriktet men har icke medfört indelande av väglotter å de nytillkomna fastigheterna.[3]

Genom kungl. brev den 2 aug. 1872 föreskrevs däremot, att Härnö socken skulle införlivas med *Härnösands* stad, under villkor bl. a. att »utan hinder av omflyttningen den Härnö socken åliggande bro- och väghållningsskyldighet inom Säbrå tingslag skall äga bestånd intill dess ändring därutinnan kan komma att av annan laglig orsak äga rum», ett kvarstående alltså av socknen såsom särskild väghållningsenhet.

---

[1] Härvid är dock att märka, att utgifterna för väghållning å Djurgården bestredos av Djurgårdskassan. LARSSON, Inkorp. probl. I s. 190 f.

[2] Jfr sid. 34 ovan.

[3] Drätselk. $^{30}/_8$ 1929.

I kungl. brev den 23 december 1874 angående åtskilliga lägenheters förläggande i kameralt och kommunalt avseende till *Örebro* stad, bl. a. Örebro slott med tillhörande mark samt Örebro kvarn, av vilka slottsjorden tillhörde Längbro och kvarnen Ånsta socken, förekommer intet stadgande angående väghållningen efter införlivningen. Stadsfullmäktige anhöllo sedermera hos Kbfde om åläggande för de brobyggnadsskyldiga i Örebro län att verkställa reparation å den s. k. Kungs- eller Kanslibron inom det införlivade området, vilken av gammalt hållits av de väghållningsskyldiga i landskapet Nerike,[1] men fann Kbfde ansökningen ej kunna bifallas. På av stadsfullmäktige anförda besvär utlät sig kammarkollegiet genom utslag den 12 mars 1903, vari Kungl. Maj:t enligt beslut den 27 nov. 1903 ej gjorde ändring:

»Enär vid tiden för utfärdandet av kungl. resolutionen och förklaringen på allmogens besvär den 17 aug. 1762,[2] enligt vilken författning de brobyggnadsskyldiga å Nerikes landsbygd skulle hava skyldighet att bygga och underhålla den s. k. Kungs- eller Kanslibron, nämnda bro var belägen inom Örebro härad samt vid sådant förhållande bemälda brobyggnadsskyldiga icke kunna anses hava genom åberopade stadgande fått sig ålagd någon särskild förpliktelse till förmån för Örebro stads invånare, alltså och då ifrågavarande bro numera enligt kungl. brev den 23 dec. 1874 är att hänföra till Örebro stads område samt stadens invånare jämlikt 25 kap. 8 § byggningabalken hava skyldighet hålla broar, så långt stadens ägor räcka, finner kungl. kollegium besvären icke kunna föranleda till ändring i det slut, vartill Konungens befallningshavande genom överklagade utslaget kommit.»

Kungl. brevet den 14 mars 1879 ang. förläggande i administrativt och ecklesiastikt hänseende av kyrkoherdebostället i Falköping, 2 mantal Prästbolet nr 1, från Luttra socken och Vartofta härad till *Falköpings* stad innehåller den bestämmelsen, att »väghållningsbesväret förblir oförändrat, intill dess av annan orsak ny vägdelning i Vartofta härad kommer till stånd», vilket torde hava inneburit, att bostället fortfarande svarade för sin väghållningsskyldighet i häradet. Möjligen har på denna bestämmelses meddelande inverkat den då genom riksdagens skrivelse den 14 maj 1876 aktualiserade frågan om ny väglagstiftning. Enligt kungl. brevet den 3 mars 1882 angående införlivning med *Göteborg* av egendomen Landala i Örgryte socken avser införlivningen ej heller väghållningsbesväret: »Väghållningsbesväret förbliver oförändrat, intill dess av annan orsak ny vägdelning i Sävedals härad kommer till stånd.» Enahanda bestämmelser meddelades i kungl. breven den 9 februari 1897 angående överflyttning av hemmanet Nynäs i Hille socken till staden *Gävle* (att »hemmanets väghållningsbesvär bliver oförändrat etc.»), den 14 nov. 1902 angående förläggande av vissa jordområden från Torpa socken till *Borås* stad, den 13 febr. 1903 ang. överflyttning av $^1/_2$ mantal Mark nr 2 och 1 mantal Mark nr 3 från Längbro socken till *Örebro* stad. Föreskriften återkommer i kungl. breven den 20 januari 1905 angående förläggande till *Uppsala* stad av vissa delar av den s. k. Uppsala hovstalläng i Danmarks socken och den 22 nov. 1907 angående införlivning med staden *Falkenberg* av det s. k. Hertingeområdet (1 mtl Hertinge nr 1 m. m. i Skrea socken).[3] I Uppsala lik-

[1] Jfr. sid. 22 not. 2 och sid. 30 not. 4 ovan.
[2] Modée VII:5375 (§ 81).
[3] Fullständig likställighet numera införd. Så länge väghållningsbesväret var oförändrat, ansågs

som Falkenberg gällde då, att väghållningsbesväret fullgjordes av fastighetsägarna in natura. Falkenbergsinkorporeringen var emellertid det sista fall, där angivna förfaringssätt tillämpades.

I kungl. brevet den 3 mars 1905 angående införlivning av Lundby socken med *Göteborgs* stad hade visserligen meddelats enahanda bestämmelse, som ovan angivits beträffande införlivningen av Karl Johans församling. Emellertid hade samtidigt kammarkollegiet anbefallts »att, enär nödig utredning saknas för bedömande av vilka bestämmelser, som må vara erforderliga för reglering av de förhållanden, som uppkomma genom Lundby sockens skiljande från Östra Hisings härads väghållningsdistrikt och förenande med Göteborg i avseende å väghållningsbesväret, till Oss — — inkomma med underdånigt utlåtande härutinnan, varefter Vi vilja meddela beslut i detta ämne». Den 8 december 1905 förordnade Kungl. Maj:t, att staden skulle övertaga och bekosta all väghållning beträffande de allmänna vägarna inom Lundby socken, varemot den Östra Hisings härads väghållningsdistrikt tillkommande rätt till de inom socknen befintliga allmänna vägar och till mark, som för väganläggning förvärvats, ävensom till broar, stängsel och andra distriktets tillhörigheter, av vad namn och beskaffenhet de vara kunde, skulle å staden utan ersättning överlåtas. De staden sålunda åliggande utgifter för väghållningsbesväret skulle av stadens och den införlivade kommunens invånare gemensamt och efter enahanda grund utgöras. I kungl. breven den 3 augusti 1906 angående införlivning med *Eskilstuna* stad av Fors och Klosters socknar samt den 22 febr. 1907 angående överflyttning till *Trälleborgs* stad av Trälleborgs socken meddelades enahanda bestämmelser (»Staden i sin helhet övertager och bekostar från tiden för överflyttningen allt underhåll sommar- och vintertiden av allmänna vägar inom de överflyttade områdena, och skola utgifterna härför av stadens och de överflyttade områdenas invånare gemensamt samt efter en och samma grund utgöras»).

Från år 1905 började sålunda vid stadsinkorporeringar beträffande vägväsendet i inkorporeringsområde stadgas, att utgifterna för kostnaderna för vägunderhållet skulle av det förutvarande stadsområdets och det överflyttade områdets invånare utgöras gemensamt och efter en och samma grund. I följd av sådan klausul kom också väghållningen i den fr. o. m. år 1910 (k. br. $^{11}/_{6}$ 1909) med *Jönköpings* stad — där vägunderhållet i övrigt vilade å fastighetsägarne — införlivade Ljungarums socken att åvila den utvidgade stadskommunen såsom sådan.[1] Enahanda föreskrift återfinnes i Kungl. Maj:ts beslut den 28 oktober 1910 angående införlivning med *Hudiksvalls* stad av Äviks municipalsamhälle i Hälsingtuna och Idenors socknar. Stadgandet påträffas emellertid sista gången i kungl. brevet den 13 juli 1917 angående införlivning med *Hälsingborgs* stad av Raus landskommun och synes det där hava formulerats i enlighet med förslag av staden. I nästföregående införlivningsbeslut, den 29 juni 1917 ang. införlivning med *Östersund* av visst område i Brunflo

---

det åligga magistraten att upprätta vägfyrktalslängd samt verkställa debitering och uppbörd av vägskatt samt redovisa denna till vägstyrelsen. R.Å. 1909 ref. 107 (KM:ts utsl. $^{15}/_{12}$ 1909).

[1] LINDH s. 91.

socken, hade förklarats, att genom överflyttningen området skildes från Brunflo tingslags väghållningsdistrikt, i följd varav staden vid tiden för överflyttningen skulle övertaga och därefter, enligt de grunder, som vore inom staden gällande (då fastighetsonus), bekosta allt underhåll sommar- och vintertiden av de inom området belägna allmänna vägar med tillhörande broar, trummor och räcken, och skulle den rätt, distriktet ägde till samma vägar med vad därtill hörde, övergå på staden (jfr k. br. 25/8 1916 ang. avskrivning av fastigheternas väghållningsbesvär). I kungl. brev den 13 juli 1917 ang. införlivande med *Norrtälje* stad av viss del av Frötuna socken har bestämmelsen däremot ersatts med den av staden förordade föreskriften, att »staden» skall svara för underhållet. Då beträffande vägväsendet i Norrtälje redan fullständig likställighet rådde, var emellertid innebörden densamma som i Hälsingborgsbrevet. Norrtäljeformuleringen hade emellertid använts tidigare. I nådiga brevet den 28 juni 1913 angående införlivning av Skövde landskommun med *Skövde* stad föreskrevs, att i följd därav staden skulle övertaga och för framtiden bekosta allt underhåll sommar- och vintertiden av de inom kommunen belägna allmänna vägar med tillhörande trummor och räcken. Denna formulering, som antagligen blott avsåg att innebära en förenkling av den i kungl. brevet den 22 mars 1912 ang. införlivning med *Stockholm* av Brännkyrka socken använda, med formuleringen uppenbarligen liktydiga föreskrifter, att »staden i sin helhet» d. v. s. med vanliga skattemedel skall ombesörja och bekosta underhållet av allmänna vägar inom det införlivade området, har så tolkats i Skövde stad, där väghållningsbesväret dock utgjorde ett fastighetsonus;[1] likaså i *Söderköping* (kungl. brev 21/12 1917 ang. införlivning från Drothems socken och 27/6 1919 från Skönberga socken), där besväret också åvilade fastigheterna.[2] Den har också kommit till användning i senare beslut bl. a. i kungl. breven den 21 dec. 1917 ang. införlivning med *Västerås* stad av Lundby socken, s. d. med samma stad av S:t Ilians socken samt den 25 jan. 1918 ang. införlivning med *Köpings* stad av Köpings socken och viss del av Kungsbarkarö socken. De sistnämnda tre besluten hava givit anledning till långa och segslitna tvister angående frågan om och i vad mån fastigheterna i de införlivade områdena skulle vara underkastade de för städernas gamla områden gällande särskilda bestämmelser, som förlade väghållningstungan å fastighetsägare. Genom särskilda utslag av regeringsrätten, den 20 december 1921 för Västerås och den 8 juni 1922[3] för Köping[4] hava frågorna så avgjorts, att bestämmelserna i sin helhet skulle gälla även de införlivade områdena. Så ha ock tolkats motsvarande bestämmelser (»staden») i kungl. brev den 22 november 1918 angående införlivning med *Gränna* stad av vissa fastigheter i Gränna socken,[5] möjligen med anledning av nämnda utslag (fastighetsonus i Gränna).

[1] Magistraten 30/7 1930.
[2] Magistraten sept. 1930.
[3] R.Å. 1921 not. K. 261;1922 not. S. 126. Besväret numera avlöst i Västerås mot vägskatt, k. br. 24/1 1930; jämkat i Köping, k. res. 12/2 1926 (R.Å. 1925 ref. 60).
[4] Jfr Larsson, Inkorp. probl. II s. 604 ff. 697 ff. ang. utsträckning ipso jure vid inkorporering av de för den äldre staden gällande förvaltningsrättsliga regler (s. 604 uttrycket »staden i dess helhet»).
[5] Magistraten i Gränna i aug. 1930.

Med *Karlstad*, där 1877 väghållningsbesväret avlösts mot ständig vägskatt, införlivades jämlikt kungl. brev den 26 september 1913 vissa fastigheter (N. och S. Sandbäcken, Sanna m. m.) i Karlstads socken. Vägskatt synes hava uttaxerats även å de sålunda införlivade fastigheterna.[1] Så har däremot ej skett å med *Säter* jämlikt kungl. brev den 16 augusti 1918 införlivade områden.[2] I båda dessa fall skall jämlikt inkorporeringsbestämmelserna »staden» bekosta väghållningen å de införlivade områdena. I kungl. brev den 24 mars 1927 angående införlivning med *Halmstad* av vissa områden i Snöstorps och Trönninge socknar (Nyhems municipalsamhälle m. m.) har uttryckligen föreskrivits, att de för staden på grund av den utav Kungl. Maj:t den 24 september 1867 fastställda likställighetsöverenskommelsen gällande föreskrifter i avseende å hus- och tomtskatt samt jordskatt skola gälla även för de införlivade områdena.

Den växelvisa vägunderhållsskyldigheten för fastigheter inom och utom införlivningsområdet har efter ikraftträdandet av 1891 års väglag, där icke besväret förblivit oförändrat, ordnats så, att fastigheters utom området underhåll inom detsamma övertagits av staden och de befriade fastigheterna erlagt ersättning till vägkassan i distriktet, samt fastigheters inom området underhåll utom detsamma övertagits av vägkassan utan särskild ersättning i annan ordning än genom skatteersättning från staden.[3]

Frågan, huruvida vägar i införlivningsområdes gränslinjer skola anses tillhöra landets väghållningsdistrikt eller den införlivande stadens, har blivit föremål för reglering vid införlivning med *Ängelholms* stad av vissa områden i Rebbelberga socken enligt kungl. brev den 30 maj 1902. I detta stadgades, att underhållet av den allmänna landsvägen i den nya gränsen skulle så fördelas, att staden övertoge underhållet av halva vägsträckan (»underhållet av hälften av den sträcka utav allmänna landsvägen som är belägen mellan det till staden överflyttade området, å ena, samt Rebbelberga socken, å andra sidan»), med skyldighet att, i den händelse denna vägdel skulle vara indelad till underhåll å särskilda fastigheter, till vägkassan inbetala ett mot underhållet svarande kontant årligt belopp, »intill dess i sammanhang med ny vägdelning underhållsskyldigheten in natura bleve på staden överflyttad». Vid den ovan omförmälda införlivningen med *Jönköping* av Ljungarums socken (k. br. $^{11}/_{6}$ 1902) stadgades, att Kavla bro, som låg i socknens yttergräns, skulle av staden underhållas allenast till hälften.

Ekonomiska uppgörelser i övrigt i avseende å väghållningen ha efter förhållandena i varje särskilt fall gestaltats olika. Stundom har vägkassan delats men i regel behållits av väghållningsdistriktet, ofta men ej alltid stadgats skyldighet för staden att bidraga till återbetalningen av de väghållningsskyldigas skulder eller att utgiva ersättning för förlorade vägskatteintäkter.[4]

[1] Magistraten aug. 1930 (»väghållning i inkorp. områden har bestritts enligt reglerna för staden gamla område»).

[2] Stadsingenjören $^{12}/_{9}$ 1930.

[3] Se närmare Larsson, Inkorp. probl. II s. 753 ff.

[4] Jfr Schalling, »Indelningslagen i tillämpningen» (SFT 1924) samt »Indelningsärenden april 1924—mars 1928» (SFT 1928). Även skatteersättning från väghållningsdistrikt till stad har förekommit. K. br. $^{15}/_{8}$ 1913 ang. införlivning med Lunds stad av S:t Peters klosters socken (p. 16).

I allmänhet torde väl ha förutsatts, att väghållningsdistriktets rätt till vägmarken med tillhörande anordningar (broar, trummor, stängsel o. dyl.) genom inkorporeringen övergått till den inkorporerande staden, men till yttermera visso har uttrycklig föreskrift i sådant hänseende plägat sedan 1913 intagas i inkorporeringsbreven.[1] Trafiklederna skola överlämnas i laga skick (R. Å. 1918 Jo. 101).

Å av enskilda ägda vägar, broar och färjor samt därmed förenad rätt att uppbära trafikavgifter har en stadsinkorporering givetvis icke kunnat utöva någon inverkan, liksom ej heller å fastställda taxor å vägar, broar och färjor, som tillhört de väghållningsskyldiga å landet och genom inkorporeringen övergått å staden.[2]

Stadsutbrytningar.

De kungl. brev om stadsrättigheter, som beviljats under tiden 1863—1899, den 15 december 1865 för *Trälleborg*, den 12 december 1879 för *Ronneby* och den 17 februari 1893 för *Örnsköldsvik*, innehålla inga särskilda bestämmelser rörande väghållningen inom städerna och reglering av mellanhavandena med respektive väghållningsenheter, sannolikt därför att dessa ännu icke voro att betrakta såsom kommunala enheter. Man får därför antaga att, om fastigheter utom de nya städernas områden vid vägdelning erhållit vägstycken att underhålla inom dessa områden, de genom stadsrättigheternas inträdande bort befrias från denna skyldighet, och att denna i stället jämlikt BB 25: 8 övergått å den nya stadskommunen, men att vid ny vägdelning å landet anspråk kunnat med stöd av samma lagrum göras på befrielse för stadsfastigheterna från dem åliggande väghållning utom stadsområdet.

Vid beviljande av stadsrättigheter för *Lysekils* köping genom kungl. brev den 6 juli 1900 förklarades uttryckligen, att väghållningsbesväret skulle — i dess helhet — förbli orubbat, intill dess ny vägdelning ägt rum. Stadens fastigheter tillhörde på grund härav fortfarande ett väghållningsdistrikt å landet, och inom stadsområdet hade lantfastigheter väghållningsskyldighet, ett förhållande som emellertid ändrades genom ett kungl. brev den 4 september 1908. Därigenom förordnades, att staden, utan att avslutandet av påbörjad vägdelning behövde avvaktas, skulle från och med den 1 januari 1909 skiljas från väghållningsdistriktet och samtidigt övertaga all underhållsskyldighet beträffande de inom stadens område belägna vägar, vilka inginge i gällande vägdelning i distriktet, samt intill dess förnyat ordnande av vinterväghållningen i distriktet komme till stånd, övertaga och fullgöra den snöplogningsskyldighet beträffande distriktets vägar, som enligt gällande reglering av vinterväghållningen ålåge jordägare inom staden.[3] Vidare förklarades, att vägskatt icke finge påföras vägfyrkar inom Lysekils stad vid den pågående debiteringen för 1909 års utgifter.

Vid senare stadsbildningar har utom beträffande *Boden* (k. br. $^{13}/_{12}$ 1918), vilken redan såsom municipalsamhälle bildat eget väghållningsdistrikt, förordnande meddelats om omedelbar utbrytning ur väghållningsdistriktet, varmed

[1] K. br. $^{7}/_{3}$ 1913 ang. inkorporering med Kristinehamns stad av vissa områden i Varnums socken: »Och skall den rätt distriktet äger till samma vägar med vad därtill hörer övergå på staden.»

[2] Se närmare Larsson, Inkorp. probl. II s. 751 ff.

[3] Lindh s. 80 f; jfr Larsson, Inkorp. probl. II s. 755.

följt befrielse för stadsfastigheterna från väghållning å landet. I sammanhang därmed har tillämpats ovan angivna bestämmelse, att staden skall fr. o. m. inträdet i stadsrättigheterna övertaga och bekosta allt underhåll sommar- och vintertiden av de allmänna vägarna med tillhörande broar, trummor och räcken inom stadens område. Denna bestämmelse synes hava, såsom riktigt är, tillämpats sålunda, att kostnaderna för väghållningen uttaxerats på kommunens samtliga medlemmar enligt den i F.K.S. stadgade allmänna grund.[1]

De ekonomiska uppgörelser, som förekommit vid de senare stadsutbrytningarna, hava följt enahanda principer, som tillämpats vid stadsinkorporeringar.

Bestämmelser till förebyggande av dubbelbeskattning för väghållning.

Till förebyggande av dubbelbeskattning har, där ej särskild överenskommelse träffats,[2] sedan år 1924 vid stadsinkorporeringar och meddelande av stadsrättigheter brukat föreskrivas, att den vägskatt (ävensom i förekommande fall tingshusmedel och landstingsskatt), som under året före indelningsändringens ikraftträdande debiterades för inom införlivningsområdet belägna fastigheter och där mantalsskrivna personer, vilka för påföljande år bleve inom staden mantalsskrivna (och alltså där skattskyldiga för uppgifter som å landet besörjas av vederbörande väghållningsdistrikt), skulle utgöras eller, där den av vederbörande skattskyldig guldits, honom ersättas av staden. Detta har föranletts av ett rättsfall, varigenom väghållningsdistrikt berättigats uppbära dylika utskylder,[3] avseende påföljande års utgifter (då införlivningen trätt i kraft) men debiterade och uppburna nästföregående år. Dylika utskylder motsvaras normalt icke av några utgifter inom inkorporeringsområdet för det berättigade distriktet.

I en underdånig skrivelse den 20 februari 1929 vände sig styrelsen för svenska stadsförbundet mot denna praxis. I styrelsens motivering låg dock intet underkännande av grundsatsen, att de skattskyldiga böra befrias från den dubbla beskattningen. Men denna praxis innebure jämväl, att staden skulle för inom införlivningsområdet belägna fastigheter och där mantalsskrivna personer, som från och med införlivningen bleve inom staden mantalsskrivna, utgöra vederbörliga utskylder eller, där de av skattskyldig guldits, ersätta honom desamma, och detta vore enligt styrelsens mening en uppenbar obillighet gent emot vederbörande stadskommun. Styrelsen synes närmast hava åsyftat, att det sakliga innehållet i 15 § av lagen den 13 juni 1919 om ordning och villkor för ändring i kommunal och ecklesiastik indelning borde — genom analogisk tillämpning eller genom lagstiftning — göras tillämpligt även å specialkommunerna (bland dem väghållningsdistrikten) och dessa alltså frånkännas rätt att uppbära de utskylder, som med gällande rätt av dem debiterades och uppbures under senare delen av året närmast före införliv-

---

[1] Tidaholm (k. br. $^{15}/_{10}$ 1909), Huskvarna (k. br. $^{28}/_{10}$ 1910), Arvika (k. br. $^{18}/_{11}$ 1910), Eslöv (k. br. $^{16}/_{12}$ 1910), Trollhättan (k. br. $^{29}/_{9}$ 1911), Djursholm (k. br. $^{13}/_{6}$ 1913), Nässjö (k. br. $^{31}/_{10}$ 1913), Hässleholm (k. br. $^{19}/_{12}$ 1913), Katrineholm (k. br. $^{19}/_{12}$ 1916), Sollefteå (k. br. $^{13}/_{12}$ 1916), Tranås (k. br. $^{13}/_{12}$ 1918), Ludvika (k. br. $^{13}/_{12}$ 1918), Avesta (k. br. $^{28}/_{2}$ 1919), Vetlanda (k. br. $^{31}/_{12}$ 1919), Mjölby (k. br. $^{31}/_{12}$ 1919), Värnamo (k. br. $^{11}/_{10}$ 1920), Mölndal (k. br. $^{31}/_{12}$ 1921), Lidingö (k. br. $^{13}/_{11}$ 1925), Sundbyberg (k. br. $^{23}/_{9}$ 1926). Annorlunda synes åtminstone flerstädes vara fallet med gatuhållningen.

[2] Så i Lidingö och Sundbyberg (KM:ts beslut $^{13}/_{11}$ 1925 och $^{23}/_{9}$ 1926).

[3] R.Å. 1922, not. K. 304 (Örgryte socken, fr. o. m. år 1922 införlivad med Göteborg.)

ningens ikraftträdande. — I infordrat und. utlåtande den 2 nov. 1929[1] — i vilket Svenska landstingsförbundets styrelse sedermera förklarade sig i princip instämma[2] — anförde kammarkollegiet, att kollegiet, såvitt anginge förhållandena mellan de av en indelningsändring berörda indelningsenheterna, funne principiella skäl tala för den ståndpunkt, som intagits av stadsförbundets styrelse. Lika med kommunala nybildningskommittén[3] ansåge kollegiet det ligga inom Kungl. Maj:ts befogenhet att i samband med avgörande av indelningsfråga meddela sådana bestämmelser, som uteslöte specialkommun från att, sedan beslut om införlivning meddelats, inom införlivningsområde uttaxera och uppbära utskylder för täckande av utgifter under ett kommande år, då området icke längre tillhörde kommunen. Visserligen hade Kungl. Maj:t i regeringsrätten i två utslag den 8 juni och den 7 november 1922[4] tillerkänt landsting, respektive väghållningsdistrikt dylika utskylder från område, som fr. o. m. år 1922 införlivats med stad (Göteborg). I dessa fall hade emellertid icke förelegat något förbehåll i införlivningsbeslutet mot uttaxering för bestridande av utgifter för tiden efter det införlivningen trätt i kraft. Fall kunde emellertid förekomma, då utskylderna i fråga vore av så ringa betydelse, att en reglering av angivet slag icke borde ifrågakomma, eller att deras bibehållande hos kommunen kunde tjäna att utjämna sådan förlust för kommunen i följd av införlivningen, som icke vore av den omfattning, att särskild skatteersättning prövades böra utgå. Den påtalade bestämmelsen hade emellertid tillkommit i syfte att förebygga, att vederbörande skattskyldiga bleve föremål för dubbelbeskattning. I den mån sådan dubbelbeskattning medförde en högre sammanlagd skattebelastning än dessa förut varit underkastade, kunde den tillämpade klausulen fortfarande fylla ett praktiskt behov. Vid angivna förhållanden syntes lagstiftning i den av stadsförbundets styrelse åsyftade riktningen icke vara av behovet påkallad. Kollegiet, som föreställde sig, att de av styrelsen framförda synpunkterna komme att av Kungl. Maj:t tagas under övervägande vid framdeles meddelade införlivningsbeslut, hemställde på grund härav, att Kungl. Maj:t måtte finna den underdåniga framställningen icke för det dåvarande föranleda något Kungl. Maj:ts yttrande. Svenska vägstyrelsernas förbund ($^{28}/_{7}$ 1930) förklarade sig på närmare anförda skäl anse någon orättvisa icke ligga i att den ifrågavarande vägskatten uppbures av distriktet. Då emellertid Kungl. Maj:t ägde befogenhet att med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall lämna föreskrifter ang. de ekonomiska mellanhavandena mellan distrikt och inkorporeringskommun, funnes tillräckliga garantier för en objektiv och rättvis prövning av frågans ekonomiska sida. Någon lagstiftningsåtgärd i den riktning, som åsyftades av stadsförbundet, vore därför ej påkallad.

Den 14 november 1930 förklarade Kungl. Maj:t framställningen icke föranleda annan Kungl. Maj:ts åtgärd än att kammarkollegiet anbefalldes att vid

---

[1] Kungl. kammarkollegiets meddelanden II (1929) s. 65 f.
[2] Sv. Landstings tidskr. 1930 sid. 121 ff.
[3] Betänkande 1917, s. 166.
[4] R.Å. not. S. 127, ref. 45, samt not. K. 304.

avgivande av förslag till ändringar i rikets kommunala indelning i förekommande fall taga i betraktande vad i stadsförbundets framställning anförts.

I kungl. brev den 31 december 1929 angående införlivning med *Malmö* stad av Fosie socken (kammarkollegiets utl. $^{22}/_{7}$ 1929) medtogs ännu den gamla klausulen, men i kungl. brevet den 21 mars 1930 angående införlivande med *Lysekils* stad av vissa områden i Lyse socken (Slättens municipalsamhälle m. m.) var den struken.[1]

Kap. V. Allmänna väglagstiftningen efter 1862.

Allmänna linjer.

Då väghållningstungan i följd av inträdd ändring i kommunikationsmedlen betydligt ökats på vissa håll men minskats å andra ställen, utgick till utjämnande av därigenom uppkomna ojämnheter sedan 1841 ett särskilt statsbidrag i form av anslag å riksstaten till anläggning av nya samt förbättring och omläggning av backiga och mindre goda vägar.

Den äldre indelningen av allmänna vägar å landet i lands-, härads- och sockenvägar hade så småningom förlorat sin betydelse. Huruvida ursprungligen dessa benämningar i allo varit avgörande för omfattningen av respektive väghållningsenheter är ej fullt klart. I utlåtande med anledning av skrivelse av 1853—54 års riksdag angående bidragsskyldighet till väghållningen även för bruk, bergverk, skattlagda kvarnar och andra fabriksinrättningar uttalade kammarkollegiet i avseende å sättet för bestämmande av dylika bidrag, att väghållningsskyldig kommun vore för lands- och häradsvägen häradet, för sockenvägen socknen,[2] men vid vägdelningar efter mitten av 1800-talet hade man i varje fall på många orter i riket sammanslagit lands-, härads- och sockenväg till en enda vägkategori, nämligen »allmän väg» till skillnad från enskild väg och »därefter endast genom gradering skilt vägens olika egenskap samt delat den sålunda graderade vägen på hela häradet».[3] I Skaraborgs län gjordes ingen skillnad mellan härads- och sockenvägar, utan vore de överallt samman-

[1] Jfr kammarkoll. und. skr. $^{24}/_{2}$ 1930: »Närmast i överensstämmelse med den av kollegiet i sagda yttrande (den 2 nov. 1929) utvecklade tankegången skulle väl vara att ersätta berörda (av utredningsmannen i anslutning till praxis föreslagna) bestämmelse med ett stadgande av förslagsvis följande lydelse: 'De utskylder till vägdistriktet och tingslaget, vilka året innan indelningslagen träder i kraft beviljas för bestridande av utgifter enligt de för det nästföljande året upprättade stater, skola till utgörande fördelas å de skattskyldiga inom det minskade vägdistriktet respektive tingslaget.' Med ett stadgande av här angiven innebörd skulle givetvis Lysekils stad undgå att belastas av någon utgift för den vägskatt och de tingshusmedel, varom här är fråga. Även de skattskyldiga inom införlivningsområdet skulle helt befrias från dessa skatteposter. Kollegiet har emellertid funnit vägande skäl tala för att en med billighet och rättvisa mera förenlig reglering av föreliggande angelägenhet skulle i detta fall ernås, därest vägdistriktet — dock utan att Lysekils stad därigenom betungades — bibehölles vid en rätt att under ifrågavarande övergångsår debitera beskattningsföremålen inom införlivningsområdet. För de skattskyldiga inom detta område kan en sådan anordning svårligen sägas innebära någon obillighet, då införlivningen det oaktat för dem lärer medföra en icke oväsentlig lättnad i den totala skattebelastningen. Och för vägdistriktet kan förmånen av en dylik beskattningsrätt vara ägnad att i sin mån medföra en ekonomisk lättnad vid övergången. Därest Eders Kungl. Maj:t skulle dela kollegiets uppfattning angående lämpligheten av en reglering, som här ifrågasatts — och som för sådant fall också lärer böra avse tingslaget — torde sålunda den förevarande punkten — — — i utredningsmannens förslag böra uteslutas utan att ersättas med annan bestämmelse i ämnet.»

[2] 1880 års väglagsbetänkande s. 22.

[3] 1880 års väglagsbetänkande s. 40.

blandade. På andra ställen, t. ex. i Skåne, hade man låtit enskilda utfartsvägar för hemman och byar ingå såsom sockenvägar vid vägdelning. I Kronobergs län hade i sammanlagda uppgivna väglängden inbegripits en mängd vägar, som rätteligen borde kallas byvägar, enär de ej blivit i laga ordning såsom sockenvägar förklarade eller indelade men likväl underhölles såsom sockenvägar av socknens hemmansägare enligt därom å socken- eller kommunalstämmor avslutade överenskommelser, vilka såsom ej överklagade tillsvidare vore gällande.

Besväret, som omfattade väg-, bro- och färjhållning, vad broar och färjor angick i stor utsträckning med bidrag av avgifter å samfärdseln, bro- och färjpenningar, beträffande vägar i mindre grad med vägpenningar,[1] vilade vid 1880-talets ingång å landet fortfarande på i mantal satt jord. Några verkliga vägkommuner funnos ej, fastigheterna voro direkt ansvariga utan något primärt eller subsidiärt ansvar för distriktet såsom sådant. Lands-, härads- eller sockenvägars uppehållande ålåg fastigheterna inom angivna enheter, som alltså voro distrikt endast i ordets geografiska bemärkelse. I hela landet höllos 112 broar och färjor av (hemmanen i) flera härad eller tingslag; i ett län (Jämtlands) alla broar och färjor av (hemmanen i) landskapen, i ett annat län (Örebro) en bro av länet (rätteligen landskapet Närkes hemman).[2] Vägunderhållet fullgjordes genom arbete in natura efter vägdelning av ägare till i mantal satt jord. Den allmänna kontrollen utövades av Kbfde med underlydande kronobetjäning.

Redan på 1700-talet hade emellertid krav framförts på lindring i besväret för jordbrukets del, ehuru dessa krav trots upprepade riksdagsmotioner under 1800-talet icke föranlett någon ändring. På riksdagens initiativ tillsattes slutligen år 1876 den s. k. *väglagskommittén* med direktiv från riksdagen, att vägbeskattningen å landsbygden borde byggas på intresse principens grund genom väghållningsskyldighetens utsträckning till bruk, fabriker, kvarnar, sågar, allmänna skogar och annan fast egendom ävensom gruvor samt »med fastighet förenad industriell rörelse».

Lagen om väghållningsbesvärets utgörande på landet 23/10 1891 m. m.

Sedan kommittén år 1880 avgivit sitt betänkande och frågan varit föremål för riksdagsbehandling utan att enighet uppnåtts mellan kamrarna, löstes densamma vid 1891 års riksdag. *Lagen den 23 oktober 1891 om väghållningsbesvärets utgörande på landet* avser enligt dess eget uttryckssätt »väg på landet som prövas för allmänna samfärdseln nyttig och nödig», vilken väg benämnes »allmän». Ifrågasatt utsträckning av lagrevisionen även till städerna hade avvisats med uttalandet, att någon allmännare klagan icke försports, vare sig med hänsyn till de grunder enligt vilka städernas väghållningsskyldighet sedan gammalt vore ordnad eller mot det sätt varpå denna skyldighet fullgjorts.[3] Lagen proklamerade i princip häradet eller det mot

[1] Vid 1856 års riksdag avslogs ett väckt förslag om vägarnas underhållande genom vägpenningar (1880 års väglagsbetänk. s. 23). År 1880 utgingo vägpenningar vid sammanlagt 9 vägar i riket, alla utom en, tillhörig Jämtlands län, i enskild ägo (väglagsbetänk. s. 64—66).

[2] 1880 års väglagsbetänkande s. 63. Jfr. ovan s. 53.

[3] K. prop. 1887 A nr 19 s. 65. 1876 års väglagskommitterade ansågo sig på grund av sitt uppdrag icke kunna föreslå dylik utsträckning, »ehuru den dåvarande lagens föreskrifter rörande sättet för vägars

härad svarande tingslaget i de orter, där häradsindelning ej förekom, såsom väghållningsdistrikt (5, 81 §§)[1] men omskapade detta till en kommun, en juridisk person, med fakultativ möjlighet till såväl förstoring som förminskning, en möjlighet som nästan undantagslöst utnyttjats i den senare riktningen. Efter lagens ikraftträdande hade Kbfde, var för sitt län, att, efter de väghållningsskyldigas hörande, besluta, huruvida delning av härad i särskilda väghållningsdistrikt borde äga rum eller väghållningsdistrikt omfatta större område än ett härad (82 §). Den möjlighet, den äldre lagstiftningen innebar till fördelning av vägbyggnadskostnaderna på olika stora enheter allt efter vägens huvudsakliga uppgift att tjäna ett större eller mindre område, samt härav följande möjlighet till rationell utjämning av kostnaderna uppgavs genom den nya lagen.[2] Å den nya kommunen överflyttades det primära väghållningsansvaret. Detta utgör dock numera icke hinder för kommuner eller landsting att lämna bidrag till byggande av allmän väg, bro eller färja (5 §).

De äldre vägkategorierna sammanfördes till två, landsväg och bygdeväg, den senare en sammanfattning av de båda kategorierna härads- och sockenvägar, som i stor utsträckning så småningom sammanblandats. Till den förra kategorien hänfördes väg, »som för allmänna samfärdseln är av större betydelse och förenar riket med annat rike eller ett län med annat län, leder från en stad till annan eller tjänar att förbinda något härad i dess helhet eller till väsentlig del med stad, större hamn eller lastageplats, järnvägsstation eller annat jämförligt ställe». Till den senare skulle räknas väg av förenämnda beskaffenhet, »som dock ej är av den vikt för allmänna samfärdseln, att den bör till landsväg hänföras, så ock väg emellan härad eller socknar, från allmän väg till kyrka eller tingstad samt annan med dessa jämförlig väg» (1 §). Väg till kvarn ansågs ej längre såsom allmän, »då kvarnhanteringen blivit en fabriksnäring, vilken borde bekosta för den erforderliga vägar såsom enskilda».[3] Väghållningsskyldighet åvilar jämlikt lagen i princip *alla* skatteobjekt men efter olika proportion, dock att äldre lotshemman, så länge de äro underkastade lotsningsskyldighet, bibehållas vid dem förut förunnad frihet från väghållningsbesväret (6 §).[4] Förut existerande frihet från väghållningsbesväret för vissa privilegierade fastigheter upphörde alltså, och torde jämväl förutsättningen för tillämpning av bestämmelsen i § 11 i 1866 års skogsordning angående undantagande av virke från häradsallmänning till broar m. m., i huvudsak återgående i § 11 av den utan riksdagens med-

byggande, deras underhåll m. m. varit gemensamma för land och stad, endast med den naturliga skillnad i avseende å grunderna för besvärets utgörande som betingats av de olika förhållandena mellan stad och land» (1880 års betänk. s. 103).

[1] Väglagskommitterade anföra i sitt betänkande 1880 (s. 112) att »enligt hittills bestående lag har samfälligheten i regeln utgjorts av häradet».

[2] Tidigare existerande väghållningsenheter *ad hoc* å landet, i regel för broars och färjors uppehållande, kunde icke förlikas med den nya lagen. N.J.A. 1900:177 (fråga om underhåll av en färja i Jösse härad, vars underhåll ålegat Jösse och Grums härader samt Grava socken i Karlstads härad med vissa angivna andelar).

[3] Väglagskommitténs betänkande s. 108.

[4] Detta motiveras av vägkommittén (s. 121) med att äldre lotshemmans rättigheter i berörda hänseende vore av kontraktsnatur. Med frihetens beroende på att lotsningsskyldighet förelåge hade kommittén avsett det fall, att lotsningsskyldigheten kunde framdeles varda från jorden skild.

verkan tillkomna skogsordningen den 26 januari 1894 hava upphört, sedan delägarna i häradsallmänningen ej längre äro identiska med häradets väghållningsskyldiga.[1] Såsom en rest av den gamla ordningen med jordbruksfastigheterna såsom ensamt betungade ligger den starkaste belastningen på dessa skatteobjekt. Kostnaderna för väghållningen bestridas efter vägfyrktal. En vägfyrk påföres numera: a) jordbruksfastighet för varje 100 kr. av taxeringsvärdet, b) annan fastighet för varje 150 kr. av taxeringsvärdet, c) inkomst för varje 15 kr. av den beskattningsbara delen därav. Från och med 1929 har denna inkomstens delaktighetstal fördubblats, så att en vägfyrk påföres varje 15 kr. i stället för såsom förut 30 kronor och fr. o. m. 1928 delaktighetstalet för frälseränta samt annan fastighet än jordbruksfastighet och allmänningsskog nedsatts från 200 kr. till 150 (59 §). Vägunderhållet in natura, varmed förstås arbetet för vägs hållande i laggillt skick, åligger däremot ensamt jordbruksfastigheterna. Vägunderhållet utgöres efter vägdelning (delningsgrunden, »vägtalet», åsättes efter gradering av vägen enligt samma norm som vägfyrktalet men gäller ända tills ny vägdelning sker). Även avsöndrade lägenheter blevo genom lagen underhållsskyldiga, och en obegränsad väglottsstyckning med därav följande olägenheter för underhållets utförande på ett för trafiken tillfredsställande sätt blev följden. Vägdelning verkställes av lantmätare eller annan lämplig person, som Kbfde förordnar,[2] med biträde av två gode män. Utom i vissa preliminära frågor, som skola underställas Kbfdes prövning, vinner förrättningen, som avslutas med utlåtande, laga kraft, om den ej överklagas. Besvär anföras hos Kbfde (36—44 §§). Då vägdelning enligt lagen första gången äger rum, bestrides halva kostnaden av statsverket (84 §). Å omlagd väg åligger underhållsskyldighet samma fastigheter, som haft väghållningsskyldigheten å den gamla sträckningen. Försvårat underhåll t. ex. genom breddning av vägbanan ersättes av den för distriktet gemensamma vägkassan (14 §).[3] De beskattningsföremål, som icke utgöra vägunderhåll in natura, bidraga till väghållet allenast med penningar, vägskatt, vilken ingår till vägkassan under förvaltning av en vägstyrelse (7 §). Den uppskattade kostnaden för underhåll av all indelad väg inom distriktet skall, efter avdrag av statsbidrag, varom nedan förmäles, fördelas på de till vägunderhåll in natura förpliktade vägfyrkarna, varefter det belopp, som enligt denna fördelning belöper på varje fyrk, såsom vägskatt påföres varje annan vägfyrk. Vad därutöver erfordras för bestridande av vägkassans utgifter, påföres samtliga vägfyrkar till lika andel för en var av dem.

Till allmän vägs hållande i fargillt skick, då den är besvärad av snö eller is — vintervägh åll ningen — skall Kbfde inom varje distrikt av

---

[1] Märk den ändrade formuleringen i § 11 av 1894 års skogsordning: »— — det virke som erfordras till sådana broar och allmänna byggnader, som delägarne i allmänningen s j ä l v a bygga och underhålla — —.»

[2] Distrikslantmätare är skyldig åtaga sig dylikt förordnande (Instr. f. Lantmäteristyrelsen $^{11}/_{11}$ 1927 § 52 mom. 1, a).

[3] Anledningen till stadgandet har närmast varit att avlägsna anledningar till nya vägdelningar, 1880 års väglagsbetänk. s. 140 (§ 19).

lämpligt belägna fastigheter inrätta s. k. ploglag, vilka vartdera av vägen tilldelas ett visst stycke, som de skola behörigen vidmakthålla (65 §). Där särskilda vintervägar av ålder funnits eller prövats nödiga, ingå de, isvägar inbegripna, i ploglagsindelningen (66 §). För besväret med vinterväghållningen erhålla ploglagen ersättning ur vägkassan (70 §). Stadgandet i BB 25: 7, att den som hugger upp vinterväg över sjö skall svara för skadan samt ådömas ansvar, återfinnes ej i väglagen, och bestämmelserna i 1864 års strafflag 19: 15 kunna ej anses avse samma sak.[1]

Kostnaden för underhåll av väg, som ej ingått i vägdelning, och av bro, som ej är till vägtrumma hänförlig, samt för byggande och underhåll av färja så ock kostnaden för anläggning av ny och omläggning av gammal väg, för byggande av bro samt för iståndsättande av väg, som vållats betydande skada genom naturhändelse, skall bestridas ur vägkassan, i den mån sådan kostnad ej utgår av statsmedel. Ur kassan bestrides ock kostnaden för vägvisare, som skola anbringas »där vägar stöta samman» (29 §), en förenklad formulering som avser att i sak motsvara BB 25:4. Vid 1905 års väglagsrevision tillades, att av vägkassan skulle bekostas jämväl förändring av bygdeväg till landsväg, iståndsättande av enskild väg, bro och färja, som till allmänt underhåll övertages, samt byggande av bro och färja, i den mån sådan kostnad ej gäldas av statsmedel eller, efter särskilda åtaganden, av kommuner eller landsting eller annorledes.[2] År 1920 tillades, att ur vägkassan även skulle gäldas utgifter för upptagande genom väg av vattenavlopp, som det enligt 7 kap. 7 och 8 §§ vattenlagen åligger de väghållningsskyldiga att bekosta, ävensom viss gottgörelse, där sådan jämlikt stadgande i vattenlagen skall utgivas av vägstyrelsen (8 §).

År 1921 möjliggjordes överflyttning av vägunderhållet i dess helhet eller delvis å vägkassan (12 §). Innan överflyttning sker å kassan av ansvaret för allmän väg, bro eller färja, skall denna vara försatt i laggillt skick (22 § enligt 1905 års lydelse). Utvecklingen och den senare politiken i avseende å villkoren för statsbidrag har numera medfört, att naturaunderhåll genom jordbruksfastigheterna, utom i ett fåtal distrikt, försvunnit och vägkassan övertagit detsamma. Denna utveckling, särskilt ökningen av statsbidragens relativa storlek, har ock inneburit en allt större utjämning av väghållningsbördan till förmån för fastigheterna.

I anslutning till äldre bestämmelser hava i lagen intagits vissa bestämmelser, som ingripa i fastighetsägares dispositionsrätt över sin jord. I 24 § stadgas skyldighet för jordägare att efter beslut vid vägsyn besörja, att träd eller buske borthugges eller träd kvistas, där så är erforderligt för vägs upptorkande eller för erhållande av fri sikt. Där åtgärden medför avsevärd skada för honom, erhåller han emellertid skälig ersättning ur vägkassan. Nyheter i förhållande till äldre rätt utgöra bestämmelserna i 25 §, att

[1] Se närmare K. Bergendal, P. M. ang. ifrågasatt lagstiftning till förekommande eller lindring av de genom vinterisfartens isrännor föranledda olägenheter för trafiken å isvägarna m. m. (Bil. 7 till vägkommissionens betänk. 1916 I:2 s. 127 ff.)

[2] Genom ett tillägg vid 1905 års väglagsrevision till 5 § har öppnats möjlighet för kommuner och landsting att lämna bidrag till byggande av allmän väg, bro eller färja.

utan Kbfdes tillstånd byggnad ej må uppföras utmed väg på mindre avstånd än 3.5 meter från vägens kant, upplag eller andra anordningar, som hindra vägens upptorkande eller fri sikt, eller annonstavlor, reklamskyltar och dylikt förekomma, samt att ej må inom synhåll från väg förekomma skylt eller dylikt av beskaffenhet att av vägfarande kunna förväxlas med varningstecken, i 26 § att utmed väg ej må upptagas grop eller grav av beskaffenhet att för vägens bestånd medföra fara.[1]

I närheten av väg må ej utan Kbfdes tillstånd förekomma stängsel. För stängsel tillkommet före år 1928 må undantag göras, dock med skyldighet för jordägaren att mot ersättning ur vägkassan utbyta stängslet mot annat, som ej orsakar snösamling (68 § enl. lag $^{27}/_{6}$ 1927).

Vid vägsyn må tillstånd meddelas vägstyrelse att uppsätta snöskärm till förekommande av snösamling. För härav uppkommen skada njuter jordägare skälig ersättning ur vägkassan (69 § enl. lag $^{27}/_{6}$ 1927).

Landsväg skall enligt lagen vara 6 meter och bygdeväg 3.6 meter bred. Dock äger Kbfde att, där för särskilda vägsträckor förhållandena sådant påkalla, såväl medgiva, att väg må ha mindre bredd, ävensom, när ny väg anlägges eller gammal väg omlägges, förordna om dess utläggande till större bredd än som stadgats. Där redan anlagd väg är bredare än sålunda föreskrivits, skall den så vidmakthållas, därest icke Kbfde prövar densamma kunna utan olägenhet till bredden inskränkas. Likaledes skulle Kbfde äga att, där redan anlagd väg hade mindre bredd än lagen bjöde och dess utläggande till stadgad bredd bleve förenat med betydande svårigheter eller kostnader, låta därvid bero (2 §). Ny bro skall hava samma bredd som den till densamma anslutande väg, dock med rätt för Kbfde att medgiva undantag beträffande större bro (32 §). Kbfde äger fria händer att vid sin prövning tillgodose samfärdselns behov. Väg, bro och färja skola nämligen hållas »i ett för samfärdseln fullt tillfredsställande skick». Å båda sidor om väg skola diken till erforderlig bredd och djup med nödigt avlopp göras, därest sådana icke efter vederbörandes prövning utan olägenhet kunna undvaras (23 §). Väg må ej inkräktas genom upplag av andra ämnen än sådana, som för vägunderhållet oundgängligen erfordras, och må ej heller dessa så uppläggas, att samfärdseln därigenom försvåras (27 §). Går väg utmed vattendrag eller fördjupning, som för vägfarande kan medföra våda, skall lämpligt skyddsvärn anbringas av den som underhåller vägen (28 §).[2] Vägvisare skola, på sätt ovan nämnts, anbringas där vägar stöta samman (29 §).[3] Kbfde skall övervaka att väg vintertiden behörigen öppenhålles. I fråga om väg, varå automobiltrafik är tillåten, ankommer det på Kbfde att bestämma, huruvida vägen skall hållas fri från hinder av snö och is i sådan omfattning, som kräves för dylik

[1] Beträffande de av dessa nya bestämmelser, som tillkommo redan 1891, hade väglagskommittén ställt sig på den ståndpunkten, att de borde hänföras till »besvär som granne av annan tåla bör» och i princip ej giva anledning till ersättningsskyldighet för de väghållningsskyldiga; väglagskomm. betänk. 1880 s. 149.

[2] Enligt väglagskommittén (betänk. 1880 s. 150) ansågs det otvivelaktigt höra till då gällande lags bestämmelser om gill väg, att den icke medförde våda för den vägfarande.

[3] Motsvarande stadgandet i BB 25:4. Ang. vägvisares beskaffenhet se k. kung. $^{12}/_{6}$ 1931 (nr 252) ang. vägmärken.

trafik, eller allenast i den utsträckning som erfordras för samfärdsel med av dragare framfört fordon. Där så tarvas, skall vägen märkas ut (67 § enl. lag $^{27}/_{6}$ 1927).

Den gamla bestämmelsen om vägarnas förseende med milstolpar, för vilkens upphörande riksdagen år 1876 uttalat sig, återgick icke i lagen.

Väg- och bropenningar, som erhållit ytterligare legitimitet genom införande såväl i F.K.L. (§ 73) som i F.K.S. (§ 74), skola, där de dittills erlagts av vägfarande, upphöra, då sådant utan förnärmande av någons enskilda rätt kunde ske (20 §).[1] Genom bro- eller färjpenningar bildade kassor övergingo såvitt de uppkommit genom uppbörd av vägfarande, i följd av lagen å vägkassan. De väghållningsskyldiga ägde förfoga över dylika kassor som bildats genom deras sammanskott (21 §). Åligger någon på grund av särskilt åtagande att underhålla allmän väg, bro eller färja, må därvid förbliva, därest ej i stadgad ordning sådan väg, bro eller färja prövas böra till allmänt underhåll övertagas (19 §).[2]

I anslutning till BB 25:12 samt 1802, 1838, 1825 och 1817 års kungliga brev stadgades i 33 §, att å kronans allmänning[3] må sand, grus samt även sten till vägs underhåll utan ersättning tagas efter vederbörande skogstjänstemans anvisning. Vill någon å annan mark taga sand, grus eller sten till vägs underhåll och kan överenskommelse med jordägaren icke träffas, äger häradsrätten, då väghållningsskyldig därom instämmer talan, bestämma, varest nämnda väglagningsämnen tjänligast och till minsta skada för jordägaren må avhämtas, samt till vilket belopp ersättning därför skall utgivas. Ersättning skall alltså utgivas, även om hämtningen sker från utmark.[4] Om hämtning av väglagningsämnen från kronans jordbruksdomäner har genom kungl. kungörelsen den 2 juni 1905 förordnats, att väghållningsskyldig skall vara berättigad att för allmän vägs underhåll, där domänstyrelsen prövar sådant kunna utan olägenhet för dylik egendom ske, å egendomens mark taga sand, grus eller sten, samt att någon ersättning för väglagningsämnenas värde därvid ej må beräknas. Om ersättning för intrång och skada gäller vad därom förut är stadgat.

Såsom ny princip infördes genom lagen statens deltagande i vägunderhållet

---

[1] Så synes numera ha skett utom i ett fall (bron Stockholm—Lidingö). Färjpenningar utgå däremot fortfarande. Detta motiverades i 1880 års väglagsbetänkande (s. 144) därmed, att kostnaderna för färjhållet i många landstingsområden uppginge till betydliga belopp, vilka skulle ur vägkassan bestridas, samt att färjpenningarnas erläggande icke i samma mån som väg- och bropenningarna vållade tidsuppehåll. Kommittén ansåge därför att, innan någon erfarenhet kunnat vinnas, i vad mån vägkassans tillgångar komme att tagas i anspråk för andra därmed avsedda ändamål, med färjpenningarnas borttagande borde anstå.

[2] Vägkommitterades formulering »Åligger någon, utöver vad lag bjuder, särskild förpliktelse att underhålla» etc. omredigerades i den kungl. propositionen nr 19 till 1887 års riksdag (A). Av motiveringen (19 §) synes framgå, att med stadgandet avsågs särskild förpliktelse, som enligt åtagande ålåg väghållningsskyldig *inom* distriktet. Jfr motiveringen i Väglagskommitténs betänk. 1880 (§ 24, sid. 143) och k. prop. 19/1887 A (19 § s. 88).

[3] Ang. innebörden av begreppet »kronans allmänning» se väglagskommitténs betänk. 1880 s. 122.

[4] Grunden härtill angiver väglagskommittén (1880 s. 163) vara den, att »äganderätten till en grustäkt är en jorden åtföljande förmån lika väl värd att skyddas som jordägarens rätt till den odlade marken och på många orter, där efterfrågan på grus är stor men tillgången ringa, av vida större värde än t. o. m. mångdubbla ytmåttet av den bästa åkerjord». Jfr särsk. utskottets utl. vid 1889 års riksdag, K. prop. 19/1887 A s. 87.

genom visst för alla distrikt likformigt ordinarie statsbidrag — »grundbidrag» — i förhållande till den uppskattade kostnaden för samma underhåll, såvitt angick indelad sommarväg ($^1/_{10}$ av kostnaderna). Vid 1905 års väglagsrevision förhöjdes det ordinarie statsbidraget till vägunderhållet från $^1/_{10}$ till $^3/_{20}$, varjämte bidraget skulle få beräknas jämväl å kostnaden för underhåll av oindelad väg, bro och färja. År 1918 höjdes bidraget ytterligare till $^3/_{10}$ (fr. o. m. $^1/_1$ 1919) och skall numera, där väghållningsdistrikts samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, statsbidraget beräknas å *verkliga* kostnaden för vägunderhållet, vinterväghållningen inbegripen, under nästföregående år, därest hela vägunderhållet då ålegat vägkassan. Därvid skall i underhållskostnad inbegripas all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byggande av väg (60, 76 §§).[1] I 1931—32 års riksstat upptages för ändamålet ett anslag (bidrag till vägunderhållet på landet m. m. förslagsanslag, ordinarie anslag) på kr. 6 600 000:—. Därutöver må väghållningsdistrikt, som äro med väghållning synnerligen betungade, kunna efter Kungl. Maj:ts prövning av staten erhålla särskilt understöd i den mån medel, som för sådant ändamål må vara anslagna, därtill lämna tillgång (60 §).[2]

Ansökning om anläggning av allmän väg skall enligt lagen göras hos Kfbde, som skall låta höra samtliga väghållningsskyldiga. Dessa utöva sin beslutanderätt å vägstämma (52 § enligt 1905 års lydelse) efter vägfyrktal. Där flera kommuner ingå i distriktet, kunna kommunombud representera de väghållningsskyldiga, enskilda sådana obetaget att vid vägstämman själva eller genom ombud utöva rösträtt för eget vägfyrktal, som i ty fall avräknas från det, för vilket vederbörande kommunombud skall äga rösta. Därefter skall, i stället för förut häradsrätten,[3] kronofogden — efter kronofogdeinstitutionens indragning 1917 landsfiskalen — avgiva yttrande, varefter Kbfde meddelar beslut. I enahanda ordning skola avgöras frågor om indragning av allmän väg, omläggning av backig eller eljest för rörelsen obekväm allmän väg samt förändring av redan befintlig väg till bygdeväg eller landsväg (4 §). Kbfde tillkommer att övervaka vägarnas behöriga underhåll och vidtaga därför erforderliga åtgärder. Närmast under Kbfde skall tillsynen över vägväsendet utövas av landsfiskalen med biträde av fjärdingsmän (före 1918 av kronofogden med biträde av länsmän och fjärdingsmän (34 §).

Vägsyn, eventuellt kompletterad genom formlig efterbesiktning, hålles årligen av landsfiskal med biträde av två nämndemän, dock att enligt lag den 21 maj 1931 (nr 224) beträffande väg, som övertagits till underhåll av vägkassan, dylik syn skall hållas allenast om och i den utsträckning Kbfde på given anledning därom för visst år förordnar. Vägsyn bör förrättas tidigt på våren eller sent på hösten å tid, som bestämmes av Kbfde. Underlåtenhet att inom vid syn föreskriven tid bota konstaterade brister medför ansvar i form av böter, samt att bristerna mot lega avhjälpas på den skyldiges bekostnad. Kostnaderna härför, som numera skola förskjutas av vägstyrelsen, kunna efter

---

[1] Jfr s. 72 not 4 nedan.
[2] Sid. 69 nedan.
[3] Häradsrättens funktion upphörde fr. o. m. år 1907 (1905 års väglagsrevision).

arbetets utförande omedelbart uttagas hos den skyldige av landsfiskalen (35 §).

I överensstämmelse med kungl. kungörelsen den 11 oktober 1864 angående rätt att hava grind å allmän lands- och häradsväg stadgas i 31 § — enligt lagrummets lydelse genom lag den 27 juni 1927 (nr 296) — att å väg må ej upprättas grind, med rätt dock för Kbfde att medgiva undantag beträffande väg med endast ringa samfärdsel. Befintliga grindar skola borttagas, med rätt för Kbfde att härifrån medgiva undantag. Grind skall hållas avlyftad den tid av året, Kbfde bestämmer. Stadgandet äger icke tillämpning beträffande grind, där väg korsas av järnväg, spårväg eller vattenväg,[1] ej heller i fråga om grind som erfordras för gränsbevakningens behov.

Genom väglagen, som formellt trädde i kraft med 1895 års ingång,[2] upphörde, i fråga om väghållningsbesväret å landet, 25 kap. BB och alla övriga tid efter annan meddelade föreskrifter, som stredo mot lagen, att vidare gälla (85 §).

Genom *kungl. stadgan den 22 juni 1911 om skjutsväsendet* har upphävts bl. a. 1734 års gästgivareordning med dess vägväsendet rörande föreskrifter, dock att vad § 7 innehåller angående borthuggande av smärre buskar på ömse sidor om landsväg skall, i fråga om stads område, fortfarande gälla.

Genom *lag den 13 juni 1919 om ödebygdsvägar* har tillkommit en ny kategori av allmänna vägar, ödebygdsvägar, varmed förstås väg som till avsevärd längd sträcker sig över fjäll, genom skogar eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru vägen icke prövats vara för allmänna samfärdseln nyttig och nödig, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande. Dessa vägar behandlas närmare nedan under »Särskilda statsbidrag».

I *lagen om dikning och annan avledning av vatten den 20 juni 1879* hade meddelats bestämmelser (6 och 15 §§) angående ändring av väg eller bro i följd av dikning eller vattenavledning samt i *kungl. förordningen den 30 december 1880 om jordägares rätt till vattnet å hans grund* (7 §), *kungl. kungörelsen s. d. om allmän farled och om allmän flottled* om väg- och brobyggnaders förhållande till allmän farled och allmän flottled.[3] Genom *vattenlagen den 28 juni 1918* tillkommo ej mindre nya fullständigare bestämmelser i angivna hänseende än även beträffande väg- och brobyggnader, som medförde ändring i vattenståndsförhållandena, samt angående dylika byggnaders förhållande till allmän farled och allmän flottled, invallningsföretag och kloakledningar. Dessa bestämmelser äro gemensamma för land och stad.

Gatas förhållande till väg.

Sedan lagen om stadsplan och tomtindelning den 31 augusti 1907, numera avlöst av 1 kap. i lagen om fastighetsbildning i stad den 12 maj 1917 (FBL),

---

[1] Jfr kungl. kung. $^{23}/_{5}$ 1924 ang. varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg (nr 318). Se ock sid. 19 ovan samt sid. 72 och 119 ff. nedan.

[2] Före lagens tillämpning i varje län skulle Kbfde hava bestämt, huruvida delning av härad i särskilda väghållningsdistrikt borde äga rum eller väghållningsdistrikt finge omfatta större område än ett härad (82 §).

[3] Jfr ovan sid. 14 f.

trätt i kraft, innebär genomförande av stadsplan, genom vederbörande stadsplanesamhälles övertagande till underhåll av gata som sammanfaller med existerande allmän väg, en befrielse från väghållningsbördan. Genom lag den 27 juni 1927 hava emellertid å landet i viss mån nya bestämmelser införts fr. o. m. år 1928. Enligt 9 § i väglagen i dess genom 1927 års lag ändrade lydelse åligger det nämligen köping eller annat samhälle å landet, för vilket 1 kap. FBL äger tillämpning, att för väghållningsdistriktets räkning bygga och underhålla allmän väg och bro, i den mån vägen eller bron på grund av nämnda lag skall vara upplåten till allmänt begagnande såsom gata. För denna väghållning skall samhället erhålla ersättning av väghållningsdistriktet enligt närmare angivna grunder, dock ej med högre belopp än det, vartill kostnaderna för väghållningens utförande efter samfärdselns behov skäligen kan skattas. Samhället är ock berättigat att för distriktets räkning, mot ersättning i vidare mån än nyss sagts, ombesörja väghållningen inom samhället. Mark, som erfordras för byggande av väg inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd, skall av samhället tillhandahållas utan kostnad för väghållningsdistriktet (men med rätt för samhället till ersättning av tomtägare, därest vägen byggts inom samhällets planlagda område). Har samhälle jämlikt 9 § till underhåll övertagit allmän väg, åligger samhället jämväl att för väghållningsdistriktets räkning mot ersättning utföra vinterväghållningen å vägen (65 §).

Den nya stadsplanelagen av den 29 maj 1931, som träder i kraft den 1 januari 1932, medför härutinnan icke någon ändring i sak.

Särskilda statsbidrag.

Till understöd åt synnerligen betungade väghållningsdistrikt har riksdagen sedan 1907 å extra stat under nionde huvudtiteln beviljat ett årligt anslag av 150 000, numera 200 000 kronor (extra reservationsanslag). Understöd av detta slag, som utdelas av Kungl. Maj:t från fall till fall, får bestämmas till högst hälften av distriktets hela på visst sätt beräknade kostnad för vägunderhåll, under villkor, att sagda kostnad uppgår till minst 30 öre per vägfyrk i medeltal för det löpande och de sistförflutna 5 åren. Såsom underhållskostnad anses härvid för indelad väg det av vederbörande särskilda nämnd satta uppskattningsbelopp och, för icke indelad väg samt bro och färja ävensom för vinterväghållningen, vägkassas verkliga utgifter för ändamålet, allt med avdrag av det ordinarie statsbidraget till vägunderhållet eller andra distriktet tillkommande bidrag eller särskilda inkomster.[1]

Alltsedan 1840—41 års riksdag till Kungl. Maj:ts disposition ställde ett belopp av 200 000 rdr att utgå med 50 000 rdr under ett vart av de följande fyra åren för omläggning och förbättring av backiga eller eljest för kommunikationerna mindre tjänliga delar av de allmänna landsvägarna i riket, har anslag för motsvarande ändamål, numera avseende även nyanläggning av

[1] Väglagen § 60. K.K. 10/6 1912 nr 137 ang. disposition av anslag till understöd åt synnerligen betungade väghållningsdistrikt.
Jfr Vägkommissionens betänkande 1916:I s. 212 f.

vägar, såväl lands- och vanliga bygdevägar som ock enklare bygdevägar, allmänna vägbyggnadsanslaget, årligen upptagits å rikstaten. I 1931—32 års riksstat hava upptagits två extra anslag, ett å kr. 5 250 000: — för byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar och ett å kr. 1 350 000: — för byggande av enkla bygdevägar. Bidrag må ej överstiga $^3/_4$ vad angår det förra och $^2/_3$ beträffande det senare anslaget av väghållningsdistriktets egna kostnader, därest ej, beträffande enkla bygdevägar, på grund av särskilda skäl högre bidrag prövas böra beviljas. (Före den 1 juli 1931 voro bidragsandelarna maximalt $^3/_4$ för landsvägar och vanliga bygdevägar samt $^2/_3$ för enklare bygdevägar.) Kostnad för lösen av mark eller byggnader må i regel ej inräknas i den beräknade kostnaden för företaget.[1] Förstnämnda anslag, från vilket från början bidrag utgått till arbeten såväl å landet som i stad,[2] är numera faktiskt till största delen förbehållet företag å landsbygden, ehuru anslaget även står öppet för städerna.[3]

Till ödebygdsvägar hade redan före tillkomsten av 1919 års lag i särskilda fall anslag av riksdagen beviljats. Länsstyrelse kan jämlikt lagen om ödebygdsvägar ålägga vägstyrelsen i det distrikt, där vägen skall framgå, att, om företaget kommer till stånd, ur vägkassan lämna bidrag till vägens byggande med visst belopp i penningar. Ej må dock sådan bidragsplikt åläggas, där densamma skulle för de väghållningsskyldiga verka oskäligt betungande, ej heller må bidraget i allmänhet sättas högre än till en sjättedel av beräknade kostnaden för den del av företaget, som faller inom distriktet (2 §). Anläggning av ödebygdsväg sker genom statens försorg, och skall vägen till byggnadssättet vara av så enkel beskaffenhet, som kan vara förenlig med vägens ändamål (4 §). I regel är bredden blott 2.5 meter, som dock vid regelbundet anordnade mötesplatser ökas till 4 meter. För ändamålet upptages å riksstaten ett särskilt extra reservationsanslag till byggande av ödebygdsvägar i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands samt vissa delar av Kopparbergs län 1931—1932 kr. 900 000: —. Av detta kan anvisas ända till hela kostnaden såsom statsbidrag.[4] Emellertid skall vederbörande väghållningsdistrikt kostnadsfritt tillsläppa torv, grus, sten och

---

[1] K. kung. $^{16}/_5$ 1930 (nr 163) ang. statsbidrag till allmänna vägars byggande m. m. (ändr. $^{21}/_5$ 1931 nr. 228).

[2] Se t. ex. k. brev $^4/_3$ 1843 och ämbetsskriv. (civildep.) $^{16}/_{10}$ s. å. (Växjö) samt k. brev $^{22}/_5$ 1846 (Nyköping). Jfr statsutskottets utl. nr 60 år 1926 s. 12 ff.

[3] K. kung. $^{16}/_5$ 1930 (nr 163) ang. statsbidrag till allmänna vägars byggande m. m.; jfr statsutsk. utl. nr 60 år 1926 s. 12 ff. I 1929 års statsverksprop. (VI s. 9) anförde vederbörande statsråd, att anslaget dittills i avsevärd omfattning använts till bidrag till förbättringsarbeten, men att anslaget för framtiden borde huvudsakligen användas till nybyggnader och förbättringsarbeten i större omfattning finansieras från automobilskattemedlen. Enahanda yttrande gjordes i 1930 års statsverksproposition (VI s. 63) och tillades, att anslaget efter hand borde frigöras från bidrag till förbättringsarbeten. Riksdagen gjorde häremot ingen erinran.

Statsbidrag till marklösenkostnader, som före $^1/_7$ 1931 utgått blott under särskilda förhållanden, skola enligt beslut av 1931 års riksdag (skr. 6 A p. 10) allmänt beräknas vid vägförbättringar (vägomläggningar). Ifråga om nya väganläggningar skall däremot fortfarande gälla, att dylika bidrag utgå blott efter KM:ts beprövande, då så av allmänna samfärdselhänsyn befinnes särskilt önskligt och frågan är om mark, vars förvärvande skulle ställa sig i särskilt hög grad betungande.

[4] K. K. $^{16}/_5$ 1930 (nr 163) ang. statsbidrag till allmänna vägars byggande m. m. § 2.

klenare virke samt i förekommande fall lämna visst bidrag i penningar, i allmänhet högst $^1/_6$ av den beräknade kostnaden. Återstoden av kostnaden utgår av statsmedel.[1] När ödebygdsväg eller del därav, som lämpligen kan upplåtas för allmän samfärdsel, blivit färdigställd, skall vägen övertagas till allmänt underhåll. Sedan ödebygdsväg övertagits till allmänt underhåll, lämnas av statsmedel utöver det ordinarie vägunderhållsbidraget — $^3/_{10}$ av kostnaden för underhållet av allmän väg, bro och färja — särskilt tilläggsbidrag med belopp motsvarande $^3/_{10}$ av uppskattade kostnaden för vägens underhåll (ej vinterunderhåll).[2] I väghållningsdistrikt, där särskilda omständigheter äro för handen, må dock tilläggsbidraget kunna utgå med högre belopp, intill $^6/_{10}$ av nämnda kostnad. Med väg avses jämväl bro, färja, brygga, vägmärke och vad till väg eljest hörer.

Riksstatens olika anslag till rese- och traktamentspenningar tagas i anspråk för kostnader för vägsyner och efterbesiktningar[3] samt för den nya vägorganisationen i länen, för vilken också, såsom nedan nämnes, vissa kostnader bestridas av automobilskattemedel.

Sedan fr. o. m. år 1923 skatt införts å automobiler, (inkl. motorcyklar), automobilgummiringar, år 1924 å bensin och år 1929 å motorsprit,[4] hava nya anslag tillförts vägväsendet. Sålunda inflytande skattemedel, automobilskattemedel, i riksstaten 1931—32 beräknade till 60 miljoner kronor,[5] skola av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förvaltas under benämningen »statens automobilskattemedelsfond». Av medlen skola[6] först bestridas *dels* hälften av de enligt gällande lagar angående väghållningsbesvärets utgörande på landet samt om ödebygdsvägar utgående statsbidragen till vägunderhåll och vinterväghållning, — för ändamålet upptages i 1931—32 års riksstat ett ordinarie anslag av automobilskattemedel å kr. 6 600 000:—, *dels* vad av automobilskattemedel skall utgå i avlöning åt vägingenjörer, biträdande vägingenjörer och vägingenjörsassistenter, *dels* vad som, jämlikt i sådant avseende gällande bestämmelser, av de enligt kungl. förordning den 3 maj 1929 om särskild skatt å bensin och motorsprit (nr 62)[7] influtna medlen skall ställas till lantbruksstyrelsens förfogande att användas till fiskerinäringens befrämjande, *dels ock*, enligt Kungl. Maj:ts förordnande, till ett belopp av högst 120 000 kronor, understöd av sådana forsknings- och undersökningsarbeten, som anses i synnerlig grad befrämja ett ändamålsenligt användande av ifrågavarande skattemedel. Av vad därefter återstår skola 20 % tillfalla rikets städer för att användas för dessas gatu- och väghållning samt 80 % landsbygden för att användas företrädesvis till förbättring och underhåll av

---

[1] K. k. $^{16}/_5$ 1930 (nr 163) ang. statsbidrag till allmänna vägars ayggande m. m. § 2.

[2] För vinterunderhåll utgå bidrag enligt allmänna väglagen (K. prop. 6 H. T./1931 s. 62 f).

[3] Väglagen 35 §; K.K. $^{31}/_{12}$ 1908 ang. länsman tillkommande ersättning av statsmedel för vissa resor (nr 166 s. 3), K. Instr. för landsfiskalerna $^{14}/_{12}$ 1917 (nr 903) § 2; jfr K.K. $^{14}/_6$ 1918 (nr 455). K.K. $^{14}/_{12}$ 1917 (nr 819) ang. nämndemäns tjänstgöring vid vägsyner m. m.

[4] K.F. $^2/_6$ 1922 om automobilskatt. S. d. om särskild skatt å automobilgummiringar; K.F. $^{23}/_5$ 1924 om särskild skatt å bensin och motorsprit (nr 126).

[5] Riksd. skr. 339/1931.

[6] Se K.F. $^{16}/_5$ 1930 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel.

[7] Se ock K.K. $^6/_6$ 1929, nr 122, och K.F. $^2/_6$ 1931 nr 137, 138, samt K.K. $^2/_6$ 1931, nr 139—141.

för den allmänna samfärdseln särskilt betydelsefulla vägar och broar.[1] Av landsbygdens andel av skattemedlen fördelas 85 % på följande sätt:

a) till väghållningsdistrikt, vilkas samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, utgår, av under budgetåret 1930—31 inflytande automobilskattemedel, för året 1931—32 bidrag med 45 % (för åren 1930—31 och 1929—30 40 %, 1928—29 25 %, 1927—28 20 %, 1926—27 10 %) av distriktets *verkliga* kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning under nästföregående kalenderår, dock allenast därest vägunderhållet hela det året ålegat vägkassan, och skall därvid i nämnda kostnad inbegripas all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byggande av väg.[2]

b) Vad därefter återstår av omförmälda 85 % skall tillgodokomma de särskilda länen i förhållande till de belopp, som influtit i automobilskatt från respektive läns landsbygd (länens ordinarie andelar), därvid iakttages, att Kalmar läns landstingsområden betraktas såsom särskilda län.[3]

Återstående 15 % (utjämningsandelen) av landsbygdens hela andel av automobilskattemedlen skola mellan länen fördelas på sätt Kungl. Maj:t förordnar.[3]

Från länsmedlen kunna årligen beviljas bidrag till förbättring av för automobiltrafiken särskilt viktiga vägar (och broar) inom resp. län med högst $^3/_4$ av den beräknade kostnaden, där ej Kungl. Maj:t på grund av särskilda skäl finner högre bidrag böra beviljas, samt till underhåll av sådana av vederbörande vägkassa underhållna vägar och broar, vilkas underhåll på grund av automobiltrafik i synnerlig grad försvåras, ävensom till sådan vinterväghållning, som är till särskilt gagn för automobiltrafiken (extra underhållsbidrag).[4] Av länsmedlen utgår ock bidrag till järnväg för bestridande av engångskostnad för sådan på grund av bestämmelserna i kungl. kungörelsen den 23 maj 1924 (nr 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg vidtagen anordning, som betingats av förhållandena vid nämnda kungörelses ikraftträdande, dock icke

---

[1] Ang. grunden för fördelningen, se närmare s. 132 ff nedan.

[2] K.F. $^2/_6$ 1922 om automobilskatt. S. d. om särskild skatt å automobilgummiringar.

[3] K.F. $^{16}/_5$ 1930 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel; K.K. $^{16}/_5$ 1930 (nr 162) med närmare bestämmelser ang. fördelningen av automobilskattemedel (ändr. $^{21}/_5$ 1931, nr 226, 227).

[4] K.K. $^{16}/_5$ 1930 (nr 163) ang. statsbidrag till allmänna vägars byggande m. m.

I skr. 6 A/1928 p. 17 förklarade riksdagen, att utförandet av varaktiga vägbeläggningar skulle för framtiden i fråga om statsbidrag betraktas icke såsom underhåll utan som förbättring av väg. Vidmakthållande av en gång utförd varaktig beläggning skulle däremot hänföras till vägunderhåll. Riksdagen förutsatte, att bidrag till varaktiga beläggningar anvisades att utgå av vederbörande läns automobilskattefond samt att med anledning av krav på sådant bidrag förhöjning icke finge äga rum av något läns andel i utjämningsmedlen, med mindre på grund av särskilt betungande automobiltrafik och därav föranledd onormal ökning i vägskatten verkligt behov härav föreläge.

Efter framställning i statsverkspropositionen till 1930 års riksdag (VI s. 102 ff) medgav riksdagen sådan ändring av direktiven rörande beräkningen av de till väghållningsdistrikten utgående bidrag till vägunderhåll och vinterväghållning, att beträffande lån, som upptagits för utförande av varaktig beläggning av vägbana, finge, där Kungl. Maj:t så medgåve, bidrag beräknas för annuitet å sådant lån (K.K. $^{16}/_5$ 1930 nr 164). Förutsättningarna för dylikt medgivande äro, att årskostnaden för vanligt grusunderhåll visas vara lika stor som eller större än den annuitet, som erfordras för gäldande av ränta och amortering å erforderligt lån under amorteringstiden jämte den årliga kostnaden för beläggningens underhåll under samma tid, att den i varje särskilt fall bestämda, verkliga amorteringstiden, som lägges till grund för kostnadsjämförelsen, icke får göras längre än beläggningens beräknade livslängd, samt att de framlagda kostnadsuppgifterna bliva omsorgsfullt prövade, innan dylik fråga avgöres (prop. VI s. 108, riksd. skr. 6 A s. 11 ff).

för kryssmärke, för varningsmärke eller sådan anordning, varigenom järnvägen vinner besparing i bevakningskostnader. Bidraget utgår med belopp, som motsvarar den del av kostnaden, som skäligen finnes böra åvila vägintresset, dock att bidraget i allmänhet ej må överstiga $^2/_3$ av samma kostnad.[1]

Härutinnan har i 1931—32 års riksstat upptagits ett extra förslagsanslag av kr. 32 080 000:—, varjämte på grund av år 1931 beslutad förhöjning av bensinskatten[2] ytterligare för samma ändamål disponeras kr. 6 400 000:— (extra förslagsanslag).

Kap. VI. Rättsutveckling för städerna under inverkan av väglagstiftningen för landsbygden.

Särskilda skyldigheter.

Såsom ovan visats, hade sedan gammalt i vissa städer skyldigheter i avseende å väghållningsbesväret ålegat menigheter å landet, liksom motsvarande skyldigheter, efter åtagande, ålegat städer å landsbygden. I 19 § av 1891 års väglag stadgas, att där någon, på grund av särskilt åtagande, åligger att underhålla allmän väg, bro eller färja, må därvid förbliva, därest ej, i den ordning som i 4 § sägs, sådan väg, bro eller färja prövas böra till allmänt underhåll övertagas. *Jönköpings* stad underhöll vid lagens ikraftträdande en inom Rogberga socken belägen sträcka av allmänna landsvägen Jönköping—Ingaryd. Genom Kbfdes utslag den 9 mars 1899 ålades Tveta härads väghållningsdistrikt att efter skedd vägdelning till allmänt underhåll såsom landsväg underhålla sagda väg. Efter besvär över detta utslag fann kammarkollegiet, vars utslag den 29 sept. 1899 ej synes ha överklagats, ej skäl göra ändring i huvudsak i överklagade utslaget, bland annat på det skäl, att »annat förhållande ej kunde anses vara i målet ådagalagt än att den J. stad dittills åliggande skyldigheten att underhålla ifrågavarande inom Tveta härads väghållningsdistrikt belägna vägsträcka grundat sig på ett stadens särskilda åtagande». Med *Vänersborgs* gamla skyldighet att hålla den s. k. Rånnums bro[3] utom dess eget område var förenad en inbringande rätt att uppbära bropengar. På yrkande av vederbörande väghållningsdistrikt men mot stadens bestridande överflyttades, med upphävande av rätten att uppbära bropengar, å distriktet skyldigheten att bygga och underhålla bron genom kammarkollegii utslag den 27 februari 1902, i vilket Kungl. Maj:t den 5 september 1902 ej fann skäl göra ändring.

Ehuru 1891 års väglag uttryckligen angiver sig avse endast väghållningsbesväret på landet, har dess i avseende å väghållningsenheternas bestämmande strängt territoriella princip i vissa fall kommit till tillämpning även såvitt angår skyldigheter, som inom städer ålegat väghållningsskyldiga å landet.

[1] K.K. $^4/_9$ 1929 (nr 274) angående bidrag till bestridande av kostnader för vissa säkerhetsanordningar vid järnvägskorsningar.
[2] K.F. $^2/_6$ 1931 (nr 137, 138).
[3] Sid. 13 ovan.

Den frihet, som tillförsäkrats staden *Kristianstad* genom konung Kristian IV:s privilegiebrev den 15 mars 1622 från deltagande i underhållet av den över Helgeån vid Kristianstad mellan staden å ena och Gärds härad å andra sidan om ån ledande bron, Långebro (447.20 meter lång)[1], och därmed den på samma kungl. brev grundade skyldighet för de väghållningsskyldiga i Gärds, Villands, Albo, Östra och Västra Göinge härad av Kristianstads län samt i Färs och Frosta härad av Malmöhus län att underhålla inom stadens område belägen del av bron (den andra delen underhölls av Gärds härads väghållningsdistrikt) har, efter framställning av de brobyggnadsskyldiga fastighetsägarne, jämlikt Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut år 1905, mot stadens bestridande, förklarats skola upphöra med utgången av år 1905. De dåvarande brohållningsskyldiga skulle dock dessförinnan hava i laggillt skick försatt den del av bron, som av dem då underhölles. Riksdagens medverkan torde hava ansetts påkallad, enär ifrågavarande brohållningsskyldighet stadgats i ett stadsprivilegium — vilket dock Konungen år 1622 förbehållit sig rätt att förändra allt efter som det syntes honom rådligt samt hans rikes nödtorft och gagn kunde fordra.[2]

I yttrande i frågan hade justitiekanslersämbetet (30/4 1904) anfört bland annat, att privilegier av den beskaffenhet som det ifrågavarande, vilket meddelats staden Kristianstad för befordrande av ett allmänt intresse utan att staden därför åtagit sig några motsvarande förpliktelser och som utgjordes av befrielse från ett allmänt besvär, enligt allmänt antagen statsrättslig grundsats ansåges kunna av statsmakterna upphävas utan samtycke av den privilegierade och utan vederlag, samt att härtill komme, att kronan i privilegiebrevet uttryckligen förbehållit sig rättigheten att efter omständigheterna företaga ändring i privilegierna. Malmö recess den 18 september 1662 (av staden åberopad mot förändring av bestående förhållanden), vilken såvitt ämbetet kunnat finna, icke innehölle någon bestämmelse därom, att någon särskild förpliktelse skulle åligga Kristianstad för det ifrågavarande privilegiets åtnjutande, innebure således icke någon förändring i privilegiets karaktär utan endast en av konungamakten och ständerna meddelad bekräftelse på det förut av konungamakten ensam givna privilegiet. Och Malmö recess vore visserligen att anse såsom ett fördrag mellan svenska konungamakten och ständerna i Skåne, Halland och Blekinge, men därav följde ock, att för ändring av fördraget icke erfordrades beslut av andra än kontrahenterna d. v. s. konungen och ständerna eller numera riksdagen, å vilken ständernas befogenhet övergått. Vederbörande departementschef anförde till statsrådsprotokollet bland annat, att sakliga skäl ej funnes att bibehålla ifrågavarande brohållningsskyldighet, som, om staden ej genom nådiga brevet den 15 mars 1622 befriats därifrån, skolat jämlikt det allmänna stadgandet i BB 25:8 åligga denna. De särskilda förhållanden, som en gång gjort det å ena sidan behövligt för staden att befrias från bördan av brounderhållet och å andra sidan rätt och billigt, att denna börda lades å andra delar av Skåne, vore sedan länge icke mer för handen.

---

[1] Sid. 13 not 2 ovan.
[2] Kungl. prop. nr 37/1905, riksdagens skriv. nr 34/1905.

För att bringa underhållsskyldigheten jämväl beträffande nu ifrågavarande del av bron i överensstämmelse med gällande lagstiftning erfordrades emellertid, att det staden Kristianstad genom nyssnämnda nådiga brev meddelade privilegium i avseende å brounderhållet bleve upphävt. Några formella hinder syntes icke heller ligga i vägen för ett sådant upphävande. I detta hänseende åberopade departementschefen vad justitiekanslersämbetet i ärendet anfört till bemötande av vad som från stadens sida påståtts om okränkbarheten av dess privilegier. Något vederlag åt staden för borttagande av berörda privilegium syntes ej heller böra sättas i fråga, då det icke ådagalagts, att staden iklätt sig någon mot befrielsen svarande skyldighet. Statsutskottet[1] förklarade sig icke hava något att erinra mot framställningen i den kungl. propositionen, vilket också blev riksdagens beslut.

På grund av hertig Karls privilegiebrev den 15 mars 1584 för *Karlstad*[2] hade den av sten uppförda, helt inom stadens område befintliga bron över Klarälvens ö s t r a gren underhållits av hemmansägarna i Kils och Nyeds härader samt Fryksdals och Älvdals häraders övre och nedre tingslag, dock med undantag av de två närmast intill staden belägna brokaren med deras överbyggnad och pelaren dem emellan samt landfästet, vilkas underhåll ålegat staden och verkställts genom stadsfullmäktiges försorg. På framställning av en för bestridande av bestyret med häradernas och tingslagens underhållsskyldighet tillsatt styrelse upphävdes genom Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut år 1909 stadens frihet från viss andel i byggnads- och underhållsskyldigheten beträffande den östra bron och därmed förpliktelsen för ovannämnda jordägare att bygga och underhålla bron till samma andel att upphöra med utgången av år 1909 under villkor dock, att de brohållningsskyldiga jordägarna dessförinnan skulle hava i laggillt skick försatt den del av bron, som av dem underhölles, samt till staden överlämna den brokassa, som kunde finnas vid nämnda tidpunkt ($^1/_1$ 1908 kr. 344: 74).[3]

I stadens yttrande över ansökningen hade bland annat erinrats, att tillkomsten av väglagen den 23 oktober 1891 syntes hava ringa betydelse för bedömande av förevarande sak, då lagen själv angåve sig endast reglera väghållningsbesvärets utgörande på landet. Det vore vidare att märka, att privilegierna för Karlstad meddelats utan förbehåll om rätt (såsom beträffande Kristianstad) för kronan att ändra desamma. I påminnelser hade ovannämnda styrelse bland annat anfört, att genom 1891 års väglag bestämts, vilka skyldigheter, som ålåge de väghållningsskyldiga på landet, varav syntes framgå att någon annan sådan skyldighet ej vidare ålåge dem varken på landet eller något stadsområde. Om lagens innehåll kommit i strid med föråldrade privilegier, borde i detta som i många andra fall privilegierna få vika. Justitiekanslersämbetet hade åberopat ett i annat sammanhang meddelat utlåtande rörande västra bron, om vilken mera nedan, vari uttalats att staden Karlstad ej åtagit sig några förpliktelser svarande mot privilegiet rörande ifrågavarande bro, vilket privi-

---

[1] Utl. nr 28.
[2] Se sid. 5 ovan.
[3] Kungl. prop. nr 146/1909, riksd. skr. nr 148.

legium bestode i befrielse från ett allmänt besvär och således fölle inom den offentliga rättens område. Privilegier av dylik beskaffenhet hade ansetts kunna upphävas utan samtycke av den privilegierade och utan vederlag till denne. Vederbörande departementschef åberopade ämbetets uttalande och anförde, under erinran om beslutet rörande Långebro vid Kristianstad, att formella hinder ej låge i vägen för upphävande av Karlstadsprivilegiet i fråga. Statsutskottet[1] anförde, att ifrågavarande, staden Karlstad medgivna privilegium stode i strid med gällande grunder för väghållningsbesvärets utgörande, och syntes billigheten kräva att de menigheter, som betungades av privilegiet, bleve därifrån befriade, varför utskottet tillstyrkte den kungl. propositionen i ämnet. Motiveringen åberopades av riksdagen.

För uppehållande av den inom *Karlstads* stads område belägna bron över Klarälvens v ä s t r a gren, vilken bro med tillämpning av hertig Karls privilegiebrev 1584 till $^{11}/_{12}$ underhållits av hemmansägarne i Näs, Gillbergs, Nordmarks och Jösse härader samt till $^{1}/_{12}$ av staden, hade med anledning av en tilltänkt ombyggnad av bron genom sammanskott av väghållningsskyldiga hemman med uttaxering per mantal inom nämnda härad på 1840-talet bildats en kassa, »Karlstads västra brobyggnadskassa för lantintressenter», vilken vid 1894 års utgång utgjorde cirka 69 000 kronor. Staden hade utfäst sig att tillskjuta $^{1}/_{12}$ av den från häraderna influtna summan, då brobygget företoges. Detta skedde emellertid aldrig. Kostnaderna för den gamla brons underhåll, förutom $^{1}/_{12}$ som tillsköts av Karlstads stad, bestredos i stället ur fonden. Gjord framställning av de väghållningsskyldiga i häraderna om rätt att utbekomma kassans belopp för fördelning mellan dåvarande hemmansinnehavare avslogs av Kbfde genom utslag den 29 juli 1895. Enär ej ens uppgivits, att bron skulle för framtiden till underhåll av vederbörande vägkassor övertagas, ty och som bron vore till gagn ej blott för Karlstads stad utan även för länets väster om staden belägna delar, alltså och då det privilegiebrev, i följd varav kassan för att i väsentlig mån underlätta stadens underhåll av bron medelst sammanskott tillkommit, ej kunde anses genom nya väglagen hava förlorat sin betydelse, funne Kbfde de väghållningsskyldiga i häraderna icke mot Karlstads stads bestridande äga berättigande att över kassan ensamma förfoga. I detta utslag gjorde, på besvär av häradernas väghållningsskyldiga, kammarkollegiet den 27 december 1895 ej ändring.[2] Sedan drätselkammaren i Karlstad, efter uppdrag av stadsfullmäktige, hos Kbfde anhållit, att enär bron befunne sig i ett så bristfälligt skick, att den behövde ombyggas, Kbfde måtte förplikta de väghållningsskyldiga i häraderna att i stället för den befintliga bron och på samma plats som denna snarast möjligt uppföra ny brobyggnad, biföll genom utslag den 31 december 1912 Kbfde på det sätt stadens talan, att de väghållningsskyldiga i häraderna förpliktades att jämte Karlstads stad omedelbart låta vidtaga erforderliga åtgärder för avhjälpande av bristfälligheterna å bron, och skulle kostnaderna därför gäldas till $^{1}/_{12}$ av Karlstads stad och till $^{11}/_{12}$ av

---

[1] Utl. nr 131.

[2] Under skriftväxlingen gjordes från häradernas sida gällande, att 1891 års väglag upphävt deras skyldigheter i avseende å brohållningen, utan att dock avseende fästes därå.

häraderna. Utslaget överklagades av såväl drätselkammaren som de väghållningsskyldiga men, innan målet kom till avgörande, träffades överenskommelse mellan staden och häradernas väghållningsskyldiga om stadens övertagande av hela brohållningen, mot erhållande av brokassans halva behållning. Å överenskommelsen skulle sökas godkännande av Kungl. Maj:t och riksdagen och, i händelse sådant erhölles, de vilande besvären återkallas.

Kungl. Maj:t föreslog i proposition (nr 51) till 1915 års riksdag, att den genom hertig Karls privilegiebrev staden tillförsäkrade frihet från viss andel i byggnads- och underhållsskyldigheten beträffande ifrågavarande bro och därmed den på nämnda privilegiebrev grundade förpliktelse för jordägare inom Näs, Gillbergs, Nordmarks och Jösse härader att bygga och underhålla bron till samma andel skulle upphöra den 1 april 1916, dock under villkor att nämnda brohållningsskyldiga jordägare samtidigt till staden överlämnade hälften av Karlstads västra brobyggnadskassa för lantintressenter (den $^{31}/_{12}$ 1914 i sin helhet kr. 97 945: 15). Riksdagen biföll (skr. nr 162) propositionen, och meddelades Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut i skrivelse den 3 juni 1915 till Kbfde.[1] Tillika förklarade Kungl. Maj:t, att den del av ifrågavarande kassa, som icke skulle överlämnas till staden Karlstad, skulle tillsvidare stå under samma vård som dittills och icke få tagas i anspråk för något ändamål eller bliva föremål för något förfogande, förrän Kungl. Maj:t meddelat erforderliga bestämmelser. Den 24 augusti 1917 fann Kungl. Maj:t gott *dels* medgiva, att den del av kassan, som icke skulle överlämnas till Karlstads stad, finge, efter avdrag av de kostnader, som uppstått i samband med upphörande av stadens omförmälda privilegium och kassans delning, samt efter det förslag till uppdelning av medlen blivit av direktionen för kassan upprättat och Kbfde för prövning och godkännande underställt, fördelas mellan Näs, Gillbergs, Nordmarks och Jösse häraders väghållningsdistrikt i förhållande till det belopp, som från varje härad ursprungligen tillskjutits till kassan, dock att, därest sålunda tillskjutna belopp icke för det dåvarande kunde fullt bestämmas, andelarna skulle beräknas i förhållande till de hemmantal, respektive härad ägt vid kassans bildande år 1842, *dels ock* medgiva att av det belopp, som sålunda kunde komma att tillfalla de särskilda häraderna, skulle för varje väghållningsdistrikt bildas en under förvaltning av distriktets vägstyrelse stående fond, beträffande vilken de väghållningsskyldiga endast ägde förfoga över avkastningen, att i fråga om Jösse härads väghållningsdistrikt den årliga avkastningen av de distriktet sålunda tillkommande medel, vilken avkastning icke finge tagas i anspråk, förr än genom tillägg av upplupen ränta kapitalet uppgått till 10 000 kronor, skulle enligt vägstämmans avgörande användas till förbättring av enskilda vägar och broar, tillhörande hemman inom distriktet, för vilka vägunderhållet ansåges särskilt betungande, eller till omläggning av

[1] Vid behandlingen av denna proposition nr. 51/1915 förekom ingen erinran inom riksdagen (jordbruksutskottets utl. nr 34, riksd. skr. nr 162.) Justitiekanslern hade utöver sin argumentering i förut nämnda två fall ang. Kristianstads långa bro och Karlstads östra bro erinrat att, enär privilegiet såsom berörande väghållningsbesväret fölle inom området för den allmänna civillagstiftningen, borde upphävandet av detsamma, på sätt i ärendet ifrågasatts och i liknande fall jämväl skett, äga rum i den ordning § 87 R.F. föreskreve.

mindre backar å väg i sådana fall, där statsbidrag icke vore att påräkna, samt att beträffande övriga häraders väghållningsdistrikt avkastningen skulle enligt vederbörande vägstämmas beslut användas till vägförbättringar eller dylikt inom väghållningsdistriktet.

Bidrag av statsmedel.

För det även för städerna öppna statsanslaget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar har ovan redogjorts.

Den städerna, på sätt ovan anförts, tillkommande andel av automobilskattemedlen — 20 % av återstoden, sedan hälften av ordinarie statsbidraget till vägunderhåll och vinterväghållning å landet m. m.[1] täckts — skall användas till städernas gatu- och väghållning. Av dessa medel skola 80 % fördelas mellan de särskilda städerna i förhållande till de belopp, som från dem influtit i automobilskatt.[2] Angående fördelningen av återstående 20 % (utjämningsandelen) förordnar Kungl. Maj:t,[2] och gäller därutinnan, att av dessa medel må för förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga gator och vägar i städerna utgå bidrag med högst $^1/_2$ av den beräknade kostnaden, där ej på grund av särskilda skäl högre bidrag prövas böra beviljas.[3] Av dessa medel kunna ock utgå bidrag till järnväg för bestridande av engångskostnad för varningsmärke och säkerhetsanordning vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg, varom ovan förmälts.[4] Generellt gäller, att stad tillkommande automobilskattemedel skola användas till förbättring och underhåll av stadens för automobiltrafiken viktiga vägar och gator, i första rummet stadens infartsvägar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall övervaka, att medlen av staden på lämpligt sätt användas för avsett ändamål. Uraktlåter stad att ställa sig till efterrättelse av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen givna anvisningar, äger styrelsen anmäla förhållandet för Kungl. Maj:t. Det åligger stad att årligen före den 1 mars till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingiva redogörelse för användningen under nästföregående år av staden tilldelade automobilskattemedel.[5] Genom Kungl. Maj:ts beslut den 6 mars 1931 har av under budgetåret 1929—1930 influtna automobilskattemedel fördelats städernas utjämningsandel, uppgående tillhopa till ett belopp av 1 335 000 kronor.[6] De arbeten, till vilka bidrag beviljats, avse i allmänhet omläggning och förbättring eller permanentbeläggning av såväl gator som vägar.

I 1931—32 års riksstat är till förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga gator och vägar i städerna upptaget ett extra reservationsanslag (VI: B. 15) om 9 020 000 kronor att direkt utgå av automobilskattemed-

---

[1] Jfr sid. 71 ovan.

[2] K.F. $^{16}/_5$ 1930 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel 2 §.

[3] K.K. $^{16}/_5$ 1930 (nr 163) ang. statsbidrag till allmänna vägars byggande, § 1 p. 4.

[4] Sid. 72 ovan. K.K. $^4/_9$ 1929 (nr 274).

[5] K.K. $^{16}/_5$ 1930 (nr 162) med närmare bestämmelser angående fördelningen av automobilskattemedel 5 §.

[6] SFT 1931 sid. 113 (specificering av anslagen). Hela influtna beloppet har utgjort 1 538 000 kronor, vartill kommit besparade medel från föregående år, c:a 10 000 kronor. Det icke utdelade beloppet har reserverats för att utgå såsom bidrag till bestridande av kostnader för vissa säkerhetsanordningar vid järnvägskorsningar å stads område i enlighet med K.K. $^4/_9$ 1929 (nr 274). Jfr SFT 1930 s. 52, utdelning av föreg. årets medel.

len, varjämte på grund av den år 1931 beslutade förhöjningen av bensinskatten ett ytterligare anslag av samma karaktär å 1 600 000 kronor anvisats (VI: B. 16).

Kap. VII. Enskilda vägar.

Såväl landskaps- som landslagarna innehålla bestämmelser om vägar och broar, som uppenbarligen äro att anse såsom enskilda i nu gällande lags mening. Den »laga gata» i by, som U.L. (Vidh. B. I pr.) avser, kan visserligen tillika vara allmän väg, men å ett annat ställe (Vidh. B. XXIII pr.) sägs: »Tarva byamän själva broar, andra än dem som till allmän väg höra, då vill en bygga och annan ej, då gives den våld och vitsord, som bygga vill.» VG. L. I har stadgande om skifte av »led och gärdesgårdar och broar» (JB 8) samt om vitsord för bonde, som vill bygga utfartsväg över annans tomt (JB 12).

M.E.L.L. och KR.L.L. hava den likalydande bestämmelsen (BB I): »Nu vilja bönder gata genom by lägga, det må de saklöse göra, om dem själva åsämjer.» Bestämmelserna i M.E.L.L. BB XXVII: 1 och KR.L.L. III: pr. om skyldighet för byamän att broar bygga och vägar röja liksom bestämmelserna i BB XXVII: 2 resp. III: 4 om skyldighet att hålla färja, där bro är oför, kunna lika väl lämpas till byn som till häradet eller landskapet. I BB IV: 3 resp. V: 3 stadgas rätt för bonde, som första gången bebygger sin tomt, att intaga mark till farväg och utgiva ersättning i jord »så att jämnt är gent jämno». Någon rätt för enskilda byamän att i vidare mån bygga väg över annans mark för egen nytta synes ej hava erkänts. Tvister angående dylika frågor handlades vid häradstinget.

Enligt 1734 års lag, BB 1: 1, skall gata i by läggas af oskifto mellan hvarje tomt i by, efter ty som lägenhet därtill är; och skall så den by, som för mindre ligger, som den för mera ligger, hafva farväg till och ifrån. I BB 4:1 bestämmes detta närmare sålunda, att farväg till och ifrån by, så ock till åker och äng, kyrka och kvarn, bör läggas af oskifto, sex alnar bred, och dessutom två alnar å hvardera sidan till dike, om så tarfvas. Genom kungl. resolutionen och förklaringen på allmogens besvär den 16 mars 1739 (p. 39), lämnade Kungl. Maj:t sitt samtycke till allmogens underdåniga ansökning, att på de orter, varest omöjligheten bevisligen funnes ligga i vägen, och, där det eljest »pröfvades onödigt», mindre vägar, såsom by- och kvarnvägar, efter omständigheterna måtte undantagas ifrån den bredd af 6 alnar, som lagen förmådde och innehölle, börande vederbörande, efter behörig skedd undersökning, lämpa denna bredd efter hvarje orts befunna art och beskaffenhet, så att allmogen med onödigt och odrägligt besvär ej måtte betungas och de vägfarande icke hindrades uti deras fortkomst.[1] I kungl. brevet den 20 februari 1742 ang. landskulturen (förslaget till byordning p. 17) heter det[2]: »Alla nödiga vägar inom ägorna samt till och ifrån by böra grannarna emellan fördelas. Sedan hålle var sitt vägstycke försvarligen vid makt. — — — Och

[1] Modée, II s. 1404.
[2] Modée III s. 1852.

på det byemännen måge så mycket bekvämligare kunna köra över diken, varest de helst åstunda samt slippa att hålla renar och bivägar på åtskillige ställen. alltså skola till dikens conservation, som de eljest nedköra och igentrampa, löse flyttebroar i varje by hållas; och kunna två eller flere åboar sätta sig tillsammans och sig om broens byggande och vid makt hållande förena. — —» I 9 kap. 1 § i 1827 års liksom i 66 § av 1866 års skiftesstadga bestämdes yttermera, att för allmänna gator och vägar till stad, kyrka och kvarn, grödans inkörsel, skogsfärder, torvmossar, vattenställen m. m. samt avlopps- och floddiken nödigt utmål borde av oskifto tagas, samt att gator, vägar och diken helst skulle läggas i skillnaden lotterna emellan och alltid utstakas räta, där det kunde ske. Genom förordningen den 29 januari 1850 ang. vägbyggnadsskyldigheten i vissa fall efter verkställda laga skiften stadgades, att, då, till följd av laga skifte, ny väg för en eller flere skiftesdelägare bleve oundgängligen nödig och den ej kunde försättas i erforderligt skick utan så dryg kostnad i förhållande till de fördelar, som genom skiftet vunnes, att den icke skäligen kunde anses böra ensamt drabba den eller de delägare, för vilka vägen behövdes, skulle kostnaden för densammas första anläggning av skiftesman och gode män, i sammanhang med skiftet, mellan samtlige skiftesdelägarne särskilt fördelas, på sätt som för bidrag till utflyttning vore stadgat, varemot med kostnaden för vägens framtida underhållande borde förhållas efter vad för enskilda by- och utfartsvägar i allmänhet vore förordnat. Genom lagen den 18 juni 1926 om delning av jord å landet 10 kap. 1 § har stadgats, att vid skifte utmål till erforderliga vägar skola undantagas av oskifto, i den mån behovet ej tillgodoses, på sätt i 9 § sägs, samt att vägar skola framdragas, där markens beskaffenhet och lutningsförhållanden göra det lämpligast, och om möjligt läggas i gränser mellan ägolotter.

Angående skyldighet att deltaga i underhållet av byvägar innehåller 8:e punkten i kungl. resolutionen på adelns besvär den 8 januari 1735, att Kungl. Maj:t i nåder ville, att de så kallade byvägar skulle underhållas endast av dem, som sig därav betjänade, så att landet därmed icke vidare för en eller annans bekvämlighets skull borde besväras.

Om sättet för avgörande av tvister om dylika vägar stadgade Kungl. Maj:t i skrivelse till kammarkollegiet av den 17 april 1828 (kungjord av kollegiet den 9 maj s. å.), att som Kungl. Maj:t kommit i erfarenhet därav, att tvister om anläggning och underhåll av enskilda utfartsvägar för byar och hemman, kvarnar med flera lägenheter blivit ömsom i administrativ väg, på samma sätt som frågor om allmänna lands-, härads- och socknevägar, behandlade och ömsom av domstolarne såsom tvistemål upptagna och avgjorda, Kungl. Maj:t alltså, till förekommande av en sådan olika behandling av berörda tvister, funnit gott stadga och förklara, det skulle alla uppkommande tvister om anläggning och underhåll av enskilda utfartsvägar för by, hemman, kvarn eller annan lägenhet, och då vägens beskaffenhet av allmän lands-, härads- och sockenväg således icke vore i fråga, av domstolen i orten, såsom efter författningarna rätteligen dit hörande, upptagas och avgöras samt sedermera i den ordning, lagen för tvistemål i allmänhet stadgade, fullföljas.

Dessa stadganden voro emellertid — på sätt lagutskottet anförde vid 1885 års riksdag — varken nog omfattande eller tillräckligt bestämda för ordnande av skyldigheten att bygga och underhålla utfarts- och byvägar. Enär dylika vägar numera med vår tids höjda anspråk på bekväma och lätta kommunikationsmedel vore av vida större betydelse än då ovan angivna stadganden tillkommit, hemställde utskottet, att Kungl. Maj:t ville låta utarbeta samt förelägga riksdagen förslag till lag om byggande och underhåll av utfarts- och byvägar. Frågan förföll sagda riksdag men återupptogs genom en riksdagens skrivelse den 2 maj 1894. Sedan ett lagförslag upprättats, förelades detta 1907 års riksdag.

Genom lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet reglerades, genom möjliggörande att tvångsvis få till stånd särskilda väghållningssamfälligheter, rättsförhållanden berörande enskild väg å landet, »som för en eller flera fastigheter är till stadigvarande nytta såsom farväg, vare sig för hemkörslor eller för utfart eller eljest». Fråga om anläggande av enskild väg handlägges, där överenskommelse ej kan åstadkommas, vid särskild förrättning, som, om den ej överklagas vid allmän underdomstol, vinner laga kraft. Väghållningsskyldiga äro blott de fastigheter, som hava nytta av vägen. Genom ny lag om enskilda vägar den 29 juni 1926 inbegrepos även städerna i tillämplighetsområdet. Emellertid gäller lagen, beträffande stad eller samhälle på landet där den för städerna gällande ordning för bebyggande skall iakttagas (köping och byggnadsmunicipium), icke såvitt angår stadens eller samhällets till bebyggande planlagda område.

Avgörande för begreppet enskild väg är, på sätt anföres i kungl. prop. nr 28 år 1926, för städernas del liksom för landsbygdens, omfattningen av vad med allmän väg förstås. De vägar, som icke äro att anse såsom allmänna, bliva att behandla såsom enskilda. Vägkommissionen har i sitt den 30 december 1922 avgivna betänkande med förslag till lag om enskilda vägar m. m. framhållit, att i fråga om städernas områden skulle för allmänegenskapen i varje särskilt fall rätteligen fordras, att den offentliga myndigheten, länsstyrelsen, jämlikt därutinnan gällande bestämmelser prövat vägens allmänna nytta och behövlighet och förordnat om dess underhåll såsom allmän. Emellertid kunde, yttrar kommissionen, beträffande många av de gamla stadsvägarna ett sådant allmänförklarande historiskt icke påvisas. Bestämmande för vägens allmänegenskap torde då få anses vara allenast det faktiska förhållandet, att vägen av ålder hållits för allmän och underhölles av stadskommunen eller särskilda dess invånare efter de om allmänna vägunderhållet inom staden gällande bestämmelser.[1]

[1] Lagkommittén (förslag 1826 till allmän civillag, tr. 1838), yttrar i motiveringen (s. 149) till sitt förslag i 6 kap. BB, vilket omfattar endast enskilda vägar: »Vägar kunna vara antingen enskilda eller allmänna. Det förra slaget utgöres av sådana, som anläggas endast för att komma till och ifrån ett hemman, ett bruk, en kvarn eller annan dylik enskild lägenhet. Dessa vägar upphöra ej att vara enskilda, fast de stundom nyttjas av främmande personer eller menigheter, som besöka hemmanet, bruket, kvarnen eller lägenheten. Senare slaget åter kan delas i mindre eller större allmänna vägar. De mindre leda sitt upphov blott från inskränktare förhållanden, som äga rum inom vissa grannelag. De större däremot hava till föremål att befordra allmän rörelse i landet, genom den ena ortens sammanbindande med den andra och att lätta tillträdet till statens offentliga inrättningar.» (Jfr 1880 års väglagsbetänk. s. 102).

Statsbidrag till byggande av enskilda utfartsvägar utgår sedan år 1919 och har för ändamålet i 1931—32 års riksstat upptagits ett belopp av 500 000 kronor (extra reservationsanslag). Bidrag från detta anslag, som avser endast landsbygden, förutsätter, att vederbörande landsting, kommun eller annan icke sakägare i viss utsträckning (minst 15 % av statsanslagets belopp i varje särskilt fall) anvisat medel för det ändamål, som avses med anslaget. Statsbidraget bör i allmänhet icke utgå med mer än $^1/_4$ till $^1/_3$ av den beräknade kostnaden för anläggningen och må ej för något fall bestämmas till högre belopp än som motsvarar hälften av samma kostnad. Bland villkoren ingår ytterligare skyldighet för intressenterna att i gott skick underhålla väg i fråga med därtill hörande broar, intill dess sådan underhållsskyldighet kan varda andra i laga ordning ålagd eller intressenterna från underhållsskyldigheten befriats, samt att ej avstänga vägen för trafik (där ej länsstyrelsen på ansökan medgivit sådant avstängande ifråga om tyngre motorfordon).[1]

[1] K.K. $^{29}/_5$ 1931 (nr 232).

AVD II. NÄRVARANDE LÄGE.

Kap. I. Gällande rätt.

Begreppet allmän väg.

Den i 1891 års lag om väghållningsbesvärets utgörande på landet givna definitionen av allmän väg, att den »prövas vara för den allmänna samfärdseln nyttig och nödig», gav icke begreppet något nytt innehåll. Allmän väg är liksom förut rättsligen öppen för den allmänna rörelsen, dess avstängande för trafiken av annan än därtill behörig myndighet är otillåtet och straffbelagt.[1] Väsentligt för begreppet allmän väg torde få anses vara, att denna motsvarar ovan angivna kännetecken samt tillkommit efter beslut av vederbörlig myndighet, eller att vägen ifråga av ålder ansetts äga karaktär av allmän.[2] Detta måste givetvis anses gälla även för stad. På sätt nedan skall visas, råder i de flesta städer sedan gammalt en mindre riktig uppfattning om vilken som är vederbörlig beslutande myndighet. Den omständigheten, att beslut av sådan myndighet saknas, synes dock ej kunna eller böra betaga väg dess karaktär av allmän, såvitt som den utgör fortsättning av annan allmän väg eller eljest uppenbarligen är för den allmänna trafiken oundgängligen nödvändig. Vägar, som icke äro för allmänna samfärdseln nödiga och nyttiga, hänföras till enskilda vägar. Enskild väg, som är föremål för reglering i lag — lagen den 29 juni 1926 om enskilda vägar — är väg, som »*för en eller flera fastigheter* är till stadigvarande nytta såsom farväg, vare sig för hemkörslor eller för utfart eller eljest» (lagen icke tillämplig i stad, såvitt angår stadens till bebyggande planlagda område, detta vare sig stadsplan är genomförd eller ej). Den omständigheten, att enskild väg faktiskt är öppen även för den allmänna samfärdseln, ändrar ej dess karaktär av enskild.[3] Ödebygdsvägar äro givetvis icke representerade i städerna. Karaktären av allmän väg upphör för vägmark i stad, sedan den intagits i stadsplan, i den mån vägen upplåtes eller i enlighet med reglerna i FBL skall upplåtas såsom gata eller torg eller annan allmänplats (FBL 1 kap. 34 och 35 §§),[4] samt eljest, där stadsplan genomföres så, att vägen ej längre skall användas för sitt ändamål.

---

[1] SUNDBERG, Väg och gata s. 3. Straffl. 19: 15; vägtrafikstadgan $^{20}/_{6}$ 1930 (nr 285) 14 §.

[2] Jfr stadskollegiets i Stockholm utl. 328/1929 s. 1980: »Där något Kbfdes särskilda beslut om vägs karaktär av allmän ej kan påvisas, måste avgörande — — vara existensen eller icke existensen att det faktiska förhållandet, att vägen av ålder hållits öppen för allmän trafik och underhållits enligt de för vägunderhållet i staden gällande regler. Eventuella tvister härom torde tillhöra Kbfdes prövning.»

[3] I Falkenberg användas för allmän samfärdsel tre vägar om resp. 3 700 och 1 610 meter utom samt 2 340 meter inom stadsplan, vilka tillkommit såsom utfartsvägar för vissa fastigheter.

[4] Fr. o. m. 1932 gäller stadsplanelagen $^{29}/_{5}$ 1931, nr 142 (39—42 §§).

Den å landsbygden genomförda klassifikationen av allmänna vägar i landsvägar och bygdevägar saknas i städerna men motsvaras av den i vissa städer tillämpade uppdelningen i olika klasser.

Genom allmän vägs anläggande upphör den därför i anspråk tagna marken att ingå i den allmänna rättssamfärdseln, den faller realiter *extra commercium privatorum*, även om lagfart kan beviljas för enskild ägare å fastighet, vari väg ingår. Detta är redan fallet med de av ålder bestående allmänna vägarna. För nytillkommande allmänna vägar kräves, där staden ej vill nöja sig med den nyttjanderätt som vägrätten innebär, en särskild förvärvsprocedur. Denna kan vara köp, byte, gåva eller expropriation. Där allmän väg övergår till gata — »enligt fastställd stadsplan ingår i gatumark» — tillfaller däremot jämlikt FBL 1:15 vägmarken eller vägrätten staden med äganderätt.[1] Upphör vägmark att disponeras för sitt ändamål, så återgår marken *intra commercium*. Frågan om dess civilrättsliga karaktär blir då aktuell.

På sätt den föregående framställningen torde utvisa har i äldre tid såsom regel gällt, att mark till allmän väg tagits av oskift mark. Någon förändring i denna marks civilrättsliga karaktär lärer härvid såsom regel varken hava åsyftats eller ägt rum. I undantagsfall kan skiftad mark i äldre tid hava tagits i anspråk för vägändamål, och man kan i sådant fall möjligen ifrågasätta, att äganderätten till marken övergått till väghållningsenheten, åtminstone där denna varit stad.[2] I den mån vägmark tagits av oskifto, lärer emellertid dispositionsrätten till marken vid vägens indragning (avlysning eller »förläggning») återgå till den samfällighet, som fått ställa marken till förfogande, eller den stadskommun, som övertagit samfälligheten rätt, och på enahanda sätt, om den tagits av enskild fastighet. Den omständigheten, att ersättning för intrånget utgått, torde icke inverka på den civila äganderättsfrågan. Alltså återtager marken den natur, den haft före upplåtelsen. Har staden däremot förvärvat marken genom civilrättsligt laga fång, lärer den under angivna förhållande bliva fri egendom i dess hand.[3] Beträffande senare anlagda vägar — sedan genom expropriationslagstiftning reglerats villkoren för förvärv tvångsvis av jord under individuell äganderätt — ställer sig förhållandet olika. Där expropriation ägt rum, vilket torde utan större svårighet kunna konstateras, har givetvis äganderätt övergått till exproprianten. Men i ett stort antal fall har säkerligen vägmark på ett skäligen formlöst sätt erhållits från jordägarne, med eller utan ersättning, och i sådana fall torde staden icke kunna påstå någon äganderätt.[4]

Den rättsverkan, en stadsinkorporering närmast medför i nu ifrågavarande hänseende, är, att den rätt, varmed mark, som disponeras för kommunikationslederna, innehaves av kommun eller väghållningsdistrikt, övergår å staden.[5] Innebörden av denna rätt kan givetvis vara högst skiftande.

---

[1] Fr. o. m. 1932 stadsplanelagen $^{29}/_{5}$ 1931 22 §. Jfr Fastighetsregisterkommissionens meddelanden XXV s. 36 (nr 350).

[2] För väghållningsmenighet å landet har möjligen den före ikraftträdandet av 1891 års väglag bristande rättssubjektiviteten lagt hinder i vägen för äganderättsförvärv.

[3] Jfr Larsson, Inkorporeringsproblemet II s. 659.

[4] Jfr Vägkommissionens betänkande I: 1 s. 353 f.

[5] Se nedan sid. 96.

Man kommer därför till slutsatsen, att, om stad vill påstå äganderätt till vägmark, den är bevisskyldig härför. Presumtionen talar för att vägmark tillhör den, över vars äga vägen framdragits.[1] Visserligen har i somliga städer, under intryck av förhållandena i avseende å gator, det förutsatts, att staden skulle förvärva vägmark, och sannolikt har så ock skett i dylika fall.[2] Denna omständighet torde dock ej inverka på presumtionen.[3]

Såsom visats regleras numera rätten att även mot vederbörande ägares vilja taga i anspråk mark för vägändamål genom 1917 års expropriationslag. Expropriation kan avse såväl ägande- som nyttjanderätt men icke tillämpas gent emot kronan. I övrigt stå, där motstånd ej möter från markägarens sida, till förfogande såväl de vanliga laga fången, köp, byte och gåva, som upplåtelse av nyttjanderätt, vilken senare emellertid ej kan avse längre tid än 50 år, och numera även vägrätt, som torde erhålla större praktisk betydelse. Genom expropriation kan ock förvärvas äganderätt eller nyttjanderätt till sand-, grus- eller stentäkt, som må erfordras för vägs byggande eller underhåll.[4] Servitutsinstitutet lärer däremot, i brist på härskande fastighet, till vilken servitutet kan anknytas, i regel icke kunna komma till användning.[5]

Rättsskydd för väg, bro och färja m. m.

Gällande straffbestämmelser till skydd för vägar, broar och färjor innehållas i 19 kap. av 1864 års strafflag. I 15 § stadgas bland annat: »Förstörer eller skadar man uppsåtligen — — — brygga, bro, färja — — — väg — — — eller stängsel eller märke, som till avvärjande av fara eller till varning därför, vid allmän väg — — — satt är; straffes med fängelse i högst sex månader eller straffarbete i högst två år. I ringare fall må till böter dömas. Tillstänger man olovligen, utan skadegörelse, som nu är nämnd, allmän väg — — — vare straffet böter.» Genom 6 kap. (1 §) är i fråga om skadestånd den allmänna grund stadgad, att skada, som någon genom brott tillfogat annan, skall av den brottslige gäldas, evad brottet skett med uppsåt eller av vållande. Civilt skadeståndsansvar torde sannolikt kunna ifrågakomma ej blott för enskild utan ock för väghållningsenhet i följd av brist i väghållningens tillbörliga fullgörande.[6]

Jämlikt promulgationslagen till strafflagen hava genom den nya lagen med vissa undantag, här utan betydelse, upphävts missgärnings- och straffbalkarna i 1734 års lag tillika med alla de särskilda stadganden, som utgöra förklaring eller ändring av vad sagda balkar innehålla eller tillägg däri (2 §), samt alla i de övriga balkarna — alltså även BB — av 1734 års lag eller i särskilda lagar, författningar eller vitesförbud givna straffbestämmelser för brott, å vilka i nya lagen straff äro satta (3 §). De politirättsliga bötesbestämmelserna i BB 25 kap. torde emellertid kvarstå i gällande kraft för städernas vidkommande.

[1] Jfr N. J. A. 1910 s. 7, 1926 s. 119, 1929 s. 121 och 561 samt 1930 s. 10. (Enär de allmänna landsvägarna inom väghållningsdistr. icke visats utgöra för sig bestående fastighet eller fastigheter, har av fastighetsägare till vägstyrelse medgiven servitutsinteckning för grustäkt å visst område förklarats icke kunna beviljas.)

[2] SUNDBERG, Väg och gata s. 56, 57.

[3] En allmän orientering i äganderättsfrågan innehåller motion 50/1912 i F.K. samt lagutskottets utl. nr 21 år 1912.

[4] Jfr Vägkommissionens betänk. 1916 I: 1 s. 329—331.

[5] N. J. A. 1923 s. 179, 1930 s. 10 (se ovan not 1).

[6] Jfr N. J. A. 1930 s. 274 ff (ref. 76).

Väghållningsbesvärets territoriella omfattning.

(Stadsområdets bestämning).

Det område, för vilket de för städerna gällande rättsregler äro tillämpliga, stadens administrativa område, bestämmer jämlikt BB 25:8 den territoriella giltigheten av de regler, som avse fullgörande av väghållningsbesväret i stad. På sätt närmare utvecklats i en av fastighetsregisterkommissionen verkställd utredning,[1] torde i stort sett redovisningen i vederbörliga fastighetsböcker vara avgörande. För det fall att dylik redovisning ej ägt rum, är man hänvisad till jordregister, respektive fastighetsregister för stad, och därest dubbelredovisning därvid förekommer eller redovisning ej ägt rum, till en särskild prövning av frågan om rätta indelningen av vederbörande fastighet. Vid en dylik prövning böra till ledning antagas stadgandena i RB 6: 1: »Staden med de ägor, som dit lyda och inom dess rågång belägna äro, vare rådstuvurätts domsaga» samt i RB 10:19: »Om hus, tomt och gård i staden döme den stadsrätt där de ligga. Äger staden jord och mark däromkring, som avhyst är och ej från staden avskild, och varder tvist därom stadens inbyggare mellan eller missgärning där gjord; döme ock stadsrätt därom. Kommer tvist upp om ägoskillnad mellan borgare och bolby, som till stadsmark gränsar, döme häradsrätt.» Uttrycket »avskild» i sistnämnda lagrum bör tolkas såsom »avlägset belägen». I de säkerligen sällan förekommande fall, då ägogemenskap råder mellan lant- och stadsfastighet, lärer det samfällda området knappast kunna hänföras till stadens administrativa område, såvitt väghållningsbesväret angår.

Stadsområdets gräns är alltså i princip bestämmande för den geografiska utsträckningen av det stadskommunen eller dess väghållningsskyldiga åliggande väghållningsbesväret.

Beträffande bron över Östersundet i Storsjön, som före 1888 liksom de flesta större broar i Jämtland byggts och underhållits av de väghållningsskyldiga i landskapet men fr. o. m. sagda år övertagits av landstinget, förpliktade Kbfde genom utslag den 24 februari 1890 *Östersunds stad* att, då den gamla bron över Östersundet bleve oanvändbar, till så stor del, som motsvarade stadens ägoområde, eller jämlikt 12:4 JB till sundets halva bredd hålla bro samt, under förutsättning av statsbidrag till ny brobyggnad, i huvudsaklig överensstämmelse med av landstinget antaget förslag, bygga och för framtiden underhålla den del av bron, som komme att ligga på stadens ägoområde. Detta utslag fastställdes av kammarkollegium den 5 november 1891, och besvär hos Kungl. Maj:t avvisades såsom för sent inkomna. Landstinget och staden beslöto 1893 att gemensamt bygga ny bro, den s. k. Oscarsbron. Väglagen 1891 trädde i kraft i länet den 1 januari 1897, och landstingets befattning med brohållningen upphörde därmed. Kbfde föreskrev härefter genom utslag den 2 oktober 1901, att bron skulle underhållas på vederbörande väghållningsdistrikts (Sunne tingslags) och staden Östersunds gemensamma bekostnad (till lika andel i kostnaden, bl. a. för undvikande av tvister vid inträffande skador å vems del skadan inträffat och för vinnande av likformighet i underhållet).[2] Genom utslag den 25 juli 1902, i vilket Kungl. Maj:t, enligt beslut den 18 sep-

---

[1] FRK:s meddelanden XXIII nr 304 (1929) s. 7 ff.

[2] Landstingets brohållningsskyldighet ansågs hava genom den nya väglagens ikraftträdande automatiskt övergått å väghållningsdistriktet.

tember 1903, ej gjorde ändring, upphävde emellertid kammarkollegiet beslutet, enär de väghållningsskyldiga lagligen icke kunnat mot sitt bestridande tillförbindas att i underhållet deltaga på annat sätt än att distriktet skulle underhålla den del av bron, som fölle inom distriktet.

Besvärets sakliga omfattning.

Nybyggnad och underhåll.

Den å landsbygden före tillkomsten av 1891 års väglag rådande uppdelningen av de allmänna vägarna i olika kategorier, lands-, härads- och sockenvägar, i stort sett bestämmande för väghållningsenheternas omfattning, har givetvis icke haft någon motsvarighet i stad. Att stadsvägar utgjort fortsättning av dylika vägar å landet har icke haft någon rättslig betydelse härvidlag. Den i 1891 års väglag för landet intagna definitionen på allmän väg, att den är »för den allmänna samfärdseln nyttig och nödig», utgör blott en omskrivning och ett förtydligande av föreskriften i BB 25:1, att landsväg skall läggas där den tarvas, vilket principiellt måste gälla även andra allmänna vägar än landsväg (BB 25:2), samt bestämmelsen i kungl. förordningen den 19 februari 1824, att där omförmälda nya vägkategorier skulle utsträckas till väg till alla sådana ställen, där sådan prövades vara för varutransporten av »allmän nytta och nödvändighet».[1] Man synes därför kunna tillämpa väglagens definition även på städernas vägar. Principen skulle alltså kunna uttryckas sålunda: *Stad är skyldig att bygga och underhålla allmän väg, där sådant påfordras av den allmänna samfärdselns behov.* Behov måste presumeras föreligga av vägförbindelse med närmaste städer och andra utanför staden belägna orter av större betydelse för den allmänna trafiken och varuomsättningen. Till dylika orter torde få räknas platser för allmänna inrättningar t. ex. kyrka, tingshus, sjukhus, vare sig de äro belägna inom eller utom stads område.[2]

I begreppet allmän väg innefattas här jämväl »bro, färja, brygga, vägmärke och vad till väg eljest hörer». Vad angår begreppet bro torde härunder i likhet med på landet (väglagen 41 § 2:o) icke inbegripas vägtrumma, d. v. s. »sådan mindre vägbro, som utan svårighet låter sig graderas såsom väg».[3] I städer där väghållningsbesvär fortfarande åligger fastigheter, hava broar, som förbinda vägsträckor,[4] nästan överallt övertagits av staden såsom kommun, under det vägtrummor torde hava ingått i vägdelningen. Här avses givetvis blott broar, som ej ingå i genomförd stadsplan. Färja hålles i intet fall av väghållningsskyldiga fastigheter utan av stadskommunen såsom sådan.

Besväret omfattar ej blott underhåll av befintliga kommunikationsleder utan ock nyanläggning och därmed ock ombyggnad (flyttning eller breddning) av befintliga vägar och broar.[5] Ehuru uttryckligt stadgande icke finnes om skyldighet att anskaffa färja för annat än det i BB 25:14 avsedda fall (då bro brinner upp eller går bort med flod), torde man få anse, att åläggande härutinnan, såsom av mindre omfattning än brobygge, kan av vederbö-

[1] Väglagskommitténs betänkande 1880 s. 104, 107.
[2] Kvarnväg torde ej längre kunna hänföras till allmän väg. Se sid. 62 ovan.
[3] Väglagskommitténs betänkande 1880 s. 185.
[4] Broar, som förbinda gator eller delar därav, avses icke i denna framställning.
[5] R. Å. 1922 not. K. 96 (Sundsvall, väg); R. Å. 1911 ref. 25 (s. 51 f, Stockholm, Långholmsbron).

rande myndighet meddelas. Nybyggnads- liksom underhållsskyldigheten avser att hålla vägar, broar och färjor i det skick, den allmänna trafikens behov kräver. Reservation torde dock få göras för fall, där åliggandet beror på särskilt åtagande utöver vad lag föreskriver.[1] Den allmänna trafiken har emellertid, särskilt genom motorväsendets utveckling, under de senaste årtiondena i hög grad ändrat karaktär. Fiktionen om vägväsendet såsom betingat av fastighetsägarnes intresse (»nytta») i högre grad än andra skattebetalares[2] kan ej längre uppehållas, sedan sambandet mellan fordon och fastigheter väsentligen försvunnit. Kostnaderna för såväl byggnad som underhåll hava i allmänhet flerdubblats samt helt förändrat de förutsättningar, under vilka fastighetsägarne förut fullgjort besväret.[3] På landsbygden har denna omständighet föranlett vägkassans övertagande av kostnader för nybyggnad av väg, bro och färja samt breddning av dylik jämte en faktisk nedskrivning av fastigheternas repartitionstal genom fördubbling av vägfyrktalet för inkomst. Enahanda är förhållandet, där besväret direkt belastat de skattskyldiga (vägkassor, stadskassor). Billigheten har förty ansetts kräva, att staten i allt högre grad trätt understödjande emellan, vare sig genom direkta statsanslag eller särskilda skattemedel (automobilskattemedel). Förekomsten av dessa bidragskällor har i sin tur verkat höjande på vägväsendets hela nivå. En återgång till ett äldre förhållande, då väghållningsbesväret helt ålåg fastigheterna utan bidrag av statsmedel, är såväl ur formell som materiell rättssynpunkt otänkbar.

I de städer, där väghållningsbesvär fortfarande åligger fastighetsägare, kvarlever emellertid, formellt juridiskt sett, detta äldre rättstillstånd. Städernas automobilskattemedel skola användas till städernas gatu- och väghållning, företrädesvis för infartsvägar, men någon skyldighet för stadskommunen finnes icke, måhända icke heller någon rättighet, att låta dessa medel komma väghållningsskyldiga fastigheter till godo. Såsom ett erkännande av den obilligheet, som ligger i den formella rättens ståndpunkt härutinnan, kan man anse den omständigheten, att ny- och ombyggnadsskyldighet i avseende å vägväsendet numera nästan aldrig torde utkrävas av sådana fastigheter.[4] Där man icke direkt dragit en sådan konsekvens och ej heller stadskommunen, såsom t. ex. i Uppsala,[5] faktiskt övertagit ny- och ombyggnadsskyldigheten, be-

---

[1] Hos Kbfde i Norrbottens län hade år 1911 L. Lundström, N. E. Nilsson i Antnäs och A. H. Hedström i Gäddvik m. fl., under erinran att Luleå stad, för fullgörande av den staden åliggande skyldigheten att uppehålla färjförbindelsen mellan staden och Bergnäset (se sid. 21 ovan), tillhandahölle en ångfärja, men att staden ej på ett tillfredsställande sätt fullgjorde denna skyldighet, hemställt, bl. a., att flera regelbundna ångfärjeturer måtte anordnas under de tider av dygnet, då ångfärjan gjorde dylika turer, samt att ångfärjan måtte hållas tillgänglig för trafikanter jämväl å andra tider. (Intyg av läkare om olägenheter för sjukvården av rådande förhållanden bifogades.) Stadsfullm. i Luleå bestredo avseende å framställningen och Kbfde fann enligt res. $^{19}/_{4}$ 1912 densamma icke föranleda vidare åtgärd. Efter besvär av Lundström, Nilsson och Hedström fann K. M:t enl. utslag $^{30}/_{4}$ 1913 besvären ej förtjäna avseende. (R. Å. 1913 not. Jo. 53).

[2] Jfr kammarkoll. utl. $^{10}/_{6}$ 1886 över 1880 års väglagsbetänkande s. 32 (bil. till k. prop. 19/1887).

[3] I Sala, där väghållningsbesväret fortfarande åvilar fastigheterna och i följd härav icke står på någon hög nivå, beräknas väghållningskostnaderna hava på mindre än 20 år nära femdubblats.

[4] Se dock Skänninge, s. 136, 137 nedan. Den omständigheten, att kronan (försvarsverket) såsom väghållare i Skövde år 1916 stensatt viss väglängd innebär icke, att skyldighet härtill förelegat.

[5] Underhållskostnader per år 14 900 kr., kostnad för ombyggnad (breddning, omläggning) 32 900 kr., allt i medeltal åren 1925—29. Jfr sid. 100 not 8 nedan.

finna sig fördenskull vägarna i ett skick, som långt ifrån motsvarar trafikens behov (Strängnäs)[1], stundom i ett mycket dåligt tillstånd (Sala).[2] Sådana omständigheter torde i väsentlig mån hava medverkat till de speciella likställighetsöverenskommelserna, den avskrivning eller avlösning av fastigheternas väghållningsbesvär, som ägt rum de senaste årtiondena. Man torde fördenskull kunna påstå, att ny- och ombyggnadsskyldigheten för fastigheternas vidkommande numera är fullständigt föråldrad och icke skäligen kan göras gällande.[3] En i *Malmö* tillämpad skyldighet för fastighetsägare att bekosta nyanläggning av väg torde, såsom nedan skall visas, sakna laga grund.[4] — Frågan huruvida skyldigheten i fråga kan anses ha övergått å vederbörande stadskommun, skulle närmast synas bero på huruvida ett formligt eller faktiskt åtagande härutinnan kan konstateras. En uttrycklig överflyttning å stadskommunen av nybyggnadsskyldigheten har, med bibehållande av naturaunderhållet hos fastighetsägarne, ägt rum för *Köpings* stads nya område (den inkorporerade f. d. Köpings socken) genom en år 1925 träffad, av Kungl. Maj:t den 12 dec. 1926 fastställd överenskommelse.[5] I *Jönköping*, där underhållsskyldigheten är föremål för successiv avskrivning,[6] har av ålder staden såsom kommun ansetts hava nybyggnadsskyldighet.[7] Därest en dylik övergång å stadskommunen ej ägt rum, skulle såtillvida en lucka föreligga i den gällande rätten, att i vissa städer faktiskt ingen kunde åläggas nyanläggning av väg. På sätt nedan närmare skall påvisas, synes dock ett primärt ansvar för stadskommunen i avseende å besväret i allmänhet kunna konstateras, varav följer att skyldigheten i fråga alltid kan av det allmänna utkrävas av stadskommunen såsom sådan.

Jämväl den i BB 25:3 stadgade skyldigheten att hålla milstolpar, som å landsbygden redan vid tillkomsten av 1891 års väglag ej motsvarades av något praktiskt behov, måste numera — om den över huvud någonsin varit tillämplig å stad — anses föråldrad.

Att vägar skola förses med erforderliga diken framgår redan av BB 4:1, vilken bestämmelse torde gälla även i stad. Till reglerna för fargill väg lärer höra, att den icke medför våda för vägfarande. Den regel, för vilken bestämmelserna i 27 och 28 §§ av 1891 års väglag giva uttryck, torde få anses gälla även i stad.[8]

Bestämmelsen i BB 25:4 om vägvisare har, i vad angår för automobiltrafik öppna vägar, ersatts med stadgandet i motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) 20 §, att å eller invid för dylik trafik tillåten allmän väg eller gata, som utgör infartsväg till stad eller annat tättbebyggt samhälle, skall å lämplig plats anbringas tavla, varå tydligt angives samhälles namn. Förord-

---

[1] Avlösning äger rum av naturaväghållningen i Strängnäs fr. o. m. år 1931.

[2] Jfr distriktsingenjören i östra väg- och vattenbyggn.distr. R. Ekwall i Jönköping $^{16}/_{8}$ 1929: Ett allmänt känt sakförhållande är, att för närvarande tillfartsvägarna närmast städer inom dessas områden i åtskilliga fall äro i betydligt sämre skick än deras fortsättning på landsbygden.

[3] Lindh (s. 75) uppgiver (1915), att nybyggnadsskyldigheten i samtliga städer ansågs åligga staden. Jfr ock Sundberg, Kommunal olikställighet s. 18 f.

[4] Se sid. 112 nedan.

[5] R. Å. 1925 s. 179 f (ref. 60).

[6] Se sid. 48 ovan.

[7] Stadens ombudsman $^{15}/_{9}$ 1930.

[8] Se ovan sid. 65 (med not 2).

ningen har dessutom ytterligare bestämmelser rörande anslag om inskränkning i rätten att med automobil befara viss allmän väg i stad, om vägvisare i stad till ledning för genomgångstrafiken och om varningsmärken, med undantag för sådana som utsättas vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg. Kostnaden för anbringande av dylika anordningar skall bestridas av staden. I vägtrafikstadgan 20 juni 1930 (nr 285) meddelas bestämmelser angående anslag rörande förbud mot trafik med vissa fordon eller andra inskränkningar, försiktighetsmått eller åtgärder beträffande trafiken å väg utom stads planlagda område (14 §). Även kostnaderna för dylika anslag bestridas av staden (15 §).[1]

Jämlikt kungl. kungörelsen den 23 maj 1924 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg (nr 318) kan stadskommun såsom väghållningsskyldig under vissa förutsättningar åläggas att i trafiksäkerhetsintresse bekosta grindar, bommar, ljussignaler, ringklockor och varningsmärken.[2] Bidrag härtill kan utgå av automobilskattemedel.[3]

Underhåll måste liksom nybyggnad avpassas efter trafikens krav. För sådant ändamål skola jämlikt BB 25: 6 vägar fyllas och höjas upp med sand och grus och årligen bättras, så att vatten ej stannar därå. Å båda sidor skola diken göras, där det kan ske, så ock avlopp därur, där så är behövligt. Angående sättet för väglagningens verkställande torde kungl. cirkuläret den 13 september 1790 fortfarande vara åtminstone formellt gällande. Enligt den för stad ännu gällande bestämmelsen i punkt 7 av 1734 års gästgivareordning skola små buskar å ömse sidor om landsvägen från yttre kanten av diket till tre och, där ej dike är, till sex alnar borthuggas, på det vägarna så mycket snarare må upptorkas.

Att dessa bestämmelser numera icke äro tillfyllest för ett tillfredsställande underhåll torde vara uppenbart. Då en stor del av städernas vägar äro permanentbelagda, lärer bestämmelserna i BB 25: 6 icke kunna överallt tillämpas, och om underhåll av vägar av sistnämnda slag saknas närmare bestämmelser. Blott den regeln synes kunna uppställas, att underhåll kan utkrävas så långt som är erforderligt för att trafiken skall kunna fortgå utan våda för trafikanterna.

Underhållet avser såväl tid, då marken är bar, som då den är täckt av snö och is. Bestämmelsen i den numera genom 1911 års skjutsstadga (utom beträffande punkt 7) upphävda 1734 års gästgivareordning om skyldighet för städernas invånare till snöskottning torde närmast hava avsett ett personligt besvär, som dock numera, så vitt angår väg, torde få anses ingå i väghållningsbesväret. I *Kungälv*, där väghållningsbesväret i övrigt är avvecklat, åligger varje ägare av annan fastighet än jordbruksfastighet att ställa visst antal arbetare till förfogande allt efter fastigheternas taxeringsvärden.[4] Sedan

---

[1] Ang. beskaffenheten av vägvisare och andra vägmärken se k. kung. $^{12}/_{6}$ 1931 ang. vägmärken (nr 252).

[2] Se nedan sid. 119.

[3] Se sid. 78 ovan.

[4] Stadsstyrelsen $^{19}/_{7}$ 1930.

emellertid stadskassan från 1929 börjat utbetala ersättning per timma till snöskottarna, torde en avveckling av besväret de facto vara inledd. En dylik rest av väghållningsbesväret, sedan detta i övrigt avvecklats, synes kvarstå även i *Vaxholm*,[1] *Västerås* (ploglag som dock ersättas av stadskassan) samt *Säter*.[1] I *Nässjö*, som fr. o. m. 1914 utgör stad, bekostas enligt uppgift snöskottning å trottoarer (till vägar), där sådana finnas, men rättsgrunden för denna skyldighet, som i följd av stadens ungdom ej kan grunda sig å av ålder bestående förhållanden, synes vara osäker. Det angives ock, att »angående underhåll av trottoarer är frågan ej fullt klar».[2] Någon särskild behandling av väg utöver den, som borttagande av snö eller annat hinder för trafiken innebär, har icke i någon författning stadgats.[3] Emellertid har i åtskilliga städer väghållningsskyldigheten ansetts innefatta skrapning av vägbana, renhållning och dammbindning samt sandning vintertid m. m.[4] Den allmänna vinterväghållningen (snöplogning och skottning) fullgöres i de städer, där fastigheter fortfarande äro vinterväghållningsskyldiga, antingen genom ploglag (Nyköping, Torshälla, Skänninge, Köping, Västerås, kostnaden ersättes av staden, samt Hedemora) eller av de väghållningsskyldiga samfällt genom entreprenad, (uttaxering av kostnaderna, Gränna) eller ock (Vadstena) av de väghållningsskyldiga »var för sig» (fördelningsgrunden ej uppgiven).[5] Enligt en år 1925 träffad, av Kungl. Maj:t den 12 februari 1926 fastställd »överenskommelse» angående väghållningsbesvärets utgörande i Köping skall i stadens nya område (f. d. Köpings socken) i fråga om vinterväghållningen 1891 års väglag i tillämpliga delar lända till efterrättelse.[6]

Ehuru skyldigheten att hålla isväg (BB 25:7) mera sällan synes tagas i anspråk — blott i *Sigtuna*, *Mariestad* och *Piteå* uppgives den vara tillämpad samt i *Lysekil* »i icke nämnvärd utsträckning» — torde den otvivelaktigt fortfarande existera,[7] liksom ock stadgandet i BB 25:7, att den som hugger upp vinterväg över sjö skall svara för skadan och ådömas ansvar (SL 19: 15).[8] Den genom Konungens befallningshavandes utslag den 24 augusti 1871 *Strängnäs* stad ålagda skyldighet att hålla isväg[9] har fullgjorts till omkring år 1928, men sedan ångbåtstrafiken börjat upprätthållas även vintertid och körtrafiken därigenom omöjliggjorts eller blivit i hög grad inskränkt, har isväghållningen kommit ur bruk utan att föreskriften ändrats.[10]

---

[1] Uppgifterna ej fullt otvetydiga.

[2] Drätselkammaren sept. 1930.

[3] Ordningsstadgan för rikets städer stadgar renhållningsskyldighet för gata (§ 14) men motsvarande föreskrift saknas för väg.

[4] *Vetlanda* (renhållning), *Vimmerby* (sandning vintertid, renhållning hela året), *Malmö* (renhållning, skrapning), *Landskrona* (sopning), *Göteborg* (bortforsling av orenlighet), *Visby* (bevattning), *Lysekil* (sopning, sandning vintertid), *Skövde* (borttagande av gödsel, dammbindning), *Kristinehamn* (dammbindning), *Örebro* (Sandning vintertid, dammbindning, utrustning och belysning, renskärning av kanter), *Nora* (renhållning), *Säter* (renhållning), *Örnsköldsvik* (renhållning), *Skellefteå* (dammbindning, bortforsling av hästspillning).

[5] Jfr närmare LINDH sid. 98 ff.

[6] R. Å. 1925 ref. 60.

[7] Jfr sid. 32 ovan. I Sala har vissa vintrar vinterväg upptagits över sjön Långforsen, vilket arbete dock utförts av trafikanter.

[8] Jfr K. BERGENDAL i Bil. 7 till Vägkommissionens betänkande 1916 I: 2 sid. 130.

[9] Se sid. 32 ovan.

[10] Drätselkammaren $^{9}/_{9}$ 1930.

Indragning (förläggning) av allmän väg eller dess övergång till gata medför automatiskt väghållningsskyldighetens upphörande, i senare fallet eventuellt dess ersättning med gatuhållningsskyldighet i enlighet med för dylik gällande särskilda regler. Något principiellt hinder för att indragen väg ånyo förklaras vara allmän föreligger väl ej, men torde dylikt sällan förekomma.[1] Frågan huruvida skyldighet att hålla till gata förändrad väg skall åligga staden såsom sådan eller gatuhållningsskyldig fastighet beror på de i detta hänseende gällande regler (FBL I: 35).[2] Där väghållningen i övrigt fortfarande åligger fastigheter, torde en befrielse icke medföra någon skyldighet för vederbörande fastighetsägare att utgiva någon ersättning för den vunna befrielsen men däremot förutsätta, att vägsträckan i fråga avlämnas i laga skick. Å andra sidan lärer dylik fastighetsägare vara skyldig att vid ny vägdelning åtaga sig underhåll av annan väglott. Så synes rättsregeln ock hava tillämpats i alla fall, där upplysning kunnat vinnas. I *Sala* har, då väg upphört att vara allmän och förlagts, väghållningsskyldigheten fått förfalla. Ny indelning har ej skett »i avbidan på en väntad överenskommelse, varigenom staden mot viss årlig skattskyldighet från de enskilda väghållningsskyldiga skulle övertaga vägunderhållet i sin helhet».[3] I *Lund* har väghållningsskyldig fastighet, vars väglott övergått till gata, fått underhållsskyldighet för gata enligt de för staden gällande bestämmelser (k. br. $^{2}/_{12}$ 1881).[4]

Väg-, färj- och bropenningar.

Den bristande rättssubjektiviteten hos väghållningsdistrikten å landet före ikraftträdandet av 1891 års väglag gav, som ovan nämnts,[5] upphov till särskilda i bolagsform arbetande väghållningsenheter, som gottgjordes sina penningutlägg i form av vägpenningar. Städernas jämförelsevis väl utvecklade kommunkaraktär gjorde dylika bolag onödiga för deras vidkommande, och synas ej heller vägpenningar ha utgått för trafikerande av vägar inom stadsområdena. I varje fall förekomma de icke numera. Den i 1891 års väglag proklamerade principen om upphörande ej blott av väg- utan ock av bropengarna har vunnit tillämpning även i städerna och, då dylika avgifters erläggande onekligen verka hämmande å trafiken, lärer något återupplivande ej heller komma i fråga. Blott i ett fall synas bropengar utgå,[6] nämligen för passerande av den utav Stockholms och Lidingö städer på grund av särskilt avtal gemensamt hållna s. k. Lidingöbron över Lilla Värtan mellan Ropsten i *Stock-*

---

[1] Vägstyrelsen i Öknebo härad anhöll hos Kbfde i Stockholms län om åläggande för Södertälje stad att i laggillt skick försätta och för framtiden underhålla den inom stadens område belägna del av den s. k. gamla Turingevägen, som utgjorde fortsättning av den på 1850-talet förlagda men sedermera av häradets väghållningsskyldiga ånyo till underhåll övertagna s. k. gamla Turingevägen (Se sid. 40 not 6 ovan). Kbfde förklarade i resol. $^{15}/_{10}$ 1901, att efter det stadens underhållsskyldighet i avseende å den s. k. gamla Turingevägen, i st. f. vilken den s. k. nya Turingevägen ostridigt anlagts, överflyttats å denna senare och den gamla vägen i följd härav såsom förlagd icke vidare underhållits, sådana förhållanden icke visats vara för handen, att den gamla Turingevägens iståndsättande och framtida underhåll kunde staden åtminstone för det dåvarande tillförbindas. Häri gjorde K. M:t $^{24}/_{4}$ 1903 ej ändring (jfr kammarkoll. utl. $^{12}/_{2}$ 1903).

[2] Fr. o. m. 1932 nya stadsplanelagen $^{29}/_{5}$ 1931, nr 142 (49 §).

[3] Magistr. i aug. 1930.

[4] Magistr. $^{29}/_{7}$ 1930.

[5] Sid. 20 ovan.

[6] Såsom bropenningar i vägrättsligt hänseende synas ej kunna betraktas de av Kungl. Maj:t den 10 maj 1929 fastställda avgifterna för öppnande av Färjestabron vid Sigtuna. (Sigtuna stad och Ärlinghundra vägh.distr.).

holm och *Lidingö*. För trafiken å och (sjöfarleden berörande) fart genom denna bro har Kungl. Maj:t den 30 januari 1925 fastställt taxa, som jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 27 april 1928 skall tills vidare intill utgången av år 1932 lända till efterrättelse. Taxan har fastställts på ansökan av Lidingöbrostyrelsen och efter det stadsfullmäktige i Stockholm och Lidingö antagit förslaget därom. I augusti 1930 har emellertid Lidingö drätselkammare till Kungl. Maj:t ingått med en den 19 i samma månad dagtecknad framställning att Kungl. Maj:t måtte i samråd med representanter för Stockholm och Lidingö till prövning upptaga frågan, huruvida och i så fall på vad sätt i den allmänna samfärdselns intresse ett borttagande av avgifterna å trafiken över Lidingöbron kunde äga rum.[1] Stockholms stad har förklarat sig villig medverka vid den ifrågasatta utredningen, som också tillstyrkts av länsstyrelsen i Stockholms län och överståthållarämbetet i Stockholm. Den 12 juni 1931 har Kungl. Maj:t förklarat sig anse förhandlingarna i ämnet mellan Stockholm och Lidingö böra ske genom en förhandlingsdelegation, bestående av ordförande utsedd av Kungl. Maj:t och fyra ledamöter, av vilka vardera staden skulle utse två, samt att Kungl. Maj:t ville, sedan städerna utsett ledamöter i denna förhandlingsdelegation, förordna ordförande i delegationen.

Annorlunda är förhållandet med de f ä r j a v g i f t e r, som utgå i *Göteborg* för trafikerande av sex olika färjelinjer (före 1929 7 linjer). Dessa avgifter, vilkas uppbörd i medeltal årligen under åren 1925—29 uppgått till kr. 422 800:—, hava beslutits av stadsfullmäktige, utan att besluten underställts Kungl. Maj:ts prövning.[2] Emellertid transportera blott två av dessa färjelinjer, mellan den södra älvstranden till Färjenäs och Sannegårdshamnen å Hisingen, fordon. I *Kungälv* finnes färja från den inom staden liggande Bohus fästning till Vedbacka i Rödbo socken av Västra Hisings härads väghållningsdistrikt. Denna färja, som förr underhållits av de väghållningsskyldiga hemmanen i Bohuslän, hålles numera — enligt 1833 års överenskommelse — av staden.[3] Färjavgifter, som år 1929 influtit till färjentreprenören med kr. 33 275:— (årlig arrendesumma i medeltal kr. 5 407:48 åren 1925—29), torde, vad angår personer, kreatur och häståkdon, enligt 1833 års överenskommelse utgå i överensstämmelse med då gällande taxor (jfr Kbfdes utslag $^{31}/_{3}$ 1853). För cyklar och motorfordon har taxa fastställts av Kungl. Maj:t den 1 februari 1929 för åren 1929—30 och den 30 december 1930 för åren 1931—33. I *Luleå* stad finnes av staden uppehållen färjförbindelse mellan staden och Bergnäset i Nederluleå väghållningsdistrikt över Luleälven. Taxor å färjpenningar, som i medeltal åren 1925—29 influtit med kr. 39 790:—, hava fastställts av Kungl. Maj:t, senast den 9 maj 1930 (tills vidare för tiden t. o. m. 1934).

Statsbidrag.

Såsom framgår av den rättshistoriska redogörelsen, äro städerna i avseende å sin väghållning så tillvida sämre ställda än landsbygden, som något mot det ordinarie statsbidraget till väghållningen å landet svarande statsanslag icke

[1] Drätselkammaren $^{19}/_{8}$ 1930.
[2] Hamnstyrelsen har $^{14}/_{1}$ 1920 utfärdat taxa å trafikavgifter å Göteborgs stads färjor och ångslupar enligt stadsfullmäktiges beslut $^{12}/_{12}$ 1918, $^{9}/_{6}$ 1919 och $^{22}/_{12}$ 1919 (Kommunal författningssamling för Göteborg 1922 s. 437). Jfr k. br. $^{7}/_{3}$ 1821, s. 32 not 2 ovan.
[3] Sid. 34 ovan.

utgår i städerna. De ordinarie automobilskattemedlen (80 % av städernas andel) fördelas mellan städerna, oavsett huruvida staden såsom kommun övertagit väghållningsbesväret eller ej. Om dessa medel såväl som om automobilskattemedlens för städerna utjämningsandel (20 %) gäller, att de tilldelas städerna såsom kommuner och icke eventuellt väghållningsskyldiga fastighetsägare. De ordinarie bilskattemedlen disponeras enligt stadsfullmäktiges gottfinnande för gator eller vägar eller bådadera allt efter omständigheterna — företrädesvis skola de dock användas för infartsvägar — utan någon skyldighet, måhända ej heller rättighet för staden att dela med sig därav till dylika väghållare.[1] Där vägarna väsentligen underhållas av fastighetsägare, kan alltså den situationen uppträda, att anslaget helt kommer gatuhållningen till godo. Från *Gränna* uppgives emellertid, att ordinarie bilskattemedel efter beslut av stadsfullmäktige till närmare hälften kommit väghållningsskyldiga fastigheter till godo.[2]

Rätt till vägbyggnads- och väglagningsämnen.

Den inskränkning i jordägares rätt att ensam disponera över sin egendom, som sedan gammalt existerat till förmån för väghållningsintresset, har för landsbygdens vidkommande undergått viss förändring genom 1891 års lagstiftning. I stad torde fortfarande vara gällande bestämmelsen i BB 25:12: »till landsväg må sand och ris tagas, där det närmast finnes», ävensom kungl. brevet den 25 november 1802 och kammarkollegii cirkulär den 5 april 1803,[3] kungl. brevet den 8 februari 1825 och kollegii cirkulär den 4 mars 1825 samt kungl. brevet den 16 februari 1838 och kollegii cirkulär den 12 april 1838. Hämtning av r i s, g r u s och s a n d får alltså ske både å offentlig och enskild egendom, såväl inägor som utmark, så snart detta kan ske utan verklig skada för jordägare. Företrädesvis bör dock utmark anlitas. Grus- och sandtäkten — ristäkten torde numera sakna betydelse åtminstone för städernas del — skulle, om man endast dömde efter ordalagen i BB 25:12, möjligen kunna anses avse ej blott såsom å landet underhåll utan även om- och nybyggnad av väg. Med hänsyn till ordalagen i de senare författningarna och till deras tillämpning före tillkomsten av 1891 års väglag,[4] torde man emellertid ej kunna göra gällande att rätten kan utövas för annat än u n d e r h å l l av väg. I händelse av tvist prövar allmän domstol var och under vilka villkor hämtningen får ske, samt fastställer skälig ersättning, dock att, jämlikt kungl. kungörelsen den 2 juni 1905, efter medgivande av domänstyrelsen hämtning får ske utan ersättning å kronans jordbruksdomäner, såvitt angår vägunderhåll. Avskrivning eller avlösning av fastigheternas väghållningsbesvär torde medföra, att nämnda rättighet övergår å stadskommunen.

---

[1] Jfr dock Reuterskiöld, Sveriges grundlagar (1924 ff) s. 872: Väg- och gatuhållningsskyldiga fastighetsägare ha vid likställighetsöverenskommelserna betraktats såsom en slags menighet och deras sammanträde såsom »ett slags gemensam stämma eller, riktigare, en speciell form av allmän rådstuga med rösträtt begränsad till fastighetsägarne». Se ock Sundberg, Kommunal olikställighet i städerna s. 12: »Närmast torde de böra betraktas såsom en allmän rådstuga, bestående av stadens fastighetsägare under magistratens ordförandeskap.» — Man kan med dylik utgångspunkt göra gällande att fastighetsägarne i avseende å dylik skyldighet u t g ö r a stadskorporationen och alltså rätteligen äro berättigade till andel i automobilskattemedlen. Se häremot sid. 127 nedan.

[2] Drätselkammaren 31/7 1929.

[3] Sid. 18 ovan.

[4] Väglagskommitténs betänkande 1880 s. 162. Se ock sid. 18 ovan.

Sten får jämlikt kungl. brevet den 29 april 1817 — utan ersättning — hämtas till allmänna byggnader, alltså även till vägbyggnader och väglagningar, å kronans allmänningar. Inordningen i 33 § av 1891 års väglag under bestämmelserna om väglagningsämnen torde ej ha avsett att upphäva rätten till sten till nybyggnad av väg.[1] Innebörden av begreppet »kronans allmänning» var redan 1817 skäligen oklar. Vid bestämmande av vilka fastighetskategorier numera avses med sagda uttryck torde man få avskilja *dels* de kronans fastigheter, som disponeras för särskilda statsändamål (t. ex. boställen, akademihemman) eller av enskilda och menigheter (åborättshemman, krononybyggen, benådningshemman, städernas donationsjordar), *dels ock* kronoparker, i den mån de utgöra delar av mantalssatt eller skattlagd jord, som förut använts på ovan angivna sätt. Föremål för rättigheten äro därför 1) de s. k. gamla kronoparkerna, som icke utgöra delar av i mantal satt jord (f. d. boställen m. m.), 2) kronoparker, som bildats av vid avvittring avsatta kronoöverloppsmarker, 3) odisponerade kronoöverloppsmarker, 4) bergverksskogar (gruvallmänningar m. m.), 5) renbetesfjäll, 6) odisponerade holmar och skär (lagen om rätt till fiske $^{27}/_{6}$ 1896 1 §) samt möjligen ock 7) kronans flygsandsfält, i den mån dessa icke ingå i mantalssatt jord.[2] Genom kungl. kungörelsen den 2 juni 1905 har hämtning av sten utan ersättning för allmän vägs underhåll medgivits även å 8) kronans jordbruksdomäner. Den kronojord, å vilken rätt till stenhämtning icke förefinnes, torde utgöras av kronoparker, som utgöra delar av i mantal satt jord (f. d. boställen o. dyl., de s. k. nya kronoparkerna), samt kronans flygsandsfält av enahanda ursprung.

Ovan angivna kategorier av kronoegendom torde blott i mindre utsträckning vara representerade i städerna. De senaste årtiondenas inkorporeringar hava måhända något förändrat förhållandena, dock knappast i större omfattning.

Stadgandet i 1734 års lag, BB 25:12, att till landsväg, närmast landsvägsbro, må av allmänning tagas virke, som tarvas och utmärkt varder, torde avse de då befintliga socken-, härads- och landsallmänningarna, av vilka de förstnämnda enligt 1805 års skogsordning (§ 8) fingo uppdelas mellan delägarna samt de senare disponeras för läns- och häradsbornas behov. Sedan landsallmänningarna uppdelats på häraderna och det 1823—24 proklamerats, att häradsallmänningarna vore häradernas tillhörighet och skulle bibehållas odelade under allmän vård eller i detta skick överlämnas till intressenterna eller ock mellan delägarna fördelas, samt dessa allmänningar genom 1866 års skogsordning överlämnats till disposition av ägarna av i mantal satt jord i varje härad, torde tillämpningen av lagrummet vara avhängig av att allmänningslagets medlemmar äro identiska med de väghållningsskyldiga.[3] Då så icke numera är

---

[1] Se not 3 nedan.

[2] Närmare motivering i förf:s »P. M. angående innebörden av begreppen 'kronans allmänning' i 33 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet samt 'kronans jordbruksdomäner' i kungl. kungörelsen den 2 juni 1905 angående rättighet till hämtning av väglagningsämnen från kronans jordbruksdomäner» (till 1929 års vägsakkunniga).

[3] Väglagskommittén anför i motiveringen (s. 163) till sitt förslag (1880) ang. rätten till väglagningsämnen (§ 40, väglagen § 33), att kommittén icke avsett att göra någon ändring i stadgandena om rätt att från kronoallmänning taga sten för vägbyggnad och från häradsallmänning erhålla virke för brobyggnader. »Men i de fall att större broar medelst landstingets vägkassa (enl. kommit-

fallet på landet, lärer stadgandet icke längre vara tillämpligt där. I § 11 av skogsordningen den 26 januari 1894 sägs ock, att av häradsallmännings avkastning först skall undantagas det virke, som erfordras till sådana broar och allmänna byggnader, som delägarna i allmänningen s j ä l v a bygga och underhålla.[1] Eventuellt inom stads område belägen del av dylik allmänning har uppenbarligen aldrig kunnat tagas i anspråk för stads väghållning.

Andra inskränkningar i jordägares rätt över sin egendom till förmån för allmän väg.

Andra former av intrång i jordägares rätt över sin egendom innebära de ovan omförmälda för stad, jämlikt övergångsbestämmelserna till 1911 års skjutsstadga, kvarstående bestämmelserna i 1734 års gästgivareordning (p. 7) om r ö j n i n g a v b u s k a r vid vägs sidor samt de både för land och stad gällande bestämmelserna om e x p r o p r i a t i o n av mark för vägändamål och om v ä g r ä t t.[2] Såsom dylikt intrång kan man däremot icke betrakta förbudet att under viss förutsättning hava g r i n d över allmän väg.[3] Den rättsregel, som fått uttryck i bestämmelserna i 25 och 26 §§ väglagen angående byggnads avstånd från väg samt angående grop eller grav, som medför fara för vägens bestånd m. m., ävensom i 68 och 69 §§ angående s t ä n g s e l och s n ö s k ä r m torde icke gälla i stad.[4]

Inkorporerings inverkan å väghållningsbesväret.

Den rättsverkan en stadsinkorporering medför för väghållningsbesväret å det inkorporerade området är närmast, att lagen om väghållningsbesvärets utgörande på landet upphör att där äga tillämpning.[5] I stället torde de inom staden gällande reglerna för väghållningsbesvärets bestridande bliva tillämpliga, så vida ej Kungl. Maj:t annorlunda förordnar i sammanhang med inkorporeringsbeslutet.[6] Vederbörande väghållningsdistrikt torde vara skyldigt till staden överlämna allmänna vägar inom inkorporeringsområdet i laga skick, vid äventyr av skyldighet att ersätta staden de kostnader, som orsakats denna genom bristernas avhjälpande.[7] Den rätt, varmed mark, som disponeras för vägändamål, innehaves av kommun eller väghållningsdistrikt, övergår å staden.[8]

---

téns förslag) uppföras eller underhållas, hava kommitterade föreställt sig, att sistberörda rättighet endast skulle få utövas, försåvitt sådan bro vore belägen inom samma härad som allmänningen, men däremot icke virke från ett härads allmänning tagas till broar inom ett annat härad, enär sådant innebure ett ingrepp i det härads rättigheter, som ägde allmänningen.»

[1] Jfr kammarkollegii u. utl. $^{16}/_{1}$ 1892 ang. förslag till ny skogsordning: »Beträffande vidare vad kap. II § 11 stadgar därom, att av häradsallmännings avkastning skall undantagas det virke, som erfordras bl. a. till broar inom häradet, anser sig koll. böra framhålla, att då genom lagen ang. väghållningsbesvärets utgörande på landet delvis nya grundsatser i fråga om byggande och underhåll av bro vunnit tillämpning, berörda stadgande, som vilar på den i ämnet förut gällande lagstiftningens principer och oförändrat upptagits ur 1866 års skogsförordning, lärer böra bringas till full överensstämmelse med innehållet i åberopade lag.»

[2] Sid. 28, 29 ovan.

[3] Sid. 19 ovan.

[4] R. Å. 1913 not. Jo. 4. Åstadkommande av avsett skydd för väg torde i stad förutsätta ersättning till vederbörande jordägare för skada eller intrång. Jfr s. 65 ovan.

[5] Jfr N. J. A. 1906: 134.

[6] Se sid. 55 ovan.

[7] N. J. A. 1926 s. 347 (Kungl. Maj:ts dom $^{9}/_{6}$ 1926, Ö s t e r s u n d). Jfr R. Å. 1911 s. 30 ref. 14, N. J. A. 1911 s. 126 (ref. 49).

[8] Se 5 § lagen den 13 juni 1919 om ordning och villkor för ändring i kommunal och ecklesiastik indelning. Då emellertid nämnda lag formellt icke gjorts tillämplig å väghållningsdistrikt, plägar mot lagrummet svarande föreskrift undantagslöst inryckas i inkorporeringsbesluten. Dylik övergång anses icke vara av beskaffenhet, att lagfart behöver av staden sökas (Fastighetsregisterkommissionens meddelanden XXV nr 350).

A. *Enligt regeln i 62 § av lagen om kommunalstyrelse i stad* den 30 juni 1930 — motsvarande F.K.S. § 57 (enl. lag 28 sept. 1928)[1] — alltså på sätt gäller om allmänna kommunalutskylder, bestridas kostnaderna för broar helt i 110 städer, till större delen i den 111:e, Sala, och till nära hälften i den 112:e, Trollhättan. Underhållet av den enda bron i den 113:e, Nässjö, en vägbro över järnvägen, besörjes av kungl. järnvägsstyrelsen.[2]

Besvärets fördelning.

Ansvaret för kostnaderna.

Enligt förstnämnda grund — reglerna för allmänna kommunalutskylder — bestridas kostnaderna för väghållningsbesväret i övrigt i följande 77 städer: *Stockholm; Stockholms län:* Sundbyberg (inga vägar), Djursholm (inga vägar), Lidingö, Norrtälje, Östhammar (numera inga vägar), Öregrund[3]; *Uppsala län:* Enköping; *Södermanlands län:* Katrineholm, Eskilstuna, Mariefred, Trosa; *Östergötlands län:* Linköping, Norrköping, Motala, Mjölby; *Jönköpings län:* Huskvarna, Nässjö (stadens enda vägbro 26.7 meter lång, underhålles enligt uppgift av kungl. järnvägsstyrelsen), Värnamo (inga vägar), Vetlanda, Eksjö, Tranås; *Kronobergs län:* Växjö; *Kalmar län:* Kalmar, Oskarshamn, Västervik, Vimmerby, Borgholm (inga allmänna vägar före 1930); *Gotlands län:* Visby; *Blekinge län:* Karlskrona, Ronneby, Karlshamn, Sölvesborg; *Kristianstads län:* Kristianstad, Ängelholm, Hässleholm (inga vägar); *Malmöhus län:* Malmö, Lund, Landskrona, Hälsingborg, Eslöv, Ystad, Trälleborg, Skanör med Falsterbo; *Hallands län:* Falkenberg[4]; *Göteborgs och Bohus län:* Göteborg, Mölndal, Marstrand (inga vägar), Uddevalla, Strömstad; *Älvsborgs län:* Vänersborg, Trollhättan (broar om 142 längdmeter underhållas av kungl. vattenfallsstyrelsen, om 131.6 meter av staden), Alingsås, Ulricehamn; *Skaraborgs län:* Mariestad, Hjo, Tidaholm, Falköping; *Värmlands län:* Kristinehamn, Arvika; *Örebro län:* Örebro, Nora, Lindesberg; *Kopparbergs län:* Avesta, Ludvika; *Gävleborgs län:* Gävle, Söderhamn; *Västernorrlands län:* Härnösand, Sundsvall, Sollefteå, Örnsköldsvik; *Jämtlands län:* Östersund; *Västerbottens län:* Umeå, Skellefteå; *Norrbottens län:* Luleå, Boden, Haparanda.

Av ovan angivna städer hava följande (25) tillkommit efter 1862 och i följd därav väghållningsbesväret alltid bestritts av stadskommunen såsom sådan: Sundbyberg, Djursholm, Lidingö, Katrineholm, Mjölby, Motala, Huskvarna, Nässjö, Värnamo, Vetlanda, Tranås, Ronneby, Hässleholm, Eslöv, Trälleborg, Mölndal, Lysekil (fr. o. m. 1909), Trollhättan, Tidaholm, Arvika,

---

[1] Före ändring genom lag $^{28}/_{9}$ 1928: § 58 mom. 1.

[2] Anledningen till järnvägsstyrelsens åtagande torde hava varit nödvändigheten att för trafikens obehindrade fortgång framdraga vägen i plan över järnvägslinjen. Jfr R. Å. 1930 not. K. 93.

[3] Enligt LINDH s. 85, 88, 94 ålåg (1915) väghållningsskyldigheten fastighetsägarne, men stadsstyrelsen ($^{20}/_{9}$ 1930) uppgiver, att underhållet redan år 1842 ålegat staden med undantag för snöskottning, som år 1904 övertagits av staden. Enligt uppgift $^{20}/_{9}$ 1852 av magistraten till stadsbeskattningskommittén bestreds visserligen kostnaden för väghållning av stadskassan men uttaxerades å gårds- och tomtägare för stadskassans räkning.

[4] I Falkenberg underhålla på grund av »gammal hävd» fastighetsägare två vägar utom stadsplan om resp. 3 700 och 1 610 meter samt en väg inom stadsplan om 2 340 meter. Dessa vägar, som uppgivas hava huvudsakligen tillkommit såsom utfartsvägar för vederbörande fastigheter »samt till tjänst för allmänna samfärdseln», (drätseldirektören $^{27}/_{10}$ 1930, magistraten $^{28}/_{10}$ 1930), äro sannolikt att betrakta såsom enskilda.

Avesta, Ludvika, Sollefteå, Örnsköldsvik, Boden. Uttrycklig bestämmelse härom har sedan år 1908 meddelats vid eller efter stadsrättigheters meddelande utom beträffande Boden (k. br. $^{13}/_{12}$ 1918), som redan såsom municipalsamhälle utgjorde eget väghållningsdistrikt. — I följande (12) synes väghållningsbesväret redan före 1863 hava varit en kommunens gemensamma angelägenhet: Eskilstuna, Trosa, Oskarshamn, Vimmerby, Borgholm, Karlskrona, Kristianstad, Landskrona, Uddevalla, Söderhamn, Härnösand, Haparanda. Till gruppen kan ock räknas Marstrand, som icke ägde allmänna vägar, och möjligen även Öregrund samt någon annan stad, där likställighetsöverenskommelsen giver rum för tvekan, huruvida sådan redan gällde i avseende å vägväsendet eller ej. (Städernas antal var vid 1863 års ingång 89.)

I följande städer (9) synes avveckling av det förut fastigheter åvilande väghållningsbesväret hava skett utan Kungl. Maj:ts medverkan: *Öregrund* (vinterväghållningen fr. o. m. 1904), *Mariefred* (1912), *Västervik* (successivt efterskänkt under 1900-talet), *Ulricehamn* (vinterväghållning 1860-talet, övrig väghållning 1922), *Mariestad* (1904), *Lindesberg* (1870), *Gävle* (1923), *Sundsvall* (1907 partiellt efterskänkt i Sidsjö och Böle, besväret i övrigt i Sidsjö och Böle ej utkrävt sedan 1922, fastighetsskatt å 2,500 kronor av fastigheterna i stadens övriga område till väghållningen avskriven 1915 av stadsfullmäktige). Härtill kommer *Hedemora* (1931, såväl besvär som vägskatt).

B. Enligt samma regel bestridas helt kostnaderna för väghållningsbesväret, men med bidrag under en övergångstid av avgifter från fastigheter i följd av ännu ej slutförd avskrivning av besväret, i 5 städer: *Söderköping* (till 1946, 10 öre per 100 kvm jord), *Jönköping* (t. o. m. 1945, 1921—25 5 öre, 1926—30 4 öre, 1931—35 3 öre, 1936—40 2 öre och 1941—45 1 öre per 100 kronors taxeringsvärde), *Laholm* (t. o. m. 1931 3 öre per 100 kronors taxeringsvärde), *Kungsbacka* (t. o. m. 1932 1 krona 25 öre årligen per längdmeter, vägarna numera övergått till gator),[1] *Filipstad* (t. o. m. 1938 »avlösning» av besväret mot fastighetsägarnes erläggande av 1 kr. 53 öre per vägtal med rätt för de betalningsskyldiga att fördela denna likvid på 10 år, 1929—1938), i sistnämnda två städer utan medverkan av Kungl. Maj:t.

C. Enligt samma regel bestridas helt angivna kostnader, men med bidrag av ständiga fastighetsskatter på grund av verkställd avlösning av fastigheterna åvilande väghållningsbesvär, i 8 städer:

a. fixa totalbelopp att utdebiteras efter
   1. fastighetsvärden:
      Strängnäs (4 900 kr.), *Piteå* (1 200 kr., enl. uppg. i medeltal 1925—29 1 253 kr.).
   2. fastighetsareal
      (se nedan under D. a. 2).

[1] Jfr sid. 48 ovan (under B). Avgiften först utgående med 1 krona per längdmeter men sedermera jämkad till 1 krona 25 öre per meter (drätselk. $^{15}/_{5}$ 1931).

b. fasta kvoter efter

1. tomtetal:

Askersund (kr. 7:50)[1]

(jfr nedan under D. a. 2).

2. areal

(se nedan under D. a. 2).

3. taxeringsvärden:

Södertälje (kr. 1:25 per 1 000 kr. taxeringsvärde eller per skattekrona av jordbruksfastighet 2:08, av skogsfastighet 3:12, av annan fastighet 2:50), *Simrishamn* (75 öre per skattekrona), *Åmål* (34 öre per skattekrona), *Karlstad* (kr. 4:50 per 1 000 kr. eller 7:50 per skattekrona för jordbruksfastigheter och 11:25 för skogsfastigheter; kr. 2:25 per 1 000 kr. eller 4:50 per skattekrona av andra fastigheter),[2] *Falun* (2 öre per 100 kr. eller 33$^1/_3$ öre per skattekrona av jordbruks-, 50 öre av skogs- samt 40 öre av annan fastighet, nya fastigheter erlägga vägskatt i den mån de bliva taxerade).

(Jfr vidare nedan under D. a. 2.)

c. Varierande kvoter

(se nedan under D. a. 2).

D. Väghållningsbesväret åvilar delvis staden, delvis — enligt 63 § 2 mom. L.K.S. (§ 58 mom. 2 F.K.S.) — fastighetsägare i 21 städer.[3]

a. väghållning sommartid:

1. bestrides och bekostas av staden utan särskilda bidrag (13): *Vaxholm* (11 109 m.), *Sigtuna* (910 m.), *Nyköping* (7 160 m. i inkorp. omr.), *Torshälla* (163 m.), *Vadstena* (282 m.), *Skänninge* (1 270 m.), *Gränna* (398 m.), *Kungälv* (alla vägar, 4 100 m.), *Skövde* (14 900 m.), *Sala* (6 296 m., varav brolängd 65 m.), *Köping* (10 450 m.[4] i f. d. Köpings socken samt alla broar och räcken därstädes, jfr C. b. 2 ovan), *Arboga* (5 880 m., varav 2 180 inom stadsplan), *Hedemora* (793 m.).

2. bestrides av staden med bidrag av ständiga fastighetsskatter (6): *Halmstad* (75 öre per 1 000 kr. taxeringsvärde eller 1:50 per skattekrona för annan fastighet än jordbruks- och skogsfastighet), *Varberg* (6 700 m., 1 700 kr. att fördelas efter fastighetsareal), *Skara* (varierande kvot å jordbruksfastigheter i förhållande till stadens egna kostnader, $^1/_2$ av den för varje period uppskattade kostnaden; 1925—26 kr. 1 500:—, 1927—29 kr. 4 750:—), *Västerås* (varierande kvot å jordbruksfastigheter = angränsande väghållningsdistrikt, Tuhundra härad), *Köping* (6 973 m. utom och 11 960 m. inom stadsplan å stadens gamla område, 6 kr. per hektar av icke tomtindelad jord),[4] *Säter* (kr. 3:— av en var av de gamla stamtomterna).

---

[1] Med uppsägningsrätt för staden. Avlösning av besväret för fastigheterna synes ha ägt rum utan Kungl. Maj:ts medverkan.

[2] Frågan om (successiv) avskrivning beroende på Kungl. Maj:ts prövning.

[3] I de angivna väglängderna inräknas ej broar utom för Sala och Hedemora. Jfr ovan s. 97.

[4] R. Å. 1925 s. 179 (ref. 60); väglängd för hela staden i detta rättsfall uppgiven till 36 339 m. men av magistraten i augusti 1930 till 48 497 m., varav dock 11 960 m. inom stadsplan, som ännu ej genom-

3. bestrides av staden, men kostnaderna utdebiteras å fastighetsägare (3): *Gränna* (2 257 m.), *Borås* (50 430 m.), *Sala* (2 130 m.).
4. bestrides av fastighetsägare in natura (12): *Vaxholm* (kronan 5 600 m.),[1] *Sigtuna* (3 600 m.), *Nyköping* (3 460 m. i gamla området), *Torshälla* (6 172 m.), *Vadstena* (5 497 m.), *Skänninge* (9 500 m.),[2] *Varberg* (1 216 m., en väg), *Skövde* (kronan för försvarets räkning, vägstycken om tillhopa 1 119 meter å tre olika vägar), *Sala* (26 361 m., varav brolängd 30 m.), *Köping* (18 916 m.[3] f. d. Köpings socken), *Arboga* (9 871 m.), *Hedemora* (10 805 m., varav brolängd 12 m.).[4]

b. vinterväghållning
1. bestrides av fastighetsägare vare sig in natura eller genom entreprenad (12): *Vaxholm* (snöskottning och bortforsling av snö), *Sigtuna* (i förhållande till väglott), *Nyköping* (ploglag), *Torshälla* (ploglag), *Skänninge* (1 400 m., ploglag), *Gränna, Halmstad* (1 520 m. å norra utfartsvägen),[5] *Skara,*[6] *Sala* (28 461 m.), *Köping* (i den inkorporerade f. d. Köpings socken, ploglag),[7] *Arboga* (entreprenad = a ovan), *Säter* (bortforsling av snö).
2. bestrides av fastighetsägare, men viss ersättning utgår ur stadskassan (2): *Kungälv, Västerås.*
3. bestrides och bekostas av staden (13): *Vaxholm* (snöplogning), *Sigtuna* (i förhållande till väglott), *Nyköping, Torshälla, Vadstena, Skänninge* (1 270 m.), *Varberg, Borås, Sala* (6 296 m.), *Köping* (gamla stadsområdet), *Arboga* (= ovan), *Säter* (snöplogning), *Hedemora.*

E. Väghållningsbesväret åvilar helt särskilda väghållningsskyldiga fastigheter men fullgöres genom stadens försorg på entreprenad, och kostnaderna utdebiteras å de väghållningsskyldiga (1): *Uppsala* (9 600 m.).[8]

förts. Avdrages sistnämnda belopp, återstår 36 537 m., vilket i det närmaste överensstämmer med R. Å. 1925.

[1] En väg å den med Vaxholm inkorporerade Rindön har enligt uppgift anlagts av kronan såsom militärväg, sannolikt redan i början av 1800-talet. Den är numera av större betydelse för den allmänna samfärdseln, för vilken den anses oundgängligen nödvändig, än för försvaret men underhålles fortfarande av kronan, dock icke på ett för allmän väg tillfredsställande sätt.

[2] Frågan om stadens övertagande av skyldigheten aktuell.

[3] R. Å. 1925 s. 180 (ref. 60).

[4] Skyldighetens övertagande av staden fr. o. m. 1931 beslutad av Sfme $^{9}/_{10}$ 1930. I staden synes för närvarande utdebiteras »vägbyggnadsmedel» under två titlar, »jordskatt» och »vintervägmedel», vilka även avses med Sfmes beslut, men har länsstyrelsen i Falun på anförda besvär genom utslag $^{5}/_{12}$ 1929 undanröjt dylik debitering, »enär till stöd för överklagade debiteringsåtgärden icke kunnat åberopas lag eller allmän författning, varigenom staden berättigas upptaga ifrågavarande vägbyggnadsmedel.» Ärendet är på grund av besvär av staden f. n. beroende på Kungl. Maj:ts prövning (Reg.R:n, finansdep. R. 41/1930). Jfr s. 48, 98 ovan.

[5] Jfr sid. 48 ovan.

[6] Trots att staden enligt den av Kungl. Maj:t $^{7}/_{10}$ 1921 fastställda överenskommelsen övertagit »underhållet av stadens allmänna vägar» och därvid undantag ej gjorts för vinterväghållningen, uppgives numera (sept. 1930), att snöskottning utgöres genom naturaprestation.

[7] Se sid. 91 ovan.

[8] Jfr sid. 42 not. 3 ovan. I sept. 1925 träffades mellan vägkommitterade och staden överenskom-

F. Väghållningsbesväret bestrides i *Lidköping* dels av stadskommunen (för nya stadens väghållningsområde), dels (i gamla stadens område) med avkastningen av särskilda tillgångar. Väghållningskostnaderna — jämte kostnader för stensättning av vissa gator och avgifter till brokassan — hava här sedan gammalt bestritts ur »gamla stadens skogskassa», som bildats av avkastning från en förut gårdarna i gamla staden gemensamt tillhörig skogstrakt. Denna skog tillhör numera på grund av en Göta hovrätts lagakraftvunna dom den 19 juni 1903 staden, såvitt angår de på största delen av gårdarna belöpande andelarna. Ett mindre antal gårdar, vilkas ägare, efter förd talan mot nämnda dom, vunnit ändring däri genom Kungl. Maj:ts dom den 14 dec. 1906,[1] torde emellertid fortfarande äga andel i skogen och därmed i kassan. Enligt uppgift har för dessa ägare avkastningen från respektive skogslotter tidigare överstigit på dem belöpande kostnader för väghållning och överskottet utdelats. För närvarande föreligger i skogskassan brist, som amorteras, varför utdelning ej förekommit de sista åren.

I de områden, som komma att i framtiden i n f ö r l i v a s med städer, lärer väghållningsbesvärets bestridande, så länge nuvarande ordning äger bestånd, komma att bero på bestämmelserna i Kungl. Maj:ts beslut om införlivning. Man torde dock kunna förutsätta, att dessa i görligaste mån komma att så avfattas, att skyldigheten lägges å den införlivande stadskommunen såsom sådan.

Vägdelningsgrunder.

Grunderna för uttaxering av vägskatt, där sådan förekommer, hava ovan angivits. Där väghållningen fortfarande åligger fastigheter, vare sig skyldigheten utgöres in natura eller genom staden såsom entreprenör, gälla i olika städer olika regler för skyldighetens fördelning, i *Sigtuna* uppskattade värdet av den mark de väghållningsskyldiga fastigheterna erhållit vid skifte (förening om vägdelning den 5 september 1861), i *Uppsala* tunnlandtalet i åker (kungl. brev den 24 oktober 1787), i *Nyköping* arealen av respektive fastigheters åker, äng och hagmark, sistnämnda ägoslag dock »reducerat i förhållande till sin beskaffenhet» (Kbfdes utslag den 31 december 1881, vägdelning 1891—92), i *Torshälla* tunnlandtal öppen jord (»gammal hävd», samma regel gällande 1781), i *Skänninge* de väghållningsskyldiga fastigheternas »uppskattningsvärde, vunnet dels efter gradering, dels efter taxeringsvärden» (vägdelning 1910), i *Vadstena* varje fastighets »taxeringsvärde» eller 6-gradiga tunnlandstal (överenskommelse 1827, vägdelning 1902, kungl. brev den 29 juni 1906), i *Gränna* tomt- eller jordenheter, av vilka fyra heltomter, 18 kvarnmarksstycken, en åtting och löningsjorden i dess helhet svara mot varandra (44 % av underhållet belöper på tomter och löningsjordar, 47 % på åttingsjorden och 9 % på kvarnmarksstycken och lägenheter, föreningar 1839 och 1928), i *Varberg* överenskommelser vid avstyckning (den ifrågavarande vägsträckan, Gödestadsvägen, underhölls vid

melse därom, att staden skulle för en tid av 10 år fr. o. m. $^{1}/_{10}$ 1925 övertaga vägunderhållet mot att under nämnda tid till staden årligen inbetalades 13 000 kronor, motsvarande årskostnaderna för vägunderhållet vid tidpunkten för överenskommelsen allt under villkor att, därest stadens kostnader för underhållet, frånsett stensättning, under närmaste 10 år ej uppginge till 130 000 kr., räntor oberäknade, fyllnadsbeloppet skulle på lämpligt sätt gottgöras de väghållningsskyldiga (drätselkammaren $^{22}/_{7}$ 1929).

[1] N. J. A. s. 550 (ref. 231).

dess indelning till underhåll 1809 av en enda egendom, varifrån avstyckningar sedan skett), i *Borås* fastighetstaxeringsvärden, i *Sala* dels tomtetalet för stads- eller bergsmansjorden, dels kapplandstal (ytmått för gruvfrälsejorden (vägdelning 1903—09; R.Å. 1912:22), i *Arboga* dels areal för tomter och annan jord för vissa vägar, dels fastighetstaxeringsvärden för andra vägar. Enligt 1925 års »överenskommelse» angående väghållningsbesvärets utgörande i *Köping* skall i stadens nya område (den inkorporerade Köpings socken) 1891 års väglag i tillämpliga delar lända till efterrättelse vid vägdelning.[1] I *Hedemora* har vägdelning skett efter uppskattad kvadratrev.

Anläggning av ny eller omläggning av gammal väg till ny sträckning torde, i de städer där väghållningsbesväret fortfarande åligger fastighetsägare, regelmässigt påkalla v ä g d e l n i n g, vilken jämväl skall, sedan erforderlig förrättning hållits, jämlikt kungl. kungörelsen den 27 november 1845 (angående vissa föreskrifter i anledning av vad om jords och lägenhets avstående för allmänt behov är vordet förordnat) beslutas av Kungl. Maj:ts befallningshavande.

Där vägdelningar förekommit, ha de i allmänhet verkställts av lantmätare[2] (Sigtuna, Nyköping, Torshälla, Vadstena, Söderköping, Skänninge, Gränna, Visby, Halmstad, Uddevalla, Västerås, Sala, Hedemora) eller magistraten med biträde av lantmätare, i något fall av stadsingenjören, drätselkammaren eller »delägarna själva», d. v. s. genom överenskommelse. En viss frihet härutinnan torde fortfarande förefinnas jämlikt kungl. brevet den 18 november 1789. Stundom har vägdelning ägt rum i samband med skifte (delning 1809—10 av Varbergs stads utmark å tomterna). Där vägdelning fastställts av särskild myndighet, har denna varit Kbfde eller magistraten (»rådhusrätten»).[3] Jämlikt de ännu för stad gällande äldre författningarna bör otvivelaktigt sådan förrättning underställas Kbfdes prövning.[4]

D å f a s t i g h e t s t y c k a t s, har i fråga om de särskilda delarnas väghållningsskyldighet förfarits på olika sätt. I somliga städer har väghållningsskyldigheten för väglotten efter styckningen fortfarande ålegat stamfastigheten. Så upplyses för *Arboga*,[5] att vid avstyckningar bestämmelser om vägunderhållet mera sällan inryckts i köpebreven utan stamfastigheten fått behålla hela sin väglott, ehuru fastighetens taxeringsvärde ofta ej varit större än de avstyckade lägenheternas. Dessa olägenheter kunde visserligen regleras genom ny vägdelning. Men lotterna bleve därigenom allt mindre. Väglotter funnes, som ej vore längre än ett par decimeter. Då väghållning ägde rum in natura, komme under sådana förhållanden vägarna ej att motsvara tidens krav. I andra fall har skyldigheten fördelats efter delfastig-

---

[1] Jfr sid. 91 ovan (R. Å. 1925 ref. 60).

[2] Lantmätare äro jämlikt lantmäteriinstr. $^{11}/_{11}$ 1927 (52 §) skyldiga åtaga sig dylika förrättningar. Jfr lantm.taxan $^{25}/_{11}$ 1927 (36 §).

[3] LINDH s. 95.

[4] Se t. ex. Kungl. Maj:ts beslut $^{29}/_{6}$ 1906 ang. vägdelningsförrättning i V a d s t e n a (civildep.). Så har ock enligt magistratens uppgift skett i K ö p i n g (efter $^{12}/_{2}$ 1926) med vägdelnings verkställande av lantmätare men däremot ej vid 1903—09 förrättad vägdelning i S a l a (R. Å. 1912 s. 25—27).

[5] Drätselkammaren $^{23}/_{7}$ 1929.

heternas taxeringsvärden eller arealer. Sämjedelning har förekommit i vissa städer, i en stad samfällt underhåll, i en annan ha de särskilda delarnas ägare gemensamt svarat för underhållet av styckad fastighets väglott. I en tredje ha delägarna själva fördelat underhållet sig emellan.[1] Rörande grunder för gradering av vägar torde inga föreskrifter, som äro gällande för stad, vara meddelade, men givet är, att de i 1891 års väglag 43 § meddelade föreskrifter[2] analogivis böra komma till användning. Enligt en av Kungl. Maj:t den 12 februari 1926 fastställd överenskommelse om väghållningsbesvärets utgörande i *Köping* skall i stadens nya område (f. d. Köpings socken) i fråga om vägdelningen 1891 års väglag lända till efterrättelse.[3] Då fastighets väglott övergått till gata eller eljest upphört att vara allmän väg, synes i allmänhet fastigheten ha befriats från sin väghållningsskyldighet.[4] Dylik befrielse lärer emellertid kunna utgöra skäl för ny delning av återstående vägar. I den mån fastigheternas väghållningsskyldighet upphör, torde bestående vägdelning därmed sättas ur kraft.[5]

Då Kbfde har att fastställa vägdelning, torde han ock äga pröva, huruvida ändring i fastställd vägdelning må ske, och åligger det lantmätaren, när vägdelningsförrättning avslutats, att insända densamma för fastställelse.[6] Klagan över Kbfdes beslut anföres i den ordning, som är stadgad för ekonomimål (kungl. förordn. den 14 december 1866).[7] Men även över förrättningsmannens beslut torde besvär kunna anföras hos Kbfde. I brist på erforderligt stadgande torde man få anse, att besvärsrätt föreligger intill dess Kbfdes beslut blivit meddelat.[8]

Frihet från besväret.

Den frihet från väghållningsbesväret, som i stad på grund av prästerskapets privilegier tillkommer viss ecklesiastik boställsjord (»biskops-, präst-, läsemästare- och klockargårdar»), har i och med kommunalisering av besväret upphört i de flesta städer. Dylik jord är jämlikt kommunalskattelagen den 28 september 1928 skattskyldig till kommunens gemensamma utgifter i likhet med annan fast egendom. Likställighetsprincipen i 1862 års kommunallagstiftning för stad innebar ju ock, att de kommunala utgifterna i sin helhet skulle bäras av alla kommunala skatteobjekt, vare sig de förut åtnjutit befrielse från visst besvär eller icke. I den mån däremot sådant besvär fortfarande åvilar fastigheter och icke genom giltig likställig-

---

[1] Lindh s. 95—96.

[2] »Vid vägs gradering skall hänsyn tagas till dels vägens egenskap av lands- eller bygdeväg, dels olika beskaffenhet av mark, varöver vägen går, dels tillgång till och antaglig kostnad för sand, grus eller annat ämne, varmed vägen underhållas kan, dels behovet av skyddsvärn, dels trafikens omfattning och den därav föranledda större eller mindre slitning av vägen, dels ock andra omständigheter, som under en längre fortgående tid må kunna på vägunderhållet inverka, så att, där större svårigheter i en eller annan av dessa delar möta, skälig minskning i vägens längd däremot beräknas.» Ang. vägs gradering i stad enligt väglagens regler se R. Å. 1912 s. 27 (Sala).

[3] R. Å. 1925 ref. 60.

[4] Lindh s. 96 (Ulricehamn) Ang. Nyköping se nedan sid. 117.

[5] Sedan väghållningsbesväret i Filipstad övertagits av stadskommunen, har Kbfde genom resolution $^{8}/_{10}$ 1930 på hemställan av stadens magistrat »till all kraft och verkan upphävt» dittills gällande vägdelning å stadens allmänna vägar.

[6] Väglagskommitténs betänkande 1880 s. 180.

[7] Väglagskommitténs betänkande 1880 s. 180.

[8] Se K. F. ang. fatalier i politi- och ekonomimål $^{10}/_{1}$ 1759 (ingr. 3 §, Modée VII: 4868) samt ovannämnda K. F. $^{14}/_{12}$ 1866.

hetsöverenskommelse[1] eller eljest annorlunda stadgats, äga privilegierna fortfarande giltighet. En år 1827 träffad överenskommelse, att landsvägshållningsskyldigheten inom *Vadstena* stads område skulle fördelas på all såväl enskild som löningsjord efter varje lotts taxeringsvärde (eller 6-gradiga tunnlandstal) med undantag för prästerskapets, ansågs gällande vid laga delning av vägarna år 1902 (Kungl. Maj:ts beslut $^{29}/_{6}$ 1906). Enligt uppgift tillämpas privilegiet fortfarande i *Sigtuna* (magistraten 23 juli 1930), *Strängnäs* (magistraten aug. 1930), *Köpings* stads nya område (f. d. Köpings socken, magistraten 5 sept. 1930), *Arboga* (magistraten aug. 1930), men i *Vadstena* blott för kyrkoherdebostället (magistraten aug. 1930), samt icke alls i *Nyköping* (magistraten 1 aug. 1930), *Torshälla* (magistraten 4 aug. 1930), *Skänninge* (magistraten 30 juli 1930), *Borås* (magistraten 5 aug. 1930), *Sala* (magistraten 29 aug. 1930) och *Hedemora* (stadskassören 1 okt. 1930). För *Norrköping* uppgives (magistraten 30 juni 1930), att ecklesiastika boställen såsom skattefria äro helt frikallade från väghållningsbesväret. Då denna kommunala skattefrihet får anses bero på feltolkning av gällande lag, torde förhållandet sakna betydelse. Det kan måhända med visst fog göras gällande, att såvitt angår prästlönejord, för vilken 1910 års prästerliga lönelagstiftning trätt i tillämpning, privilegierna ej längre äga tillämpning, och att alltså den privilegiefrihet, som åtnjutits av prästen-boställshavaren, ej kan åberopas för en arrendator av ett löneboställe. En dylik verkan har emellertid ej i rättspraxis tillerkänts sagda lagstiftning.[2]

På enahanda sätt som väghållningsskyldigheten in natura böra givetvis avgifter, vilka utgöra ersättning därför, behandlas.[3] Genom Kungl. Maj:ts utslag den 15 april 1929 har ock förklarats, att vissa inom *Västerås* stad — där ständig vägskatt utgår — belägna, biskopen och domkyrkosysslomannen

---

[1] I fall då fråga är om uppgivande av ett kyrklig jord tillkommande privilegium, lämnas numera medgivande i den i R.F. § 114 stadgade ordningen. F.K.S. medförde i och för sig ingen inverkan på detta privilegium, så mycket mindre som den tillkommit i den ordning, som stadgas i R.F. § 89. Men man torde med fog kunna göra gällande att, i den mån väghållningsskyldigheten övertagits av stadskommunen (stadskassan) och besväret såsom sådant försvunnit — jämväl för andra fastigheter — förutsättningarna för privilegiets ekonomiska värde upphört. (En sak för sig är att kostnaderna i annan form, genom kommunaldebetsedeln, kommit att vila även å ecklesiastik jord.) Dylik kommunalisering hade skett redan före 1862 utan att privilegierna ansågos kränkta, och riksdagens beslut om den skrivelse (nr 95/1863), som ledde till 1863 års likställighetscirkulär liksom de olika kungl. likställighetsresolutionerna, synes icke hava förutsatt, att de prästerliga privilegierna berördes av genomförande av en fullständig kommunal likställighet. (Förslaget om dylik skrivelse, som bifölls av riksdagen genom tre stånds beslut, hade avslagits av prästeståndet men icke därför att privilegierna ansågos berörda.)

[2] R.Å. 1925 s. 198 (ref. 66); skyldighet att deltaga i byggnad och underhåll av prästgård: Enär jämlikt prästerliga privilegierna och lagen $^{5}/_{6}$ 1909 angående skyldighet att deltaga i kostnad för byggande och underhåll av prästgård prästerskapet vore för sina präste- och kapellansgårdar befriat från deltagande i sådan kostnad samt den omständigheten, att ifrågavarande boställen numera efter inträdd ny lönereglering i pastoratet utarrenderats för pastoratets räkning, icke vid det förhållande, att prästerskapets i pastoratet löner skulle gäldas av bl. a. avkomsten av samma hemman, kunde anses medföra rubbning i den sålunda stadgade befrielsen etc. Se häremot Betänk. $^{31}/_{12}$ 1929 rörande nya grunder för lagstiftningen om prästerskapets avlöning och förvaltningen av den därtill anslagna egendomen I s. 350 ff.

[3] Beslut att påföra fastighet, som varit frikallad från väghållning, hus- och tomtskatt, som utgjorde ersättning för avskriven dylik skyldighet, undanröjt. Se närmare LARSSON, Inkorporeringsproblemet II s. 700 (Falkenberg).

samt församlingsprästerskapet i Västerås anslagna lönejordar vore fria från väghållningsbesvär.[1] Enligt en i *Strängnäs* träffad, den 23 maj 1930 av Kungl. Maj:t fastställd likställighetsöverenskommelse skall väghållningsbesväret, från vilket ecklesiastika boställen varit befriade, avlösas mot erläggande av vägskatt av de dittills väghållningsskyldiga fastigheterna, bland vilka ecklesiastika boställen alltså ej ingå. Frihet från »vägskatt» åtnjutes också av ecklesiastik jord, förutom i *Västerås* och *Strängnäs*, i *Södertälje* (kungl. brev den 26 februari 1875) och *Jönköping*, där friheten uppges omfatta även »publika byggnader, tillhörande kronan»,[2] men däremot till synes ej i *Söderköping*, *Simrishamn*, *Halmstad*, *Varberg*, *Åmål*, *Skara*, *Karlstad*, *Askersund*, *Falun* och *Säter* samt (beträffande klockarjord och kyrkoherdes ämbetsgård) ej i *Köpings* gamla område. Från *Filipstad*, *Laholm* och *Kungsbacka* saknas uppgifter. I *Piteå*, där vägskatt utgår, synes ej finnas privilegierad jord.

I vissa städer hava offentliga byggnader, avsedda för rättsvård, förvaltning eller undervisning, varit fritagna från deltagande i väghållningsbesväret.[3] Dessa fastigheter torde jämväl hava varit befriade från utgörande av allmänna kommunalutskylder, varför vid kommunalisering av väghållningsbesväret någon ändring för desamma icke inträtt.[4]

Likställighetens genomförande.

Vid en jämförelse med förhållandena vid 1863 års ingång i de dåvarande 89 städerna och nu rådande läge faller i ögonen, huru ofullständigt den likställighet, som då åsyftades, realiserats i avseende å väghållningsbesväret. Av de nuvarande 113 städerna hava 25 tillkommit efter 1862, och i 12 eller 13 av de gamla rådde dylik likställighet redan vid denna tidpunkt. Av de 76 städer, där likställighet ej gällde, har sådan fullständigt genomförts blott i 39, något mer än hälften av antalet. Av de likställighetsöverenskommelser, som genomförts de sista två årtiondena (15), hava blott 5 lett till fullständig likställighet; av dessa 5 hava 4 tillkommit utan Kungl. Maj:ts medverkan. Realiter har emellertid den allra största delen av naturabesväret avvecklats. Sommarväghållning åligger fastigheter till blott 166 492 meter eller c:a 9 procent av städernas sammanlagda vägnät, 1 860 151 längdmeter, vinterväghållning till 93 678 meter eller c:a 5 procent.[5]

Ofta lämna likställighetsöverenskommelserna rum för tvekan rörande omfattningen av likställigheten. Där denna anges omfatta såväl

---

[1] R.Å. 1929 ref. 31. Fastigheterna, belägna inom med *Västerås* inkorporerade områden, hava tidigare varit väghållningsskyldiga å landet, men de för staden gällande grunder, enligt vilka ecklesiastikstaten på lön anslagen jord är fri, hava ansetts vara tillämpliga å dem.

[2] Stadens ombudsman $^{5}/_{9}$ 1930. Såsom exempel å publika byggnader nämnas hovrättshuset, länsresidenset, straffängelset, telegrafverkets byggnad, artilleriregementets kaserner och riksbanken. Jfr nedan not. 3.

[3] Kungl. res. $^{29}/_{10}$ 1875, *Jönköping*, rådhus, läroverkshus, tull- och packhus (W. 471). Jfr not. 2 ovan. Kungl. brev $^{26}/_{2}$ 1875, *Södertälje*, förutom ecklesiastikstatens, kyrkans, fattigvårdens och skolors fastigheter samt kanalområdet.

[4] Kommunalskattelagen $^{23}/_{9}$ 1928: 5 § 1 mom. »Från skatteplikt till fastighetsskatt undantagas — — d) statens samt kommuns eller annan menighets byggnader för allmän styrelse och förvaltning ävensom för kultur- eller rättsvård, ordning eller säkerhet, fattigvård, barnavård, sundhetsvård, religionsvård eller undervisning. — —»

[5] Enligt uppgift år 1920 ålåg då fastigheterna i städerna väghållning å 173 726 längdmeter eller till c:a 11 % av vägnätets längd. SFT 1921 s. 4, 5. Jfr sid. 133 nedan.

nybyggnad som underhåll eller endera undantages helt eller delvis, lärer tvekan visserligen ej uppkomma. Ej heller är sådan motiverad beträffande brohållning, som numera blott i Sala och Hedemora torde vara indelad på fastigheter. Kungl. vattenfallsstyrelsen håller visserligen vissa för allmän trafik öppna broar i Trollhättan och kungl. järnvägsstyrelsen en vägbro i Nässjö, men detta beror på särskilda skyldigheter, som äro äldre än stadsbildningarna, eller på frivilligt åtagande. Den färjhållning, som fortfarande uppehålles, ombesörjes av vederbörande stadskommuner. I tvivelaktiga fall, där den faktiska tillämpningen icke giver ledning för avtalets tolkning, borde man måhända falla tillbaka på en restriktiv tolkning av överenskommelsen. I samtliga de svar, som från vederbörande stadsmyndigheter inkommit å ett av 1929 års vägsakkunniga utsänt frågeformulär, har emellertid nekande besvarats frågan, huruvida vid avlösning eller avskrivning av fastigheters väghållningsbesvär viss del (t. ex. nybyggnads- eller anläggningsskyldighet) lämnats oberörd, utan att detta uttryckligen angivits. I *Halmstad*, där den år 1867 fastställda likställighetsöverenskommelsen angiver sig avse bl. a. »underhåll av vägar, gator och broar» med undantag för snöskottning, erinrades visserligen av stadsfullmäktige år 1929,[1] att överenskommelsen icke angåve, huru kostnaderna för nyanläggningar skulle täckas, samt uppgavs, att staden i vissa fall (senast 1929) fordrat bidrag till anläggningskostnader för vägar av fastighetsägare. Vid närmare undersökning har emellertid befunnits, att dessa nyanläggningar avsett gator. Man synes fördenskull vara berättigad antaga, att där vid avveckling av väghållningsbesvär undantag icke uttryckligen gjorts för viss del av besväret, avvecklingen avsett besväret i dess helhet.[2]

Stundom har, såsom i *Köpings* stads nya område genom överenskommelsen år 1925, avtalats, att staden skulle övertaga nybyggnadsskyldigheten i dess helhet samt underhållet av alla broar och räcken ävensom vissa vägar, under det fastighetsbesväret i övrigt lämnats orubbat.[3]

Särskilda skyldigheter av utomstående.

Offentligrättsliga.

Såsom framgår av den rättshistoriska utredningen[4] hava sedan gammalt vissa städer haft skyldigheter i avseende å väghållningsbesväret å landet. Förut har visats, hurusom vissa sådana åligganden försvunnit. *Lunds* stads skyldighet att hålla landsvägen mellan Söderport i Lund och Höjebro i Knästorps socken[5] har upphört vid obekant tid,[6] likaså *Norrköpings* stads att hålla vägen

---

[1] Yttrande $^{3}/_{9}$ 1929 med anledning av Kungl. Maj:ts remiss å riksdagens skrivelse 191/1929.

[2] I Kungl. Maj:ts beslut $^{15}/_{7}$ 1887 angående likställighet i avseende å kommunala rättigheter och skyldigheter i Ä n g e l h o l m uttalades, att fr. o. m. 1887 års ingång fullkomlig likställighet skulle i staden införas samt i följd därav alla av hus, tomter och jordar dittills utgående fastighetsonera och utgifter bestridas av stadens samtliga medlemmar gemensamt. Staden skulle, mot utgörande för gatuhållningsskyldiga fastigheter av viss gatuskatt, under 30 år övertaga skyldigheten att anlägga och underhålla stadens gator jämte gångbanor. Det tillades emellertid, att nämnda bestämmelser icke finge anses innefatta förbindelse för staden att, därest nya områden komme att inläggas i stadsplanen, inom dessa områden anlägga och underhålla gator jämte gångbanor, utan skulle i varje sådant fall förhållandet genom särskild då träffad överenskommelse ordnas (LINDH s. 43 f. 78). Motsvarande förbehåll gjordes icke för vägarna, varför man måste antaga att någon rest av väghållningsbesväret icke kvarstod.

[3] Se sid. 89 ovan.

[4] Sid. 21, 31 ovan.

[5] Sid. 21 ovan.

[6] Jfr k. brev $^{25}/_{4}$ 1930; Sid. 31 not. 8 ovan.

Norrköping—Simonstorp—Malmsås.[1] I själva verket torde stadgandet i 19 § av 1891 års väglag innebära, att, där ej särskilt åtagande kunde konstateras, stads och annan väghållningsskyldigs besvär å landsbygden skulle upphöra med lagens ikraftträdande.[2] Det är fördenskull icke ägnat att förvåna, att några särskilda åligganden för städerna i avseende å väghållningsbesväret å landsbygden numera icke synas kvarstå. Två undantag föreligga dock, det ena avser *Luleå* stads alltfort bestående, på eget åtagande grundade skyldighet att bestrida färjhållningen mellan staden och Bergnäset i Nederluleå socken.[3] Det andra, vars rättsgrund emellertid icke kunnat utrönas, avser den från *Uppsala* utgående s. k. Kungsängsvägen. Sedan vägen första gången skurit stadsgränsen, löper den (åt söder) på en sträcka av omkring 820 meter i Danmarks socken i Vaksala härad, vilken sträcka underhålles av staden. Vägen går därefter till en sträcka av omkring 1 660 meter i gränsen mellan staden och Danmarks socken, men är såväl enligt den år 1858 av G. Liunggren upprättade karta över staden som enligt dennas fastighetsregisterkarta hänförd till stadsområdet. Den sydligaste delen, 410 meter, av sistnämnda vägsträcka underhålles däremot av Vaksala härads väghållningsdistrikt.[4] Måhända ligger till grund för detta förhållande en delning av en såsom samfälld för staden och häradet ansedd väg.[5]

I större utsträckning fortlever särskilt ålagd väghållning för menigheter å landet inom stads område. Visserligen torde med väglagens tillkomst möjligheten att ålägga menighet å landet väghållningsskyldighet i stad hava upphört, men uppenbart är, att lagen icke kan åberopas till stöd för upphörande av redan bestående skyldigheter, om ock dessa kunna efter Kungl. Maj:ts prövning upphävas. Den gamla skyldigheten för Aspö samt vissa hemmansägare i Vansö, Fogdö och Strängnäs socknar att hålla färja mellan *Strängnäs* stad och Tosterön[6] övergick vid ikraftträdandet av 1891 års väglag å Åkers härads väghållningsdistrikt, som för närvarande torde fullgöra skyldigheten; yrkat åläggande för staden att deltaga i färjhållningen avslogs däremot (utslag av Kbfde den 21 januari 1896, av kammarkollegium den 22 oktober 1896 och av Kungl. Maj:t den 12 november 1897).[7] — Linde sockenbors genom kungl.

---

[1] Sid. 13 ovan.

[2] Stadgandet i väglagens 19 § motsvarades i väglagskommitténs betänkande 1880 av en under § 24 föreslagen bestämmelse av följande innehåll: »Åligger någon, utöver vad lag bjuder, särskild förpliktelse att underhålla allmän väg, bro eller färja, må därvid förbliva, därest ej särskild överenskommelse med vederbörande landsting, vare sig i sammanhang med vägdelning eller eljest, träffas, varigenom sådan väg, bro eller färja övertages till allmänt underhåll. Samma lag vare i fråga om väg, bro eller färja, som av ålder eller på grund av särskilt åtagande underhålles av staten». Se ock N. J. A. 1900: 177 (färjhållning i Grums härad som förut ålegat de väghållningsskyldiga i Grums och Jösse härad samt Grava socken ansågs hava övergått å Grums härads väghållningsdistrikt. Hovrätten, vars dom av Kungl. Maj:t fastställdes, utlät sig bl. a.: Enär Jösse härad — — förklarats skola utgöra ett särskilt väghållningsdistrikt i enlighet med 5 § i lagen $^{23}/_{10}$ 1891 samt Jösse härad följaktligen och då den skyldighet, som — — ålegat häradet att lämna bidrag till vidmakthållandet av bro eller färjerodd över ifrågavarande i Grums härad belägna sund, ej, såvitt i saken vore visat, grundat sig på särskilt åtagande, icke efter den 1 januari 1895, då nämnda lag trätt i kraft, vore skyldigt att vidare deltaga i omkostnaderna för omförmälta färjas underhåll etc.).

[3] Se ovan sid. 21.

[4] Magistraten $^{10}/_{9}$ 1930.

[5] Jfr sid. 35 not. 2 ovan (Söderköping).

[6] Sid. 33 not. 4 ovan.

[7] »Utan avseende å vad de väghållningsskyldiga i Å. härad invänt dels om åläggande för staden att

brev den 13 september 1780 fastslagna skyldighet att till hälften med borgerskapet i *Lindesberg* bidraga till byggande och underhåll av den — såväl enligt G. Liunggrens år 1857 upprättade karta över staden som enligt dess fastighetsregisterkarta — inom stadens område belägna Sundsbron övergick med väglagens ikraftträdande på Lindes härads väghållningsdistrikt. En fullständig ombyggnad av bron verkställdes åren 1899—1900 för en kostnad av omkring 32 000 kronor, vilken utöver erhållet statsbidrag gäldades av staden och väghållningsdistriktet med hälften vardera. Efter ombyggnaden har någon egentlig underhållskostnad icke erfordrats och någon kostnadsfördelning har följaktligen icke ifrågakommit. »Såsom grund till fördelningen av underhållskostnaden åberopas kungl. brevet den 13 september 1780, vilket alltså anses fortfarande äga giltighet.»[1] Vid närmare undersökning av de till grund för sagda kungl. brev liggande handlingar finner man, att år 1780 marken vid brons ena landfäste ansågs ingå i socknen, ehuru den ägdes av borgare i staden. Så småningom har denna jord kommit att kommunalt och administrativt räknas till staden, utan att detta medfört någon ändring i sockenbornas brohållningsskyldighet. — En vid gränsen mellan *Halmstads* stad och Övraby socken framgående men enligt såväl G. Liunggrens karta av 1855 över staden som ock dess fastighetsregisterkarta helt inom stadsområdet belägen vägsträcka underhålles, av okänd anledning, av vissa fastigheter i Kåraryps by i Övraby socken.

Ett likartat förhållande av yngre datum, där staten, men icke i egenskap av väghållningsskyldig fastighetsägare, åtagit sig viss väghållning, finnes i *Karlskrona*. Den s. k. Sunna bro, den nordligaste av de förut[2] omtalade broar, som förena staden med fastlandet, synes hava alltsedan år 1755 underhållits av staden, tidvis med understöd av statsmedel. Den gamla bron ersattes emellertid år 1882 av en ny, som uppfördes av kronan för medel, som anvisats för befästningsändamål. Enligt ett av stadens kommitterade år 1875 upprättat förslag till överenskommelse, som med nedan nämnt undantag beträffande underhållsskyldigheten å bron av Kungl. Maj:t enligt nådigt brev den 17 mars 1879 godkänts, skulle kronan på sin bekostnad bygga en bro för allmänna landsvägen över fästningsgraven, vilken bro sedan skulle i all framtid av kronan underhållas. Enligt det kungl. brevet den 17 mars 1879 (angående inlösen för kronans räkning av ett område å Vämön) skulle på framtida prövning bero att bestämma den andel i underhållsskyldigheten för bron, som med ledning av det dåvarande underhållet kunde för staden ifrågakomma. Bron kom emellertid att alltfort underhållas för statsmedel genom marinförvaltningens försorg. Sedan i följd av uppkomna skador brons iståndsättande för ett beräknat belopp av 8 000 kronor visat sig erforderligt, åtogo sig stadsfullmäk-

---

i färjhållningen deltaga, dels i fråga om förpliktelse för de nuvarande färjhållningsskyldiga att tillika med de bägge färjorna överlåta på distriktet de för färjhållningens uppehållande erforderliga åbyggnader, förordnas, att färjhållningen skall övertagas av Å. distrikt mot skyldighet för dem, som det hittills ålegat underhålla dessa färjor, att till distriktet överlämna de nu befintliga färjorna och att dessförinnan ha försatt dem i fullt lagligt skick» (Kbfdes utslag).

[1] Magistraten $^{4}/_{9}$ 1930.

[2] Sid. 13, 21, 33 ovan.

tige i Karlskrona den 13 februari 1930 dels att ombesörja iståndsättandet av bron enligt särskilt förslag, dels ock att bestrida en femtedel av denna kostnad under förutsättning att återstoden anvisades av statsmedel, dock utan rubbning av det mellan kronan och staden år 1879 träffade avtal. Härefter medgav Kungl. Maj:t den 14 februari 1930, att bidrag av utjämningsandelen av städernas automobilskattemedel finge utgå med 80 procent av den beräknade kostnaden, 8 000 kronor, för brons iståndsättande samt beviljade för ändamålet 6 400 kronor att utgå av nämnda medel för budgetåret 1928—29 under villkor, att arbetets utförande ombesörjdes av Karlskrona stad, samt att staden bestrede återstoden av den med företaget förenade kostnaden. Därjämte förklarade Kungl. Maj:t, att beslutet icke medförde ändring i kungl. brevet den 17 mars 1879, i vad det avsåge underhåll av ifrågavarande bro. Det lärer ej vara tvivel underkastat att ifrågavarande bro ingår i allmän landsväg, men synes kronan vara för densamma underhållsskyldig, intill dess och i den mån staden genom vederbörligt beslut ålagts att övertaga underhållsskyldigheten.

Särartat är läget i *Trollhättan*, där kronan (vattenfallsverket) i stor utsträckning uppträtt såsom markexploatör. Kungl. Vattenfallsstyrelsen har byggt och underhållit 3 stycken broar, »Klaffbron över kraftkanalen», »Nya bron över kraftkanalen» och »Dammbron», om tillhopa 142 längdmeter, vilka broar utgöra förbindelseleder mellan allmänna vägar och fördenskull upplåtits till allmän trafik. Enligt uppgift[1] har Klaffbron, tidigare anordnad såsom en svängbro, sedan urminnes tid underhållits av ägaren till Trollhätte kanal (först Trollhätte kanalbolag, sedan kungl. vattenfallsstyrelsen). I samband med byggande av nya kraftkanalen för omkring 15 år sedan uppstod behov av Nya bron. Vid underhandlingar mellan Väne härads väghållningsdistrikt, vari Trollhättan före stadsblivandet ingick, och vattenfallsstyrelsen åtog sig styrelsen att genom Trollhätte kraftverk för all framtid underhålla bron.[1] Dammbron har i första hand tillkommit för regleringsdammens räkning. Dammluckorna äro inmonterade under densamma och för deras skötande och reglerande är bron nödvändig. Något särskilt åtagande av vattenfallsstyrelsen om framtida uppehållande av denna tredje bro synes icke finnas, men har styrelsen genom avtal med staden den 14 mars 1929 medgivit att, så länge styrelsen för något sitt kraftverksändamål utnyttjar regleringsdammen eller, så länge i övrigt utan olägenhet för statens anläggningar kan ske, bron må allmänneligen befaras. Såsom »markeringsavgift» för detta medgivande erlägger staden årligen 10 kronor. Därest styrelsen skulle upphöra att underhålla bron, lärer frågan om skyldighet härtill för staden få ankomma på prövning av Kbfde i vanlig ordning.

Privaträttsliga.

Såsom närmast privaträttslig — en viss tvekan är dock motiverad — får man betrakta staden *Mariestads* skyldighet att hålla de delvis inom staden, delvis inom Hasslerörs tingslags väghållningsdistrikt belägna s. k. Marieholms-

[1] Stadsstyrelsen $^{27}/_{10}$ 1930.

broarna över Tidan, i den mån denna skyldighet faller utom stadens område.[1] Byggnads- och underhållsskyldigheten ålåg förut de väghållningsskyldiga i Vadsbo härad (av vilket Hasslerörs tingslag utgjorde en del) samt tomtägarna i staden. Den av influtna bropengar bildade »Marieholms brotullkassa» (78 636 kr.) fick emellertid, sedan överenskommelse härom träffats mellan stadsfullmäktige och övriga intressenter i kassan, enligt Kungl. Maj:ts beslut den 13 november 1896, varigenom överenskommelsen godkändes, överlämnas till Mariestads stadskommun mot förbindelse för staden att för all framtid ansvara för underhållet av broarna ävensom hava inom 10 år låtit efter godkända ritningar och under kontroll uppföra nya broar av järn med bropelare av sten. Tiden härför utsträcktes genom kungl. brev den 21 december 1907 till utgången av år 1911.[2] Tillämpningen av 1891 års väglag har icke rubbat detta förhållande, som fortfarande består.

Av närmast privaträttslig natur torde ock vara den kungl. järnvägsstyrelsen åliggande skyldigheten att underhålla en inom staden *Nässjö* över järnvägsområdet framdragen vägbro. Bron torde hava tillkommit för tillgodoseende av vägtrafikens ohindrade fortgång utan hinder av den därför eljest hinderliga järnvägstrafiken.

Från *Gävle* uppgives, att genom avtal mellan kronan och staden överenskommits, att kronan ansvarar för sommar- och vinterunderhållet av Kungsbäcksvägens fortsättning över kronan tillhörig mark förbi Hälsinge regementes kaserner till kungsladugården Vall. Enligt ett annat avtal (1930) mellan kronan och staden tillhandahåller staden Hälsinge regemente det grus och de övriga väglagningsämnen, som erfordras för hållande i gott stånd av den del av den s. k. Ingebovägen, som ligger väster om det egentliga kasernområdet. Ingebovägen utgör utfartsväg för den s. k. Kungskolonien. Det är dock ej klart, huruvida denna vägsträcka kan anses äga karaktär av allmän väg. Kronan har nämligen i sammanhang med avtalet medgivit, att vägen användes för enskild (enskildas) trafik, dock icke för trafik med automobilomnibus utan tillstånd av regementschefen. Avtalet förlänges för ett år i sänder, om ej uppsägning sker senast tre månader före giltighetstidens utgång.

De väghållningsbidrag, som utgå av arrendatorer av stadsjord i *Lund* med 25 kronor per hektar och i *Kungälv* med $^1/_{10}$ av arrendebeloppet såsom vederlag för befrielse från i arrendekontrakt stipulerad naturaväghållning, äro likaledes av privaträttslig natur.

Fullgörandet genom landeriinnehavarne i *Göteborg* av väghållningsbesväret å en del av stadens vägar har numera upphört.

Privaträttsliga skyldigheter i avseende å väghållningsbesväret inverka givetvis icke på vederbörande väghållningsenhets ansvar gent emot det allmänna för väghållningens behöriga upprätthållande.

[1] Enligt G. Liunggrens år 1856 upprättade karta över Mariestad, å vilken stadsgränsen angives följa Marieholmsöns östra strand, faller det östligaste brofästet jämte $^1/_3$ å $^1/_2$ av brons längd inom stadens område, brofästena å Marieholmsön samt å älvens västra strand jämte resten av bron inom Leksbergs socken. Enligt stadens åren 1916—1918 upprättade fastighetsregisterkarta är gränsen dragen mera östligt mitt i älvfåran mellan ön och staden, så att blott omkring $^1/_4$ av bron faller inom stadens område.

[2] Brokassan uppgick vid 1906 års ingång till i runt tal 117 000 kronor.

Kan med gällande rätt en utvidgning av väghållningsskyldigheten för fastighetsägare ske?

Såsom av den ovan lämnade framställningen torde framgå, äro de grunder, efter vilka i vissa städer väghållningsbesväret helt eller delvis fullgöres av fastigheter, av kommunal sedvanerätts natur. De »utgöra den naturligaste och för det allmänna rättsmedvetandet riktigaste lösningen av ett praktiskt problem, de framväxa därför så att säga omedelbart ur de föreliggande omständigheterna och tillämpas så länge och allmänt, att de slutligen övergå till verkliga rättsregler».[1] Är då denna möjlighet till rättsbildning avskuren eller giva gällande författningar utrymme för en ytterligare utveckling av den lokala rättsbildningen härutinnan? I praxis har införandet av särskilda fastighetsskatter såsom avlösning av naturabesväret godtagits såsom rättsenligt, oaktat dessa skatter knappast stå i överensstämmelse vare sig med ordalagen eller grunderna för gällande kommunallagstiftning. Den närmaste anledningen till att ej (vederlagsfri) avskrivning blivit den normala formen för fastighetsbesvärets avveckling torde vara, att man ansett att fastighetsägarne därigenom skulle tillskyndas obehörig vinst. Dessutom synes hava inverkat den föreställningen, att fastigheterna äro med ett starkare intresse än övriga skatteobjekt bundna vid uppehållande av väghållningen och därmed förenade utgifter.

Ordningsstadgan för rikets städer giver polismyndigheten endast rätt att ålägga gårdsägare renhållningen av gata. Icke förty intagas ej sällan i byggnadsordningar och ordningsföreskrifter för städer och stadsliknande samhällen bestämmelser om särskilda skyldigheter för fastighetsägare med avseende å anläggning och underhåll av gata utöver vad FBL 1 kap. (34—39 §§) innehåller samt »vad för stad må vara gällande i avseende å tomtägares skyldighet att bekosta gatas anläggande», bestämmelser som fastställas av Kbfde och utan tvekan tillämpas, ehuru deras rättskraft är tämligen tvivelaktig.[2] Av 1859 års kommittébetänkande angående städernas byggnads-, brand- och hamnordningar (s. 5) synes framgå, att man ursprungligen tänkt sig att från byggnadsordningarna borde uteslutas vad i dem förekomme angående gatuläggning samt gators, vägars och allmänna platsers underhåll, gatu-

---

[1] Larsson, Inkorporeringsproblemet II s. 694.

[2] Jfr Inkorporeringsproblemet II s. 694 f. — Genom K. M:ts bfdes i Kopparbergs län utslag den $^{20}/_{8}$ 1915 fastställdes till efterrättelse »Regler för anläggning och underhåll av gator och allmänna platser inom Krylbo municipalsamhälle», enligt vilka tomtägare var skyldig att intill gatas halva bredd, dock högst 9 meter, ombesörja anläggning av utmed tomten belägna gatudelar. Utslaget upphävdes emellertid $^{5}/_{5}$ 1916 av K. M:t. (Yttr. av Reg.R:n $^{1}/_{2}$ 1916; R.Å. ref. 7). Jfr R.Å. 1915 not. C 55. — Genom K. M:ts bfdes i Malmöhus län res. $^{23}/_{8}$ 1917 hava fastställts »Regler för anläggning och underhåll av gator inom Eslövs stad», enligt vilka tomtägare är skyldig att »i enlighet med rådande bruk» erlägga $^{2}/_{3}$ av stadens kostnader för till tomten angränsande gångbanas förseende med kantsten och anläggning av rännsten utmed tomten. — Se ock R.Å. 1914 ref. 70 och not. C 6. — Genom res. $^{21}/_{11}$ 1927 har länsstyrelsen i Malmö ogillat anf. besvär över ett beslut av stadsfullmäktige i Trälleborg, varigenom fastighetsägare i T. ålagts bidraga till gatas första iordningställande, vid äventyr att vägrande fastighetsägare kunde vägras anslutning till i gatan utförda ledningar för gas, vatten, avlopp och elektrisk belysning, beträffande vatten- och avloppsledningar dock blott för såvitt hälsovårdsnämnden ej funne vägrad anslutning kunna medföra uppenbar sanitär våda. Enligt drätselkammarens uppgift till vägsakkunniga i aug. 1930 förstås med gata i dessa bestämmelser jämväl trafikleder utanför det planlagda området. En dylik tolkning torde dock ej ordalagen medgiva. Resolutionen har fastställts av K. M:t $^{25}/_{2}$ 1930 (R.Å. 1930: 51 ref. 19, SFT 1930 s. 236). Två regeringsråd voro skiljaktiga och undanröjde för sin del stadsfullmäktiges beslut (överskriden befogenhet).

renhållning, snöskottning o. s. v. Det har emellertid[1] gjorts gällande, att för gatuväsendets del dylika bestämmelser skulle vara rättsenliga. Argumenteringen bygger därvid på ett uttalande av 1885 års stadsplanelagskommitterade:

»Om således under de första skedena av en stads eller därmed jämförlig orts uppkomst de byggande äro nödsakade att var för sig eller gemensamt sörja för anordnande av behövliga gator, så lärer den omständigheten, att den på en sådan plats bosatta befolkningen omsider hunnit bliva ett samhälle för sig, icke gärna kunna medföra, att detta samhälle därefter skall i avseende å det fortsatta bebyggandet ikläda sig skyldigheter, som förut ålegat de enskilde. Sakförhållandet bliver ju icke genom samhällets bildande i någon mån förändrat, och ingen anledning finnes att de, som förut byggt samt själva skaffat sig gator, skola med dem, som därefter vilja bygga, deltaga i kostnaden för erforderliga utfartsvägar.»

Om man bortser från att detta uttalande knappast fått något uttryck i lag (jfr FBL I: 35 och uttrycket »tomtägares skyldighet») är att märka, att det underhåll, som ägnas en gata f ö r e samhällsbildningen, är både till uppkomst och omfattning beroende på frivillighet och alltså ej kan betecknas som skyldighet och på sådan grund i administrativ väg läggas å fastighetsägaren.[2] Icke förty tillämpas numera i ett flertal städer den praxis, att ny gata icke iordningställes, innan vederbörande fastighetsägare verkställt vissa skäliga befunna motprestationer i arbete eller penningar.

Vad v ä g h å l l n i n g s b e s v ä r e t beträffar torde det nämnda uttalandet icke kunna tillämpas därå, ej heller torde genom kommunal stadga eller avtal sedan 1862 detsamma pålagts stadsfastighet, som ej förut burit detsamma.[3] Den ovan[4] omförmälda, i *Nässjö* tillämpade skyldigheten för fastighetsägare att bekosta snöskottning å vägtrottoar är även enligt stadsmyndigheternas egen uppfattning »ej fullt klar». För *Malmö* uppgives visserligen,[5] att de enskilda fastighetsägarne bekosta första anläggningen ej blott av gator utan ock av vägar, detta ehuru den av Kungl. Maj:t den 30 december 1863 fastställda likställighetsöverenskommelsen stadgat, att likställighet skulle »i allo» genomföras.[6] Emellertid saknas i den av sfme den 6 augusti 1875 antagna stadgan angående gators och vägars anläggning och underhåll, vilken torde hava ansetts såsom grunden för denna vägbyggnadsskyldighet, varje bestämmelse härutinnan. I stadgan förekommer blott (§ 4) en dylik bestämmelse beträffande gata. I fråga om underhållet stadgas beträffande såväl väg som gata, att detta skall ske på allmän bekostnad »efter sådan fördelningsgrund stadens invånare emel-

---

[1] R.Å. 1915 not. C 55; G. Thulin, Ang. likställighetsöverenskommelser beträffande anläggning och underhåll av gator i städer och stadsliknande samhällen (i Festskrift till P. Fahlbeck 1915) s. 240 f. Häremot Sundberg, Kommunal olikställighet s. 21.

[2] Se ock Sundberg, Kommunal olikställighet s. 20: »Utan legalt stöd äger förty staden ej besluta, att viss förvaltningsuppgift skall besörjas av vissa kommunmedlemmar eller kostnaderna för densamma allenast bestridas av viss grupp bland dem. Det är tydligt, att den kommunala förordningsmakten ej bereder någon möjlighet till dylika avvikelser från den normala uttaxeringsgrunden.» Jfr s. 22.

[3] Jfr dock sid. 111 not. 2 ovan, uttalandet av drätselkammaren i Trälleborg.

[4] Sid. 91.

[5] Byggnadschefen $^{9}/_{5}$ 1931.

[6] Hedin, s. 17.

lan, som för närvarande är eller framdeles varder bestämd». Laga grund för fastighetsägarnes vägbyggnadsskyldighet torde alltså saknas i Malmö.

Ett stundom uppkommande spörsmål är, huruvida en stadskommun numera äger rättslig möjlighet att i beskattningsväg låta kostnaderna för gatu- och vägväsen i högre grad belasta fastighetsägare än förut varit fallet. En formell möjlighet till genomförande av differentiering i beskattningen med hänsyn till de större eller mindre fördelar, som genom viss kommunal anordning tillskyndas de skattskyldiga, har beretts genom föreskriften i F.K.S. § 59:

»Skulle i andra fall än dem, som genom § 58 bestämmas, förslag hos stadsfullmäktige eller allmän rådstuga väckas, att vissa till staden skattskyldiga böra, i fråga om uttaxering av utskyld för visst ändamål, antingen helt och hållet från bidrag befrias eller däri vinna nedsättning, då skall genom samfälld omröstning först avgöras, huruvida ett sådant förslag (vilket dock icke må avse påläggande av personlig eller efter matlag utgående avgift),[1] bör under närmare prövning komma.

Skall sådant förslag under vidare prövning tagas, bör det, innan det av stadsfullmäktige eller allmän rådstuga till slutligt avgörande företages, överlämnas till magistraten, som vidtager den förberedande utredning saken kräver.»[2]

Av formuleringen framgår, att uttaxeringen i fråga skall följa de för allmän kommunal uttaxering gällande reglerna, ehuru vissa kategorier av skattskyldiga kunna helt eller delvis befrias därifrån. Föreskriften har emellertid i praxis endast i mycket inskränkt omfattning vunnit tillämpning, naturligen på grund av dess bristande överensstämmelse med den proklamerade grundsatsen om önskvärdheten av utjämning av den olikställighet i den kommunala beskattningen, som av kommunallagstiftningen lämnats orubbad. Någon belysande rättspraxis angående lagrummets innebörd och räckvidd lärer icke finnas. Blott den negativa begränsningen av stadgandets tillämplighetsområde får anses fastslagen, att kommun icke äger rätt att ålägga vissa skattskyldiga att i större proportion än kommunens övriga medlemmar deltaga i kostnaderna för ändamål, av vilka de icke hava större fördel än dessa sistnämnda.[3] Enligt den s. k. kommunala nybildningskommitténs betänkande den 12 december 1917 har med stadgandet icke avsetts att meddela någon som helst bestämmelse angående ändring i sådana förpliktelser gent emot stad, som hade karaktären av allmänna onera eller besvär.[4] Paragrafen har dock kommit till tillämpning i tre fall, av vilka två avse dylika bördor, i *Malmö* (1885), beträffande fattigvården, i *Nyköping* beträffande renhållningen å fastigheter inom stadens planlagda område, i *Lund* (1886) beträffande vattenverkets årliga drift-

[1] Inom ( ) intagna ord tillkomna genom K.F. $^{22}/_{6}$ 1883 i förtydligande syfte.

[2] Jfr 1859 års kommunallagsbetänk. s. XLVI: »Det skulle t. ex. ej vara billigt eller klokt att påföra dem, som antingen i följd av sin tjänstemannaställning eller av andra skäl såsom hyresgäster leva och bo uti en stad, deltagande i utskylder, ämnade till bekostande av inrättningar, som avse den därstädes idkade handelns eller industriens behov och fördelar. Sådana inrättningar, ehuru nyttiga och viktiga, kunna ej i sträng mening sägas vara kommunala eller gemensamma och det intresse, nämnda personer däri hava, är i det hela ej annat än det varje medborgare har av goda anstalter och inrättningar i vilken del av riket som helst — —.»

[3] Lindh s. 14, 15 (W. nr 142, Kungl. brev $^{21}/_{5}$ 1868, Södertälje).

[4] Kommunala nybildningskommitténs betänkande $^{12}/_{12}$ 1917 s. 440.

kostnader,[1] men icke veterligen någonstädes i fråga om kostnader för väghållningen.[2]

I en nyligen publicerad analys av stadgandets innebörd[3] har gjorts gällande, att den däri avsedda differentieringen endast kan ifrågakomma beträffande vården om det kommunala subjektets privata angelägenheter, den s. k. egenförvaltningen. Är detta riktigt, saknar stadgandet intresse för denna undersökning.[4]

I det år 1930 till riksdagen av Kungl. Maj:t avlämnade kommunallagsförslaget[5] återfanns icke någon motsvarighet till § 59. Konstitutionsutskottet återinsatte emellertid, efter förslag av enskild motionär,[6] stadgandet under 63 § 3 mom. i sitt förslag till L. K.S. Sedan förslaget härutinnan godtagits av riksdagen och influtit i den nya lagen den 6 juni 1930, kvarstår alltså den formella möjligheten att med stöd av kommunallagstiftningen i städerna införa en ny form för särbeskattning i väghållningsväsendets intresse. Därigenom föreligger ock — den hittills icke använda — möjligheten att genom dylik särbeskattning å fastigheterna i vanlig kommunal beslutsordning åstadkomma en avlösning av fastigheterna åvilande väghållningsbesvär i ena eller andra formen, som hittills på grund av bristande överenskommelse mellan kommunen och fastighetsägarne ej kunnat ske.[7] Huruvida emellertid stadgandet bör, med hänsyn till förutsättningarna för dess tillkomst, vinna sådan användning kan dock vara tvivel underkastat.

Förutsättningarna för avveckling av fastigheternas väghållningsbesvär enligt gällande rätt.

Såsom ovan nämnts, förutsätter likställighetsöverenskommelse å de förpliktade fastighetsägarnes sida enhällighet hos dem, som yttrat sig, eller åtminstone, då avvecklingen uppenbarligen är till fastighetsägarnes fördel, majoritet för överenskommelsen. Beslutet av medkontrahenten (stadsfullmäktige) måste fattas med $^2/_3$ majoritet, då den av överenskommelsen föranledda nya utgiften får anses vara av beskaffenhet att avse nytt ändamål eller behov, för vilka angiven röstmajoritet erfordras.[8] Att avvecklingen äger rum mot vederlag från de fastigheter, som därav draga nytta, har visserligen ansetts önskligt, men kan icke anses såsom nödvändig förutsättning för fastställelse.[8]

Av den föregående framställningen torde framgå, att genom överenskommelser åstadkommen fullständig eller partiell likställighet är kommunalrättsligt bindande för parterna. De fastighetsavgifter, som i följd av dylika överenskommelser pålagts fastigheter att utgå för all framtid eller under en övergångs-

---

[1] Anf. betänkande s. 440 f.

[2] Jfr dock ang. ifrågasatt avlösning av gatuhållningsbesvär W. nr 1736 (FALKENBERG; Kungl. Maj:ts utslag $^{13}/_3$ 1908).

[3] HALVAR G. F. SUNDBERG i SFT 1930 h. 2 s. 83 ff.

[4] Såsom exempel på ett dylikt egenförvaltningsintresse, »ett nyanserat gemensamhetsintresse», anför SUNDBERG det i 1859 års kommunallagsbetänkande anförda »inrättningar, som avse den därstädes idkade handelns eller industriens behov och fördelar», alltså åtgärder som visserligen förbättra hela kommunens ekonomiska ställning genom ökning av skatteobjekten men verka särskilt förmånligt för fastighetsägarne. — Såsom motsättning till egenförvaltning uppställes »självförvaltning» eller vården om »statliga» förvaltningsuppgifter, vari givetvis väghållningen bör anses ingå.

[5] K. prop. nr 99/1930 s. 232.

[6] F.K. nr 298.

[7] Jfr SUNDBERG l. c. sid. 87.

[8] R.Å. 1923: 24 (ref. 12) ang. gatuhållningsbesväret i Piteå.

tid, äro därför att anse såsom kommunalutskylder och såsom sådana bindande även för senare fastighetsägare än dem, som deltagit i överenskommelsen.

Vad karaktär har Kungl. Maj:ts medverkan vid likställighetsöverenskommelse?

Såsom den historiska framställningen torde visa, ägde före 1863 en enhällig överenskommelse i fråga om utgörandet av ett kommunalt besvär rättsbildande kraft, oavsett om densamma blivit föremål för bekräftelse av offentlig myndighet eller icke. Var däremot överenskommelsen framdriven genom majoritetsbeslut men bestridd av en minoritet av någon betydelse, kunde den knappast tillerkännas rättskraft under annan förutsättning än att dess rättsenlighet konstaterats genom stadfästelse av offentlig myndighet. På detta sätt eller genom uraktlåtenhet hos de missnöjda att överklaga stadfästelsebeslutet åkom överenskommelsen laga kraft, som den eljest skulle ha saknat. Motsvarande verkan fick givetvis varje i högre instans efter besvär meddelat beslut i sådant hänseende. Där fastställelse ej söktes eller erhölls, kunde rättsenligheten i den träffade överenskommelsen när som helst antastas, så länge någon därav berörd, som ej instämt i beslutet, fann med sin fördel förenligt. Givetvis kunde dock en sådan rättighet ej stå öppen under obegränsad tid, utan kunde talerätten försittas genom att vederbörande stillatigande fogade sig i att utgöra de förändrade förpliktelser, som avtalet ålade honom.

Den roll, som det vid avveckling genom likställighetsöverenskommelser enligt 1863 års cirkulär avsågs att Kungl. Maj:t skulle fylla, kan icke hava varit annan än att det kungliga fastställelsebeslutet i enlighet med grunderna för den då gällande rätten in amplissima forma konstaterade överenskommelsens rättsenlighet och därigenom avskar talan mot den träffade överenskommelsen samt på så sätt säkrade inträdet av den avsedda likställigheten. I brist på hemul i lag eller uttalande av lagstiftningsorganen kan någon nyskapande roll i rättsligt hänseende ej tillerkännas det kungliga beslutet. Kungl. Maj:t har därför saknat befogenhet att i denna ordning ålägga stad en skyldighet, som dess stadsfullmäktige icke velat acceptera.[1] Är emellertid vad sålunda anförts riktigt, kan avsaknaden av ett dylikt beslut icke i och för sig verka ogiltighet för en överenskommelse av samtliga vederbörande om förändring eller avveckling av en kommunal börda, som icke förut blivit föremål för likställighet. Giltighet torde alltså tillkomma en icke enhällig »överenskommelse», som faktiskt, opåtalt av alla vederbörande, ägt tillämpning under så lång tid, att ett efterföljande godkännande från dem, som ej ursprungligen biträtt avtalet, kan antagas.

Med angivna förutsättningar synas de i städerna Öregrund, Mariefred, Västervik, Kungsbacka, Ulricehamn, Mariestad, Filipstad, Lindesberg, Gävle och Sundsvall verkställda avskrivningar av väghållningsbesväret för därav berörda fastigheter icke kunna frånkännas rättsenlighet. Huruvida, på sätt antagits av drätselkammaren i Västervik,[2] staden kan, »då billighetsskäl ej tala däremot», ånyo påfordra utgörandet av en blott faktiskt eftergiven väghållningsskyldig-

---

[1] Detta gäller fortfarande. Jfr HALVAR G. F. SUNDBERG i SVT 1930 s. 24 ff (Kungl. Maj:t och kommunalförvaltningen).

[2] Yttrande $^{27}/_{12}$ 1930.

het är en öppen fråga, som väl dock blott undantagsvis kan bliva aktuell. Svaret synes i väsentlig mån bero på huru lång tid förflutit, sedan skyldigheten senast utkrävts.

Allmän vägs förhållande till stadsplan och gata.

Begreppet allmän väg motsvaras inom stads stadsplanelagda område av gata, vilken kan betecknas såsom en trafikled, som inom dylikt område prövats nyttig och nödig för den allmänna samfärdseln. Gatuhållningen i stad följer från väghållningen skiljaktiga regler, och en noggrann avgränsning mellan begreppet allmän väg och gata är därför erforderlig. För tillämpningen av lagen om enskilda vägar utgör stadsplaneområdes ytterkant gräns, men icke alltid för reglerna om allmänna vägar. Då stadsplan utlägges å område, som genomlöpes av allmän väg, tages dennas område ofta i anspråk för gata, vilken då tillika övertager den förmedling av genomgångstrafiken, som vägen förut tjänat. Underhållet av sådan allmän väg, som ingått i gatumark, skall, jämlikt 1 kap. 35 § lagen den 12 maj 1917 om fastighetsbildning i stad, i den mån som för gatas upplåtande för allmänt begagnande är stadgat, övertagas av den som, enligt vad föreskrivet är, har att underhålla gatan. Detta gäller ock beträffande torg eller annan dylik allmän plats. För gatas upplåtande till allmänt begagnande å vederbörlig tid är staden ansvarig (givetvis med behörighet att av fastighetsägare utkräva de skyldigheter, som åligga dem på grund av särskilda för staden gällande rättsregler). Genom detta stadgande göres ej rubbning i vad för somliga städer gäller i avseende å tomtägares skyldighet att bekosta gatas anläggande.[1] Ny gata skall jämlikt 34 § sistnämnda lag[2] i behörigt skick upplåtas för allmänt begagnande, i den mån bebyggandet kvarter efter kvarter fortskrider från förut upplåten gata, med iakttagande att varje särskild gatudel skall upplåtas, då tomter med en sammanlagd längd utmed gatudelen av minst en tredjedel av de vid gatudelen befintliga tomtlinjer blivit bebyggda. Kbfde må dock, när synnerliga skäl därtill äro, på framställning av stad för viss tid medgiva uppskov med upplåtande av sådan del av gata, därå byggnad finnes uppförd. Vad sålunda sagts skall med avseende å torg och annan allmän plats tillämpas så, att marken till en bredd av 18 meter från tomtlinjerna betraktas såsom gata. Platsen skall i sin helhet upplåtas, då tomter med en sammanlagd längd utmed densamma av minst två tredjedelar av de därvid befintliga tomtlinjer blivit bebyggda. Då redan befintlig gata skall utvidgas, skall ny gatudel upplåtas för allmänt begagnande, i den mån tomt invid den nya gatudelen blivit bebyggd.

Allmän väg upphör, i den mån densamma ingår i gatumark, att äga karaktär av väg, så snart de i 34 § uppställda förutsättningar för gatas upplåtande uppfyllts[3] eller ock staden eller gaturenhållningsskyldiga fastigheter inom densamma, oaktat förutsättningarna i fråga ej uppfyllts, faktiskt övertagit underhållet av trafikleden såsom gata.[4] Med förändringen härutinnan torde väghåll-

[1] Fr. o. m. 1932 gäller stadsplanelagen $^{29}/_{5}$ 1931 (nr 142), 39, 45—50 §§.

[2] Jfr stadsplanelagen 1931, 40 §, som innehåller i viss mån ändrade bestämmelser.

[3] Huruvida så är fallet avgöres i händelse av tvist av allmän domstol. Jfr SFT 1929: 37 (stadsplanesamhälle å landet).

[4] I det i R.Å. 1922 s. 7 ff (ref. 4) refererade rättsfall (underhållsskyldighet å allmän väg inom Morastrands köpings stadsplanerade område) var synbarligen avgörande, att stadsplanesamhället, oaktat

ningsskyldigheten upphöra såsom sådan och detta förty, i den mån den åligger annat subjekt än som bestrider gatuhållningen, medföra en lättnad för förstnämnda subjekt. I *Nyköping* har sålunda stadsplanen väsentligt utvidgats,[1] »warigenom en del fastigheter och jordar ej längre skola vara vägunderhållsskyldiga». I *Sigtuna* (magistraten 23 juli 1930) har staden övertagit underhållet, då väglott övergått till gata. Enahanda är förhållandet i *Arboga*, *Säter* och *Hedemora*. I *Jönköping* gällde, då fastigheternas väghållningsbesvär in natura fr. o. m. år 1921 upphörde, att tomtägare hade underhållsskyldighet för gatas halva bredd utanför tomten. Denna skyldighet inträdde, då väg övergick till gata.[2] Den dubbla karaktär av gata och allmän väg, som, jämlikt 9 § väglagen enligt den lydelse lagrummet fått genom lag den 27 juni 1927, tillkommer enahanda trafikled i stadsplanesamhälle på landet, har ingen motsvarighet i stad.

Frågan om den ställning b r o intager inom och utom stadsplan torde vara avhängig av karaktären av den trafikled, för vars olika delar bron utgör en förbindelse. Skyldigheten att hålla vägbro, vilken vid genomförandet av fastställd stadsplan, som upptager bron, blir gatubro, får antagas följa de för väghållningsbesväret gällande regler, intill dess vägsträckorna å ömse sidor antagit karaktär av gata, då stadsplanelagstiftningen träder i tillämpning.[3] Däremot har i ett särskilt fall frågan om uppehållande av bro, som utgjort förbindelseled mellan två a v å l d e r bestående stadsplaneområden inom samma stad, det ena beläget å en ö, ansetts vara att bedöma efter de för väghållningsbesväret gällande regler.[4]

Allmän vägs förhållande till andra landtrafikleder.

Utredning angående beskaffenheten och omfattningen av d e e n s k i l d a v ä g a r n a i städerna saknas och har ej heller i nu förevarande sammanhang avsetts. De uppgifter angående allmänna vägar, som äro tillgängliga, synas emellertid giva vid handen, att i stor utsträckning uppehållandet av vägar, vilka på landet skulle behandlas såsom bygdevägar, i städerna åvilat de fastighetsägare, som företrädesvis befarit desamma.[5] Begreppet allmän väg torde alltså i städerna hava givits ett snävare innehåll än å landet. I vissa fall hava emellertid dylika enskilda vägar så småningom övertagits av stadskommunen till underhåll, först provisoriskt, sedan definitivt. Västerviks fastighetsägares av staden numera övertagna vägar torde sannolikt delvis hava varit enskilda.[6]

---

direkt skyldighet icke förelegat, omlagt och sedermera underhållit väg, som tillika utgjorde samhällets huvudgata (Kungl. Maj:ts utsl. $^{17}/_{1}$ 1922: Enär i målet vore upplyst, att ifrågavarande vägsträckor enligt den för köpingen gällande stadsplanen inginge i gatumark samt förty och då annat förhållande icke visats, det finge antagas, att lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet icke vidare vore tillämplig å underhållet av nämnda vägsträckor, prövade Kungl. Maj:t skäligt, etc.).

[1] Drätselk. $^{30}/_{5}$ 1929.

[2] Stadens ombudsman $^{5}/_{9}$ 1930 (magistraten $^{17}/_{10}$ 1930).

[3] Detta äger särskild betydelse för frågan om behörighet att besluta angående brons byggnad och underhåll, som i förra fallet får anses tillkomma offentlig ämbetsmyndighet, i det senare stadsfullmäktige (»stadsplanemonopolet»).

[4] Långholmsbron i Stockholm, som förbinder Södermalm och Långholmen. R.Å. 1911: 51 (ref. 25). Avgörande torde här hava varit, att bron icke kunde anses ingå i särskilt stadsplaneområde.

[5] Jfr ovan sid. 100 not. 4 (Hedemora), 110 (Gävle),

[6] Jfr ovan sid. 48 (Västervik).

I resolution den 13 oktober 1893 angående ifrågasatt indelning till allmänt underhåll av två vägar, anlagda genom kungl. järnvägsstyrelsens försorg, till Älgarås och Töreboda järnvägsstationer, förklarade Kbfde i Skaraborgs län vägarna vara mera att betrakta såsom enskilda, för främjandet av järnvägens syftemål anlagda utfartsvägar från stationsområdena än såsom allmänna vägar av beskaffenhet att böra mot de väghållningsskyldigas bestridande indelas å de särskilda vägbyggnadsdistrikten, men kammarkollegium förordnade genom utslag den 24 maj 1894, enär vägarna, ehuru upptagna inom de särskilda järnvägsstationernas områden, likväl måste, såsom ledande fram till stationshus och godsmagasin, anses vara för allmänna samfärdseln nödiga och nyttiga, att vägarna skulle av de väghållningsskyldiga till framtida underhåll övertagas, sedan de blivit genom järnvägsstyrelsens försorg försatta i ett för bygdeväg fullgott skick. Kungl. Maj:t gjorde den 24 maj 1895 på anförda besvär ej ändring i utslaget.

Sedan styrelsen för Östra Blekinge järnvägsaktiebolag hos Kbfde i Blekinge län anhållit, att vissa av bolaget anlagda vägar, som förbunde tre järnvägsstationer med de allmänna vägarna och vilka vore för allmänna samfärdseln nödvändiga, måtte tilldelas vederbörande väghållningsdistrikt till underhåll, fann Kbfde, i vars utslag regeringsrätten den 12 januari 1910 ej gjorde ändring, enär upplyst blivit, att ifrågavarande vägar, vid Lyckeby, Lösens och Törnåkra stationer, samt större delen av en väg vid Jämjöslätts station vore belägna inom vederbörande stationsområden, ansökningen icke kunna i vidsträcktare mån bifallas än att den östliga delen av vägen vid Jämjöslätts station mellan landsvägen och stationsområdet skulle under vissa villkor övertagas såsom bygdeväg till underhåll av de väghållningsskyldiga.[1]

Sedan Malmö—Trälleborgs järnvägsaktiebolag gjort framställning, att en vid Vällinge järnvägsstation belägen väg måtte övertagas till allmänt underhåll av de väghållningsskyldiga i Skytts härad, men Kbfde förklarat, att enär vägen, som utgjorde förbindelse mellan en intill järnvägens område vid stationen gående allmän väg och stationshuset, vore belägen inom järnvägsbolagets område, de väghållningsskyldiga icke lagligen kunde åläggas att övertaga underhållet av densamma, har emellertid Kungl. Maj:t efter anförda besvär i utslag den 20 maj 1930[2] förklarat, att den omständigheten, att ifrågavarande väg delvis vore belägen å mark, som vore att hänföra till järnvägsområde, icke, vid det förhållande att vägen hade betydelse såsom förmedlande trafiken mellan allmänna vägar, utgjorde hinder för prövning av frågan, huruvida och under vilka förutsättningar vägen borde intagas till allmänt underhåll samt, enär Kbfde ej ingått i sådan prövning, visat målet åter till Kbfde för ny behandling.

I senare tid hava i åtskilliga fall aktualiserats frågor om vem skyldigheten att ombesörja och bekosta anläggning och underhåll av järnvägsövergångar åligger. Vid korsning mellan järnväg och gata har ett municipalsamhälle förpliktats ersätta järnvägsstyrelsen kostnaderna för utvidgning av

---

[1] R.Å. 1910: 4 (3 ledamöter mot 2, vilka senare ansågo hinder ej föreligga för bifall i allo till framställningen).

[2] R.Å. 1930 ref. 47 (s. 138 ff.); jfr ref. 36 (s. 111), not K. 160.

gatuövergångar, detta enär behovet av utvidgning av övergångarna, vilka utvidgningar tillkommit efter begäran av samhället, föranletts uteslutande av ökad trafik å gatorna samt vid sådant förhållande och då järnvägsstyrelsen varken jämlikt den för järnvägen ursprungligen gällande koncessionen eller av annan grund kunde anses skyldig bekosta utvidgningarna, samhället vore pliktigt gottgöra järnvägsstyrelsen samtliga kostnader därför.[1] Däremot torde, där en järnväg vållat hinder och olägenheter av den omfattning, att de för vägtrafikanter varit verkligen betungande, men blott då, det ansetts vara järnvägens skyldighet att på egen bekostnad undanröja dessa hinder och olägenheter.[2] Frågor om bestridande av kostnader för korsning mellan järnväg och väg hava avgjorts efter i huvudsak samma grunder, d. v. s. prioriteten i tiden har befriat den ena kommunikationsanstalten och föranlett utgiftens överförande å den andra.[3] Denna regel har ansetts gälla även linbana.[4] Vad vägunderhållsskyldigheten beträffar har densamma ansetts, i den mån den icke medförde större kostnader än för den förutvarande passagen, åligga vederbörande väghållningsskyldiga.[5] Varje ändring i vägs sträckning eller omfång kräver givetvis medgivande från Kbfde.

Fråga om skyldighet för järnvägs ägare att, i följd av järnvägsbygges menliga inverkan å allmän väg, vidtaga åtgärd till vägtrafikens nytta, som icke jämlikt särskilda författningsstadganden faller under administrativ myndighets prövning (t. ex. bestämmelser angående bevakning och anordning av bommar och varningsmärken samt andra säkerhetsanordningar),[6] har ansetts tillhöra allmän domstols prövning.[7]

Kungl. kungörelsen den 23 maj 1924 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg (nr 318) innehåller bland annat *i § 1*, att i kungörelsen förstås med väg varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares;[8] *i § 2*, att det åligger järnvägs innehavare att, i enlighet med de i kungörelsen givna bestämmelserna, vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg dels uppsätta och i fullgott skick underhålla varningsmärken och i förekommande fall säkerhetsanordningar, dels ock fullgöra den bevakning, som enligt kungörelsen kan ifrågakomma, samt att vad sålunda sagts ej har avseende å frågan vem som slutligen skall vidkännas kostnaderna för vidtagande av omförmälda åtgärder; *i § 3* bestämmelser om varningsmärken; *i § 4*, att om vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg icke för

---

[1] N. J. A. 1923 not. A nr 547; jfr R.Å. 1931 not. K. 93.

[2] R. Å. 1920 ref. 101 (s. 243); N. J. A. 1930 s. 49 (ref. 19); jfr 1923 not. A 547 (gator), 1917 s. 386 (Södertälje), 1914 s. 224, 1895 s. 592.

[3] N. J. A. 1922 s. 424 (ref. 135); R.Å. 1918 not. Jo. 168, 169; 1919 ref. 75; 1920 not. K. 9, 34, Jo. 1; 1921 not. K. 88; 1922 not. K. 181, 295, 298; 1926 not. K. 210; 1929 not. K. 136—138; 1930 not. K. 159.

[4] N. J. A. 1920 s. 550 (ref. 164).

[5] Se ovan not. 3.

[6] Se § 6 av landshövdingeinstruktionen $^{12}/_{4}$ 1918 samt nedan angivna kungl. kung. $^{23}/_{5}$ 1924 ang. varningsmärken m. m.

[7] N. J. A. se rättsfall under not. 3 ovan. R.Å. 1919 not. Jo. 198; 1920 ref. 101, not. K. 9, Jo. 1; 1923 not. K. 164; 1926 not. K. 210; 1929 not. K. 138. Jfr R.Å. 1918 not. Jo. 169.

[8] I k. kung. $^{17}/_{6}$ 1931 ang. vägmärken (nr 252) förstås med väg »allmän väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel» (30 §).

de vägfarande förefinnes i den utsträckning, som i § 5 sägs, fri sikt över järnvägen på ömse sidor om vägkorsningen, skola, förutom i § 3 omförmält kryssmärke, särskilda anordningar för trafiksäkerhetens tryggande vara anbragta, att sådana säkerhetsanordningar äro antingen grindar eller bommar, som hållas bevakade och stängda över vägen, då tåg passerar, eller ljussignal eller ringklocka, att i fall då det av trafiksäkerhetssynpunkt finnes lämpligt, såsom vid vägkorsningar med livlig gångtrafik, ringklocka användes samtidigt med ljussignal, samt att även vid vägkorsning, där fri sikt förefinnes, säkerhetsanordningar skola anbringas, där på grund av särskilda förhållanden sådant finnes nödigt för trafiksäkerhetens tryggande såsom vid ogynnsamma lutningsförhållanden å väg eller järnväg, vid korsning av ett flertal spår, där livlig trafik försiggår, och i liknande fall; *i § 5* bestämmelser om när fri sikt över järnväg på ömse sidor om vägkorsning skall anses förefinnas; *i § 6* angående lyktor, fällbommar och grindar; *i §§ 7 och 9* angående beskaffenheten av ljussignaler och ringklockor. Enligt *§ 10* lämnas medgivande till indragning eller utbyte av säkerhetsanordning beträffande statens järnvägar av järnvägsstyrelsen samt i fråga om enskild järnväg av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I *§ 11* stadgas, att, där särskilda varningsmärken eller säkerhetsanordningar av den myndighet, som härom har att bestämma, prövas erforderliga för trafiksäkerhetens tillgodoseende vid korsning mellan järnväg och annan än i kungörelsen avsedd väg eller mellan järnväg, som icke är upplåten för allmän trafik, eller spårväg och väg av vad slag det vara må, dessa märken eller säkerhetsanordningar skola vara av samma slag som de i kungörelsen fastställda.[1] Jämlikt *§ 12* åligger det järnvägsstyrelsen beträffande statens järnvägar och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande de enskilda järnvägarna att vaka över tillämpningen av de i denna kungörelse givna bestämmelser samt att i fråga därom, när så påkallas, meddela beslut. Erforderligt samråd skall äga rum mellan nämnda styrelser för ernående av enhetlighet i avseende å bestämmelsernas tillämpning. Länsstyrelse äger hos nämnda styrelser påkalla beslut om säkerhetsanordningars vidtagande eller förbättrande för tillgodoseende av trafiksäkerheten å väg ävensom att till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta av vederbörande styrelse meddelat beslut i ärende, som avses i kungörelsen.

På sätt ovan omförmälts[2] kan, jämlikt kungl. kungörelsen den 4 september 1929 angående bidrag till bestridande av kostnad för vissa säkerhetsanordningar vid järnvägskorsningar, av städernas utjämningsandel av automobilskattemedel bidrag utgå till järnväg för bestridande av engångskostnad för varningsmärke och säkerhetsanordning vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg, med belopp motsvarande den del av kostnaden, som skäligen finnes böra åvila vägintresset, i regel dock högst $^2/_3$ av kostnaden. Bidrag utbetalas först sedan järnvägens ägare eller, om järnvägen trafikeras av

---

[1] Genom K. K. $^{12}/_6$ 1931 ang. vägmärken (nr 252) hava meddelats bestämmelser om andra slag av varningsmärken. Beslutanderätten utövas härvidlag av länsstyrelse beträffande väg, som icke ligger inom stads planlagda område, men i övrigt beträffande stad i Stockholm överståthållarämbetet, i annan stad, där poliskammare finnes, av denna samt i övriga städer av magistrat, resp. stadsstyrelse (31 §).

[2] Sid. 72, 78.

annan, jämväl denne avgivit förbindelse att mot bidragets åtnjutande avstå från anspråk på ytterligare bidrag av staten samt av vederbörande vägintressenter för kostnad, som bidraget avser.

Vilka större eller mindre säkerhetsanordningar, som skola finnas vid korsning mellan spårväg och allmän väg, torde bero på bestämmelser i varje särskilt fall (vid eller enligt koncession). I fråga om ansvaret för kostnaden för dylika anordningar torde vad ovan anförts beträffande järnväg om prioritet i tiden bliva avgörande. Några rättsfall av dylikt slag synas emellertid ej hava förekommit.

Väg- och brobyggnad enligt vattenlagen.

Där brobygge eller vägbygge, även genom fyllning eller pålning, bortledande av vatten, grävning eller sprängning, kan medföra inverkan på vattenståndet, äro vissa förutsättningar uppställda för medgivande av tillstånd till dylikt arbete. Dylikt medgivande lämnas i regel av vattendomstol eller vid särskild syneförrättning men eventuellt erforderligt expropriationsmedgivande av Kungl. Maj:t i statsrådet. Enligt vattenlagen den 28 juni 1918 skall byggnad i vatten, varmed avses även uppförande av bro eller annat byggande i vatten för allmän väg (2: 40), göras så, att ändamålet må utan oskälig kostnad vinnas med minsta intrång och olägenhet för annan (2: 2).[1] Byggnad får ej göras så, att den medför större social olägenhet; de närmare reglerna anges i lagen (2: 3, 4). I eller vid allmän farled må ej byggas, med mindre byggnaden göres på sådant sätt eller sådana anordningar vidtagas, att leden fortfarande kan utan olägenhet av någon betydelse användas för det därmed avsedda ändamålet.[2] Detsamma gäller där någon vill bygga i allmän flottled. (2: 11).[2] Finnes, då någon vill bygga i vatten, det skäligen kunna antagas, att företag för inrättande, utvidgande eller förbättrande av allmän farled eller av allmän flottled eller av fiskväg eller för befrämjande av annat allmänt ändamål av betydenhet framdeles kan ifrågakomma, ändå att behov därav vid tiden för byggandet ej förefinnes, skall, där byggnaden härigenom icke i nämnvärd mån fördyras, denna så inrättas, att företag, som nämnts, såvitt möjligt icke försvåras (2: 13). Vill någon för tillgodogörande av vatten begagna sig av annan tillhörig byggnad i vatten (t. ex. väg- eller brobank), och kan det ske utan väsentlig olägenhet för byggnadens ägare, vare han därtill berättigad mot ersättning (2: 15).

Om genom annat byggande i älv, ström, å eller större bäck än uppförande eller förändring av damm märklig inverkan kan ske på vattenståndet eller vattnets lopp, må dylikt arbete ej påbörjas förrän efter ansökan i den ordning, som i 11 kap. sägs, vattendomstolen meddelat besked, huru och under vilka villkor arbetet må göras. Så framt det ej är uppenbart, att varken allmän eller enskild rätt förnärmas, erfordras jämväl domstolens prövning. Tarvas till följd av inträffad skada å byggnad i vatten eller å annan egendom eller till förekommande av dylik skada, att ändrings- eller reparationsarbete utan

[1] Förut gällde KF $^{30}/_{12}$ 1880 om jordägares rätt till vattnet å hans grund (6 §).

[2] KF $^{30}/_{12}$ 1880 7 §. Närmare föreskrifter ang. villkor för byggande i farled och flottled meddelades förut av Kungl. Maj:t i administrativ väg (KF $^{30}/_{12}$ 1880 om allmän farled 6 §; KF $^{30}/_{12}$ 1880 om allmän flottled 13 §).

dröjsmål verkställes å byggnaden, må arbetet, ändå att detsamma är av den beskaffenhet som ovan sägs, ske utan föregången prövning av vattendomstolen; men åligge det byggnadens ägare att, där arbetet är av nyssnämnda beskaffenhet, ofördröjligen efter dess verkställande hos vattendomstolen göra ansökan om godkännande av arbetet. Där någon ärnar verkställa byggnad i vatten, varför ej erfordras vattendomstolens prövning, står honom ändock fritt, om han så önskar, att till beredande av trygghet för framtiden medelst ansökan påkalla sådan prövning (2: 20). Innefattar beslut, som meddelats i anledning av ansökan enligt 2 kap. 20 §, medgivande att bygga i vatten, är beslutet, sedan det tagit åt sig laga kraft, gällande mot envar, vad angår rätten att verkställa och för framtiden bibehålla byggnaden (2: 22). Har byggnaden ej blivit fullbordad inom tid, som enligt 11 kap. 63 § av vattendomstolen bestämts, är beslutet förfallet, såvitt det avser sådan del av byggnaden, som ej kommit till stånd, och må förty därefter sådant arbete å byggnaden, för vilket enligt 2 kap. 20 § vattendomstolens prövning erfordras, ej ske utan förnyad prövning. Visas giltigt skäl för dröjsmål eller skulle genom arbetets inställande synnerligt men uppstå, äge dock vattendomstolen, på därom före nämnda tids utgång gjord ansökan, bevilja anstånd med byggnadens fullbordande på högst tio år (2: 22). Särskilt stadgande är meddelat angående prövning av lagligheten av äldre icke i laga ordning medgiven byggnad i vatten (2: 25). Har efter vattenlagens ikraftträdande byggnad i vatten verkställts utan föregående prövning av domstol, är byggnadens ägare bevisningsskyldig i avseende å de före byggnadens tillkomst rådande förhållandena i vattnet (2: 26). Ägare av byggnad i vatten är, där försummelse i underhållet kan föranleda fara för allmän eller enskild rätt, pliktig att underhålla byggnaden så, att sådan fara förebygges (2: 33). För utrivning av byggnad i vattendrag gälla särskilda regler; där märkbar inverkan sker å vattenståndet, fordras för utrivning vattendomstolens tillstånd (2: 34).

För inrättande av allmän farled eller allmän flottled kan erfordras omläggande, ändrande eller borttagande av väg, bro, färjställe eller dylikt. Den, vars rätt därav beröres, är pliktig att tåla skada och intrång, som därigenom vållas (5: 4; 6: 4); och skall, vad flottled angår, såväl därvid som då fråga uppstår om skydd för enskild rätt, bestämmas, huru vid flottledens ordnande och begagnande tjänligast bör förfaras, så att ändamålet må utan oskälig kostnad vinnas med minsta olägenhet för annan (6: 4). För skada och intrång, som vållas genom anläggning eller åtgärd för allmän flottled, skall gäldas ersättning enligt 9 kap. (5: 4; 6: 5).

Tarvas för torrläggning av mark, genom dikning, att genom väg vattenavlopp anordnas eller ock befintligt sådant utvidgas eller fördjupas, skall arbetet ombesörjas av vägens ägare, där ej denne hellre vill överlämna det åt den dikande. Arbetet skall, såvitt ej i 7 kap. 8 § annorlunda stadgas,[1] bekostas av den dikande. Vad sålunda sagts om ägare av väg, skall beträffande allmän väg i stad avse staden (7: 7).[2] Har väg, som är allmän,

[1] Jfr sid. 128 nedan (Skara).
[2] På landet vägstyrelsen.

till den del, varom fråga är, påbörjats efter den 1 januari 1880, äro de väghållningsskyldiga pliktiga att vidkännas kostnaden för arbete, som avses i 7 kap. 7 §, i den mån det tarvas för torrläggning till högst 1.2 meters djup av åker och äng, som jämväl vid tiden för vägens tillkomst varit att hänföra till sådant ägoslag; dock äger vad sålunda sagts icke tillämpning i fråga om bro eller annan byggnad i vatten, som verkställts i överensstämmelse med vattendomstolens besked, varom i 2 kap. 20 § förmäles (7: 8). Har på grund av ovan angivna bestämmelser vattenavlopp genom väg eller järnväg anordnats eller ändrats, skall arbete, som erfordras för vägens eller järnvägens iordningställande, efter det avlopp vunnits, verkställas och bekostas efter enahanda grunder, som gälla för avloppets upptagande (7: 12). Speciella regler, angående vattenavlopp genom väg m. m. meddelas i 7 kap. 14—19 §§. I huvudsak enahanda regler som för dikning gälla beträffande torrläggning genom vattenavledning (7:37, jfr 7:42) och invallning (7:49). Vall eller annan byggnad (t. ex. vägbank), som uppförts till skydd mot vatten, må, där den kan bli till nytta för invallning, mot ersättning tagas i anspråk härför (7: 50). Vad angår kloakledningar stadgas bland annat att, där för avledande av kloakvatten tarvas, att genom väg avlopp anordnas eller ock befintligt sådant utvidgas eller fördjupas, skall arbetet bekostas av anläggaren samt ombesörjas, där fråga är om väg, av vägens ägare, såvitt ej denne hellre vill överlämna arbetet åt anläggaren. Vad sagts om ägare av väg skall, beträffande allmän väg i stad, avse staden[1] (8: 3). Vad i 7 kap. 12, 16—19 §§ stadgas om dike skall i tillämpliga delar gälla även kloakledningar. Frågor rörande dikning, vattenavledning, invallning och kloakledning prövas i första hand genom särskild syneförrättning, mot vilken talan föres hos vattendomstol.

Beslut och kontroll i avseende å allmän väg.

Kompetensregleringen.

Såsom förut nämnts,[2] utövade det undanträngande av magistraten från befattningen med den allmänna kommunalförvaltningen, som karakteriserade 1862 års F.K.S., en viss inverkan även på behandlingen av ärenden, som berörde det allmänna väghållningsbesväret. Stadsfullmäktige började på många håll själva meddela beslut beträffande vägar, broar och färjor i samma ordning som beträffande kommunala ärenden i allmänhet, utan att besluten ens underställdes Kbfdes prövning. I andra städer höll magistraten fortfarande den ställning i avseende å beslutanderätten i vägärenden, som den, vid sidan av lagen, tidigare intagit. Visserligen hade genom kungörelsen den 9 mars 1824 angående laga domstol i frågor rörande nya väganläggningar erinran meddelats, att prövningsrätten tillkomme Kbfde,[3] men som författningen enligt sin ordalydelse närmast avsåg landsbygden, torde den icke hava vunnit någon allmän tillämpning i städerna. Men ej heller bestämmelserna om vad som skulle iakttagas vid uppkommande frågor om anläggning eller förändring av allmän väg i kungörelsen den 27 november 1845,[4] vilka dock uttryck-

[1] På landet vägstyrelsen.
[2] Sid. 51 ovan.
[3] Sid. 25 ovan.
[4] Sid. 26 ovan.

ligen angåvo sig gälla även stad, synas hava vunnit större uppmärksamhet. Magistraten utövade därför alltfort beslutanderätten,[1] intill dess genom tillämpningen av 1862 års F.K.S. den började giva vika för stadsfullmäktige. Detta är dock icke i och för sig ägnat att väcka förvåning. I F.K.S. § 53 heter det blott, att »i fråga om magistraten i egenskap av domstol ävensom i fråga om magistratens handhavande av vad till exekutionsverket, säkerhets-, ordnings-, sundhets- och sedlighetspolisen inom stadskommunen hör gäller vad därom i lag och författningar stadgat är», och kommunalförfattningskommittén hade i sitt förslag år 1859 till samma stadgande (under § 67) redovisat magistratens uppgifter på följande sätt:

»Till de ärenden, som dels genom allmänna förordningar, dels genom särskilda stadgar för i allmänhet varje stad för sig äro reglerade, höra frågorna om burskapsrättens utdelning, ett ämne, varom de närmare bestämmelserna sedan långt tillbaka ansetts uteslutande vara föremål för den allmänna lagstiftningen, vidare byggnads- och brandväsendet, skol- och fattigvården, sundhets-, ordnings- och säkerhetspolisen, hushållningen med stadens jord, uppbördsväsendet i avseende å kommunalutskylder, förvaltningen av stadens medel m. m. En del av dessa angelägenheter tillhöra magistratens handläggning; åtskilliga andra handhavas av särskilda styrelser, allt enligt därom givna, för olika kommuner i flera avseenden olika föreskrifter. Uti vederbörandes sålunda bestämda funktioner gör detta förslag ingen ändring; de bekräftas tvärtom i — — 67 § — — till dess att de förändringar, som kunde finnas nödiga, i vederbörlig ordning blivit tillvägabragta.»[2]

Vägmålen uppräknas alltså ej bland de uppgifter, som föllo under magistratens beslutanderätt eller skulle därunder kvarstå.

I *Stockholm* var det givet att, då magistratens kommunala uppgifter, som redan tidigare inskränkts till förmån för *överståthållarämbetet*, praktiskt taget helt försvunno genom den nya kommunalstyrelseförordningen för Stockholm den 23 maj 1862, någon strid mellan stadsfullmäktige och magistraten ej kunde förekomma. Å andra sidan var överståthållarämbetets kontakt med fullmäktige så intim, att någon fullmäktiges emancipation i vägärenden icke kunde komma till stånd. Överståthållarämbetets befogenhet har ock fastslagits genom regeringsrättens utslag den 15 december 1911.[3] I blott en av de nu existerande övriga 112 städerna, nämligen *Köping*,[4] tolkas, såvitt utrönas kunnat, gällande rätt så, att beslutanderätten i första hand tillkommer Kungl. Maj:ts befallningshavande.

Enligt till 1929 års vägsakkunniga från de olika städerna inkomna svar på frågan, vilken myndighet anses tillkomma beslutanderätt (i första hand) och kontroll över väghållningsbesvärets fullgörande, ligga dessa i 29 städer

---

[1] Enligt magistraten i Söderhamn ($^{15}/_{5}$ 1930) förklarade dock Kbfde i Gävleborgs län $^{23}/_{2}$ 1862, att den s. k. gamla Sandarnevägen till Söderala rå vid Pitebäcken icke vore »av den allmänna nytta och nödvändighet, att den kunde för lands- eller allmän väg anses», utan att den måste betraktas såsom enskild utfartsväg att anläggas och underhållas av dem, som betjänade sig därav.

[2] Betänkandet s. XLIV.

[3] R.Å. 1911 s. 51 (ref. 25). Se ock R.Å. 1919 Jo. 82 (Tranebergsbro) och stadskollegiets utl. 328 år 1929 s. 1981 (Överståthållarämbetets och Kbfdes i Stockholms län gemensamma res. 1924 ang. bro över sjön Magelungen). Emellertid uppgiver gatunämnden i Stockholm $^{5}/_{11}$ 1930 —påtagligen av misstag — att vägfrågor alltid handlagts av stadsfullmäktige såsom slutlig instans.

[4] Jfr dock magistraten i Skellefteå $^{31}/_{7}$ 1929.

hos magistraten eller stadsstyrelsen, som jämlikt § 54 i 1862 års F.K.S. skall fullgöra de å magistraten ankommande bestyr och åliggande, om vilkas besörjande särskild föreskrift i lag eller författning ej meddelats.[1] Denna grupp omfattar följande städer: Öregrund, Sigtuna, Enköping, Nyköping, Torshälla, Strängnäs, Mariefred, Trosa, Söderköping, Vadstena, Skänninge, Gränna, Oskarshamn, Visby, Halmstad, Laholm, Varberg, Vänersborg, Ulricehamn, Karlstad, Askersund, Arboga, Sala, Hedemora, Avesta, Härnösand, Sundsvall, Skellefteå, Piteå.

I 2 städer, Karlskrona och Örebro, anses beslutanderätt tillkomma poliskammaren.

I 23 städer anses stadsfullmäktige (eller allmän rådstuga) äga beslutanderätt: Motala, Jönköping, Eksjö, Huskvarna, Nässjö, Växjö, Malmö, Skanör med Falsterbo (allmän rådstuga), Borås, Mariestad, Skara, Skövde, Tidaholm, Västerås, Nora, Säter, Ludvika, Söderhamn, Hudiksvall, Örnsköldsvik,[2] Umeå, Haparanda, Boden.

I 21 städer anses drätselkammaren äga beslutanderätten: Eskilstuna, Linköping, Mjölby, Kalmar, Västervik, Ronneby, Karlshamn, Sölvesborg, Lund, Trälleborg, Falkenberg, Uddevalla, Lysekil, Trollhättan, Lidköping, Falköping, Hjo, Lindesberg, Sollefteå, Östersund och Luleå samt i en, Göteborg, stadens gatu- och vägförvaltning. Med hänsyn till nämnda förvaltningsorgans ställning till stadsfullmäktige få svaren från dessa 22 städer i realiteten anses innebära, att fullmäktige anses innehava beslutanderätten.

Från 35 städer saknas otvetydiga svar på den framställda frågan. För Norrköping har drätselkammaren (den 28 juni 1929) meddelat, att framställning i vägärenden gjorts antingen hos stadsfullmäktige eller ock hos länsstyrelsen. Kbfde i Jönköpings län upplyser, att Kbfde utövar »tillsyn» i fögderiständerna men ej i magistratsstäderna i länet.

Såsom ovan visats är visserligen denna utveckling helt naturlig och betingad av rådande förhållanden. Sanktion därav synes ock stundom hava meddelats av den myndighet, som rätteligen ägt besluta, nämligen Kbfde.[3] Icke förty är gällande rätts ståndpunkt klar och otvetydig. Uppstår inom en stad fråga om anläggning eller omläggning av allmän väg eller förändring av enskild väg till allmän, och ifrågasättes därvid tillökning i eller förändrad indelning, skall jämlikt BB 25 och kungl. kungörelsen den 27 november 1845 angående vissa föreskrifter i anledning av vad om jords eller lägenhets avstående för allmänt behov är vordet förordnat, ansökning härom göras hos Kbfde. Kbfde skall genom rådhusrätten — i fögderiständer häradsrätten — i närvaro av vederbörande rättsägare låta undersöka behovet och nyttan av vägen samt, där

---

[1] FKS $^{6}/_{6}$ 1930, 44 § 2 mom.

[2] Magistraten ansåg dock $^{22}/_{7}$ 1929 prövningsrätten tillhöra länsstyrelsen.

[3] Kbfde i Örebro län resolverade $^{2}/_{7}$ 1907 efter ansökan av stadsfullmäktige, att vägen Gällersta sockengräns—Marielund—Kullen—Södra landsvägen vid vattentornet måtte få anses såsom allmän bygdeväg att på allmän bekostnad underhållas, att det måste anses ligga utom Kbfdes befogenhet att beträffande stad träffa avgörande om anläggning av allmän väg (drätselkammaren i Örebro, 1:a avd. $^{3}/_{8}$ 1929). Jfr R. Å. 1914 not. Jo. 28.

så erfordras, vägens lämpligaste läge och uppkommande frågor om ersättning för erforderlig vägmark. Sedan rätten avgivit yttrande i ärendet, äger Kbfde pröva, huruvida vägen är för allmänna samfärdseln behövlig samt, såvitt sådant erfordras, bestämma, var vägen skall läggas och, där vägunderhållet åvilar annan än stadskommunen, förordna om dess indelning å dem, som författningsenligt finnas pliktiga att röja och underhålla densamma.[1] Frågor om anläggning av nya eller förbättring eller omläggning av backiga eller eljest för rörelsen obekväma vägar mot erhållande av statsbidrag kunna, då överenskommelse därom träffas inför vederbörande rådhusrätt eller annorledes och stridighet ej heller förekommer angående skyldigheten att i kostnaden deltaga, till Kungl. Maj:ts omedelbara prövning anmälas.[2] Då så erfordras, sökes tillstånd till expropriation för vägändamål hos Kungl. Maj:t.

Den Kbfde tillkommande prövningsrätten bekräftas ytterligare i landshövdingeinstruktionen den 12 april 1918 (§ 31: I fråga om kommunikationsväsendet tillhör det länsstyrelsen att i enlighet med vad därom finnes föreskrivet, handlägga ärenden angående — — allmänna och enskilda vägar — —) och i instruktionen för överståthållarämbetet i Stockholm den 1 december 1882 (§ 22: — — Överståthållaren skall, efter vad lag och författningar stadga, med sin uppmärksamhet följa samt upptaga och handlägga frågor, som angå 1:o allmän ordning och trafik — —).[3] Där ärende av ifrågavarande slag faktiskt dragits under Kbfdes prövning, lärer väl sällan Kbfde hava förklarat sig obehörig.[4]

I enahanda ordning torde böra avgöras frågor om vägs karaktär av allmän eller enskild.[5]. Detta har vid särskilda tillfällen fastslagits såväl för Stockholms som för landsortens vidkommande.[6] Den i *Lund* genom stadsfullmäktiges beslut verkställda klassificeringen av vägar såsom allmänna och enskilda[7] får därför anses icke vara tillkommen i laga ordning.

Uppkommer tvist, vem väghållningsskyldighet rätteligen åligger, vare sig väghållningsenheter inbördes eller mellan stadskommun å ena och fastighetsägare å andra sidan eller emellan fastighetsägare inbördes, får denna, i den mån den påstådda skyldigheten grundar sig på ett offent-

---

[1] Se R.Å. 1914 not. Jo. 116, 118; 1915 Jo. 121; 1917 Jo. 132; 1918 Jo. 53; 1919 Jo. 82; 1920 Jo. 64; 1930 K. 129, 335.

[2] Jfr LINDH s. 74 ff.

[3] I det år 1911 i R.Å. s. 51 ff (ref. 25) refererade rättsfallet bestreds från Stockholms stads sida att prövningen av vägfrågor i Stockholm tillkomme överståthållarämbetet, men fastslogs ämbetets behörighet genom regeringsrättens utslag $^{15}/_{2}$ 1911.

[4] Se not. 1 ovan och sid. 92 not 1, 124 not 1 ovan. Jfr dock not 3 sid. 125.

[5] Jfr 1880 års väglagsbetänkande s. 110: »Kommitterade hava icke funnit nödigt särskilt stadga att Kbfde skall pröva vägs egenskap av lands- eller bygdeväg, emedan en sådan prövning är en given följd av Kbfdes åtgörande att i själva vägfrågan meddela beslut.»

[6] Beträffande Stockholm se R.Å. 1911 s. 51 ff (ref. 25). Jfr sid. 83 not 2 ovan. — Då i sammanhang med avlösning av väghållningsbesväret i Skara (se ovan sid. 49), stadsfullmäktige ($^{28}/_{8}$ 1918), med instämmande av de väghållningsskyldiga, gjort det tillägg till den träffade överenskommelsen, att i densamma omförmälda gode män för uppskattning av vägunderhållet skulle äga bestämma vilka vägar skulle anses såsom allmänna, avstyrkte i avgivna utlåtanden länsstyrelsen och den då arbetande kungl. vägkommissionen fastställelse av tillägget, enär det enligt gällande författningar tillkomme länsstyrelsen att efter föregående undersökning vid domstol i första instans pröva, vilka vägar skulle anses såsom allmänna. Kungl. Maj:t fann också, enligt beslut den 7 oktober 1921, stadsfullmäktiges ifrågavarande beslut icke kunna fastställas.

[7] Sid. 51 ovan.

ligrättsligt (kommunalrättsligt) förhållande, anses tillhöra Kbfdes prövning.[1] I den mån dylik skyldighet däremot är av privaträttslig natur, torde prövningen ankomma på allmän domstol.

Av den historiska framställningen torde framgå, att åläggande om vägbyggnad riktats mot stadskommunen (korporationen) såsom sådan och icke direkt mot dess väghållningsskyldiga, även där särskilda sådana funnits.[2] Så har skett även i senaste tid,[3] om ock undantagsvis åläggandet riktats mot »de väghållningsskyldiga» i staden. En dylik formulering har dock ej ansetts befria staden från det primära ansvaret.[4] Den gällande rättens ståndpunkt synes alltså vara den, att stadskommunen i första hand är gent emot det allmänna ansvarig för väghållningsbesvärets behöriga fullgörande.

En i städerna rätt utbredd föreställning synes vara, att stad icke utan sitt eget åtagande kan åläggas anlägga ny väg.[5] I ett den 31 maj 1930 av 1929 års vägsakkunniga utsänt frågeformulär har framställts frågan:

»Har veterligen åläggande meddelats staden mot dess bestridande att om- eller nybygga väg, bro eller färja eller till underhåll övertaga dylik och i så fall när och genom vilken myndighet?»

---

[1] Se R.Å. 1930 not. K. 57 (not 3 nedan, Mariefred) samt motiveringen till KM:ts dom $^{15}/_{12}$ 1928 i mål J. R. Norberg i Böle mot Sundsvalls stad. Kungl. Maj:t fann frågan, huruvida, på sätt vid vägdelning år 1883 antagits, skyldighet att underhålla viss väg i staden rätteligen åläge hemmansägarne i de till staden hörande Sidsjö och Böle byar, icke utgöra föremål för domstols bedömande; N. J. A. 1928 s. 653 (ref. 185).

[2] Sid. 41 ovan.

[3] Se R.Å. 1922 not. K. 96 (Sundsvall), däri uppmärksammats, att besväret möjligen åläge vissa fastighetsägare. Stadens yrkande att på grund härav befrias från viss vägbyggnadsskyldighet vann ej avseende. R.Å. 1930 not. K. 57. — I ett av Kbfde i Södermanlands län $^{9}/_{3}$ 1929 meddelat utslag, vari Kungl. Maj:t enligt utslag $^{11}/_{2}$ 1930 ej funnit skäl göra ändring, fann bfden jämlikt BB 25: 8 Mariefreds stad och icke Selebo härad vara underhållsskyldig för viss vägsträcka. Som emellertid av handlingarna i ärendet icke framginge, huruvida staden såsom sådan eller vissa dess medlemmar vore underhållsskyldiga för vägsträckan och avgörande därutinnan icke heller kunde anses erforderligt i ärendet, där fråga vore, huruvida underhållsskyldigheten åläge staden eller häradet, prövade Kbfde i fråga om framtida underhållet av sträckan skäligt anmoda magistraten i Mariefred att tillse, att underhållsskyldigheten för densamma fullgjordes av staden eller den eller dem av stadens medlemmar, som därtill kunde anses skyldiga, samt, där så erfordrades, för underhållsskyldighetens fullgörande vidtaga åtgärder, vartill stadgandet i BB 25: 11 berättigade.

[4] Genom utslag $^{29}/_{12}$ 1921 förpliktade Kbfde i Värmlands län de väghållningsskyldiga i Filipstad att, sedan en 4 meter bred bygdeväg Påland—Filipstad blivit färdigbyggd samt vederbörligen avsynad och godkänd, för framtiden intill dess annorlunda kunde varda i behörig ordning bestämt, underhålla omförmälda väg. Drätselkammaren i Filipstad träffade på uppdrag av stadsfullmäktige avtal med entreprenör om vägens anläggning, och Kungl. Maj:t förklarade $^{30}/_{11}$ 1923 (komm.dep.) staden berättigad att, i den ordning lagen om expropriation stadgade, expropriera vad av de fastigheter, som ej tillhörde kronan, erfordrades för utförande av berörda vägföretag, och förordnade Kungl. Maj:t tillika, att det skulle åligga staden att inom ett år därefter fullfölja frågan om expropriation genom ansökning om stämning till domstol vid äventyr, att expropriationsrätten upphörde. Den 8 augusti 1924 förklarade emellertid Kungl. Maj:t (eckl.dep.), att från vissa prästerskapet i Filipstads pastorat på lön anslagna löningsjordar finge för samma vägföretag avstås erforderlig mark, under villkor att de väghållningsskyldiga i staden för den mark, som för ändamålet toges i anspråk, ävensom för skada och intrång, som genom företaget förorsakades samma jordar, lämnade viss ersättning.

[5] Måhända kan å denna uppfattnings uppkomst ha inverkat ett i W. nr 353 avtryckt rättsfall, i registret redovisat med rubriken: »Om en väg är belägen utom den för en stad fastställda egentliga stadsplan, kan staden icke åläggas att samma väg iståndsätta och underhålla.» Kungl. Maj:ts beslut i målet $^{9}/_{5}$ 1873 ang. stadsfullmäktiges i Karlstad und. besvär i fråga om skyldighet för staden att iståndsätta en väg från Klaraborg förbi Kvarnberget invid staden m. m., innebär emellertid blott, att staden icke »skäligen» kunde mot sitt bestridande åläggas iståndsätta och underhålla vägen. Något lagligt hinder för ett dylikt åläggande har Kungl. Maj:t uppenbarligen ej ansett föreligga.

Svaret har från 70 städer blivit nekande, från blott 5, *Skänninge*,[1] *Jönköping*,[2] *Karlskrona*, *Karlstad*[3] och *Sundsvall*,[4] jakande.[5] Från *Skara* har uppgivits, att staden vid torrläggningssyn enligt vattenlagen (1929) ålagts ombygga bro å allmän landsväg, men att beslutet överklagats och att målet berodde på vattenöverdomstolens prövning. Målet i fråga, som avsåg skyldighet enligt vattenlagen 7 kap. 8 §, har slutligen avgjorts genom vattenöverdomstolens dom den 7 november 1930, varvid åläggandet för staden undanröjts. Från övriga städer har uppgift ej lämnats.

Rättsfrågan har senast blivit klart och otvetydigt besvarad i ett år 1930 avgjort rättsfall, berörande staden *Mariefred*, angående övertagande till allmänt underhåll av viss vägsträcka inom stadens område.[6] I målet hade från stadens sida gjorts gällande, att den nya vägen, som utgör fortsättning av omlagd allmän väg (bygdeväg) å landet, vore utfartsväg för endast två mindre lägenheter inom stadens område. Kbfde i Södermanlands län ålade i utslag den 9 mars 1929 staden att övertaga underhållet. I underdåniga besvär yrkade staden befrielse. I det förevarande fallet hade väganläggningen, som utförts av Selebo härads vägstyrelse, endast tillkommit i avsikt att bereda genomgångstrafiken inom häradet vissa lättnader och icke varit stadens invånare till någon nämnvärd nytta. Med hänsyn bland annat till vikten att kommunernas självbestämmanderätt i sådana frågor ej kringskures, yrkade staden undanröjande av Kbfdes utslag. Kungl. Maj:t gjorde emellertid (utslag den 11 februari 1930) ej ändring i överklagade utslaget.

Trafikregler. Jämlikt 14 § vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285) äger länsstyrelse beträffande väg, som icke ligger inom stads planlagda område, meddela erforderliga föreskrifter angående förbud mot trafik med fordon av visst slag eller med last av viss beskaffenhet eller viss tyngd, eller eljest angående inskränkningar, försiktighetsmått eller andra särskilda åtgärder beträffande trafiken å vägen. Inom stads planlagda område meddelas motsvarande föreskrifter för Stockholm av överståthållarämbetet, för annan stad, där poliskammare finnes, av denna samt för övriga städer av magistrat eller, där sådan ej finnes, av stadsstyrelse.[7] Dylikt påbud skall kungöras och tillika tillkännagivas medelst anslag å eller invid vägen. Föreskrifter angående dylika anslag meddelas av Kungl. Maj:t.[8] Kostnader för sådana anslag skola bestridas av staden (15 §).

I motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284, 19 och 20 §§) äro meddelade särskilda stadganden angående föreskrifter rörande vägtrafik med motorfordon samt om kungörelse om anslag härom.

---

[1] »Ja, 1930 av länsstyrelsen.»

[2] KM:ts utslag $^{26}/_{5}$ 1915 (R.Å. not. Jo. 59). Staden hade gjort gällande, att vägen i fråga ej ägde betydelse för den allmänna samfärdseln utan väsentligen såsom utfartsväg för vissa hemman.

[3] R.Å. 1920 not. Jo. 64.

[4] R.Å. 1922 not. K. 96.

[5] Se ock R.Å. 1911 s. 51 ff (Stockholm).

[6] R.Å. 1930 not. K. 57. Se ovan sid. 127 not 3.

[7] Enl. K. K. $^{20}/_{6}$ 1931 ang. vägmärken (nr 252), 31 §, tillkommer det samma myndigheter att meddela närmare föreskrifter angående vägmärken.

[8] Se K. K. $^{20}/_{6}$ 1931 (nr 252).

Allmän tillsyn.

Jämlikt BB 25:8 skall vägsyn hållas av magistraten å tid, som Kbfde enligt kungörelsen den 25 maj 1869 om tiden för allmänna vägarnas lagning och grusning bestämt (antingen tidigt på våren eller sent på hösten).[1] Vid vägsynen böra erforderliga föreskrifter för väghållningsskyldiga meddelas med föreläggande att inom viss tid hava bättrat erforderliga brister, vid äventyr att desamma varda genom magistratens försorg bättrade för lega och kostnaderna uttagna av den tredskande. Dessa bestämmelser äro otvivelaktigt tillämpliga, vare sig den skyldige är en fastighetsägare eller stadskommunen.

Bestämmelserna hava emellertid synbarligen i stor utsträckning fallit i glömska. På förfrågan[2] har blott från 20 städer uppgift lämnats, att den allmänna tillsynen över väghållningsbesvärets fullgörande utövas av magistraten eller stadsstyrelsen genom vägsyner, (i 17 städer regelbundna vägsyner). Dessa städer äro Sigtuna (1 à 2 gånger årligen), Enköping (2 gånger), Nyköping (2 gånger), Eskilstuna (i oktober), Strängnäs, Trosa (höst och vår), Skänninge, Gränna,[3] Vimmerby (årligen dessutom föreskrifter vid särskilda tillfällen), Kungälv, Varberg (»genom vägsyner»), Skövde (årligen), Karlstad (ej regelbundna syner), Nora, Sala (genom regelbunden besiktning vår och höst samt dessemellan vid behov, i regel ytterligare två gånger om året), Köping (varje höst, vid särskilt dålig väderlek även annan tid på året), Arboga, Hedemora (en vägsyn på våren och en eftersyn), Härnösand (i juni) och Piteå (syner vid behov).

För Skara uppgives, att magistraten utövar tillsyn genom vägsyner, men att, sedan staden (1922) övertagit vägunderhållet, sådana endast förekommit vid klagomål mot vägunderhållet eller mot markägares fullgörande av röjningsskyldighet.

I 12 städer, Öregrund, Torshälla, Mariefred, Eksjö, Ulricehamn, Hjo,[4] Askersund, Västerås, Avesta, Säter, Sundsvall, Skellefteå, angives helt allmänt tillsynen utövas av magistraten eller stadsstyrelsen utan uppgift att vägsyner hållas.

För en av dessa städer (Ulricehamn) uppgives att, innan staden övertog väghållningsbesväret, tillsynen skedde genom årligen återkommande vägsyner, men att därefter syner såsom obehövliga icke hållits, för tre andra (Askersund, Avesta, Skellefteå) att vägsyner ej anses erforderliga. I en (Söderhamn, se nedan) erkännes magistratens uppsiktsrätt men synes denna utövas blott på framställning av den kommunala förvaltningen. I en (Jönköping) tillerkännes magistraten en kontrollrätt över det sätt, varpå byggnadschefen fullgör sin tillsyn över vägarna (se nedan).

I Vadstena hållas regelbundna vägsyner genom rådmännen, och i Uppsala hava intill år 1925, då staden övertog det omedelbara underhållet,

---

[1] Se sid. 16 f ovan.

[2] »Vilken myndighet anses tillkomma beslutanderätt (i första hand) och kontroll över väghållningsbesvärets fullgörande? Huru utövas tillsynen, genom regelbundna vägsyner eller på annat sätt?» (1929 års vägsakkunnigas cirkulär $^{31}/_{5}$ 1930).

[3] Jfr R.Å. 1931 not. K. 233.

[4] Stadsfullmäktiges beredningsutskott $^{12}/_{8}$ 1929.

årliga syner hållits av brottmålsrådmannen. Någon upplysning huru tillsynen numera utövas har ej lämnats.

I övrigt äro de tillämpade reglerna för tillsyns utövande mycket olikartade. I Stockholm anses, »sedan magistraten förlorat sina kommunala funktioner, tillsynen å väghållningskyldighetens fullgörande tillhöra överståthållareämbetet ensamt».[1]

I tre städer, Motala, Huskvarna och Örebro, uppgives tillsynen utövas genom polismyndigheten, i Huskvarna därjämte genom ett kommunalt förvaltningsorgan, drätselkammarens gatuvägkommitté. Gemensamt för de övriga 40 städer, för vilka uppgift lämnats, är att tillsynen i en eller annan form utövas av de kommunala förvaltningsorganen av förtroendemanna- eller tjänstemannakaraktär. I 24 utövas tillsynen av drätselkammaren eller någon dess avdelning, nämligen i Linköping, Norrköping, Söderköping, Mjölby (drätselkammarens vägavdelning), Tranås, Växjö (»drätselkammaren genom sina tjänstemän»), Västervik, Visby, Karlshamn, Simrishamn,[2] Malmö, Lund, Trälleborg, Skanör med Falsterbo, Halmstad, Laholm,[3] Falkenberg,[4] Lysekil, Hudiksvall, Örnsköldsvik, Umeå, Haparanda (i två av dessa, Söderköping och Örnsköldsvik, genom regelbundna vägsyner), i Jönköping av byggnadschefen »närmast under drätselkammaren» (genom byggnadskontorets personal verkställas »vägsyner» vid skilda tillfällen), i Östersund av en eller flera ledamöter av drätselkammaren. I Sölvesborg fullgöres tillsynen av stadsbyggmästaren, i Falköping av stadens arbetsinspektor, i Kalmar, Oskarshamn, Ronneby, Uddevalla, Åmål, Mariestad, Hjo, Kristinehamn, Lindesberg av stadsingenjör, i ett fall (Lindesberg) genom »månatlig vägsyn», i Karlskrona av byggnadskontoret, i Göteborg av stadens gatu- och vägförvaltning, i Trollhättan av drätselkammarens verkställande tjänstemän, i Söderhamn genom stadens arbetsbefäl och, »om så kräves», genom magistraten, i Luleå av byggnadskontoret. Rörande en av de till denna grupp hörande städerna, Åmål, uppgives, att magistraten intill år 1925 utövat tillsynen genom regelbundna vägsyner, men att, sedan stadsingenjör år 1925 tillsatts, magistraten överflyttat tillsynen å honom.

Uppgifter i angivna hänseende ha icke lämnats från flera än 77 av de 113 städerna, i några fall (6) givetvis därför, att allmänna vägar ej där finnas. Uppgiften av Kbfde i Jönköpings län,[5] att tillsyn i länets fögderistäder utövas av länsstyrelsen, avser sannolikt mera beslutanderätten än den fortlöpande tillsynen. Man kan blott konstatera, att i något mer än hälften (39) av de redovisade fallen tillsyn utövas genom de statligt-kommunala organen (magistrat, stadsstyrelse eller polismyndighet), i den andra hälften (38) av de kommunala självstyrelseorganen ensamma. Ungefär enahanda fördelning möter i en på vägkommissionens föranstaltande verkställd år 1915 publicerad undersök-

---

[1] Stadskollegiets utlåtande 328/1929 s. 1978.

[2] Drätselkammaren meddelar $^{13}/_{8}$ 1929, att tillsynen enligt byggnadsordningen för staden $^{1}/_{5}$ 1902 tillkommer magistraten men att bestämmelsen härom anses föråldrad.

[3] Enligt magistraten $^{20}/_{5}$ 1929 tillkommer dock uppsiktsrätten magistraten.

[4] Jfr dock R.Å. 1913 not. Jo. 94.

[5] Sid. 125 ovan.

ning angående det dåvarande läget.[1] På sätt ovan angivits, kan man dock konstatera en fortfarande pågående förskjutning av kompetensfördelningen till självstyrelseorganens fördel. Företeelsen är uppenbarligen av enahanda art och grund som den gradvisa övergången i stadsfullmäktiges händer av bestämmandet rörande vägbyggnad och underhåll i dess helhet. Under det att denna funktion således kan sägas vara en följd av den kommunala maktfördelningen, har härvid tvivelsutan även medverkat den omständigheten, att blott i undantagsfall statsbidrag från det allmänna vägbyggnadsanslaget kommit städerna till del. Ur allmän förvaltningssynpunkt kan ockupationen av kontrollrätten knappast motiveras. Där väghållningsskyldigheten fortfarande åligger enskilda, blir självstyrelseorganens kontroll ej fullt effektiv, då vägsyn, varmed följer möjligheten att erhålla omedelbar exekution, icke torde kunna med laga verkan hållas av annan myndighet än magistraten.

Talan mot magistrats beslut vid vägsyn kan otvivelaktigt anföras hos Kbfde och över Kbfdes beslut hos Kungl. Maj:t inom den för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut stadgade tid.[2] Forum i mål angående ansvar för försummad väghållning är (enligt kungl. brevet den 2 juni 1817) allmän underdomstol.

Kap. II. Väghållningsbesvärets ekonomiska innebörd.

Allmänna synpunkter.

En utredning angående väghållningsbesvärets ekonomiska betydelse för stadskommunerna och deras skattebetalare synes erforderlig från synpunkten av att nuvarande oenhetliga och delvis irrationella regler för dess utgörande böra bliva föremål för en revision i syfte såväl att möjliggöra tekniskt mera tillfredsställande underhåll som ock att mera rättvist än nu är fallet avväga kostnaderna mellan olika kategorier av skattebetalare, eventuellt ock mellan olika väghållningsenheter inbördes. Utredningen torde böra vara så beskaffad, att möjlighet även ges att bedöma, i vad mån en under viss förutsättning påkallad förändring av nuvarande grunder för fördelning av automobilskattemedlen[3] är motiverad. Det siffermaterial, som står till buds och är av praktiskt intresse, hänför sig till åren 1910, 1920 och 1925—29.[4]

Statistiskt material.

En statistisk undersökning rörande väghållningsbördan i städerna verkställdes år 1915 genom kommunala centralbyrån. Undersökningen, som avsåg

---

[1] Se LINDH, s. 96 ff.

[2] K. F. $^{14}/_{12}$ 1866 angående ändring av gällande stadganden om tid för besvärs anförande i mål, som handläggas av förvaltande myndigheter och ämbetsverk.

Vid 1905 års revision av 1891 års väglag infördes i 80 § särskild bestämmelse, att besvär över vägsyn skulle föras hos Kbfde bland annat för att förebygga, det, såsom stundom skett, underdomstol i mål om ansvar för väghållare på grund av försummat vägunderhåll inlåtit sig på den rent administrativa frågan om sakprövning av synenämndens beslut (1:a särsk. utsk. utl. nr 1 s. 141).

[3] Se förordet.

[4] De av den s. k. stadsbeskattningskommittén på 1850-talet insamlade uppgifter, som icke synas vara bearbetade, torde i huvudsak äga ett blott historiskt intresse (Jfr s. 37 f ovan).

förhållandena *år 1910*, byggde på av 1911 års kungl. vägkommission infordrade uppgifter — kommissionen, som i enlighet med sina direktiv haft för avsikt att taga under behandling även väghållningsbesväret i stad, fick icke tillfälle härtill. Uppgifterna äro emellertid icke fullständiga, då ej mindre än sjutton städer, därav flera med betydande areal, undandrogo sig att lämna uppgifter och sådana för åtskilliga andra städer synas ofullständiga. År 1910 ålåg alltså städerna större väghållningsskyldighet än som framgår av den år 1915 publicerade redogörelsen.[1] Denna utvisar en sammanlagd väglängd inom städerna av 859 286 meter samt en sammanlagd kostnad år 1910 för underhållet sommar- och vintertid av de allmänna vägarna av 296 697 kronor.

Vägkommissionen framlade år 1920 ett betänkande (III), innefattande förslag till förordning om automobilskatt m. m. Kommissionen föreslog därvid, att automobiler och motorcyklar skulle påläggas en särskild skatt, automobilskatt, samt att hela det inflytande skattebeloppet, som beräknades till minst 2 miljoner kronor årligen, skulle utdelas till landsbygdens vägkommuner såsom vederlag för den merkostnad, som i avseende å vägunderhållet uppkomme till följd av motortrafikens vägförslitande verkan. Städerna och de stadsliknande samhällen, där 1 kap. FBL vore gällande, skulle helt och hållet undantagas från delaktighet i automobilskattemedlen, bland annat av det skäl att de starkare än vägar byggda gatorna icke på långt när i samma omfattning som landsbygdens vägnät vore utsatta för särskild påfrestning av motorfordonen, och att städernas väghållning vore kvantitativt så obetydlig i jämförelse med landsbygdens, att bilskattemedlens utdelande jämväl bland dessa samhällen i deras egenskap av väghållningskommuner icke kunde anses vara av förhållandena påkallat. Huvudsakliga skälet angavs dock vara, att någon fråga om lindring i städernas väg- och gatuhållningsbesvär icke förelåge. Det hade i motsats till vad förhållandet vore med landsbygden icke gjorts gällande, att dessa besvär skulle vara så tryckande, att statsmakternas mellankomst med särskilda anordningar i dylikt syfte vore erforderlig. Om automobilbeskattningen, såsom kommissionen avsett, framträdde såsom ett led i anordningarna för detta syfte och lades så, att den helt komme landsbygden till gode, vore detta i full överensstämmelse med utvecklingen på detta område.[2] Sedan förslaget remitterats till *Svenska stadsförbundets styrelse*, vände sig denna i utlåtande den 11 december 1920 mot den ståndpunkt, kommissionen intagit i fråga om skattens fördelning, och gjorde därvid gällande *dels* att gatorna, som till sin byggnadstyp vore av högst olikartade slag, i mycket högre grad än kommissionen antagit, ej minst på grund av den långt intensivare trafiken än å landsbygden, skadades av motortrafiken — som för övrigt föranledde ökade kostnader för ordningspolis och bevattning sommartid — *dels* att en relativt större del av vägnätet i stad än å landet vore upplåten för motortrafiken, *dels ock* att städerna redan bure en förhållandevis större del av den allmänna skattebördan i riket än landsbygden. Styrelsen anförde, att om stadssamhällena

---

[1] LINDH s. 124—131.
[2] Vägkommissionens betänkande III s. 54 f.

(städer och stadsplanesamhällen å landet), i proportion till folkmängdssiffrorna, erhölle omkring 32 % av inflytande bilskattemedel, detta finge anses innefatta en synnerligen blygsam fordran i betraktande att det långt övervägande flertalet motorfordon vore hemmahörande i dessa samhällen, och att biltrafiken i särskild grad koncentrerats till städerna. Vid styrelsens utlåtande var fogad en statistisk tablå, »*Längden av gator och allmänna vägar i de svenska städerna år 1920*».[1] Denna avsåg att fastställa omfattningen av städernas dåvarande väghållningsskyldighet. Uppgift om kostnaderna för väghållningen saknas. Enligt utredningen funnos i de 101 städer, från vilka uppgifter erhållits — hela antalet utgjorde 110 — allmänna vägar med en total längd av 1 592 km., mot nära 860 enligt 1910 års utredning, ökningen föranledd ej blott av denna utrednings bristfällighet utan ock av under mellantiden tillkomna vägar, ej minst genom verkställda införlivningar, som tillfört städerna mer än 350 km. allmänna vägar. Med tillägg av år 1930 uppgivna väglängder i de nio städer, som ej lämnat uppgifter för år 1920 (Östhammar, Vaxholm, Söderköping, Värnamo, Vetlanda, Skanör-Falsterbo, Marstrand, Ulricehamn och Askersund), tillhopa 60 km., kan man approximativt beräkna den dåvarande väglängden (1920) till 1 652 km. Under förutsättning att väghållningskostnaden var proportionell till landsbygdens — brutto 33 656 430 kronor — med dess 65 176 km. vägar, kan man antaga, att år 1920 hela väghållningsbesväret i städerna drog en årlig bruttokostnad av 867 451 kronor, motsvarande 2.6 % av landsbygdens — talet är givetvis långt ifrån säkert. — Ur den synpunkt styrelsen anlade vid jämförelse mellan landsbygdens och städernas samfärdselsystem av betydelse för automobiltrafik, nämligen att ej gatu- och väglängden utan storleken av de för trafik utsatta ytorna erbjöde det huvudsakliga intresset, beräknade styrelsen, att gatunätet i normal stadsplan upptoge en areal, som, om den utlades såsom vägar av landsbygdens vanliga normalbredd, 4.5 meter, skulle räcka till sådana vägar av åtminstone tre gånger gatunätets längd. Tillämpades denna beräkningsgrund, skulle den i tablån redovisade gatulängden, 1 915 km., evalverad till väglängd, uppgå till minst 5 745 km. och den totala längden av städernas gatu- och vägnät till 7 338 km., vilket utgjorde omkring 18 % av motsvarande siffra för landsbygden, 42 000 km.[2]

Då vid automobilskattens beslutande år 1922 (jfr s. 71, 78 ovan) städernas andel bestämdes till 20 %, skedde detta i varje fall icke i enlighet med den av styrelsen påyrkade grunden (folkmängden), som skulle ha påkallat att städerna erhållit c:a 30 %. 1920 års automobilsakkunniga föreslogo, att städerna skulle erhålla 15 %. Kammarrätten förordade stadsförbundets beräkning och föreslog 33 $^1/_3$ % ($^1/_3$) med inräknande av stadsliknande samhällen på landet. Kungl. Maj:t uteslöt i sin proposition till riksdagen dessa samhällen och förordade, med åberopande av kammarrätten, 25 % ($^1/_4$). Vederbörande utskott nedsatte »vid övervägande av de på frågan inverkande omständigheterna»

[1] Tryckt i SFT 1921 s. 4, 5.

[2] Styrelsen avräknade här $^1/_3$ av landsbygdens väglängd (c:a 65 000 km.) såsom belöpande på vägar, som icke upplåtits till automobiltrafik.

andelen till 20 %, vilket förslag antogs av riksdagen och godkändes av Kungl. Maj:t.[1]

Såsom i förordet anmärkts, hava 1910 och 1920 års uppgifter rörande väghållningsväsendet i städerna i samband med den nu verkställda utredningen kompletterats med nya, avseende dels vägnätets längd år *1930*, dels ock därmed förbundna inkomster och utgifter samt skatteunderlaget åren 1925—29. Enligt dessa uppgifter har vägnätet i städerna ökats till 1 860 km., varav utom stadsplan 1 533 och inom 327 km. Man får dock ej överskatta tillförlitligheten av de siffror, som vunnits genom dessa uppgifter. I viss mån torde de vara bristfälliga i avseende å klassificeringen av trafiklederna. Möjligt är, att gatubroar och även gator medtagits i uppgifterna, ehuru de ej sammanhänga med vägväsendet i legal mening. Där detta varit uppenbart, t. ex. i fråga om vissa större städer, hava siffrorna i fråga reviderats, men sannolikt har detta ej kunnat ske i varje fall, där misstag i angivet hänseende förekommit. Kostnaderna för de i kap. I under »Särskilda skyldigheter av utomstående»[2] redovisade väghållningsprestationer hava i intet fall angivits. Det synes dock, som om en korrigering av nämnda kvarstående brister och osäkerheter icke skulle kunna nämnvärt förändra de resultat, den verkställda utredningen givit. En komplettering, som för att bli helt tillförlitlig skulle erfordra betydligt arbete, synes därför ej vara av nödvändigheten påkallad. Till jämförelse med förhållandena å landsbygden ha tjänat de officiella statistiska tabellerna »*Allmänna väghållningsbesväret å landet*». I övrigt lämna de olika årgångarna av »*Statistisk årsbok*» och »*Årsbok för Sveriges kommuner*» ett visserligen icke för ändamålet fullständigt men relativt användbart siffermaterial. Där de i 1930 års enquête meddelade uppgifterna icke synts tillförlitliga, vare sig på grund av uppenbar missuppfattning om den framställda frågans innebörd eller eljest, hava de ersatts med motsvarande uppgifter ur den officiella statistiken eller med på annat sätt införskaffade upplysningar. Där skiljaktighet förelegat mellan den officiella statistikens och 1930 års siffror, utan att denna skiljaktighet dock varit av större betydenhet, hava i regel de siffror föredragits, som befunnits medföra den bästa säkerheten för beräkningarna. Att de sammanställda siffrorna i sin helhet icke göra anspråk på annat än approximativ giltighet säger sig självt, men mera torde icke heller erfordras.

Nuvarande belastning å de skattskyldiga.

I städerna såsom helhet.

I den mån den allmänna väghållningen liksom kommunala utgifter i allmänhet bekostas i den ordning, som stadgas i 62 § i lagen om kommunalstyrelse i stad — är »kommunaliserad» — beror givetvis den roll, besväret spelar för den kommunala ekonomien och för de skattskyldiga, på vägnätets omfattning och beskaffenhet. Då stora olikheter härutinnan och i avseende å skatteobjekten förekomma, är den ekonomiska belastningen högst varierande i olika städer.

---

[1] K. F. $^{24}/_{11}$ 1923, $^{28}/_{5}$ 1926, $^{16}/_{5}$ 1930. — Ehuru grunden för fördelningen icke är klar, synes det, som om huvudvikten lagts vid förhållandet mellan längden av landsbygdens vägnät å ena och städernas gatu- och vägnät, evalverad på sätt stadsförbundets styrelse föreslagit, å andra sidan. Jfr k. prop. 199/1922; 2:a särsk. utsk. utl. nr 2/1922; riksd. skr. 174/1922 (jfr prot. F. K. 35: 139 ff).

[2] Sid. 106 ff. ovan.

I medeltal, härvid medräknade även de städer där väghållningsbesväret blott delvis kommunaliserats, vare sig så att det till viss omfattning fortfarande åligger fastighetsägarne eller dessa utgöra »vägskatt» såsom bidrag till kostnaderna, hava kostnaderna enligt 1910 års uppgifter (296 697 kronor) utgjort 4 öre per bevillningskrona (för lågt tal). De på sätt ovan angivits beräknade utgifterna år 1920, vilka avse hela vägnätet, även de av fastighetsägare hållna vägar, representera 2 öre per bevillningskrona. Enligt medeltalsuppgifterna för åren 1925—29 hava de sammanlagda verkliga kostnaderna för samtliga av städerna själva hållna vägar (med broar och färjor) utgjort 12 öre per bevillningskrona (skattekrona), häri inberäknade såväl nybyggnad som underhåll; skatteobjekten hava härvid beräknats enligt 1929 års taxering. Om enskildas nuvarande naturaväghållning ålegat städerna (utan vederlag), skulle uttaxeringen ha utgjort 14 öre i medeltal. Visserligen kan det sägas, att värdet av dessa medeltalssiffror med de existerande stora variationerna mellan olika städer är skäligen problematiskt. I den skattepolitiska diskussionen hava emellertid vid upprepade tillfällen städerna såsom enhet jämförts med landsbygden såsom sådan, och talen i fråga synas därför ej böra förbigås.

Där vägskatt utgår.

Den ekonomiska roll, som vägskatt av olika slag, d. v. s. fastighetsavgifter vilka utgöra ersättning för fastigheterna förut åliggande väghållningsskyldighet, spelar i de städer, som därav äro i åtnjutande, är ganska varierande. För de vägskatteskyldiga fastighetsägarne själva är den visserligen i regel icke betydelselös. I följande städer där vägskatt utgår (delvis med successiv avskrivning) *under viss övergångstid*,[1] fördelar den sig i medeltal per skattekrona år 1929 med följande belopp:

Söderköping,	t. o. m.	1946 (10 öre per 100 kvm. jord), infl. 1929 kr. 1 146:—; 3 469 skattekronor . c:a	kr. 0: 33,
Jönköping,	»	1945 (4 öre per 100 kr. tax.-värde), infl. 1929 kr. 16 599: —	» 0: 80,
Laholm	»	1931 (3 öre per 100 kr. tax.-värde), infl. 1930 kr. 1 049: —	» 0: 60,
Kungsbacka,	»	1932 (1 krona 25 öre årligen per längdmeter), infl. 1927 kr. 73: 94; 58 skattekronor . . . . . c:a	» 1: 27,
Filipstad,	»	1938 (15,3 öre per vägtal), infl. 1929 kr. 1 376: —; 652 skattekronor . . . »	» 2: 11.

I de städer, där vägskatten är *ständig*[2], bör densamma år 1929 hava påverkat uttaxeringen (i medeltal per skattekrona) på nedan angivna sätt:

Södertälje,	jordbr.fast. kr. 2: 08,	skogsfast. kr. 3: 12,	annan fast. kr. 2: 50,
Strängnäs,[3]	— — — kr. 0: 63,	— — — — — — — — — — — — —	
Simrishamn,	— — — kr. 0: 75,	— — — — — — — — — — — — —	
Halmstad,	— — — — — — — — — — — — —		annan fast. kr. 1: 50,

[1] Se sid. 98 ovan.
[2] Se sid. 98, 99 ovan.
[3] Skatten börjar utgå först med 1931 men skulle, om den utgått 1929, ha belastat skattekronan för jordbruksfast. med 63 öre i medeltal.

Varberg,[1]	— — —	kr. 5: 41,	— — — — — — — — — — — — —					
Åmål,	— — —	kr. 0: 34,	— — — — — — — — — — — — —					
Skara,[2]	jordbr.fast.	kr. 3: 35,	— — — — — — — — — — — — —					
Karlstad,[3]	jordbr.fast.	kr. 7: 50,	skogsfast.	kr. 11: 25,	annan fast.	kr. 4: 50,		
Askersund,[4]	— — — — — — — — — — — — —				annan fast.	kr. 0: 86,		
Västerås,[5]	jordbr.fast.	kr. 4: 16,	— — — — — — — — — — — — —					
Köping,[6]	— — —	kr. 8: 45,	— — — — — — — — — — — — —					
Falun,	jordbr.fast.	kr. 0: 33,	skogsfast.	kr. 0: 50,	annan fast.	kr. 0: 40,		
Säter,[7]	— — —	kr. 0: 24,	— — — — — — — — — — — — —					
Piteå,[8]	— — —	kr. 2: 20	— — — — — — — — — — — — —					

Där väghållningsbesvär fortfarande åligger fastighetsägare, synes utom beträffande en stad (Skänninge) detsamma icke hava sträckt sig längre än till underhåll.

Där väghållningsbesvär fortfarande åligger fastighetsägare in natura.

I *Vaxholm* bestrider kronan väghållet till 5 600 meter — för den s. k. militärvägen å Rindön — och staden till 11 109 meter (broar ej inräknade), varjämte fastighetsägarne sörja för snöskottning och bortforsling av snö. Snöplogning besörjes av staden. Stadens kostnad uppgives i medeltal 1925—29 för själva vägarna (broarna undantagna) till 33 800 kronor för nybyggnad, 2 000 kronor för ombyggnad och 2 580 kronor för underhåll. Kronans utgifter äro ej uppgivna. De torde icke avse mera än underhåll, och detta sker icke på ett för den allmänna samfärdseln tillfredsställande sätt — hela årsanslaget till försvarets vägar och bryggor på Rindön lär uppgå till 6 000 kronor. Kronans ifrågavarande utgifter torde knappast uppgå till 1 000 kronor årligen. Stadens övertagande av detta besvär skulle, om detsamma utfördes på motsvarande sätt som stadens eget vägunderhåll, kunna approximativt beräknas till 1 400 kronor, representerande för en var av de kommunala skattekronorna — 32 832 år 1929 — en ökad uttaxering av c:a 4 öre.[9]

I *Sigtuna* bestrider staden sommarväghållet för 910 meter och jordbruksfastigheternas ägare för 3 600 meter samt de av dessa, som äga egna dragare, vinterväghållningen för egna väglotter. I övrigt bestrider staden vinterväghållet. Stadens kostnad uppgives till 3 195 kronor, varav för brobyggnad 1 975 kronor, och fastigheternas till 1 675 kronor, varav vinterväghåll 75 kronor. Årskostnaden för en var av fastigheternas skattekronor, 290 år 1929, kan alltså beräknas till *5 kronor 78 öre*. En kommunalisering i sin helhet av besväret skulle för en var av de 12 222 kommunala skattekronorna representera en ökning i uttaxeringen med 14 öre per skattekrona.

---

[1] 1 700 kr. (s. 99) att uttaxera å 314 skattekronor (efter areal).
[2] 4 750 kr. (s. 99) att uttaxera å 1 420 skattekronor.
[3] I skatten ingår även ersättning för andra onera än väghållning. I vad mån detta är fallet kan ej bedömas utan särskild undersökning.
[4] Infl. fastighetsskatter kr. 1 328:— (s. 99) att uttaxeras på 1 552 skattekronor (efter tomtetal.).
[5] 25 öre per vägfyrk i Tuhundra härad (jfr s. 99).
[6] 1 816 kr. att uttaxera (efter areal) å 215 skattekronor.
[7] 285 kr. att uttaxera (efter areal) å 1 164 skattekronor.
[8] 1 253 (rätteligen 1 200) kr. att uttaxera å 566 skattekronor.
[9] I kalkylerna ang. betydelsen för den kommunala uttaxeringen räknas ej med oindrivbara restantier.

I *Uppsala* hava de allmänna vägarna en längd av sammanlagt 9 600 meter. Vägunderhållet ombesörjes, såsom förut nämnts, av staden genom entreprenad på de väghållningsskyldigas bekostnad. Årskostnaden för hela väghållningen (även ombyggnad) uppgives för 1925—29 till 47 800 kr., (ombyggnad 32 900:—, underhåll 14 900:—), men entreprenadsumman utgör 13 000 kr. per år,[1] vilket i medeltal på en var av de 7 140 skattekronor, som enligt 1929 års taxering komma på de väghållningsskyldiga jordbruksfastigheterna,[2] representerar en uttaxering av *1 krona 82 öre*. En kommunalisering av besväret skulle medföra en ökad uttaxering av c:a 3 öre för envar av de 403 612 kommunala skattekronorna.[3]

I *Nyköping* bestrider staden själv väghållningen för 7 160 meter i inkorporerade områden och jordbruksfastighetsägare vägunderhållet å 3 460 meter i stadens gamla område. Snöplogning synes i hela staden besörjas av fastighetsägare, men saknas uppgift om kostnaden härför. Sannolikt är den relativt obetydlig. Jordbruksfastigheternas i gamla staden skyldighet uppskattas till en kostnad i medeltal av 500 kronor, representerande för en var av de å jordbruksfastigheter inom stadens gamla område belöpande 160 skattekronorna (1929) i medeltal *3 kronor 12 öre*. Stadens övertagande av besväret skulle för en var av de 121 144 skattekronorna år 1929 representera mindre än $^1/_2$ öres uttaxering.

I Torshälla bestrider staden sommarväghållning å 163 meter och jordbruksfastigheterna underhåll å 6 172 meter. Vinterväghållningen, som rätteligen skulle åligga fastigheterna, synes numera faktiskt fullgöras av staden. Någon kostnad för fastighetsägarne uppgives i varje fall icke. Fastigheternas vägunderhåll uppskattas i medeltal årligen 1925—29 till 1 850 kronor, representerande för en var av deras 252 skattekronor (år 1929) en belastning i medeltal av *7 kronor 34 öre*. Stadens övertagande av underhållet skulle för en var av de 11 331 kommunala skattekronorna år 1929 motsvara en ökad uttaxering av c:a 16 öre.

I *Vadstena* omfattar stadens eget vägunderhåll 282 meter och allt vinterväghåll, jordbruksfastigheternas 5 497 meter. Någon uppgift om den ekonomiska betydelsen av fastigheternas vägbörda saknas, men torde man kunna vid jämförelse med Skänninge, som erbjuder ungefär samma förutsättningar i topografiskt hänseende, approximativt uppskatta det till 50 öre per längdmeter eller omkring 2 750 kronor årligen, representerande för en var av fastigheternas 515 skattekronor (1929) en belastning av *5 kronor 34 öre*. En kommunalisering av detta besvär skulle för en var av stadens 23 872 skattekronor år 1929 representera en ökad uttaxering av c:a 12 öre.

I *Skänninge* avser stadens väghållning 1 270 meter samt jordbruksfastigheternas 9 500 meter, allt såväl sommar som vinter. Skänninge synes utgöra den enda stad, där kostnad för ombyggnad av väg påförts de väghållningsskyldiga fastigheterna (500 kr. i medeltal 1925—29). Dessas väghållningsbörda har

---

[1] Se sid. 100 not 8 ovan.
[2] Årsbok för Sveriges kommuner 1930 s. 39. Uppgift har ej lämnats till 1930 års undersökning.
[3] Årsbok för Sveriges kommuner 1930 sid. 11.

uppskattats till 6 250 kronor i medeltal per år 1925—29, representerande en belastning i medeltal för de 501 skattekronorna å dessa fastigheter av *12 kronor 48 öre*. Kommunalisering av detta besvär skulle för en var av stadens 11 326 skattekronor år 1929 (11 348 enl. årsbok för Sveriges kommuner) representera en ökad uttaxering av 56 öre.

I *Gränna* bestrider staden sommarväghållningen å 398 meter samt ombesörjer densamma å 2 257 meter men uttaxerar kostnaden för sistnämnda sträcka å de väghållningsskyldiga fastighetsägarne (tomter och jordar). De väghållningsskyldiga bestrida själva vinterväghållningen å alla vägar. Stadens sommarväghållning uppgives till en kostnad i medeltal 1925—29 av 500 kronor per år, fastigheternas till 4 649 kronor och vinterväghållningen till 100 kronor. Enligt uppgift ha emellertid fastighetsägarne uppburit ungefär hälften av stadens ordinarie bilskattemedel. Då dessa åren 1925—29 i medeltal utgjort 2 824 kronor, böra fastigheternas beräknade kostnader 4 749 kronor minskas med 1 412 kronor till 3 337 kronor. Årskostnaden för en var av fastigheternas skattekronor, 2 389 år 1929, kan alltså beräknas till *1 krona 40 öre*. En kommunalisering av besväret skulle för en var av de 8 308 kommunala skattekronorna representera en ökning i uttaxeringen med 40 öre.

I *Nässjö* håller kungl. järnvägsstyrelsen en vägbro över järnvägsområdet. Längden av och kostnaden för denna har ej uppgivits, men sannolikt är styrelsens skyldighet av den art, att den kommer att kvarstå även vid en omläggning i övrigt av väghållningsbesväret i stad.

Uppgift om den ekonomiska innebörden av kronans väghållningsskyldighet i *Karlskrona* saknas, men sannolikt synes, att en eventuell avveckling därav icke kan vålla stadens skatteobjekt (226 098 skattekronor 1929) någon avsevärd merbelastning.

I *Halmstad* kvarstår vinterväghållningsskyldigheten å norra utfartsvägen på 1 520 meter för tomtägarne.[1] Den uppskattade kostnaden härför är icke uppgiven men torde för de 32 509 skattekronorna 1929 å annan fastighet än jordbruks- och skogsfastighet icke representera större belastning än på sin höjd *1 öre* per skattekrona. En kommunalisering av detta besvär liksom stadens övertagande av den vissa fastigheter i Kåraps by i Övraby socken åvilande väghållning å viss del, c:a 500 meter, av nämnda väg[2] torde i varje fall icke kunna representera mera än 1 100 à 1 200 kronor, omkring $^1/_2$ öres uttaxering å en var av de 221 636 kommunala skattekronorna år 1929 (230 286 enl. årsbok för Sveriges kommuner).

I *Varberg* avser stadens eget vägunderhåll 6 700 meter, såväl sommar som vinter, och vissa länderiers 1 216 meter, likaledes sommar och vinter. Fastigheternas underhåll har uppskattats till 3 600 kronor, representerande för en var av deras 314 skattekronor en belastning av *11 kronor 46 öre*. Kommunalisering av detta vägunderhåll skulle representera en ökad uttaxering för en var av de 70 512 kommunala skattekronorna år 1929 (enl. årsbok för Sveriges kommuner 73 814) av 5 öre.

---

[1] Se s. 48 ovan.
[2] Se s. 108 ovan. Väglängden framgår av karta, bilagd primäruppgifterna från Halmstad år 1930.

I *Kungälv* kvarstår vinterväghållningsskyldigheten för fastighetsägare, men ersättning härför utgår ur stadskassan, i medeltal 1925—29 105 kronor per år. Någon nämnvärd belastning torde detta onus ej vålla fastigheterna (3 517 skattekronor 1929) och en fullständig kommunalisering ej heller de kommunala skattekronorna (19 957 år 1929).

I *Borås* omfattar fastigheternas vägunderhåll, som dock utföres genom staden, 50 430 meter, d. v. s. hela väglängden i staden. Staden, vars kostnader för sommar- och vinterunderhållet i medeltal åren 1925—29 uppgått till 50 316 kronor, uttaxerar å fastigheterna kostnaderna för sommarunderhållet, i medeltal per år 1925—29 41 463 kronor, år 1929 41 308 kronor, representerande en uttaxering av *80 öre* per skattekrona å fastighet (år 1929 51 635 st.). En kommunalisering av detta besvär skulle för envar av de 341 765 skattekronorna år 1929 medföra omkring 12 öres ökad belastning.

Uppgift om den ekonomiska innebörden av kungl. vattenfallsstyrelsens väghållningsprestationer i *Trollhättan* saknas, men synes icke antagligt, att en eventuell avveckling därav kan vålla stadens skatteobjekt (157 415 skattekronor 1929) någon nämnvärd merbelastning.

I *Lidköping* har faktiskt en kommunalisering av väghållningsbesväret ägt rum.[1] Någon särskild belastning för väghållningsändamål åligger alltså icke fastigheter i staden.

I *Skara* åligger all väghållning staden jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 7 oktober 1921, men icke förty utgöres fortfarande vinterväghållningen av de förut väghållningsskyldiga jordbruksfastigheterna. Kostnaden härför beräknas till i medeltal per år 500 kronor, representerande en uttaxering i medeltal för en var av de c:a 1 200 skattekronorna av *42 öre*. En kommunalisering av besväret skulle medföra en ökad uttaxering av ej fullt 1 öre för en var av de 54 660 kommunala skattekronorna år 1929.

I *Skövde* åvilar allt väghållningsbesvär staden utom beträffande fyra vägstycken å tre olika vägar, vilka vägstycken om tillhopa 1 119 meters längd underhållas av kronan (försvaret) såsom ägare av fastigheter, som numera utgöra kasernområden och övningsfält. Underhållskostnaden har i medeltal åren 1925—29 utgjort 961 kronor per år, vartill kommer en engångskostnad för stensättning år 1926 av viss vägdel om 750.5 meter, 16 300 kronor. Underhållskostnaden i fråga spelar ringa ekonomisk roll för kronan men, uttaxerad på de väghållningsskyldiga fastigheterna (med 135 skattekronor per skattekrona), *7 kronor 12 öre*. Dess kommunalisering skulle medföra en mycket obetydlig höjning, c:a 1 öre, av uttaxeringen per kommunal skattekrona (102 600 st. år 1929).

I *Västerås* uppgives vinterväghållning ombesörjas av fastighetsägarne, ehuru den genom kungl. brev den 24 januari 1930 fastställda likställighetsöverenskommelsen stadgar, att staden övertager »all underhållsskyldighet av samtliga till allmänt underhåll indelade vägar». Då emellertid ersättning för detta åliggande utgår av stadskassan, torde det ej vålla ägarne av jordbruks-

---

[1] Se sid. 101 ovan.

fastigheter (1 922 skattekronor 1929) någon nämnvärd belastning och en avveckling därav ej heller de kommunala skattekronorna (324 947 år 1929).

Det mest omfattande vägnät, som fortfarande uppehålles av fastighetsägare, har staden *Sala*, nämligen 28 461 längdmeter, varav dock 2 130 meter underhållas genom stadens försorg men kostnaderna därför, 4 287 kronor per år i medeltal 1925—29, utdebiteras på fastighetsägare. Stadskommunen såsom sådan håller väg om tillhopa 6 296 längdmeter (varav 65 m. brolängd). I ett den 11 februari 1930 avgivet yttrande och förslag angående stadens ifrågasatta övertagande av underhållet av de allmänna vägarne har drätselkammaren lämnat en redogörelse bl. a. för vissa ekonomiska förhållanden. — Enligt en vid vägdelning åren 1 9 0 3 — 1 9 0 9 verkställd beräkning kunde årliga väghållningsbördan beräknas motsvara för fastigheterna 9 753 kronor 1 öre, motsvarande 45 kronor 64 öre per hel bergsmanstomt och 2 kronor 95 öre per hektar gruvfrälsejord — väghållningsbesväret vilar å dessa båda fastighetskategorier. Stadens egna kostnader uppgingo de första åren efter vägdelningen till i medeltal 2 532 kronor per år. — Vid uppskattning år 1 9 2 5 beräknades årliga underhållskostnaden för samtliga allmänna vägar i staden till kr. 32 316: 05, varav å staden belöpte kr. 5 437: 43, å en numera förlagd väg kr. 711: 89 och å fastighetsägarnes övriga vägar 26 166: 73 (varav å en 1914 nytillkommen väg kr. 2 805: 09). Av denna kostnad belöpte å varje hel bergmanstomt 122 kronor 45 öre och å varje hektar gruvfrälsejord 7 kronor 92 öre. Härtill kommer ett belopp av 3 450 kronor årligen, som av fastighetsägarne årligen utgives för vinterväghållningen. — Åren 1 9 2 5 — 1 9 2 9 ha stadens egna kostnader i medeltal per år uppgått till 12 356 kronor, alltså på icke fullt 20 år femdubblats. Den för jordbruksfastigheterna, undantagandes stadens skog, belöpande väghållningstungan kan enligt medeltalet för åren 1925—29 beräknas till 25 331 kronor per år.[1] Å dessa fastigheter med ett sammanlagt taxeringsvärde av kr. 2 580 100: — belöpa 1 548: 06 skattekronor. Kostnaden per skattekrona i medeltal blir alltså *16 kronor 36 öre*. Läggas härtill kommunalutskylder med 6 kronor 80 öre och landstingsskatt med 2 kronor per skattekrona, utgör å jordbruksfastigheterna belöpande allmän skatt och tunga 25 kronor 16 öre per skattekrona, under det för annan fastighet utgår blott 8 kronor 80 öre jämte kostnad för gaturenhållning (taxeringsvärde å dessa fastigheter 10 704 000 kronor). Ehuru det jordbruksfastigheterna åliggande väghållningsbesväret för närvarande är betydligt mera betungande än vid den tid, då den senaste vägdelningen ägde rum, hava fastighetsägarne icke erhållit något bidrag av automobilskattemedel. Staden erhåller däremot sådant — år 1929 uppgående till 59 134 kronor (för såväl väg- som gatuhållning). I motion, A. K. nr 235 vid 1921 års riksdag, angående överflyttning på Sala stads samtliga skattskyldiga av den bergsmän och gruvjordägare i staden påvilande väghållningsskyldighet[2] uppgavs (s. 4), att kostnaden för vägunderhållet ungefärligen motsvarade vad som vore vanligt att betala för arrenderad jord i andra trakter och ofta vore det så, att på grund av denna vägtunga arrendebeloppet inom staden vore lägre per areal än å den kring-

[1] Enl. drätselkammarens prot. $^{11}/_{2}$ 1930 kr. 23 131:—.
[2] Motionen förföll.

liggande landsbygden. — Ej nog med att väghållningsbördan är mycket betungande för jordbruksfastigheterna, den trycker också mycket ojämnt inom dessa. En 53/128 bergsmanstomt i Skörviken har tilldelats en 303.94 meter lång väglott. Underhållskostnaden per meter har uppskattats till 31.7 öre, och underhållskostnaden för hela väglotten uppgår alltså till 96 kronor 35 öre. Fastighetens taxeringsvärde är 6 500 kronor och antalet skattekronor alltså 3.9. Kostnaden per skattekrona blir följaktligen 24 kronor 70 öre. En fastighet i Nötbo har på samma väg en väglott 380.44 meter i längd. Den beräknade kostnaden för underhållet utgör 31.7 öre per meter, alltså för hela lotten 120 kronor 60 öre. Fastighetens taxeringsvärde är 4 500 kronor och antalet skattekronor blir alltså 2.7, årskostnaden blir alltså 44 kronor 67 öre per skattekrona. En fastighet vid Mamre har å en annan väg en väglott om 710.67 meter. Kostnaden för underhållet har uppskattats till 31 öre per meter eller för hela lotten 220 kronor 31 öre. Fastighetens taxeringsvärde är 5 000 kronor, motsvarande 3 skattekronor. På varje skattekrona belöper alltså en väghållningskostnad av 73 kronor 44 öre.[1] — En kommunalisering av stadens samtliga fastigheters naturabesvär skulle för en var av stadens 57 496 skattekronor medföra en ökad uttaxering av omkring 44 öre.[2]

I *Köping* bestrider staden väghållningen såväl sommar- som vintertid för 29 383 (enl. annan uppgift 28 472) meter, delvis med, delvis utan särskilda fastighetsavgifter. Inom den med staden inkorporerade Köpings socken bestrida fastighetsägarne väghållningen såväl sommar- som vintertid å 18 916 (annan uppgift 19 025), meter (ej broar). Kostnaden för detta besvär har ej uppgivits, men då stadens eget vägunderhåll (icke broar) uppskattas till en kostnad av 16 000 kronor, torde fastighetsägarnes approximativt kunna uppskattas till åtminstone 10 000 kronor, representerande en belastning för en var av de å vederbörande fastigheter år 1929 belöpande 452 skattekronorna av *22 kronor 17 öre*. En kommunalisering av detta besvär skulle för en var av de 47 368 kommunala skattekronorna år 1929 representera en ökad uttaxering av 21 öre.

I *Arboga* bestrider staden vägunderhållet såväl sommar- som vintertid av 5 880 meter samt fastighetsägare av 9 871 meter. Beträffande sistnämnda vägkategori åvilar underhållet av Brattbergsvägen stadens gårds- och tomtägare, av Kungsörsvägen arrendatorerna av stadens donationsjord, Herråkersjorden och de före år 1820 skattlagda lägenheterna å stadens södra utmark, av Jädersvägen skattlagda lägenheter å norra utmarken samt stadens gärden med undantag för Prästgärdet. Denna fastighetsägarnes väghållningsskyldighet har uppskattats till i medeltal per år (1925—29) 7 300 kronor, varav 6 450 kronor för sommarväghållning och 850 kronor för vinterväghållning, representerande en medelbelastning å en var av de väghållningsskyldiga fastigheternas 6 825 skattekronor (1929) av *1 krona 7 öre*. En kommunalisering av detta fastighetsbesvär skulle för en var av de 38 055 kommunala skattekronorna år 1929 innebära en ökad uttaxering av 19 öre.

[1] Drätselkammarens prot. $^{11}/_{2}$ 1930.

[2] Den 14 juli 1931 hava de väghållningsskyldiga i huvudsak antagit ett förslag av sfme om avlösning av besväret mot ständig vägskatt.

I *Säter* fullgör staden mot uppbärande av vissa fastighetsavgifter väghållningen (6 082 meter) med undantag för bortforsling av snö, som åligger de särskilda fastighetsägarne (snöplogning utföres av staden). Denna skyldighet, om vars rättsenlighet tvekan kan råda, torde ej vålla fastighetsägarne någon avsevärd belastning (2 645 skattekronor 1929) och en avveckling därav ej heller medföra någon nämnvärd höjning av den kommunala uttaxeringen (17 170 skattekronor 1929).

I *Hedemora* bestrider staden vägunderhållet såväl sommar- som vintertid av 793 meter. Enahanda underhåll för återstående 10 805 meter (varav brolängd 12 m.) har bestritts in natura av stadens »jordägare och ägare av skogslotter»[1] efter vägdelning enligt uppskattad kvadratrev. Kostnaden för fastighetsbesväret i fråga har uppskattats till 10 466 kronor — varav för sommarunderhåll 8 720 och vinterunderhåll 1 746 — per år i medeltal (1925—29) representerande en belastning i medeltal av *19 kronor 42 öre* å en var av de väghållningsskyldiga fastigheternas 539 skattekronor. År 1930 beslutad kommunalisering skulle för en var av de 27 320 kommunala skattekronorna år 1929 (28 411 enligt årsbok för Sveriges kommuner) inneburit en ökad uttaxering av 38 öre.

Väghållningsbesvärets relativa betydelse för den kommunala ekonomien.

Bro- och färjpenningar hava åren 1925—29 i medeltal per år influtit med 534 290, resp. 467 997 kronor, motsvarande 6.8 resp. 5.9 % av städernas egna bruttokostnader för väghållningen, 7 885 588 kronor, och 6.7 resp. 5.8 % av bruttokostnaderna inklusive enskildas väghållning, 8 023 746 kronor.

Bro- och färjpenningar.

Bropenningar utgå emellertid till synes blott vid den s. k. Lidingöbron mellan Stockholms och Lidingö städer. Bruttobehållningen härav har under nämnda period i medeltal per år utgjort för *Stockholm* 267 145 kronor, motsvarande något mer än 2 öre per skattekrona (11 619 159 st. år 1929), för *Lidingö* samma belopp men 1 krona 40 öre per skattekrona (191 412 st.). Utgifterna hava (1926—29) uppgått i medeltal per år till 654 368 kronor, varav 636 542 kronor annuiteter å lån.

Av stad uppehållen färjtrafik, som kan hänföras till det allmänna väghållningsbesväret, synes förekomma blott i Göteborg, Kungälv och Luleå. I *Göteborg*[2] har bruttointäkten under angivna period i medeltal per år utgjort 422 800 kronor eller 12 öre per skattekrona (3 525 309 st.), men utgifterna, 431 856 kronor, överstigit inkomsterna, i *Kungälv* år 1929 33 275 kronor eller 1 krona 67 öre per skattekrona (19 957 st.) — blott 5 407 kronor hava i form av arrende tillgodokommit staden, som samtidigt haft utgifter med 1 864 kronor. I *Luleå* hava i medeltal åren 1925—29 influtit 37 790 kronor, representerande 33 öre per skattekrona (116 012 st. 1929), varifrån dock avgått utgifter, som icke närmare specificerats.

Fastighetsavgifter.

I medeltal per år under åren 1925—29 influtna fastighetsavgifter till allmänna väghållningen, ständiga eller utgående för viss övergångstid, hava för de städer, där sådana förekomma, utgått med nedan angivna belopp. Den förhöjning i uttaxeringen, en avskrivning av desamma skulle i respektive städer medföra, räknat efter 1929 års skatteunderlag, utgör:

[1] Magistraten $^{30}/_{4}$ 1930.
[2] Jfr sid. 93 ovan.

Avgifter som utgå under viss övergångstid. [1]

		Totalbelopp	Skattekronor	Uttaxering per skattekrona
Söderköping	kr.	1 146: —	19 087	0: 06
Jönköping	»	16 050: —	269 913	0: 06
Laholm	»	1 049: — (1930)	19 189	0: 05
Kungsbacka	»	73: — (1927)	23 630	0: 003
Filipstad	»	1 376: — (1929)	33 093	0: 04
	S:a kr.	19 694: —	S:a 364 912	

Ständiga avgifter. [2]

Södertälje	kr.	43 159: — [3]	151 447	0: 28
Strängnäs	»	4 900: — [4]	46 392	0: 11
Simrishamn	»	1 827: —	28 694	0: 06
Halmstad	»	29 026: — [5]	230 286	0: 13
Varberg	»	1 700: —	73 814	0: 02
Åmål	»	2 506: —	53 729	0: 05
Skara	»	3 450: —	54 660	0: 06
Karlstad	»	136 040: — [6]	217 697	0: 63
Askersund	»	1 328: —	15 596	0: 09
Västerås	»	7 835: —	324 947	0: 02
Köping	»	1 816: — [7]	47 368	0: 04
Falun	»	8 663: —	146 050	0: 05
Säter	»	285: —	17 170	0: 02
Hedemora	»	1 360: — [8]	28 411	0: 05
Piteå	»	1 253: —	24 960	0: 05
	S:a kr.	245 148: —	S:a 1 461 221	

En allmän avskrivning av avgifterna i dessa två grupper, tillhopa 264 842 kronor, skulle under förutsättning av en fullständig skatteutjämning städerna emellan representera en ökad uttaxering av ej fullt 1 öre för en var av städernas c:a 28 miljoner skattekronor.

Kvarstående fastighetsonus.

Det i nedanstående städer ännu å fastigheter vilande väghållningsbesväret har, vare sig det utgöres av de väghållningsskyldiga direkt eller på entreprenad genom staden eller enskilda entreprenörer, för åren 1925—29 i medeltal per år uppskattats till ett värde av 137 286 kronor, motsvarande 1.7 % av väg-

[1] Se närmare sid. 98 och 135.

[2] Se närmare sid. 98, 99, 135, 136. Om ej annat angives upptagas avg. i medeltal för perioden 1925—29.

[3] »Hus- och tomtskatt» samt »jordskatt» kr. 61 656:—, varav beräknats att högst 70 % belöper på väghållningen.

[4] Utgå fr. o. m. 1931.

[5] Hus- och tomtskatt kr. 37 697:—, varav 77 % ansetts belöpa å väghållningen. Se sid. 48 ovan.

[6] Ej utrett huru stor del av dessa avgifter belöper på väghållning.

[7] År 1929. Medeltalet för 1925—29 kr. 3 571, beroende på att åren 1925 och 1926 intet vägunderhåll in natura utgjorts av de väghållningsskyldiga fastigheterna, som i stället betalt ersättning i penningar.

[8] Grunden osäker; se sid. 100 not 4 ovan.

hållningstungans i samtliga städer bruttobelopp, 8 023 746 kronor, och 3.9 % av dess verkliga (netto-)belopp, 3 514 580 kronor.

Motsvarande siffror för de särskilda städer, där dylikt besvär består, angivas här nedan i anslutning till ovan (s. 136—142) meddelade eller beräknade siffror. Ett upphörande av fastigheternas onus skulle höja taxeringen per kommunalskattekrona (1929) med belopp, som upptages här:

	S:a Kronor	Skattekronor	Uttaxering
Vaxholm	1 400: —	32 832	kr. 0: 04
Sigtuna	1 675: —	12 222	» 0: 14
Uppsala [1]	13 000: —	403 612	» 0: 03
Nyköping	500: —	121 144	» 0: 005
Torshälla	1 850: —	11 331	» 0: 16
Vadstena	2 750: —	23 872	» 0: 12
Skänninge	6 250: —	11 326	» 0: 56
Gränna [2]	4 749: —	8 308	» 0: 40
Halmstad	c:a 1 200: —	221 636	» 0: 005
Varberg	3 600: —	70 512	» 0: 05
Kungälv (vinterväg) [3]	—: —	19 957	» 0: 00
Borås [2]	41 463: —	341 765	» 0: 12
Skara	500: —	54 660	» 0: 01
Skövde	961: —	102 600	» 0: 01
Västerås (vinterväg) [3]	—: —	324 947	» 0: 00
Sala I	25 331: —	57 496	» 0: 44
» II [2]	4 287: —	57 496	» 0: 07
Köping	10 000: —	47 368	» 0: 21
Arboga	7 300: —	38 055	» 0: 19
Säter	—: —	17 170	» 0: 00
Hedemora	10 466: —	27 320	» 0: 38
Summa	137 286: —	1 998 395	

En kommunalisering av besväret skulle, med en fullständig skatteutjämning, i medeltal trycka varje skattekrona i stad (c:a 28 miljoner st.) med mindre än $^1/_2$ öre.

Statsbidrag. Städernas anslag av automobilskattemedel har under de senaste åren till följd av skattemedlens tillväxt befunnit sig i jämn och stark ökning. Vid bedömande av deras betydelse för besvärets finansiering synes därför riktigast att räkna med de år 1929 utdelade medlen. Dessa hava enligt inkomna uppgifter från städerna utgjort 6 198 820 kronor, motsvarande 77.3 % av städernas bruttokostnader i medeltal 1925—29 för väghållningsbesväret, 8 023 476 kronor, fastigheters naturaväghållning inberäknad.[4] Av bidragsbeloppet be-

[1] Jfr ovan s. 137.
[2] Bestrides genom stadens försorg, men kostnaderna uttaxeras å vederbörande fastighetsägare.
[3] Ersättning utgår från stadskassan.
[4] Enligt k. prop. 6 H. T. 1931 s. 57 ff hava städernas automobilskattemedel, influtna följande budgetår, utgjort 1928—29 kr. 6 915 638:—, 1929—30 kr. 7 692 457: —; de beräknas för 1930—31 till kr. 8 006 000: — och 1931—32 till kr. 10 620 000: —. Jfr riksd. skr. 339/1931.

löper 1 110 800 kronor å anslag av städernas utjämningsandel (k. br. $^1/_2$ 1929), och av totalbeloppet ha enligt uppgift 4 282 318 kronor kommit väghållningen till del. Då stad tillkommande automobilskattemedel principiellt skola användas till förbättring och underhåll av stads för automobiltrafiken viktiga vägar och gator, i första rummet stadens infartsvägar, och dessa vägar torde representera huvudparten — säkerligen omkring 90 %, c:a 7 220 000 kr. — av kostnaderna för den allmänna väghållningen,[1] synes man för framtiden kunna räkna med att besväret till större delen kommer att finansieras med dessa statsbidrag.

Det allmänna vägbyggnadsanslaget torde under de senaste årtiondena blott sporadiskt hava kommit städerna till godo,[2] varför man torde kunna här lämna detsamma å sido.

Det av stadskommunerna såsom sådana burna väghållningsbesväret.

Totala årskostnaden (brutto) för väghållningsbesväret i städerna har, såsom ovan nämnts, i medeltal för åren 1925—29 beräknats till 8 023 746 kronor. Härav komma 78 536 kronor på de särskilda fastigheterna i form av kvarstående väghållningsskyldighet. Av förstnämnda belopp, 8 023 746 kronor, ha *4* % eller 323 592 kronor guldits genom fastighetsavgifter. Ett belopp av 1 002 287 kronor, *12.5* %, har täckts av bro- och färjavgifter (534 290 resp. 467 997 kronor), och av automobilskattemedel har väghållningen kommit i åtnjutande av 3 183 287 kronor, motsvarande *39.7* % av årskostnaden. Återstoden av denna eller 3 514 580 kronor, d. v. s. *43.8* %, bör alltså hava belastat de kommunala skatteobjekten, huvudparten (med undantag för 78 536 kronor) enligt den i 62 § i 1930 års lag om kommunalstyrelse i stad stadgade grund, d. v. s. i stort såsom repartitionsskatt. Då antalet skattekronor i städerna enligt 1929 års taxering uppgått till 28 126 693, skulle under förutsättning av en fullständig skatteutjämning men i övrigt oförändrade förhållanden väghållningsbesväret hava belastat varje skattekrona med 12 öre. Hade fastigheternas särskilda bidrag (323 592 kronor) borttagits utan ändring av grunderna i övrigt, skulle belastningen uppgått till 14 öre, om därtill broavgifter försvunnit, 16 öre, om jämväl färjpenningar upphört att utgå, 17 öre, om slutligen också ovan angivna anslag av automobilskattemedel försvunnit, 29 öre.[3]

Jämförelse mellan väghållningsbördan i stad och på landsbygden.

Statistiken över allmänna väghållningsbesväret på landet visar, att år *1910* för detta besvär den verkliga kostnaden utgjorde 10 764 209 kronor — efter avdrag av statsbidrag — och att uttaxeringen under förutsättning att kostnaden för väghållningen bestritts efter samma grund, som gällde för kommunala utgifter i allmänhet, i medeltal för en var av de 5 090 320 bevillningskronorna skulle ha utgjort 2 kronor 5 öre.[4] De allmänna vägarnas samman-

[1] Hela vägnätet utgjorde 1930 1 860 längdkilometer, varav 1 323 kilometer eller 71.1 % infartsvägar. Man torde kunna antaga, att infartsvägarna draga mer än dubbla kostnader mot övriga vägar.

[2] Se statsutsk. utl. 60/1926 s. 12 ff.

[3] Avkortning och avskrivning ej beräknad.

[4] Den verkliga belastningen å de olika slagen av skatteobjekt enligt väglagen har knappast intresse ur annat än skatteregleringssynpunkt, i varje fall icke ur skatteutjämningens, varom här är fråga.

lagda längd utgjorde 62 097 km., varav landsvägar 19 086 km. och bygdevägar 43 011 km. Samma år utgjorde de med ledning av kommunala centralbyråns visserligen ofullständiga utredning beräknade väghållningskostnaderna i städerna 296 697 kronor, motsvarande en uttaxering per kommunal bevillningskrona (antal 7 882 624) av 4 öre. Med en antagen förhöjning av dessa kostnader med 50 procent torde man täcka de verkliga kostnaderna. Belastningen har sannolikt icke överstigit 6 öre i medeltal.

År *1920* utgjorde motsvarande kostnad å landet 24 724 103 kronor, motsvarande med evalvering efter allmänna kommunalbeskattningsgrunder i medeltal en uttaxering för en var av de 24 180 906 bevillningskronorna av c:a 1 krona 2 öre. De totala väghållningskostnaderna i städerna samma år, uppskattade på sätt förut anförts,[1] torde kunna beräknas till omkring 867 451 kronor, motsvarande en uttaxering per kommunal bevillningskrona (antal 38 756 414) av c:a 2 öre. Den starka minskningen av den relativa belastningen beror givetvis på den oerhört starka ökningen av skatteobjekten under kristiden.

Statistiken över allmänna väghållningsbesväret på landet för år *1929* (den senaste av trycket utkomna) utvisar, att å landsbygden sagda år besvärets verkliga kostnad för de skattdragande utgjort tillhopa c:a 34 $^1/_2$ miljoner kronor. Detta motsvarar för en var av de i runt tal 16 147 000 skattekronorna (enligt 1929 års taxering) en belastning av i medeltal 2 kronor 13 öre. Såsom ovan[2] nämnts kan motsvarande belastning i städerna beräknas till, om man medräknar fastigheternas kvarstående väghållningsskyldighet, 12 öre per skattekrona (antal 28 126 693). Om man, såsom måhända är riktigare, icke avräknar fastighetsavgifterna (»vägskatten») från de verkliga utgifterna, blir beräknade belastningen 14 öre. Jämförelsetalen kunna måhända anses icke fullt likvärdiga, då utgifterna för landsbygden avse år 1929 men för städerna ett medeltal för åren 1925—29, i båda fallen beräknas dock skatteobjekten enligt 1929 års siffror. Det har emellertid befunnits erforderligt att för vinnande av större stadga i avseende å städernas ofta variabla utgifter beräkna dessa efter erfarenheten under en icke alltför kort period, under det landsbygdens utgifter antagits erbjuda mindre variationer, såvitt angår nettoutgifter, varom ju här närmast är fråga.[3]

Det kunde vid tillkomsten av automobilskattemedlen antagas, att dessa skulle medföra en avsevärd sänkning av uttaxeringen för väghållningsändamål. Emellertid hava på grund av de med medlens disposition förenade villkoren en snabb stegring inträtt i utgifterna (jfr 1920 med 1929) och skillnaden i skattebelastning mellan stad och landsbygd ökats (se Bil. A tab. III). En skatteutjämning kan uppnås antingen genom ändring av vägkommunernas omfattning eller genom ändring av normerna för fördelningen av automobilskattemedlen.

---

[1] Se sid. 133 ovan.

[2] Sid. 145.

[3] En jämförelse med landsbygdens medeltalssiffror för perioden 1925—29 visar till resultat en verklig kostnad av kr. 33 716 000:— mot kr. 34 454 047:— år 1929, alltså en variation på blott 2 procent.

I sitt betänkande (I) den 15 december 1916 med förslag till lag om allmänna vägar på landet ställde sig vägkommissionen på den ståndpunkten, att landstingsområdena borde utgöra väghållningsdistrikt, vilket skulle innebära, att de städer, som deltoge i landstingen, upphörde att utgöra egna vägkommuner. Ur *utjämningssynpunkt* hade emellertid frågan en ännu vidsträcktare räckvidd, då anordningarna för en allmän utjämning av väghållningsbördan på landet kunde tänkas böra gå ut jämväl över de större, till landsting ej hörande städerna. I fråga om städernas förhållande till det allmänna väghållningsbesväret på landet anförde kommissionen bland annat följande (s. 153):

»Att man icke rättvisligen kan inskränka jämförelsen till de allmänna vägarna utan även bör medtaga åtminstone städernas gatuhållning, därom torde man knappt behöva vara tveksam. Må vara att stadens gator i viss mån hava att betjäna även andra syften än samfärdselns; ofrånkomligt lär i alla fall vara, att de hava sin huvudsakliga betydelse såsom trafikleder — i det enskilda fallet ofta vida viktigare än någon väg på landet — samt att lagstiftningen för deras hållande ålagt städerna vittgående förpliktelser, och dessa omständigheter äro enligt kommissionens tanke tillräckliga att motivera uppfattningen om gatuhållningen såsom ett med landsbygdens allmänna väghållningsbesvär här jämställbart onus. Det torde också förtjäna påpekas, att just befolkningens sammanträngande i ett sådant centrum som en stad utesluter behovet av ett utbrett vägnät för denna befolknings inbördes samfärdsel, ett vägnät, som, om samma befolkning i stället vore spridd på en glesare bebyggelse, i många fall ganska säkert skulle komma att upptaga även allmänna vägar till avsevärd längd. Det skulle då, synes det, vara obilligt att icke låta städerna i den ifrågavarande vidräkningen tillgodoföra sig vad man skulle kunna kalla den koncentrerade väghållning, som gatuväsendet sålunda representerar.»

Kommissionen förklarade sig anse, att även om landsbygden skulle kunna anses vara i jämförelse med städerna genom sin väghållningsskyldighet oskäligt betungad, en ändring härutinnan icke med någon som helst nödvändighet behövde vara liktydig med ett brytande av den historiskt givna åtskillnaden dem emellan eller ens medföra någon rubbning av densamma. Den utjämning, som tilläventyrs kunde befinnas önskvärd och påkallad, stode att vinna genom en ökning av statens bidrag till väghållningen på landet, vilka bidrag drabbade städerna med största anparten. Det vore denna och endast denna väg, som man syntes böra gå för att åstadkomma den möjligen behövliga utjämningen.

För vägkommissionens uppfattning, att man, vid jämförelse mellan landsbygd och städer, för de senares del bör taga hänsyn ej blott till den allmänna väghållningen utan ock till gatuväsendet, talar onekligen — förutom den omständigheten att bilskattemedlen äro avsedda att täcka den skada å trafiklederna, som biltrafiken åstadkommer, och att denna trafik träffar såväl gator som vägar — därjämte att uppehållandet av såväl gator som vägar ålagts städerna av den statliga lagstiftningen, detta i motsats till det enskilda vägväsendet och andra på en inbördes uppgörelse mellan vederbörande intressenter beroende skyldigheter. Stadssamhällets demografiska och bebyggelsemässiga särart i förhållande till landsbygden giver i stad ett väsentligt annat innehåll än på landet åt begreppet allmän samfärdsel, hänförande därunder trafik ej blott å

vägar och genomfartsgator utan ock å gatunätet i övrigt. Denna särställning intager visserligen legalt icke det stadsliknande samhället på landet. I detta har genom 9 § i 1891 års väglag i dess lydelse enligt lag den 27 juni 1927 fastslagits, att begreppet allmän samfärdsel har det för landsbygden karakteristiska innehållet, genomfartstrafik, och man torde med visst fog kunna göra gällande, att något bärande skäl icke föreligger att vid bedömande av nu föreliggande fråga giva städerna en principiellt annan ställning än de stadsliknande samhällena på landet. Historiskt sett hava emellertid städerna behandlats annorlunda, och enbart denna omständighet, hänsynen till förvärvade rättigheter, kan göra det nödvändigt att vid jämförelse mellan landsbygden och städerna beakta å landet det allmänna väghållningsbesväret, i stad ej blott allmänna väghållningen för sig utan ock väg- och gatuhållning såsom helhet. Att gatuhållningen medtages synes motiverat ej minst av den ståndpunkt statsmakterna — mot vägkommissionens mening — intagit till frågan om fördelningen mellan land och stad av bilskattemedlen.

Vad beträffar städernas väg- och gatuhållning såsom helhet, äro emellertid i den officiella statistiken utgifter för gator, vägar, planteringar och avloppsledningar sammanförda i en post, och i följd av denna statistikens uppställning har utan vidlyftig och för städernas förvaltningsorgan säkerligen betungande utredning någon sortering mellan gator och vägar å ena samt planteringar och avloppsledningar å andra sidan icke kunnat göras. Planteringar sammanhänga visserligen ofta med själva samfärdselns uppgifter men, i den mån de utgöra parker, icke. Kostnaderna för desamma torde dock knappast utgöra någon avsevärd del av de gemensamma. Då statistikens siffror läggas till grund för jämförelsen, bör det emellertid hållas i minnet, att de kostnader, som sålunda redovisas, överskjuta vad som strängt taget påkallas av den allmänna samfärdselns behov. I viss mån är väl dock denna överskjutande kostnad motvägd av kostnaderna för fastighetsägarne i de flesta städer åliggande skyldigheter i avseende å gaturenhållning och snöskottning å gatorna samt i ett stort antal städer fastigheterna åliggande skyldigheter i avseende å gators anläggning och underhåll eller bidrag därtill,[1] kostnader som icke torde vara medräknade i statistikens siffror.

Vid en jämförelse, under rådande rättsregler, mellan å ena sidan landsbygdens väghållning 1929 och å den andra gatu- och väghållning i stad samma år finner man, att den verkliga kostnaden för skattebetalarne utgjort respektive 34 454 047 och 39 077 436 kronor, samt den beräknade medeltalsbelastningen per skattekrona av 1929 års skatteobjekt 2 kronor 13 öre å landet men blott 1 krona 39 öre i stad (Bil. A. tab. III). Jämför man så belastningen uteslutande för det allmänna vägväsendet framträder skillnaden än starkare, på landet 2 kronor 13 öre per skattekrona mot 12 (eller 14) öre i stad.[2]

De exceptionella förhållanden, som i avseende å fördelningen mellan de skattskyldiga inbördes av väghållningsbördan äro rådande i vissa städer, kunna givetvis ej komma i betraktande vid denna jämförelse. I den mån de hän-

[1] Se närmare LINDH s. 27—73.
[2] Jfr sid. 146 ovan.

föra sig till naturabesväret, hava dessa kostnader först under senare tid vuxit till den höjd att de tilldragit sig allmän uppmärksamhet.[1]

[1] Drätselkammaren i *Sala* anför i sitt den 11 februari 1930 avgivna yttrande angående stadskommunens ifrågasatta övertagande av de allmänna vägarnas underhåll i staden (1930 års primäruppg.), att väghållningsbesväret för stadens fastigheter först under senare tid blivit i avsevärd grad betungande. För allenast 30 år tillbaka hade den verkliga kostnaden för underhållet av stadens allmänna vägar uppgått till belopp, som troligen icke så särdeles mycket överstigit den vägskatt, som utgått i angränsande väghållningsdistrikt å landet (Över Tjurbo härad). Vid den tiden hade man i regel ägnat vägarna någon tillsyn allenast en gång om året, nämligen på hösten, då de nödtorftigt grusades. Endast ett fåtal väghållare hade då ansett det nödigt att på våren fylla igen hjulspåren. Man kunde därför med fog göra gällande, att största delen av den ovanligt betungande väghållningsbörda, som i nämnda stad påvilade jorden, tillkommit under det senaste kvartsseklet.

TABELLER

Tab. I. Sammandrag av uppgifter år 1930 angående allmänna väg-

	Väg- och brolängd i meter				Kostnader[1] i medeltal per år under åren 1925—1929 kr.			
	Utom stadsplan		Inom stadsplan[2]					
	Samtliga vägar	Infarts-vägar	Samtliga vägar	Infarts-vägar	Ny- och om-byggnad	Under-håll	Vinter-väghåll-ning[3]	Avlö-ning av personal anställd för väg-väsendet[4]
	1	2	3	4	5	6	7	8
Stockholms stad . . .	159 112	50 000	9 000	9 000	1 213 132	294 825	3 366	61 846
Stockholms län:[8]								
Södertälje	26 500	17 290	20 220	6 620	53 900	29 200	4 750	12 500
Vaxholm	8 510	800	8 364	—	156 400	7 355	810	1 100
Norrtälje	6 406	6 406	4 464	1 965	50 000	19 800	2 000	5 000
Sigtuna	4 060	3 260	458	458	2 515	2 260	96	—
Sundbyberg	—	—	—	—	—	—	—	—
Djursholm	—	—	—	—	—	—	—	—
Lidingö	22 460	18 300	—	—	425 594	31 203	—	28 096
Östhammar	—	—	—	—	—	—	—	—
Öregrund	11 205	2 090	935	—	16 432	11 861	1 190	—
Uppsala län:								
Uppsala	6 540	5 600	3 060	2 115	32 900	14 900	—	3 500
Enköping	5 300	4 910	3 767	3 767	4 500	10 800	500	3 000
Södermanlands län:								
Nyköping	10 620	9 500	—	—	53 500	16 300	—	3 000
Eskilstuna	35 985	31 775	6 360	6 360	26 711	52 033	1 623	3 850
Torshälla	6 375	6 375	—	—	3 860	2 380	200	—
Strängnäs	13 525	10 225	—	—	20 300	17 900	500	4 800
Mariefred	5 250	5 250	—	—	29 300	2 200	100	—
Trosa	4 500	2 600	—	—	—	2 319	60	1 000
Katrineholm	2 500	2 500	3 200	2 340	6 000	9 000	800	1 000
Transport	328 848	176 881	59 828	32 625	2 095 044	524 336	15 994	128 692

[1] Kostnaderna äro verkliga eller — därest uppgift härom ej kunnat lämnas, såsom då väghållning
[2] Väg och bro, som intagits i stadsplan såsom gata men ej upplåtits enligt FBL. och där ej heller
[3] Snöplogning och skottning samt bortforsling av snö å vägar och broar.
[4] Där personalen ej är anställd enbart för vägväsendet, angives vad av avlöningen anses belöpa på
[5] Bropenningar i Stockholm och Lidingö, färjpenningar i Göteborg, Kungälv och Luleå.
[6] Avgifter som utgöra ersättning för enskildas av staden övertagna väghållningsskyldighet.
[7] Uppgifterna tagna ur Årsbok för Sveriges kommuner 1930, s. 10, 11.
[8] Städerna upptagas här länsvis med magistratsstäder först och fögderistäder sedan, i övrigt enligt
[9] Utgå först fr. o. m. 1931.
[10] Nettokostnaderna beräknade lika med bruttokostnaderna (kol. 5, 6, 7, 8), minskade med bidragen på flera år genom upptagande av lån för täckande av kostnader enl. kol. 5, ehuru detta ej uppgivits.

hållningen (vägar, broar, färjor) i städerna (»primäruppgifterna»).

Särskilda inkomster för städerna i medeltal per år under åren 1925—1929 för vägväsendet kr.			För väghållningen 1929 använda automobilskattemdel i kronor	Samtliga 1929 influtna automobilskattemedel i kronor	Skattekronor år 1929[7]	Beräknad belastning per skattekrona för väghållning (netto) i kronor[10]
Bro- och färjpenningar[5]	Fastighetsskatt o. dyl. avgifter[6]	Automobilskattemdel (använda för väghållningen)				
9	10	11	12	13	14	15
267 145	—	1 163 000	1 654 000	1 631 000	11 619 159	—: 01
—	43 159	32 551	37 878	52 259	151 447	—: 16
—	—	1 486	59 260	35 460	32 832	5: —
—	—	22 941	20 629	20 629	37 383	1: 44
—	—	4 860	5 100	7 933	12 222	—
—	—	—	—	—	87 094	—
—	—	—	—	—	192 179	—
267 145	—	32 512	44 128	44 128	191 412	—: 97
—	—	—	—	—	8 136	—
—	—	3 919	9 726	3 326	7 055	3: 62
—	13 000	23 110	4 560	92 660	403 612	—: 04
—	—	6 624	4 122	24 608	49 202	—: 25
—	—	38 595	46 336	46 336	121 144	—: 28
—	—	63 235	103 774	101 098	325 314	—: 06
—	—	13 409	36 157	36 157	11 331	— (överskott)
—	[9] 4 900	17 184	37 000	46 997	46 392	—: 46
—	—	—	—	2 354	10 066	3: 14
—	—	1 006	1 007	1 550	6 123	—: 39
—	—	3 480	—	—	72 689	—: 18
534 290	61 059	1 427 912	2 063 677	2 146 495	13 384 792	

fullgöres in natura av fastighetsägare — uppskattade.
förutsättning för upplåtande inträtt, inräknas här.

detta.

statskalenderns ordning.

(kol. 9, 10, 11). Skattekronorna beräknade enligt kol. 14. Sannolikt fördelas i flera fall belastningen

	Väg- och brolängd i meter				Kostnader i medeltal per år under åren 1925—1929 kr.			
	Utom stadsplan		Inom stadsplan					
	Samtliga vägar	Infarts-vägar	Samtliga vägar	Infarts-vägar	Ny- och om-byggnad	Under-håll	Vinter-väghåll-ning	Avlö-ning av personal anställd för väg-väsendet
	1	2	3	4	5	6	7	8
Transport	328 848	176 881	59 828	32 625	2 095 044	524 336	15 994	128 692
Östergötlands län:								
Linköping	39 200	38 350	1 000	1 000	1 041	66 050	4 049	c:a 4 500
Norrköping	45 965	35 830	3 265	2 990	11 740	57 160	5 700	» 17 000
Söderköping	9 542	5 142	—	—	496	10 938	510	2 040
Motala	9 140	5 230	—	—	—	4 672	1 000	250
Vadstena	4 241	4 241	1 538	1 384	—	—	—	—
Skänninge	10 500	8 500	270	—	1 500	5 385	1 150	800
Mjölby	26 870	26 870	17 625	6 230	8 781	7 665	497	8 390
Jönköpings län:								
Jönköping	15 621	11 241	17 170	13 620	76 184	49 884	—	12 959
Eksjö	13 238	13 238	4 605	4 605	8 389	17 172	1 276	2 574
Gränna	2 655	1 200	—	—	—	5 149	100	—
Huskvarna	5 120	3 900	1 764	1 764	9 000	8 936	—	—
Nässjö	5 330	5 330	4 847	4 847	—	16 900	1 200	9 257
Värnamo	—	—	—	—	—	—	—	—
Vetlanda	—	—	2 237	1 795	15 530	9 675	1 000	4 000
Tranås	6 506	6 506	4 200	3 200	11 916	5 169	150	3 702
Kronobergs län:								
Växjö	10 000	6 100	—	—	7 000	8 000	2 000	—
Kalmar län:								
Kalmar	9 630	8 489	1 800	994	18 300	25 500	—	5 760
Oskarshamn	24 276	24 276	1 500	1 500	8 695	17 800	1 000	—
Västervik	4 400	4 400	1 000	1 000	—	27 921	3 248	—
Vimmerby	16 440	15 684	9 106	5 935	14 111	6 942	860	1 300
Borgholm	2 000	2 000	—	—	—	—	—	—
Gotlands län:								
Visby	15 400	15 400	2 800	2 800	21 907	36 027	2 852	14 372
Blekinge län:								
Karlskrona	9 400	9 140	—	—	—	16 000	—	—
Ronneby	7 120	3 830	495	495	2 400	4 200	3 930	500
Transport	621 442	431 778	135 050	86 784	2 312 034	931 481	46 516	216 096

Särskilda inkomster för städerna i medeltal per år under åren 1925—1929 för vägväsendet kr.			För väghållningen 1929 använda automobilskattemdel i kronor	Samtliga 1929 influtna automobilskattemedel i kronor	Skattekronor år 1929	Beräknad belastning per skattekrona för väghållning (netto) i kronor
Bro- och färjpenningar	Fastighetsskatt o. dyl. avgifter	Automobilskattemdel (använda för väghållningen)				
9	10	11	12	13	14	15
534 290	61 059	1 427 912	2 063 677	2 146 495	13 384 792	
—	—	68 848	91 502	81 309	289 188	—: 02
—	—	71 911	90 467	174 354	617 290	—: 03
—	1 146	7 963	9 284	9 284	19 087	—: 26
—	—	1 972	1 976	22 626	49 460	—: 08
—	—	116	116	7 469	23 872	—: 01
—	—	1 800	2 900	5 653	11 348	—: 62
—	—	—	—	12 638	38 797	—: 65
—	16 050	20 777	17 600	110 220	269 913	—: 38
—	—	18 939	21 876	21 876	55 035	—: 19
—	—	1 723	2 213	4 426	8 308	— :42
—	—	6 724	4 506	29 323	71 471	—: 16
—	—	12 233	21 107	21 107	63 266	—: 24
—	—	—	—	—	27 416	—
—	—	9 530	5 400	11 870	25 942	—: 80
—	—	4 750	11 800	31 201	43 458	—: 37
—	—	15 155	28 006	30 671	99 460	—: 02
—	—	38 740	49 694	49 694	194 564	—: 06
—	—	16 400	10 862	35 262	70 294	—: 16
—	—	18 920	26 107	26 107	96 931	—: 13
—	—	16 774	25 287	26 928	21 970	—: 29
—	—	—	—	—	13 608	—
—	—	—	—	47 512	97 205	—: 77
—	—	c:a 16 000	—	34 210	226 098	—
—	—	600	3 000	10 769	39 335	—: 27
534 290	78 255	1 777 787	2 487 380	2 951 004	15 858 108	

	Väg- och brolängd i meter				Kostnader i medeltal per år under åren 1925—1929 kr.			
	Utom stadsplan		Inom stadsplan					
	Samtliga vägar	Infarts-vägar	Samtliga vägar	Infarts-vägar	Ny- och om-byggnad	Under-håll	Vinter-väghåll-ning	Avlö-ning av personal anställd för väg-väsendet
	1	2	3	4	5	6	7	8
Transport	621 442	431 778	135 050	86 784	2 312 034	931 481	46 516	216 096
Karlshamn	860	860	2 200	2 200	6 000	6 854	1 000	3 372
Sölvesborg	5 800	5 800	5 560	5 010	2 000	4 096	405	c:a 500
Kristianstads län:								
Kristianstad	4 725	4 349	1 240	680	11 954	4 900	1 377	—
Simrishamn	4 650	2 795	1 500	—	—	11 440	535	—
Ängelholm	1 954	1 790	1 682	1 682	11 418	6 152	—	3 000
Hässleholm	—	—	—	—	—	—	—	—
Malmöhus län:								
Malmö	64 282	42 500	—	—	220 829	119 350	11 571	26 968
Lund	25 607	19 400	—	—	104 900	49 300	—	3 000
Landskrona	9 600	6 850	1 600	—	15 000	12 000	—	1 800
Hälsingborg	40 886	31 550	9 050	7 150	207 145	66 448	5 000	10 200
Ystad	12 100	12 100	2 600	1 950	25 350	65 000	3 000	15 000
Trälleborg	19 340	11 000	7 700	3 650	29 630	32 070	2 750	8 834
Skanör med Falsterbo	7 150	7 150	2 182	2 182	2 000	11 458	134	300
Eslöv	475	475	5 032	5 032	69 000	15 200	600	2 500
Hallands län:								
Halmstad	14 220	13 340	—	—	42 411	13 340	—	—
Laholm	7 180	7 180	—	—	—	10 000	300	1 800
Falkenberg	20 932	7 070	8 755	1 060	35 423	8 318	668	3 000
Varberg	5 422	5 422	2 500	2 500	11 800	16 988	233	4 927
Kungsbacka	—	—	—	—	—	—	—	—
Göteborgs o. Bohus län:								
Göteborg	36 657	27 523	18 600	10 700	375 041	[3] 190 218	6 900	459 606
Marstrand	—	—	—	—	—	—	—	—
Lysekil	1 150	1 150	1 950	1 950	2 150	3 500	250	1 000
Uddevalla	17 775	14 870	54	54	1 500	17 020	8 000	4 000
Transport	922 207	654 952	207 255	132 584	3 485 585	1 595 133	89 239	765 903

[1] Avser år 1930.
[2] » » 1927.
[3] I beloppet äro ej medräknade »driftsutgifter», för broar kr. 19 210: — och för färjor kr. 93 086: —, färjpenningar. Jfr not 4 nedan.
[4] Utgifter för färjorna: nybyggnad kr. 15 711: —, ombyggnad av färjlägen kr. 10 660: — (i kol. 5), underhåll »driftskostnader», se not. 3 ovan. Jfr sid. 93 ovan.

Särskilda inkomster för städerna i medeltal per år under åren 1925—1929 för vägväsendet kr.			För väghållningen 1929 använda automobilskattemedel i kronor	Samtliga 1929 influtna automobilskattemedel i kronor	Skattekronor år 1929	Beräknad belastning per skattekrona för väghållning (netto) i kronor
Bro- och färjpenningar	Fastighetsskatt o. dyl. avgifter	Automobilskattemedel (använda för väghållningen)				
9	10	11	12	13	14	15
534 290	78 255	1 777 787	2 487 380	2 951 004	15 858 108	
—	—	5 881	7 654	20 410	80 786	—: 14
—	—	4 756	4 842	10 153	32 038	—: 07
—	—	—	—	45 198	166 692	—: 11
—	1 827	4 849	9 108	9 108	28 694	—: 18
—	—	—	—	18 745	66 586	—: 31
—	—	—	—	12 591	29 455	—
—	—	153 754	140 762	273 241	1 618 214	—: 14
—	—	61 604	—	83 243	280 717	—: 34
—	—	—	—	55 253	172 296	—: 17
—	—	119 397	149 232	145 232	753 339	—: 22
—	—	19 844	17 219	45 219	121 076	—: 73
—	—	26 286	23 173	41 445	132 923	—: 35
—	—	6 888	—	7 198	11 002	—: 64
—	—	17 000	23 000	27 580	76 023	—: 92
—	29 026	—	—	54 964	230 286	—: 12
—	[1] 1 049	7 720	11 164	11 164	19 189	—: 17
—	—	9 062	11 269	21 458	48 359	—: 79
—	1 700	13 821	14 414	15 956	73 814	—: 25
—	[2] 73	—	—	—	23 630	—: 003
[4] 422 800	—	133 483	170 323	530 726	3 525 309	—: 13
—	—	—	—	—	11 439	—
—	—	5 932	8 183	8 183	40 733	—: 02
—	—	26 519	46 725	34 923	140 300	—: 03
957 090	111 930	2 394 583	3 124 448	4 422 994	23 541 008	

om vilkas natur, upplysning saknas. De senare torde hava kunnat, med högre färjtaxor, täckas med kr. 47 057: — (i kol. 6), personalkostnad (i kol. 8) kr. 358 428: —, s:a kr. 431 856: — (dessutom

	Väg- och brolängd i meter				Kostnader i medeltal per år under åren 1925—1929 kr.			
	Utom stadsplan		Inom stadsplan					
	Samtliga vägar	Infarts-vägar	Samtliga vägar	Infarts-vägar	Ny- och om-byggnad	Under-håll	Vinter-väghåll-ning	Avlö-ning av personal anställd för väg-väsendet
	1	2	3	4	5	6	7	8
Transport	922 207	654 952	207 255	132 584	3 485 585	1 595 133	89 239	765 903
Strömstad	1 780	1 760	550	550	670	3 764	570	150
Mölndal	45 720	9 710	8 347	8 347	42 945	32 509	910	7 000
Kungälv	7 210	5 165	16	—	3 582	9 273	105	—
Älvsborgs län:								
Vänersborg	7 600	7 600	1 700	1 700	21 000	10 000	2 000	17 100
Alingsås	13 855	11 065	3 625	3 010	—	30 000	c:a 400	5 489
Borås	41 980	41 980	8 450	8 450	41 687	50 316	—	20 590
Ulricehamn	5 583	5 583	3 840	3 440	14 874	4 760	100	2 000
Åmål	6 002	3 280	2 080	2 080	2 600	15 000	2 000	1 500
Trollhättan	18 177	18 177	10 775	3 000	85 789	30 788	980	14 108
Skaraborgs län:								
Mariestad	10 650	8 300	—	—	2 243	12 312	1 161	7 175
Lidköping	9 163	7 800	—	—	—	16 505	—	1 100
Skara	12 551	9 835	2 308	2 285	999	20 238	500	6 000
Skövde	14 279	14 000	1 800	1 400	16 300	38 511	900	3 100
Hjo	12 516	11 746	—	—	3 000	13 390	450	6 000
Falköping	7 673	7 508	—	—	—	15 413	—	2 000
Tidaholm	410	405	5 664	780	14 343	8 722	421	2 225
Värmlands län:								
Karlstad	16 175	16 075	—	—	92 800	51 600	2 367	3 291
Kristinehamn	10 782	10 782	2 430	2 430	4 958	10 225	1 900	c:a 2 700
Filipstad	15 763	15 763	2 120	1 967	8 608	10 245	1 455	1 300
Arvika	19 118	5 760	—	—	20 626	9 245	594	3 800
Örebro län:								
Örebro	27 009	24 667	—	—	84 799	32 215	1 300	6 147
Askersund	6 551	6 551	—	—	89 885	2 790	—	—
Nora	5 420	5 420	400	400	1 962	8 131	770	660
Lindesberg	12 087	1 213	1 150	1 150	6 421	5 454	363	1 268
Transport	1 250 261	905 097	262 510	173 573	4 045 676	2 036 539	108 485	880 606

[1] Underhållet av färjan har dragit en kostnad av kr. 1 864: —; övr. kostnad torde ha bestritts av
[2] Avser även annat än väghållning.
[3] Avser år 1929.

Särskilda inkomster för städerna i medeltal per år under åren 1925—1929 för vägväsendet kr.			För väghållningen 1929 använda automobilskattemedel i kronor	Samtliga 1929 influtna automobilskattemedel i kronor	Skattekronor år 1929	Beräknad belastning per skattekrona för väghållning (netto) i kronor
Bro- och färjpenningar	Fastighetsskatt o. dyl. avgifter	Automobilskattemedel (använda för väghållningen)				
9	10	11	12	13	14	15
957 090	111 930	2 394 583	3 124 448	4 422 994	23 541 008	
—	—	887	1 060	7 474	24 247	—: 18
—	—	31 987	29 992	29 992	134 373	—: 38
[1] 5 407	—	7 283	17 871	15 488	19 957	—: 01
—	—	4 500	22 500	34 065	86 495	—: 53
—	—	13 261	19 309	26 295	70 726	—: 24
—	41 463	97 857	144 067	155 003	381 528	— (överskott)
—	—	10 964	15 043	27 135	39 442	—: 27
—	2 506	5 717	10 800	16 404	53 729	—: 24
—	—	35 794	47 417	47 417	157 415	—: 61
—	—	17 654	24 616	24 616	61 301	—: 09
—	—	5 757	5 915	21 009	86 766	—: 14
—	3 450	13 674	23 039	32 766	54 660	—: 19
—	—	11 800	22 000	36 862	102 600	—: 46
—	—	8 190	8 299	8 299	21 117	—: 69
—	—	23 491	30 181	30 181	55 808	— (överskott)
—	—	10 283	15 549	24 481	38 223	—: 40
—	[2] 136 040	58 940	134 030	105 640	217 697	— (överskott)
—	—	8 498	13 184	26 984	105 808	—: 11
—	[3] 1 376	10 080	28 000	38 004	33 093	—: 31
—	—	10 953	22 809	29 766	70 290	—: 33
—	—	62 873	52 969	153 840	445 835	—: 14
—	1 328	10 107	22 100	24 246	15 596	5: 21
—	—	2 972	14 861	16 442	25 836	—: 33
—	—	6 372	7 540	10 152	24 447	—: 29
962 497	298 093	2 870 477	3 857 599	5 365 555	25 867 997	

arrendatorn.

	Väg- och brolängd i meter				Kostnader i medeltal per år under åren 1925—1929 kr.			
	Utom stadsplan		Inom stadsplan					
	Samtliga vägar	Infarts-vägar	Samtliga vägar	Infarts-vägar	Ny- och om-byggnad	Under-håll	Vinter-väghåll-ning	Avlö-ning av personal anställd för väg-väsendet
	1	2	3	4	5	6	7	8
Transport	1 250 261	905 097	262 510	173 573	4 045 676	2 036 539	108 485	880 606
Västmanlands län:								
Västerås	37 890	20 382	—	—	50 892	47 341	3 758	9 269
Sala	34 517	31 256	270	270	11 758	35 136	3 071	3 000
Köping	35 644	23 253	12 655	2 918	18 125	16 450	840	—
Arboga	13 571	9 940	2 180	2 180	—	10 600	1 120	500
Kopparbergs län:								
Falun	9 111	9 111	—	—	22 507	18 357	900	4 540
Säter	3 645	2 403	2 437	2 271	11 730	9 400	—	4 000
Hedemora	11 598	11 586	—	—	23 343	9 170	1 746	1 700
Avesta	3 765	3 765	5 600	5 190	15 300	12 200	1 400	3 200
Ludvika	6 800	6 800	—	—	13 303	c:a 5 472	—	1 100
Gävleborgs län:								
Gävle	36 795	14 135	2 985	2 315	60 214	55 808	4 000	21 000
Söderhamn	11 316	11 316	2 380	2 380	35 493	22 844	3 000	7 000
Hudiksvall	2 400	1 530	—	—	—	4 800	800	500
Västernorrlands län:								
Härnösand	5 662	5 662	—	—	37 200	32 500	—	3 600
Sundsvall	9 480	6 880	370	—	38 000	10 000	4 000	1 500
Örnsköldsvik	2 760	2 760	2 900	2 900	16 800	7 100	3 900	3 900
Sollefteå	2 426	2 330	—	—	—	—	—	—
Jämtlands län:								
Östersund	17 178	15 615	—	—	4 679	20 232	3 054	5 416
Västerbottens län:								
Umeå	9 505	5 540	—	—	14 836	8 555	1 667	2 500
Skellefteå	8 845	2 085	3 345	—	7 912	5 762	1 257	1 900
Norrbottens län:								
Luleå	13 073	13 073	18 693	6 585	28 615	23 480	10 570	6 600
Piteå	6 900	6 900	—	—	20 373	5 090	440	2 000
Boden	—	—	6 779	6 779	10 020	9 908	2 100	1 900
Haparanda	65	65	3 840	3 840	3 778	2 883	1 426	300
Summa	**1 533 207**	**1 111 484**	**326 944**	**211 201**	**4 490 554**	**2 409 627**	**157 534**	**966 031**
	1 860 151		**1 322 685**		**8 023 746**			

[1] Utgifter för färjan: ombyggnad kr. 3 000: —, underhåll kr. 1 100: —; driftskostnad ej uppgiven,

Särskilda inkomster för städerna i medeltal per år under åren 1925—1929 för vägväsendet kr.			För väghållningen 1929 använda automobilskattemedel i kronor	Samtliga 1929 influtna automobilskattemedel i kronor	Skattekronor år 1929	Beräknad belastning per skattekrona för väghållning (netto) i kronor
Bro- och färjpenningar	Fastighetsskatt o. dyl. avgifter	Automobilskattemedel (använda för väghållningen)				
9	10	11	12	13	14	15
962 497	298 093	2 870 477	3 857 599	5 365 555	25 867 997	
—	7 835	52 468	32 729	81 976	324 947	—: 16
—	4 287	23 221	46 654	59 134	57 496	—: 44
—	1 816	15 600	16 197	14 206	47 368	—: 38
—	—	2 570	5 464	62 570	38 055	—: 25
—	8 663	5 242	14 900	66 141	146 050	—: 22
—	285	3 923	5 294	5 294	17 170	1: 22
—	1 360	6 266	4 500	12 459	28 411	1: —
—	—	7 493	8 801	8 801	31 585	—: 78
—	—	6 817	6 171	18 701	52 433	—: 25
—	—	56 826	67 420	120 294	390 000	—: 22
—	—	—	—	23 825	95 461	—: 72
—	—	—	—	29 803	56 575	—: 11
—	—	—	—	31 187	118 008	—: 62
—	—	29 674	43 100	56 645	239 423	—: 10
—	—	13 755	17 965	17 965	50 462	—: 36
—	—	12 481	20 338	15 730	36 945	—: 34
—	—	10 085	22 593	48 574	150 448	—: 15
—	—	16 995	19 991	33 971	108 775	—: 10
—	—	1 400	3 000	14 487	49 457	—: 31
[1] 39 790	—	12 480	14 800	39 274	116 012	—: 15
—	1 253	16 209	22 317	22 317	24 960	—: 42
—	—	13 674	39 556	39 556	60 996	—: 17
—	—	5 631	12 929	10 355	17 359	—: 16
1 002 287	**323 592**	**3 183 287**	**4 282 318**	**6 198 820**	**28 126 393**	**—: 12**

möjligen ingår en del i personalkostnaden för vägväsendet kr. 6 600: — (kol. 8).

Tab. II. Sammandrag för samtliga städer rörande allmänna väghållningen enligt 1930 års uppgifter.

I. *Väg- och brolängd i meter.*

1. Utom stadsplan
   a. hållna av stadskommun 1 328 461
   b. hållna av fastighetsägare 204 746
2. Inom stadsplan
   a. hållna av stadskommunen 311 456
   b. hållna av fastighetsägare och andra 15 488
3. Summa väg- och brolängd 1 860 151

II. *Utgifter i kronor.*

1. Kommunernas *egna* utgifter utan avdrag för bidragen (2. b.—e. och 3. nedan)	7 945 210	Uppgifterna avse utgifter i medeltal pr år 1925—29 (tab. II och III i primäruppgifterna). Staden Borgholms vägar c:a 2 000 m. tillkomna genom inkorporering fr. o. m. 1930 avses ej här.
2. Enskildas särskilda bidrag		
a. in natura	78 536	Uppgifterna avse utgifter i medeltal per år 1925—29 (tab. II och III i primäruppgifterna). Häri ingå icke nedannämnda entreprenadsummor (58 750 kr.).
b. bidrag genom »vägskatt» e. d. fastighetsskatter . .	323 592	Häri ingå även entreprenadsummor för Uppsala, Borås och Sala (s. 137, 139, 140). I Karlstad, kr. 136 040, utgöra avgifterna vederlag för även annat än väghållning.
c. bropenningar	534 290	
d. färjpenningar	467 997	
e. av utomstående	—	Uppgifter saknas (Uppsala, Karlskrona, Halmstad, Nässjö, Trollhättan). Lindesberg inga kostnader.
3. Statsbidrag automobilskattemedel använda för väghållningen	3 183 287	

III. *Kommunalt skatteunderlag* i skattekronor 28 126 393

IV. *Beräknad inverkan* av väghållningen inkl. enskildas naturaväghåll på den kommunala uttaxeringen 1929 (uttaxering per skattekrona i kronor)

	Utgifter i kr.	Uttaxering
1. Utan penningbidrag av stat och enskilda (II. 1. och 2. a.)	8 023 746	0: 29
2. Med statsbidrag enl. nuvarande grunder (utan bidrag av ensk.)	4 840 459	0: 17
3. Med statsbidrag samt färjpenningar enl. nuvarande grunder (utan bidrag av enskilda)	4 372 462	0: 16
4. Med statsbidrag samt färj- och bropenningar enl. nuvarande grunder (utan bidrag av enskilda)	3 838 172	0: 14
5. Med nuvarande grunder	3 514 580	0: 12

Tab. III. Jämförelse mellan allmänna väghållningen i städerna och på landsbygden 1910, 1920 och 1930.

	1910		1920		1930		Anmärkningar
	städer	landsbygd	städer	landsbygd	städer	landsbygd	
1. Väglängd *kilometer*	859	62 097	1 652	65 176	1 860	75 095	Uppgiften om väglängd i städerna 1910 för låg, då uppgifter från 17 städer saknas. D:o uppgift för 1920 *beräknad*.
Procenttal	1.4	98.6	2.5	97.5	2.4	97.6	
2. Verkliga utgifter inklusive naturaväghållning efter avdrag av statsbidrag (inkl. automobilskattemedel) och div. inkomster *kr.*	296 697[1]	10 764 209	867 451	24 724 103	3 436 044	34 454 047	Kostn. för städerna 1910 för låg då uppgifterna äro ofullständiga (saknas för 33 städer med allm. vägar). Städernas utgifter år 1920 *beräknade* i proportion till landsbygdens efter vägnätets omfattning. Statsbidrag ej medräknade. Sista uppg. avser 1929 för landsbygden (naturaväghållning netto + infl. vägskatt); för städerna medeltalen för åren 1925—29 efter avdrag även för särskilda bidrag av enskilda
Procenttal	2.7	97.3	3.4	96.6	9.1	90.9	
3. Verkliga utgifter utan dylika avdrag (bruttoutgifter), *kr.*	296 697[1]	12 997 245	867 451	33 656 430	8 023 746	75 104 286	
Procenttal	2.3	97.7	2.6	97.4	9.6	90.4	
4. Skatteunderlag i bevillnings- eller skattekronor	7 882 624	5 250 713	38 756 414	24 180 906	28 126 393	16 147 190	Sista årets siffror avse år 1929 för städerna, uppg. ur Årsbok för Sveriges kommuner 1930, för landsbygden ur Stat. årsb. 1930, tab. 277.
Procenttal	60.0	40.0	61.6	38.4	63.5	36.5	
5. Beräknad (å landet dessutom evalverad) uttaxering per bevillnings- eller skattekrona, *kr.*							Uttaxeringen *beräknas* som om väghållningskostnad skulle utgöras efter vanlig kommunal skattegrund. Beräkningen skedd, som om utskylderna i sin helhet influtit.
a) enligt 2.	0: 04[1]	2: 05	0: 02[2]	1: 02	0: 12	2: 13	
b) enligt 3.		2: 48		1: 39	0: 29	4: 65	
6. Verkliga utgifter för gator, vägar, planteringar, avloppsledningar i *städerna*, *kr.*	5 922 046	—	31 519 143	—	39 077 436	—	1910 års siffror avse »vägar, gator, torg o. dyl.» Sista årets utgifter avse år 1929; automobilskattemedel 1929, kr. 6 198 820: — avdragna.
7. Beräknad uttaxering enligt 6. per bevillnings- eller skattekrona *kr.*	0: 75	—	0: 81	—	1: 39	—	Beräkningen skedd, som om utskylderna i sin helhet influtit.

[1] Osäkert om uppgifterna avse stadskommunens kostnader enbart eller därjämte naturaväghållares kostnader samt huruvida särskilda bidrag av enskilda medräknats eller ej.

[2] *Beräknade* utgifter, se sid. 133 ovan.

1929 års vägsakkunnigas cirkulär till samtliga magistrater (utom i Stockholm) och stadsstyrelser med infordrande av uppgifter

(motsv. brev till stadskollegiet i Stockholm).

Härmed får 1929 års vägkommitté för viss utredning angående väghållningsbesväret i städerna anhålla om uppgifter genom ifyllning av bifogade tablåer i där angivna hänseenden. Uppgifterna torde i de flesta fall lämpligen kunna meddelas av drätselkammaren, och bör blanketten, efter granskning av Eder, före den *1 instundande augusti* översändas till kammarrådet Erik Schalling (adress K. Kammarkollegiet, Stockholm 2), som erhållit särskilt uppdrag att biträda kommittén i angivna hänseende.

Då uppgifterna skola avse kommunikationsanstalter, som falla under det allmänna väghållningsbesväret, d. v. s. sådana, som äro för den allmänna samfärdseln nyttiga och nödiga — med undantag för gator — böra uppgifterna blott avse allmänna vägar, broar och färjor, ej t. ex. ägovägar och andra enskilda vägar. Konstitutivt för begreppet allmän väg torde få anses vara, att vägen tillkommit efter beslut av länsstyrelse eller åtminstone magistrat, eller att densamma av ålder ansetts äga dylik karaktär av allmän. Emellertid lära i vissa städer efter tillkomsten av 1862 års kommunallagstiftning väganläggningsfrågor, som författningsenligt bort handläggas av länsstyrelse eller magistrat, stundom hava handlagts i vanlig kommunal ordning d. v. s. avgjorts av stadsfullmäktige (allmän rådstuga?). Dylik omständighet synes dock ej kunna eller böra betaga en väg dess karaktär av allmän, såvitt som den utgör fortsättning av allmän väg å landet eller eljest måste anses vara för den allmänna trafiken oundgängligen nödvändig.

Enär gator ej falla under här avsedda trafikleder, torde en avgränsning mellan begreppen gata och väg erfordras men stundom erbjuda svårighet, särskilt i avseende å huvudgator, som utgöra fortsättning av allmän väg och förut utgjort sådan. Med gata bör därför förstås sådan trafikled, som i gällande stadsplan upptages såsom sådan, förutsatt att de i 34 § i 1 kap. fastighetsbildningslagen för stad uppställda förutsättningar för gatas upplåtande uppfyllts *eller ock* staden eller gatuhållningsskyldiga fastigheter övertagit underhållet av trafikleden såsom gata; med väg förstås all annan ständig trafikled. Underhållet av förutvarande allmän väg, som ingått i dylik gatumark skall jämlikt 35 § sagda kap. och lag, i den mån som för gatas upplåtande för allmänt begagnande är stadgat, övertagas av den som har att underhålla gatan. Sådan förutvarande allmän väg, som alltså övergått till gata, bör ej avses i de meddelade uppgifterna.

Stockholm den 31 maj 1930.

G. SEDERHOLM.

Nils Ljunggren.

I.

	Längd och bredd i meter av allmänna vägar och broar							
	Utom stadsplan				Inom stadsplan (Gata jämte därmed sammanhängande i stadsplan inbegripen bro ej upplåten enl. F. B. L. och förutsättn. därför ej inträdd)			
	Vägar		Broar		Vägar		Broar	
	längd	bredd	längd	bredd	längd	bredd	längd	bredd
1. Helt byggda och underhållna av staden								
2. Helt eller delvis byggda och underhållna av enskilda (fastighetsägare)								

Anmärkningar:

II.

	Verkliga eller — därest uppgift härom ej kan lämnas — uppskattade kostnader i kronor i medeltal per år åren 1925—1929 för									
	Nybyggnad			Ombyggnad (breddning, omläggning)			Underhåll			Snöplogning och skottning samt bortforsling av snö å vägar och broar
	Vägar	Broar	Färjor	Vägar	Broar	Färjor	Vägar	Broar	Färjor	
1. För staden										
2. För enskilda väghållningsskyldiga (fastighetsägare) (för naturaunderhåll beräknas kostnaderna såsom utförda å entreprenad)										
3. För varje skattekrona										

Anmärkningar: (Här angives bl. a., huruvida sådan väg, bro eller färja, som avses i 19 § väglagen för landet, finnes och om möjligt därå nedlagda kostnader, samt huruvida viss del av besväret fördelas mellan staden och fastigheter samt grunden därför t. ex. snöplogning å staden, skottning och bortforsling av snö på fastigheterna),

III.

Avlöning för stadens tjänstepersonal, helt anställd för vägväsendet, eller vad av avlöningen för annan personal kan anses belöpa å dess befattning med vägväsendet i medeltal (kostnaden ej inräknad i kostnaderna för nybyggnad, ombyggnad och underhåll) per år 1925—1929

Helt anställd	Delvis anställd
Anmärkningar:	*Anmärkningar:*

IV.

	Uppburna väg- och bropenningar i medeltal per år 1925—1929 (grunden uppgives)		Uppburna färjpenningar i medeltal per år 1925—1929 (antal färjor uppgives)
	Vägpenningar	Bropenningar	
1. Staden			
2. Enskilda			

Anmärkningar: (Här angives bl. a., vilka broar och färjor uppgifterna avse samt huruvida sådan väg, bro eller färja, som avses i 19 § väglagen för landet, finnes och därmed förenade inkomster).

V.

Till stadskassan influtna fastighetsskatter och andra avgifter, som utgöra ersättning för enskildas av staden övertagen väghållningsskyldighet, i kronor					
1925	1926	1927	1928	1929	i medeltal per år 1925—1929
Anmärkningar:					

VI.

Automobilskattemedel i kronor											
influtna						av staden använda för allmänna vägar jämte dit hörande broar och färjor					
1925	1926	1927	1928	1929	i medeltal per år 1925—1929	1925	1926	1927	1928	1929	i medeltal per år 1925—1929
Anmärkningar:						*Anmärkningar:*					

VII.

Antal skattekronor											
För hela staden						För väghållningsskyldiga fastigheter					
1925	1926	1927	1928	1929	i medeltal per år 1925—1929	1925	1926	1927	1928	1929	i medeltal per år 1925—1929
Anmärkningar:						*Anmärkningar:*					

Frågor:

1) I vad mån äro särskilda fastigheter (t. ex. ecklesiastika boställen), med avvikelse från den allmänna skattskyldigheten enligt kommunalskattelagen, frikallade från utgörande av väghållning eller avgifter till ersättning därför?

2) I vad mån åligga i avseende å väghållningsbesväret särskilda skyldigheter utöver allmän kommunal skattskyldighet enligt FKS § 57 fastighetsägare i staden (naturaprestationer eller avgiftsskyldighet)?

3) Huru ombesörjes, där vinterväghållningen åvilar fastigheter in natura, snöplogning, snöskottning o. dyl., genom ploglag eller på annat sätt?

4) Huru har förfarits med fastighets väghållningsskyldighet, när dess väglott övergått till gata eller eljest upphört att vara allmän väg?

5) I vad mån har vid avlösning eller avskrivning av fastigheters väghållningsbesvär viss del (t. ex. nybyggnads- eller anläggningsskyldighet) lämnats oberörd utan att detta uttryckligen angivits?

6) Grunden för utgörande av väg-, bro- eller färjpenningar (beslut av offentlig myndighet och vilken)? (Jfr tab. IV.)

7) Vilken myndighet anses tillkomma beslutanderätt (i första hand) och kontroll över väghållningsbesvärets fullgörande? Huru utövas tillsynen, genom regelbundna vägsyner eller på annat sätt?

8) Har, där vägunderhåll in natura åligger fastigheter och där vägdelning förekommit, denna verkställts av lantmätare eller eljest fackutbildad person?

9) Har veterligen åläggande meddelats staden mot dess bestridande att om- eller nybygga väg, bro eller färja eller till underhåll övertaga dylik och i så fall när och genom vilken myndighet?

10) I vad mån hava vägfrågor handlagts av stadsfullmäktige såsom slutlig instans (väglängd och kostnader)?

11) Huru har väghållningen bestritts i inkorporerade områden, efter reglerna för stadens gamla område eller enligt speciella föreskrifter?

12) Har veterligen bestämmelsen i BB 25:7 ang. isvägars hållande vintertid tillämpats för staden och tillämpas den fortfarande? I så fall vilka kostnader har denna skyldighet medfört ett vart av åren 1925—1929 och huru hava de fördelats?

13) Anses väghållningsbesväret omfatta annan renhållning å vägbanorna än vad snöskottning och snöplogning samt bortforslande av trafikhinder innebär?

14) Äro andra omständigheter än ovan anförts av intresse och vilka?

Namnregister.

(Sidtal.)[1]

Alingsås 97;
Arboga 4, 99, 100, 102, 104, 117, 125, 129, 141, 144;
Arvika 58 n, 97;
Askersund 37, 38 n, 51 n, 99, 105, 125, 129, 136, 143;
Avesta 58 n, 97, 98, 125, 129;
Boden 57, 97, 98, 125;
Borgholm 38 n, 43 n, 97, 98;
Borås 53, 100, 102, 104, 125, 139, 144;
Djursholm 58 n, 97;
Eksjö 36 n, 46 n, 97, 125, 129;
Enköping 4, 97, 125, 129;
Eskilstuna 38 n, 54, 97, 98, 125, 129;
Eslöv 58 n, 97, 111 n;
Falkenberg 21 n, 29 n, 32, 34, 36 n, 37, 46 n, 53, 83 n, 97, 104 n, 125, 130;
Falköping 46 n, 53, 97, 125, 130;
Falun 49, 99, 105, 136, 143;
Filipstad 46 n, 48, 98, 103 n, 105, 115, 127 n, 135, 143;
Gränna 38 n, 55, 91, 94, 99, 100, 101, 102, 125, 129, 138, 144;
Gävle 29 n, 31, 36, 46 n, 47, 51 n, 53, 97, 98, 110, 115, 117 n;
Göteborg 31, 32 n, 34, 36, 52, 53, 54, 58 n, 91 n, 93, 97, 110, 125, 130, 142;
Halmstad 12, 13 n, 21 n, 38 n, 46 n, 48, 56, 99, 100, 102, 105, 106, 108, 125, 130, 135, 138, 143, 144;
Haparanda 38 n, 43 n, 97, 98, 125, 130;
Hedemora 48, 91, 98, 99, 100, 102, 104, 106, 117, 125, 129, 142, 143, 144;
Hjo 30 n, 37, 97, 125, 129, 130;
Hudiksvall 48, 54, 125, 130;
Huskvarna 58 n, 97, 125, 130;
Hälsingborg 46 n, 54, 97;
Härnösand 38 n, 52, 97, 98, 125;
Hässleholm 58 n, 97;
Jönköping 36 n, 37, 46 n, 48, 54, 56, 73, 89, 98, 105, 117, 125, 128, 129, 130, 135, 143;
Kalmar 4, 32 n, 97, 125, 130;
Karlshamn 30 n, 97, 125, 130;
Karlskrona 13, 14, 21, 29 n, 32 n, 33, 38 n, 46 n, 97, 98, 108, 109, 125, 128, 130, 138;
Karlstad 5, 31, 34 n, 37, 46 n, 49, 56, 75—78, 99, 105, 125, 128, 129, 136, 143;
Katrineholm 58 n, 97;
Kristianstad 13, 34 n, 38 n, 74, 97, 98;
Kristinehamn 47, 57 n, 91 n, 97, 130;
Kungsbacka 27 n, 29 n, 33 n, 35 n, 46 n, 48, 98, 105, 115, 135, 143;
Kungälv 13, 21 n, 29 n, 31, 34, 90, 93, 99, 100, 110, 129, 139, 142, 144;

[1] n efter siffra utmärker, att hänvisningen avser blott text i not.

Köping 46 n, 49, 50 n, 55, 89, 91, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 124, 129, 136, 141, 143, 144;
Laholm 21 n, 29 n, 48, 50 n, 98, 105, 125, 130, 135, 143;
Landskrona 38 n, 47, 51 n, 91 n, 97, 98;
Lidingö 58 n, 66 n, 93, 97, 142;
Lidköping 4, 38 n, 42 n, 46 n, 101, 125, 139;
Lindesberg 6 n, 46, 47, 51 n, 97, 98, 108, 115, 125, 130;
Linköping 36, 37, 97, 125, 130;
Ludvika 58 n, 97, 98, 125;
Luleå 21, 37, 88 n, 93, 97, 107, 125, 130, 142;
Lund 21, 31, 46 n, 48, 51, 56 n, 92, 97, 106, 110, 113, 125, 126, 130;
Lysekil 57, 60, 91, 125, 130;
Malmö 31, 36, 46 n, 60, 89, 91 n, 97, 112, 113, 125, 130;
Mariefred 47, 51 n, 97, 98, 115, 125, 127 n, 128, 129;
Mariestad 36 n, 47, 51 n, 91, 97, 98, 109, 115, 125, 130;
Marstrand 97, 98;
Mjölby 58 n, 97, 125, 130;
Motala 97, 125, 130;
Mölndal 58 n, 97;
Nora 46 n, 91 n, 97, 125, 129;
Norrköping 4, 12, 13, 31, 46 n, 97, 104, 106, 125, 130;
Norrtälje 36, 46 n, 55, 97;
Nyköping 32 n, 38 n, 46 n, 52, 91, 99, 100, 101, 102, 103 n, 104, 113, 117, 125, 129, 137, 144;
Nässjö 58 n, 91, 97, 106, 110, 112, 125, 138;
Oskarshamn 38 n, 97, 98, 125, 130;
Piteå 37, 91, 98, 105, 125, 129, 136, 143;
Ronneby 57, 97, 125, 130;
Sala 21, 36, 88 n, 89, 91 n, 92, 97, 99, 100, 102, 102 n, 104, 106, 125, 129, 140, 144, 149;
Sigtuna 4, 38 n, 91, 92 n, 99, 100, 101, 102, 104, 117, 125, 129, 136, 144;
Simrishamn 49, 99, 105, 130, 135, 143;
Skanör med Falsterbo 36 n, 97, 125, 130;
Skara 46 n, 49, 50 n, 99, 100, 105, 125, 126 n, 128, 129, 136, 139, 143, 144;
Skellefteå 43 n, 91 n, 97, 124 n, 125, 129;
Skänninge 32 n, 35, 46 n, 88 n, 91, 99, 100, 101, 102, 104, 125, 128, 129, 136, 137, 144;
Skövde 31, 37, 47, 55, 88 n, 91 n, 99, 100, 125, 129, 139, 144;
Sollefteå 58 n, 97, 98, 125;
Stockholm 3 n, 4, 5 n, 12, 14, 30, 38 n, 39, 40, 48, 52, 55, 66 n, 92, 93, 97, 117 n, 124, 126 n, 128 n, 130, 142;
Strängnäs 4, 32, 33 n, 34 n, 46 n, 49, 89, 91, 98, 104, 105, 107, 125, 129, 135, 143;
Strömstad 49 n, 97;
Sundbyberg 58 n, 97;
Sundsvall 24 n, 32 n, 35 n, 47, 51 n, 97, 98, 115, 125, 127 n, 128, 129;
Säter 49, 56, 91, 99, 100, 105, 117, 125, 129, 136, 142, 143, 144;
Söderhamn 46, 97, 98, 124 n, 125, 129, 130;
Söderköping 35 n, 48, 55, 98, 102, 105, 125, 130, 135, 143;
Södertälje 5 n, 40 n, 48, 92 n, 99, 105, 113 n, 135, 143;
Sölvesborg 46 n, 97, 125, 130;
Tidaholm 58 n, 97, 125;
Torshälla 91, 99, 100, 101, 102, 104, 125, 129, 137, 144;
Tranås 58 n, 97, 130;
Trollhättan 58 n, 97, 106, 109, 125, 130, 139;

Trosa 38 n, 97, 98, 125, 129;
Trälleborg 54, 57, 97, 125, 130;
Uddevalla 37, 38 n, 97, 98, 102, 125, 130;
Ulricehamn 25 n, 31, 37, 38 n, 40 n, 47, 51 n, 97, 98, 103 n, 115, 125, 129;
Umeå 97, 125, 130;
Uppsala 4, 36, 41, 42 n, 53, 88, 100, 101, 107, 129, 137, 144;
Vadstena 35, 46 n, 91, 99, 100, 101, 102, 104, 125, 129, 137, 144;
Varberg 36 n, 37, 38 n, 48, 99, 100, 101, 102, 105, 125, 129, 136, 138, 143, 144;
Vaxholm 43 n, 91, 99, 100, 136, 144;
Vetlanda 58 n, 91 n, 97;
Vimmerby 38 n, 91 n, 97, 98, 129;
Visby 46 n, 91 n, 97, 102, 125, 130;
Vänersborg 13, 21, 31, 35 n, 46 n, 73, 97, 125;
Värnamo 58 n, 97;
Västervik 48, 97, 98, 115, 117, 125, 130;
Västerås 4, 30, 36, 38 n, 42 n, 46 n, 49, 55, 91, 99, 100, 102, 104, 105, 125, 129, 136, 139, 143, 144;
Växjö 30 n, 37, 41, 46 n, 97, 125, 130;
Ystad 47, 97;
Åmål 31, 37, 46 n, 49, 99, 105, 130, 136, 143;
Ängelholm 38 n, 43 n, 46 n, 47, 56, 97, 106 n;
Örebro 30, 46 n, 48, 51 n, 53, 91 n, 97, 125, 130;
Öregrund 47, 97, 98, 115, 125, 129;
Örnsköldsvik 57, 91 n, 97, 98, 125, 130;
Östersund 43 n, 47, 54, 86, 96 n, 97, 125, 130;
Östhammar 97.

Statens offentliga utredningar 1932

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande rörande erkännande och verkställighet av utländsk civildom. [2]
Lagberedningens förslag till revision av ärvdabalken. 4. Förslag till lag om boutredning och arvskifte m. m. [16]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

1930 års pensionssakkunniga. Betänkande med förslag till reglemente ang. tjänstepension för tjänstemän, tillhörande den civila statsförvaltningen, m. m. [19]

Kommunalförvaltning.

Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 1. Byggnadsordning för stad, köping och större municipalsamhälle. [6] 2. Byggnadsordning för mindre municipalsamhälle. [7] 3. Byggnadsordningar och utomplansbestämmelser för landsbygden. [8] 4. Bilagor till normalbyggnadsordningar för städer och för landsbygden. [9]
Normalförslag till provisoriska byggnadsföreskrifter. [11]

Statens och kommunernas finansväsen.

Skatteutjämningsberedningen 1. Statistisk utredning ang. det kommunala skattetrycket. [13]

Politi.

Betänkande med förslag till förordning ang. handel med farmaceutiska specialiteter. [20]

Socialpolitik.

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Sociala jordutredningens betänkande med förslag till vissa ändringar i den sociala arrendelagstiftningen. [1]
Jordbruksutredningens betänkanden. 6. Promemoria rörande inkomstutvecklingen inom Sveriges jordbruk i jämförelse med i andra näringsgrenar och dess sammanhang med lönepolitiken. [10] 7. Betänkande ang. åtgärder för lindrande av jordbrukets kreditsvårigheter. [12] 8. Arbetarfrågan inom det svenska jordbruket. [14]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

De ekonomiska verkningarna för sjöfarten av 1928 års lotsförfattningssakkunnigas förslag till lotsavgifter. [15]

Kommunikationsväsen.

Betänkande rörande frivilliga sammanslutningar mellan enskilda järnvägar i Skåne m. m. [5]
Utredning rörande motorfordonsbeståndet i Sverige. [18]
Betänkande med förslag till lag om allmänna vägar och lag om vägdistrikt m. m. [21]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Dödlighetsantaganden för livränteförsäkring. [4]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Utredning och förslag rörande ändrade grunder för biskoparnas avlöning och därmed sammanhängande frågor. [17]

Försvarsväsen.

Luftförsvarsutredningens betänkande. Utredning beträffande hemortens och civilbefolkningens skyddande vid luftanfall mot Sverige. [3]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Stockholm 1932. Kgl. Boktr. P. A. Norstedt & Söner 322106