

**Nr 223.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om allmänna vägar m. m.; given Stockholms slott den 30 april 1943.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed

*dels* föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

- 1) lag om allmänna vägar;
- 2) lag om ändring i vissa delar av stadsplanlagen den 29 maj 1931 (nr 142);
- 3) lag om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom;
- 4) lag om ändring i vissa delar av lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation;
- 5) lag om vad iakttagas skall i anledning av kronans övertagande av den allmänna väghållningen på landet; samt
- 6) lag om vägnämnder, länsvägnämnder och riksvägnämnd;  
*dels* föreslå riksdagen att godkänna härvid fogade förslag till
  - 1) förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare; samt
  - 2) förordning om statsbidrag till städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare, för tillhandahållande av mark för allmän väg m. m.;  
*dels ock* inhämta riksdagens yttrande över bilagda förslag till stadga angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadga).

**GUSTAF.**

*Gustaf Andersson.*

**F ö r s l a g**  
till  
**L a g**  
om allmänna vägar.

Härigenom förordnas som följer.

**Allmänna bestämmelser.**

1 §.

Denna lag avser sådan för den allmänna samfärdseln upplåten väg, som enligt vad nedan sägs hålles genom det allmännas försorg (allmän väg).

2 §.

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 brukande utförd anordning.

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

3 §.

Väghållning omfattar byggande och underhåll av väg.

4 §.

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

Ny väg må anläggas, om den prövas nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna. Omläggning och förbättring av väg må ske, där så prövas erforderligt ur det allmännas synpunkt.

Väg skall till läge och sträckning samt till bredd och anordning i övrigt byggas så, att ändamålet med vägen utan oskäligen kostnad vinnes med minsta intrång och olägenhet för annan. Inom område, för vilket stadsplan, stomplan, byggnadsplan eller utomplansbestämmelser äro gällande, må väg ej läggas så, att planen eller bestämmelserna motverkas.

## 5 §.

Väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick.

Till underhåll av väg räknas dels åtgärd för vägs vidmakthållande i fargillt skick, såsom påförande av väghållningsämnen, vägbanans jämnande, dikesrensning, underhåll och istandsättning av bro eller färja samt ombyggnad av trumma, dels uppsättande av skyddsvärn, vägmärke eller annan dylik anordning, såvida åtgärden ej företages i samband med vägens byggande, dels ock öppnande och stängande av rörlig bro samt drift av färja.

Vintertid omfattar underhåll av väg även arbete för att hålla vägbanan till erforderlig bredd fri från hinder av snö och is samt för dess utmärkande, där så tarvas, så ock sandning ävensom åtgärd för vägbanas bättrande genom påskottning av snö, där å kortare sträckor till följd av ojämn snösamling uppstått menföre, som med hänsyn till samfärdselns art och omfattning är till avsevärd olägenhet. Å länsstyrelsen ankommer att bestämma, huruvida väg skall hållas fri från hinder av snö och is i den omfattning, som kräves för biltrafik, eller allenast i den utsträckning, som erfordras för samfärdsel med åkdon framfört av dragare.

## 6 §.

Särskild vinterväg må inrättas, om den prövas nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna.

Bliver genom inrättande av särskild vinterväg annan väg under vintertid obehöblig, vare dess hållande i laggillt skick under samma tid ej nödigt.

Upptages, med anledning av snöfall eller av annan giltig orsak, vid sidan av väg tillfällig körled, må med vägens försättande i laggillt skick anstå, så länge det på grund av det inträffade hindret finnes nödigt och körleden hålles i farbart stånd.

## 7 §.

Enskild väg, som prövas nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna, må förändras till allmän.

## 8 §.

Väg må indragas, om den efter tillkomsten av ny väg eller eljest icke längre anses behöblig ur det allmännas synpunkt och olägenheten för bygden av vägens indragande är ringa.

## 9 §.

Konungen bestämmer, huruvida och under vilka villkor avgift må upptagas för färjas begagnande.

## 10 §.

Vid väghållning skall iakttagas vad om fornminnen, naturminnesmärken och nationalparker är särskilt stadgat.

**Om väghållare.****11 §.**

Väghållare är på landet kronan och inom stads område staden. Konungen äger på därom gjord framställning förordna, att köping eller annat samhälle, för vilket stadsplanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning (stadsliknande samhälle), skall vara väghållare.

Finnes stad eller sådant stadsliknande samhälle, som efter Konungens förordnande är väghållare, sakna förutsättningar därför, må Konungen förordna, att kronan skall vara väghållare i staden eller samhället.

Där någon på grund av särskild förpliktelse har att svara för väghållning, skall därvid förbliva, intill dess väghållningen i den ordning, som är stadgad för förändring av enskild väg till allmän, övertages av väghållare som i första stycket avses.

**12 §.**

Vad i 11 § sägs innefattar ej hinder för kommun eller landsting att lämna bidrag till byggande av väg.

**13 §.**

Väghållningen för kronans räkning handhaves, enligt vad därom särskilt stadgas, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägförvaltningarna i länen.

Där stad eller stadsliknande samhälle är väghållare, handhaves väghållningen av den kommunala nämnd eller styrelse, som därtill utsetts, i Stockholm under inseende av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och eljest under närmaste inseende av vägförvaltningen i länet.

**Om behandling av vägfrågor.****14 §.**

Fråga om byggande av väg, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg eller om indragning av väg skall, där ej Konungen annorlunda förordnar, prövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med länsstyrelsen. Stannar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i annan mening än länsstyrelsen, skall ärendet hänskjutas till Konungens prövning.

Ordnings- och säkerhetsfrågor, så ock vissa särskilt angivna frågor prövas enligt vad nedan sägs av länsstyrelsen eller av vägsynenämnd.

**15 §.**

Innan väg bygges, skall arbetsplan för vägen upprättas och, efter utställelse för granskning, fastställas av myndighet som i 14 § första stycket avses; dock erfordras ej utställelse och fastställelse i fråga om sådant förbättringsarbete eller mindre omlägningsarbete, som ej kan antagas lända till förfång

för ägare av fastighet vilken beröres av vägföretaget eller för nyttjanderätts- eller servitutsrättshavare.

Beslut om fastställelse av arbetsplan vare förfallet, där ej inom tre år från utgången av det år, under vilket beslutet vann laga kraft, vägens sträckning blivit genom renstakning eller eljest tydligt utmärkt å marken och vägarbetet påbörjats. Om synnerliga skäl därtill äro, äger Konungen föreskriva förlängning av giltighetstiden, varje gång högst tre år.

#### 16 §.

I vägfrågor företrädas de lokala vägintrössena på landet och i de städer, där kronan är väghållare, av vägnämnder och länsvägnämnder i enlighet med vad därom är särskilt stadgat.

#### 17 §.

Närmare bestämmelser om behandlingen av vägfrågor meddelas av Konungen.

#### **Om vägrätt.**

#### 18 §.

Har arbetsplan för väg fastställts genom lagakraftätagande beslut, vare ägare av fastighet pliktig att upplåta för vägen erforderlig mark; och må marken sedan den tagits i anspråk nyttjas för vägen utan hinder av den rätt annan må äga i avseende å fastigheten. Sådan nyttjanderätt kallas vägrätt.

Vägrätt föreligge ock, om mark tagits i anspråk för väg enligt medgivande av fastighetens ägare eller om enskild väg förändrats till allmän.

Mark anses hava tagits i anspråk, då vägens sträckning över fastigheten blivit genom renstakning eller eljest tydligt utmärkt och vägarbetet påbörjats å fastigheten.

#### 19 §.

För upplåtelse av mark till väg, så ock för annat intrång som orsakas av vägens byggande eller begagnande, vare fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållaren, där ej avtalats eller uppenbarligen förutsatts att ersättning ej skall lämnas. Å ersättningen skall utgå sex procent årlig ränta från den dag, då marken togs i anspråk.

Enahanda rätt till ersättning för intrång tillkomme innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt i avseende å fastigheten, som upplåtits innan marken togs i anspråk.

Medför vägens framdragande jämväl nytta för fastigheten eller för särskild rätt i avseende å denna, skall ersättningen jämkas med hänsyn därtill.

#### 20 §.

Där genom vägrätt fastigheten undergått sådan minskning i värde, att den kan antagas ej utgöra full säkerhet för fordran, för vilken fastigheten svarade

då marken togs i anspråk, skall ersättning som i 19 § avses jämte ränta nedsättas hos länsstyrelsen; och gälle om fördelning och utbetalande av nedsatt belopp samt verkan därav i tillämpliga delar vad som är stadgat för det fall att enligt lagen om expropriation nyttjanderätt eller servitutsrätt upplåtes.

## 21 §.

Har förlust å fordran som i 20 § avses uppstått till följd av att nedsättning ej skett, njute fordringens innehavare av väghållaren ersättning för förlusten mot avskrivning å fordringshandlingen.

Samma lag vare, där förlust tillskyndats fordringens innehavare därigenom att ersättning som i 19 § avses blivit för lågt beräknad och densamma till följd av överenskommelse mellan väghållaren och fastighetens ägare eller av annan anledning ej blivit prövad av domstol.

## 22 §.

Vad i fråga om ersättning avtalats eller uppenbarligen förutsatts skola gälla mellan väghållaren och fastighetens ägare eller annan sakägare, gälle jämväl mot den, som efter det marken togs i anspråk förvärvat sakägarens rätt i avseende å fastigheten.

## 23 §.

Där ej överenskommelse träffats om ersättning, skall den, som vill framställa ersättningsanspråk, instämma sin talan till ägodelningsrätten i den ort, där fastigheten ligger. Väghållaren stånde jämväl öppet att få frågan om ersättning prövad av ägodelningsrätten.

Väghållaren vare pliktig vidkännas å ömse sidor uppkomna kostnader å målet, såvitt ej ägodelningsrätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna.

Om förfarandet i mål som här avses samt talan mot däri meddelade beslut skall i tillämpliga delar gälla vad i lagen om delning av jord å landet finnes stadgat angående jorddelningsmål, som anhängiggöras genom stämning.

## 24 §.

Föranleder vägs framdragande över fastighet synnerligt men vid nyttjandet av densamma eller viss del därav, vare ägaren berättigad fordra att fastigheten eller delen skall lösas. Yrkande härom framställes efter vad i 23 § sägs.

Förklaras väghållaren lösningspliktig, skola i avseende å frågans vidare behandling bestämmelserna i lagen om expropriation i tillämpliga delar lända till efterrättelse; och äge såväl väghållaren som fastighetens ägare göra ansökan om stämning.

## 25 §.

Indrages väg, upphöre vägrätten; och äge väghållaren bortföra vad å marken anbragts för vägändamål, där ej länsstyrelsen med hänsyn till uppkom-

men fråga om markens begagnande som enskild väg aktar nödigt annorlunda bestämma.

Är vad som må skiljas från marken ej bortfört inom ett år efter det vägen indragits eller vid den senare tidpunkt, länsstyrelsen på grund av särskilda omständigheter må hava bestämt, tillfalle det fastighetens ägare.

#### 26 §.

Å mark till väg, som enligt stadsplan eller stomplan är avsedd till gata eller annan allmän plats, äger vad i 18—25 §§ är stadgat icke tillämpning, sedan marken tagits i anspråk för avsett ändamål; dock svare väghållaren för dessförinnan jämlikt 19, 21 eller 24 § uppkommen ersättnings- eller lösningsrätt.

**Om tillfälligt upplåtande av mark och om rätt att taga väghållningsämnen.**

#### 27 §.

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

Vid förrättningen skall tillses, att skada å växande gröda såvitt möjligt undvikas samt att skog icke onödigt nedhugges. Ej må utan ägarens medgivande träd skadas eller fällas i trädgård, annan därmed jämförlig plantering eller park.

#### 28 §.

Kan på grund av pågående arbete, jordras eller översvämning eller av annan orsak samfärdseln icke utan våda framgå å väg, äger länsstyrelsen på framställning av väghållaren föreskriva, att nyttjanderätt till mark för tillfällig väg skall upplåtas för så lång tid sådan väg till följd av det inträffade hindret är nödig.

#### 29 §.

Vill väghållare uppsätta snöskärm invid väg och kan överenskommelse med fastighetens ägare icke träffas, äger vägsynenämnden meddela väghållaren tillstånd därtill.

#### 30 §.

För skada genom åtgärd som i 27 § avses eller till följd av tillfällig vägs anordnande eller begagnande eller snöskärms uppsättande skall väghållaren gälda ersättning med belopp som, där överenskommelse ej träffas, bestämes av vägsynenämnden.

#### 31 §.

Vill väghållare å mark, som tillhör annan än kronan, taga sand, grus, jord eller sten till vägs underhåll och kan överenskommelse med fastighetens ägare icke träffas, må frågan hänskjutas till vägsynenämnden som, där ej upplå-

telse av sådan rätt finnes lända ägaren till märkligt men, äger bestämma, att upplåtelse skall ske. I ty fall ankommer tillika å nämnden att föreskriva, i vilken omfattning och huruledes rätt, som nu sagts, må utövas samt till vilket belopp eller efter vilka grunder ersättning skall gäldas.

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

### Ordnings- och säkerhetsföreskrifter.

#### 32 §.

Å väg må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma upplag, grind eller annan anordning, som bereder olägenhet för samfärdseln eller väghållningen.

Utan hinder av vad nu sagts må ämnen, som erfordras för underhåll av väg, därå uppläggas. Å vägbana må dock sådant upplag förekomma allenast under pågående arbete med vägens underhåll. Upplag skall så anordnas, att därigenom, såvitt möjligt, olägenhet ej vållas samfärdseln och vägens avvattning ej försvåras.

Tillstånd till grinds bibehållande eller uppsättande må meddelas allenast beträffande väg med ringa samfärdsel och när synnerliga skäl därtill äro. Länsstyrelsen äger när som helst återkalla tillståndet, så ock 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 eller riksförsvarets behov.

#### 33 §.

Utmed väg må ej utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnad på mindre avstånd än tolv meter från vägbanans mitt. Ej heller må inom nu nämnt avstånd utan sådant tillstånd förekomma upplag, stängsel eller dylik anordning, som hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten. Föreligga särskilda skäl att för tillgodoseende av trafiksäkerheten öka avståndet, äger länsstyrelsen föreskriva sådan ökning, dock högst till tjugu meter. Vid uppförande av byggnad å mark i annat höjdläge än vägbanans skall iakttagas, att till det eljest tillåtna minsta avståndet lägges så mycket, som motsvarar höjdskillnaden en och en halv gång räknad. Vid korsning i samma plan mellan allmänna vägar, mellan allmän väg och enskild, allmänneligen befaren väg eller mellan allmän väg och järnväg eller spårväg må icke utan länsstyrelsens tillstånd byggnad uppföras eller i denna paragraf avsedd, för trafiksäkerheten vådlig anordning förekomma inom ett område, som begränsas av räta linjer mellan punkter, belägna i vägarnas mittlinjer femtio meter från korsningen.

I närheten av väg må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma stängsel, som förorsakar snösamling på vägen.

Upplag 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 vägsynenämnden föreskriver skyldighet för fastighetens ägare att borttaga eller ändra anordningen eller utbyta den mot anordning, vilken icke medför fara eller olägenhet, som ovan sägs. För skada, som uppkommer i anledning av sådant föreläggande, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägsynenämnden.

#### 34 §.

Har arbetsplan för väg blivit fastställd, skall, så länge beslutet därom är gällande, vad i 33 § första stycket är stadgat om förbud mot uppförande av byggnad äga motsvarande tillämpning.

Är fråga väckt om byggande av väg, äger länsstyrelsen meddela förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad inom visst område, som kan beräknas bliva taget i anspråk för vägen eller komma att ligga i omedelbar närhet av densamma. Sådant förbud må ej meddelas för längre tid än tre år. Vid behov äger länsstyrelsen föreskriva förlängning av tiden; dock skall beslutet härom underställas Konungens prövning.

#### 35 §.

Vad i 33 och 34 §§ är stadgat äger icke tillämpning i fråga om bebyggande av område, för vilket stadsplan, stomplan eller byggnadsplan fastställts.

#### 36 §.

Är för vinnande av fri sikt, för vägs upptorkande eller för hindrande av snösamling å väg erforderligt, att träd eller buske borthugges eller att träd kvistas, eller påkallas eljest i trafiksäkerhetens intresse sådan åtgärd, må, där est överenskommelse med fastighetens ägare icke kan träffas, vägsynenämnden föreskriva skyldighet för ägaren att inom viss tid ombesörja den erforderliga röjningen. Nämnden äger tillika föreskriva, att det område föreläggandet avser skall, intill dess annorlunda bestämmes, genom ägarens försorg hållas fritt från skymmande träd och buskar på sätt i beslutet närmare anges.

Uppkommer i anledning av föreläggande, varom nu är sagt, avsevärd skada, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägsynenämnden.

#### 37 §.

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, till upplysning för de vägfarande, finnas uppsatta erforderliga vägmärken.

## 38 §.

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

## 39 §.

Annonstavla, reklamskylt eller dylikt må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma utmed väg på mindre avstånd än femtio meter från vägbanans mitt. Vad nu är sagt avser dock icke å byggnad inom tätbebyggt område uppsatt tavla, skylt eller dylikt samt ej heller sådan anordning, som uppsatts å annorstädes belägen byggnad till upplysning om på stället bedriven affärsrörelse eller annan verksamhet. Stadgandet i första punkten äger ej heller tillämpning beträffande anslagstavla för meddelanden rörande kommunala angelägenheter, föreningssammanträden, auktioner eller dylikt.

Ej må i något fall inom synhåll från väg förekomma i första stycket avsedd anordning, som till form, färg eller eljest är av beskaffenhet att av vägfärande kunna förväxlas med vägmärke eller säkerhetsanordning av fastställd typ.

Anordning, som allenast på grund av vägs omläggning eller annan därmed jämförlig omständighet skulle komma att falla under förbud enligt första stycket, må förbliva orubbad, där ej vägsynenämnden föreskriver skyldighet för fastighetens ägare att borttaga anordningen. För skada, som uppkommer i anledning av sådant föreläggande, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägsynenämnden.

## 40 §.

Om framdragande av elektriska ledningar å eller utmed väg är särskilt stadgat.

**Om arbetslag för vinterväghållning på landet.**

## 41 §.

Därest länsstyrelsen prövar det erforderligt, skall å länets landsbygd finnas ett eller flera arbetslag med uppgift att vid svåra snöfall biträda med vinterväghållningen, då det av vägförvaltningen prövas oundgängligt för att hålla väg öppen för samfärdseln. Varje arbetslag tilldelas viss vägsträcka.

## 42 §.

Arbetslag bildas genom att länsstyrelsen utser erforderligt antal personer, vilka ha hemvist eller stadigvarande arbete på lämpligt belägna fastigheter, som länsstyrelsen bestämmer.

Den, som fyllt sexton men ej sextio år, vare skyldig att tjänstgöra i arbetslag.

Vad nu sagts gäller dock ej

a) den som av ämbete eller allmän tjänst är hindrad att tjänstgöra i arbetslag;

b) den som i yrke eller anställning skulle lida synnerligt förfång, om han utkallas till tjänstgöring i arbetslag;

c) den som eljest uppgiver hinder, vilket godkännes av länsstyrelsen.

För den som avflyttar från orten upphör tjänstgöringsskyldigheten.

#### 43 §.

Ägare eller brukare av fastighet eller den, som är satt att företräda ägaren eller brukaren, skall på anmodan av länsstyrelsen eller den länsstyrelsen förordnar föreslå, vem eller vilka som böra uttagas för fastigheten. I första hand böra föreslås personer, vilka förklarar sig villiga att tjänstgöra i arbetslaget.

Länsstyrelsen uttager i första hand dem, som åtagit sig tjänstgöringsskyldighet och som prövas därtill lämpliga.

#### 44 §.

Länsstyrelsen förordnar tills vidare för fem år i sänder fogde för arbetslaget.

Fogde som tjänstgjort fem år är ej skyldig att mottaga nytt förordnande. Fogden vare pliktig

att på anmaning av vägförvaltningen kalla arbetslagets medlemmar till tjänstgöring,

att under vägförvaltningens överinseende övervaka och leda fullgörandet av de arbetsuppgifter, arbetslaget fått sig förelagda, samt

att tillse att erforderliga åtgärder vidtagas för utseende av ersättare till den, som avgått ur arbetslaget.

Instruktion för fogde utfärdas av länsstyrelsen.

#### 45 §.

Medlem av arbetslag är skyldig att, efter beslut av vägförvaltningen, på kallelse infinna sig till arbete på anvisad plats; dock äge han i sitt ställe sätta annan lämplig person.

#### 46 §.

Ersättning till arbetslag skall utgå i mån av utfört arbete. Kan överenskommelse ej träffas, bestämmes ersättningen av länsstyrelsen.

**Särskilda bestämmelser för stad eller stadsliknande samhälle, som är väghållare.**

#### 47 §.

Stad som är väghållare vare berättigad att, under de förutsättningar och i den ordning särskilt stadgas, erhålla bidrag av statsmedel till väghållningen med nittiofem procent av den beräknade kostnaden för staden, efter avdrag för vad som belöper på vägmark och förvaltningskostnad.

## 48 §.

Underlåter staden att bygga väg, för vilken arbetsplan blivit fastställd och för vars byggande staden erhållit i 47 § stadgat bidrag av statsmedel, eller eftersätter staden underhållet av väg, och sker ej rättelse efter tillsägelse av vägförvaltningen, skall förhållandet anmälas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Styrelsen äger, även utan anmälan, förelägga staden viss tid, inom vilken erforderliga åtgärder skola hava vidtagits vid äventyr, om den tiden försittes, att styrelsen låter utföra dem på stadens bekostnad.

Innan föreläggande meddelas, skall länsstyrelsens yttrande inhämtas.

## 49 §.

Vad i 47 och 48 §§ stadgas om stad skall äga motsvarande tillämpning å stadsliknande samhälle, som är väghållare.

**Särskilda bestämmelser för stad eller stadsliknande samhälle, där kronan är väghållare.**

## 50 §.

Skall i stad, där kronan är väghållare, väg byggas inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd, skall, där ej Konungen annorlunda förordnar, staden utan kostnad för kronan tillhandahålla den mark, som erfordras för vägen.

Om stadens rätt att av tomtägare uttaga ersättning för marken är stadgat i stadsplanelagen.

## 51 §.

För iordningställande och upplåtande av väg såsom gata är i stad som här avses kronan i stället för staden ansvarig efter vad i 44 a § stadsplanelagen stadgas.

## 52 §.

Underhåll av väg i stad varom här är fråga skall, jämväl sedan vägen upplåtits såsom gata, i stället för staden åvila kronan enligt 54 § stadsplanelagen. Samma lag vare i fråga om gata, som förklarats tillika vara väg.

## 53 §.

Vad i 50—52 §§ stadgas om stad skall äga motsvarande tillämpning å stadsliknande samhälle, där kronan är väghållare.

**Om vägsynenämnd.**

## 54 §.

Vägsynenämnd skall utses för varje område, för vilket enligt vad särskilt föreskrivits skall finnas vägnämnd, så ock för stad, där väg finnes, samt

stadslignande samhälle, som är väghållare. Vägsynenämnd skall bestå av ordförande och två ledamöter.

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

#### 55 §.

Ordförande och en ledamot i vägsynenämnden jämte suppleant för envar av dem förordnas av länsstyrelsen för fyra år, räknat från utgången av det år, då förordnandet meddelades. En ledamot jämte suppleant för honom utses för samma tid, inom vägnämndsområde av vägnämnden samt i stad eller stadslignande samhälle av den myndighet, som utövar dess beslutanderätt. De två ledamöterna och suppleanterna för dem skola vara mantalsskrivna och boende inom vägsynenämndens område.

Avgår ordförande, ledamot eller suppleant före den bestämda tjänstgöringstidens utgång, skall ersättare utses för den tid, som återstod för den avgångne.

#### 56 §.

Den som vill påkalla vägsynenämndens prövning av något ärende skall göra framställning därom hos länsstyrelsen, som beslutar om ärendets hänskjutande till nämnden.

#### 57 §.

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

Kan till följd av jäv eller laga förfall nämnden icke bliva fulltalig, skall länsstyrelsen förordna ersättare.

#### 58 §.

För besluts fattande inom vägsynenämnden fordras, att nämnden är fulltalig. Äro vid omröstningen inom nämnden meningarna delade, gälle vad de flesta säga. Har envar sin särskilda mening, gälle ordförandens.

#### 59 §.

Ordförande och ledamot i vägsynenämnd skola för sitt arbete och därmed förbundna kostnader njuta ersättning av väghållaren; dock äger nämnden, om det av särskild anledning prövas skäligt, ålägga väghållarens motpart att helt eller delvis återgälda väghållaren vad denne fått utgiva.

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

#### 60 §.

Närmare bestämmelser rörande vägsynenämnd meddelas av Konungen.

**Om ansvar, handräckning och fullföljd av talan.****61 §.**

Bryter någon mot förbud, som meddelats i denna lag eller på grund av föreskrift däri;

eller underlåter ägare av fastighet att ställa sig till efterrättelse föreläggande, som meddelats med stöd av 33 § tredje stycket, 36 § första stycket eller 39 § tredje stycket;

eller eftersätter fogde för arbetslag vad honom åligger;

eller underlåter, utan tillstånd eller godtagbar anledning, medlem av arbetslag att på kallelse inställa sig till eller fullgöra arbete och har han ej satt annan lämplig person i sitt ställe,

straffes med böter från och med tio till och med trehundra kronor.

**62 §.**

Böter som ådömas enligt denna lag tillfalla kronan.

**63 §.**

Uppföres byggnad i strid mot förbud, som meddelats i eller med stöd av 33 eller 34 §, äger överexekutor meddela handräckning till rättelse i vad sålunda olagligen skett. Beträffande sådan handräckning gälla enahanda bestämmelser, som äro stadgade för det i 191 § utskökningslagen avsedda fall.

Varder förbud, som meddelats i eller med stöd av 32, 33, 38 eller 39 § och ej avser byggnads uppförande, icke iakttaget och sker ej rättelse genast efter tillsägelse av väghållaren eller utmätningsmannen i orten, eller efterkommes ej föreläggande, som meddelats med stöd av 33 § tredje stycket, 36 § första stycket eller 39 § tredje stycket, äger utmätningsmannen föranstalta om rättelse.

**64 §.**

Ansökan om handräckning enligt 63 § må göras av väghållaren. Kostnaden för förrättningen skall, där ansökan gjorts av annan väghållare än kronan, förskjutas av väghållaren och omedelbart efter förrättningens slutförande av utmätningsmannen uttagas hos den försumlige.

**65 §.**

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut om fastställande av arbetsplan för väg, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg eller om indragning av väg meddelas efter anslag. Den som är missnöjd med beslutet har att, vid talans förlust, inom en månad från den dag, då beslutet meddelades, däröver anföra besvär hos Konungen.

Över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut i annan fråga, som omförmäles i denna lag eller med stöd av densamma utfärdad författning, må klagan hos Konungen föras i den ordning, som är bestämd för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut.

66 §.

Över länsstyrelsens beslut i fråga, som omförmäles i denna lag eller med stöd av densamma utfärdad författning, må klagan hos Konungen föras i den ordning, som är bestämd för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut.

67 §.

Den som ej åtnöjes med vägsynenämndens beslut i fråga, som omförmäles i denna lag, äger att över beslutet anföra besvär hos länsstyrelsen senast å femtonde dagen från det han erhöll del av beslutet.

68 §.

Besvär över beslut jämlikt 28 § om upplåtande av nyttjanderätt till mark för tillfällig väg, jämlikt 29 § om uppsättande av snöskärm, jämlikt 33 § första stycket om ökning av där angivna minsta avstånd eller jämlikt 34 § andra stycket om förbud att uppföra byggnad eller över föreläggande jämlikt 48 § må ej verka uppehåll med beslutets eller föreläggandets verkställande eller hindra uttagande av kostnad därför, med mindre den myndighet, som har att pröva besvären, annorlunda förordnar.

**Övergångsbestämmelser.**

69 §.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1944.  
Genom denna lag upphävas  
lagen den 7 juni 1934 (nr 241) om allmänna vägar;  
lagen den 16 maj 1930 (nr 141) om vägrätt;  
så ock vad i övrigt finnes i lag eller särskild författning stridande mot nya lagens bestämmelser.

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

70 §.

Kronan samt de städer och stadsliknande samhällen, vilka skola ombesörja väghållningen inom sina områden, skola den 1 januari 1944 övertaga de vägar, som enligt förut gällande lag äro att anse såsom allmänna.

71 §.

Är vid tiden för denna lags ikraftträdande fråga om byggande av väg, förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg eller indragning av väg beroende på länsstyrelsens prövning, skall ärendet handläggas och prövas i den ordning, som stadgas i nya lagen.

## 72 §.

Beslut om vägföretag, som av länsstyrelsen meddelats före den 1 januari 1944 men som icke verkställts före den 1 januari 1947, upphör att gälla sistnämnda dag, om icke dessförinnan vägens sträckning blivit genom renstakning eller eljest tydligt utmärkt å marken och vägarbetet påbörjats. Konungen äger dock föreskriva förlängning av tiden för beslutets giltighet, varje gång med högst tre år.

Har länsstyrelse före den 1 januari 1944 beslutat, att enskild väg skall förändras till allmän under förutsättning, att vissa iståndsättningsarbeten utföras, skall beslutet förfalla, om arbetena icke verkställts före den 1 januari 1947.

## 73 §.

Har vägrätt uppkommit före den 1 januari 1944, skall, i stället för 19—24 §§ nya lagen, vad i 3—6 §§ lagen den 16 maj 1930 om vägrätt finnes stadgat om rätt till ersättning och om rätt att föra talan alltjämt äga tillämpning, dock att talan skall instämmas till ägodelningsrätten i den ort, där fastigheten ligger. Mål som anhängiggjorts före nya lagens ikraftträdande skola behandlas enligt äldre lag.

## 74 §.

Av länsstyrelse jämlikt äldre lag meddelat tillstånd till uppsättande eller bibehållande av grind å väg eller annat dylikt särskilt tillstånd skall icke till följd av denna lags ikraftträdande upphöra att gälla.

Beslut, som länsstyrelse eljest meddelat med stöd av äldre lag, vare, där ej annat följer av vad ovan stadgas, gällande intill dess annorlunda förordnas.

## 75 §.

Vad i denna lag stadgas om förbud i vissa fall mot byggnads uppförande samt om ansvar och handräckning vid överträdelse av sådant förbud skall icke äga tillämpning med avseende å byggnad, som vid 1943 års utgång redan påbörjats och mot vars uppförande hinder icke förelåg enligt då gällande bestämmelser.

## 76 §.

Upplag eller annan anordning, som skulle komma att falla under förbud enligt 33 §, må, om anordningen lagligen tillkommit före 1943 års utgång, förbli orubbad, där ej vägsynenämnden föreskriver skyldighet för fastighetens ägare att borttaga, ändra eller utbyta anordningen. Underlåter ägaren att ställa sig föreläggandet till efterrättelse, vare lag som i 61 § och 63 § andra stycket sägs.

För skada, som uppkommer i anledning av föreläggande enligt första stycket, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmas av vägsynenämnden.

77 §.

Ersättning, som jämlikt 14 § lagen den 7 juni 1934 om allmänna vägar tillkommer stadsliknande samhälle för väghållning under år 1943 eller tidigare, skall bestämmas enligt förut gällande föreskrifter.

78 §.

Såvida ej Konungen för särskilt fall annorlunda förordnar, skola väg- och bropenningar, där de hittills av vägfarande erlagts, upphöra, då sådant kan ske utan förnärmande av någons enskilda rätt.

79 §.

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

80 §.

Snöploglag, som vid denna lags ikraftträdande äro inrättade enligt bestämmelser i äldre lag, skola bibehållas till den 1 juni 1944 eller, om arbetslag för vinterväghållning dessförinnan uppsattes enligt denna lag, till dess så skett. Å sådant snöploglag skola förut gällande bestämmelser alltjämt äga tillämpning.

81 §.

Vägsynenämnd skall utses i god tid före denna lags ikraftträdande.

82 §.

Förordnar Konungen före den 1 januari 1944, att kronan skall från och med nämnda dag vara väghållare i stad, skall frågan, vilka gator i staden som böra förklaras tillika vara allmänna vägar, så snart ske kan upptagas och avgöras enligt vad i denna lag stadgas om förändring av enskild väg till allmän.

## Förslag

till

## Lag

om ändring i vissa delar av stadsplanelagen den 29 maj 1931 (nr 142).

Härigenom förordnas, *dels* att i stadsplanelagen skall införas en ny paragraf av nedan angivet innehåll och betecknad såsom 44 a §, *dels ock* att 45, 54 och 56 §§ samma lag skola erhålla ändrad lydelse på sätt i det följande anges.

## 44 a §.

Är kronan efter vad i lagen om allmänna vägar sägs väghållare i stad, skall vad ovan i 39, 40, 42 och 43 §§ stadgas i fråga om ansvarighet för staden att såsom gata iordningställa och upplåta allmän väg hava avseende å kronan, med iakttagande att framställning som i 42 § första stycket sägs må göras såväl av kronan som av staden. Kostnad, som föranledes av att gatan enligt stadsplanen bygges till större bredd eller med dyrbarare utförande i övrigt än som betingas av trafiken eller förses med underjordisk avloppsledning, skall dock gäldas av staden, där ej Konungen annorlunda förordnar.

## 45 §.

Ägare av tomt vid gata, som icke före den 1 januari 1908 upplåtits till allmänt begagnande, vare pliktig ersätta staden hälften av värdet av den mark, som erfordras för gatans utläggning framför hans tomt intill en bredd, motsvarande den å tomten enligt stadsplanen vid gatans upplåtande tillåtna hushöjden, ökad med en fjärdedel av samma höjd. Ingår i gatan allmän väg eller ock vägmärk, som staden jämlikt 23 § nyttjar, skall vid ersättningskyldighetens bestämmande vägen ej inräknas i gatubredden; dock skall denna inskränkning ej gälla såvitt avser allmän väg i stad, där kronan är väghållare och vägen efter det väghållningen övertagits av kronan byggt inom område som ingår i stadsplanen.

I fall — — — åliggande ersättningskyldighet.

Har gatumärk — — — samma mark.

## 54 §.

Underhåll av — — — å staden.

Är kronan väghållare i stad, skall beträffande allmän väg, som upplåtits såsom gata, underhållet åvila kronan, dock med den begränsning som avses i 44 a §. Samma lag vare i fråga om gata, som förklarats tillika vara allmän väg.

56 §.

Vad i — — — för köping.

Detsamma gälle — — — skall iakttagas.

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1944.

---

**F ö r s l a g**

till

**L a g**

om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1)  
om nyttjanderätt till fast egendom.

Härigenom förordnas, att 1 kap. 8 §<sup>1</sup> lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom skall erhålla följande ändrade lydelse.

1 kap.

8 §.

Vad i — — — från kronan.

Ej heller — — — allmän begravningsplats.

Om upplåtelse av mark med vägrätt stadgas i lagen om allmänna vägar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1944.

---

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse, se 1930: 142.

## F ö r s l a g

till

## L a g

om ändring i vissa delar av lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om  
expropriation.

Härigenom förordnas *dels* att 77 § andra och tredje styckena samt 78 § andra stycket lagen den 12 maj 1917 om expropriation skola upphöra att gälla, *dels ock* att 79 och 79 a §§<sup>1</sup> samma lag skola erhålla följande ändrade lydelse.

### 79 §.

Har den exproprierande enligt medgivande av ägaren eller stadgande i denna lag tagit mark i besittning utan att ersättningen blivit bestämd av expropriationsnämnd, och kan sådan uppskattning icke lämpligen äga rum, innan den anläggning, för vilken expropriationen sker, längre fortskridit, äge rätten på framställning av part låta anstå med tillsättande av nämnd.

### 79 a §.

Varder allmän — — — över marken.

Väghållaren äge i nu nämnt fall bortföra vad å marken anbragts för vägändamål, där ej Konungens befallningshavande med hänsyn till uppkommen fråga om markens begagnande som enskild väg aktar nödigt annorlunda bestämma. Är vad som må skiljas från marken ej bortfört inom ett år efter det vägen indragits eller vid den senare tidpunkt, Konungens befallningshavande på grund av särskilda omständigheter må hava bestämt, tillfalle det markens ägare utan lösen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1944, dock att förut gällande bestämmelser skola äga tillämpning med avseende å expropriation för vägbyggnadsföretag, som av länsstyrelsen beslutats dessförinnan.

<sup>1</sup> Senaste lydelse, se beträffande 77—79 §§ 1935: 91 och beträffande 79 a § 1930: 143.

**F ö r s l a g**

till

**L a g**

om vad iakttagas skall i anledning av kronans övertagande av den allmänna väghållningen på landet.

Härigenom förordnas som följer.

**1 §.**

Lagen den 7 juni 1934 (nr 242) om vägdistrikt och förordningen den 30 juni 1936 (nr 451) angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket skola upphöra att gälla från och med den 1 januari 1944, där ej annat följer av vad nedan stadgas.

**2 §.**

Val av vägstämмоombud och suppleanter för dem skall icke förrättas under år 1943; och skall till följd härav någon röstlängd för sådant val icke upprättas.

**3 §.**

Utgifts- och inkomststat för vägdistrikt för år 1944 skall icke upprättas. Ej heller skall val av revisorer för samma år förrättas. Med hänsyn härtill vare hållande av ordinarie vägstämма under tiden från och med den 15 till och med den 31 augusti 1943 icke erforderligt.

**4 §.**

Den förteckning över antalet vägskattekronor, varom förmäles i 58 § lagen om vägdistrikt, skall icke upprättas under år 1943.

**5 §.**

För granskning av vägstyrelses förvaltning under år 1943 ävensom för behandling av fråga om ansvarsfrihet därför eller av annat, efter utgången av år 1943 uppkommande spörsmål av beskaffenhet att böra upptagas å vägstämма skall gälla den ordning, som stadgas i lagen om vägdistrikt.

De ombud, som valts för åren 1940—1943, skola tjänstgöra jämväl vid vägstämма efter utgången av nämnda tid. Vad nu sagts gälle ock ordförande och vice ordförande, vilka av vägstämman utsetts för år 1943, där ej val av ordförande och vice ordförande för tid efter utgången av nämnda år ägt rum.

## 6 §.

Från och med den 1 januari 1944 skola vägdistriktens rätt till väg med vad därtill hörer ävensom distriktens tillgångar och förpliktelser övertagas av kronan.

## 7 §.

Har vägdistrikt efter den 1 januari 1939 i syfte att å kronan överföra väghållningskostnader, som bort gäldas genom utdebitering av vägskatt, underlåtit att utdebitera dylik skatt i den utsträckning, som påkallats av omständigheterna, eller försummat underhållet av allmän väg i sådan grad, att vägen den 1 januari 1944 icke befinner sig i vederbörligt skick, må ersättning uttagas genom påförande av särskild vägskatt på sätt i 8 § stadgas.

Samma lag vare där distrikt efter den 1 januari 1939 förfogat över distriktets tillgångar för andra ändamål än dem, distriktet haft att tillgodose, eller utan tillräckliga skäl slutit avtal eller gjort utfästelser, vilka avse även tid efter utgången av år 1943 och genom vilka kronan tillskyndas avsevärt förfång.

## 8 §.

Fråga om sådan ersättningsskyldighet, som i 7 § sägs, prövas av Konungen. Innan dylik fråga avgöres, skola yttranden inhämtas av länsstyrelsen samt av den vägstämman och den vägstyrelse, som senast representerat vägdistriktet.

Särskild vägskatt skall utgöras av dem, som jämlikt taxeringslängderna för året närmast efter det, varunder ersättningsskyldigheten av Konungen fastställts, äro inom vägdistriktets område skattskyldiga till allmän kommunal-skatt. Särskild vägskatt utgöres av envar skattskyldig i förhållande till det antal skattekronor och skatteören, som enligt bestämmelserna i kommunal-skattelagen påförts honom i nämnda taxeringslängder.

Närmare bestämmelser om uttagande av särskild vägskatt meddelas av Konungen.

## 9 §.

Hava i samband med stadsbildning eller inkorporering meddelats bestämmelser om skyldighet för stad att under viss tid till vägdistrikt utgiva ersättning, må staden, i den mån ersättningen icke blivit gulden, helt eller delvis befrias från skyldigheten, om så finnes skäligt med hänsyn till kronans övertagande av den allmänna väghållningen på landet.

Fråga om dylik befrielse skall upptagas och utredas av kammarkollegiet samt prövas av Konungen.

## 10 §.

De kostnader för avveckling av vägdistriktens förvaltning, som belöpa på tiden efter den 31 december 1943, skola gäldas av statsmedel.

## 11 §.

Beträffande uppbörd, indrivning och redovisning av vägs katt på grund av tidigare fattat beslut skola jämväl efter den 31 december 1943 förut gällande bestämmelser tillämpas, dock att redovisningen skall ske till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

## 12 §.

Närmare bestämmelser rörande kronans övertagande av den allmänna väghållningen på landet meddelas av Konungen.

---

Denna lag träder i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i svensk författningssamling.

---

**F ö r s l a g**  
till  
**L a g**  
om vägnämnder, länsvägnämnder och riksvägnämnd.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

I varje län skola finnas vägnämnder och en länsvägnämnd för att i vägfrågor företräda de lokala väginressena på landet och i de städer, där kronan är väghållare.

För hela riket skall därjämte finnas en riksvägnämnd såsom rådgivande centralt organ i frågor av särskild betydelse för vägväsendet.

**Om vägnämnd.**

2 §.

Vägnämnd har till uppgift att verka för att vägbehoven inom nämndens område på bästa sätt tillgodoses.

I sådant hänseende har nämnden bland annat att avgiva av Konungen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelsen eller vägförvaltningen i länet infortrade yttranden i frågor om byggande av allmän väg, förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg och indragning av allmän väg samt att i övrigt fullgöra vad enligt denna lag eller särskild författning ankommer på vägnämnden.

Vägnämnd må hos Konungen anföra besvär över beslut, som meddelats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller länsstyrelsen.

3 §.

Vägnämndernas områden bestämmas av Konungen. Därvid iakttages, att delar av samma kommun icke förläggas till olika vägnämndsområden inom länet samt att sådant område icke må omfatta kommuner inom skilda län.

4 §.

Vägnämnd skall bestå av fem ledamöter. Ledamöter jämte suppleanter för dem väljas, om vägnämndsområdet utgöres av endast en kommun, av densnas fullmäktige och eljest av ombud för de i området ingående kommunerna.

## 5 §.

Ombuden jämte suppleanter för dem väljas av kommunalfullmäktige eller stadsfullmäktige eller, där kommunalfullmäktige icke finnas, å kommunalstämma. Sker valet å kommunalstämma, äge en var, som är röstberättigad i kommunens allmänna angelägenheter, rösträtt. Varje röstande äge en röst. Vid lika rösttal skilje lotten.

Val av ombud förrättas under tiden från och med den 1 oktober till och med den 15 november.

Antalet ombud bestämmes i förhållande till folkmängden sålunda, att en var kommun utser ett ombud för varje påbörjat befolkningstal av 2,000 eller det lägre tal, som må erfordras för att antalet ombud för hela vägnämndsområdet skall uppgå till minst 10.

Det ankommer på länsstyrelsen att i god tid före valet fastställa antalet ombud för en var kommun.

Varje kommun utser suppleanter till lika antal som ombud.

Val av ombud jämte suppleanter skall i kommun, som utser två eller flera ombud, vara proportionellt, därest det begäres av minst så många väljande, som motsvarar det tal, vilket erhålles, om samtliga väljandes antal delas med siffran för det antal ombud valet avser, ökad med 1. Om förfarandet vid sådant val är särskilt stadgat. Sker ej valet proportionellt, skall bestämmas den ordning, i vilken suppleanterna skola inkallas.

Valbar till ombud eller suppleant för ombud är en var inom vägnämndens område boende man eller kvinna, som äger utöva rösträtt å kommunalstämma. I avseende å obehörighet såsom ombud skall vad om ordförande i kommunalstämma är stadgat äga motsvarande tillämpning.

Ej må annan avsäga sig uppdraget att vara ombud eller suppleant för sådan än den, som av ämbete eller tjänst är hindrad att fullgöra uppdraget eller fyllt sextio år.

Ombud och suppleanter för dem väljas för fyra år, räknat från den 16 november det år, då valet skedde. Avgår ombud före utgången av nämnda tid, inkallas den suppleant, som enligt den mellan suppleanterna bestämda ordningen bör inträda. Där så erfordras, anställles fyllnadsval för den återstående delen av tjänstgöringstiden.

Underrättelse om val av ombud och suppleanter för dem, med angivande av de valdas namn och postadress, skall ofördröjligen insändas till länsstyrelsen.

## 6 §.

Beträffande vägnämndsområde, som består av mer än en kommun, utsätter länsstyrelsen med iakttagande av vad i 9 § stadgas dag och tid för val av ledamöter jämte suppleanter i vägnämnden samt kallar ombuden till valförrättningen. Länsstyrelsen skall tillika bland ombuden utse en att leda förhandlingarna, till dess ordförande valts, samt tillställa den sålunda utsedde uppgift om varje i vägnämndsområdet ingående kommuns rösttal enligt den kommunala röstlängden.

Inträffar för ombud sådant hinder, att han ej kan inställa sig vid valförrättningen, åligger det honom att anmoda den närmast i ordningen varande suppleanten att infinna sig vid förrättningen. Är även denne hindrad, har han att anmoda den närmast därefter tjänstgöringsskyldige.

Valet må icke företagas, med mindre ombud med sammanlagt mer än två tredjedelar av vägnämndsområdets rösttal äro tillstädes.

Valförhandlingarna ledas av en ordförande, som utses av ombuden.

Ombud för kommun, som utsett allenast ett ombud, röstar vid valet för kommunens hela rösttal enligt den kommunala röstlängden. Det rösttal, som tillkommer ombud för annan kommun, bestämmes sålunda, att kommunens hela rösttal delas med siffran för antalet av kommunen utsedda ombud.

### 7 §.

Val av vägnämndsledamöter och suppleanter för dem skall vara proportionellt, därest det begäres av väljande med sammanlagt minst så många röster, som motsvarar det tal vilket erhålles, om samtliga väljandes rösttal delas med siffran för det antal personer valet avser, ökad med 1. Om förfarandet vid sådant proportionellt val skall gälla vad om proportionellt val å kommunalstämma är stadgat, i den mån avvikelse icke betingas av bestämmelsen i 6 § om röstvärdets beräkning. Sker ej valet proportionellt, skall bestämmas den ordning, i vilken suppleanterna skola inkallas.

### 8 §.

I avseende å valbarhet och obehörighet skall vad i 5 § är stadgat angående ombud äga motsvarande tillämpning beträffande ledamot och suppleant i vägnämnden.

Ämbets- eller tjänsteman i länsstyrelsen eller vägförvaltningen må icke vara ledamot eller suppleant i vägnämnden.

Ej må annan avsäga sig uppdraget att vara ledamot eller suppleant i vägnämnden än den, som av ämbete eller tjänst är hindrad att fullgöra uppdraget eller fyllt sextio år eller eljest uppger hinder, vilket godkännes av vägnämnden, eller ock vid valet den som under de senaste fyra åren, det år valet sker inberäknat, tjänstgjort såsom ledamot i vägnämnd.

### 9 §.

Ledamöter och suppleanter i vägnämnden väljas för fyra år, räknat från och med den 1 januari året näst efter det, då valet skedde. Valet skall förrättas i december månad det år, då val av ombud ägde rum.

Avgår ledamot, inträder såsom ledamot för den återstående tjänstgöringstiden den suppleant, som enligt den mellan suppleanterna bestämda ordningen bör inträda. Där så erfordras, anställes fyllnadsval för sistnämnda tid.

**10 §.**

Ombuden skola i samband med valet av ledamöter i vägnämnden utse någon av dem att vara sammankallande och att leda nämndens förhandlingar, intill dess ordförande valts.

**11 §.**

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

**12 §.**

Underrättelser om val av vägnämnd och sammankallande ledamot så ock av ordförande och vice ordförande i sådan nämnd skola, med angivande av de valdas namn och postadress, ofördröjligen insändas till länsstyrelsen för intagande i länskungörelserna.

**13 §.**

Vägnämnden sammanträder å det ställe och å de tider nämnden bestämmer och dessutom så ofta ordföranden finner det nödigt ävensom då länsstyrelsen därom förordnar eller minst två ledamöter för uppgivet ändamål göra framställning därom. Om utsatt sammanträde skall meddelande ofördröjligen insändas till länsstyrelsen.

Vid vägnämndens sammanträden äga landshövdingen och vägdirektören eller den, någon av dem i sitt ställe förordnar, vara tillstädes och deltaga i överläggningarna men ej i besluten. Är landshövdingen närvarande, äger han föra ordet.

Om vägnämndens ordförande därom framställer begäran, skall vägdirektören eller, om denne av tjänstegöromål är förhindrad, av honom utsedd annan tjänsteman vid vägförvaltningen närvara vid sammanträde för att tillhandagå med upplysningar.

**14 §.**

Suppleanterna i vägnämnden böra i den mellan dem bestämda ordningen kallas till tjänstgöring, i den mån det erfordras till följd av hinder för ledamot.

Suppleant vare obetaget att även eljest närvara vid nämndens sammanträden och deltaga i överläggningarna men ej i besluten.

**15 §.**

Vägnämnden må ej handlägga ärende, såvida icke minst tre av ledamöterna äro tillstädes.

Ledamot eller till tjänstgöring kallad suppleant, som utan anmält, av nämnden godkänt hinder uteblir från sammanträde, skall böta till kronan fem kronor och dubbelt så mycket, om sammanträdet måste i anseende till de närvarandes fåtalighet inställas eller upplösas.

## 16 §.

Omröstning inom vägnämnden skall ske öppet, där ej vid val slutet omröstning begäres. Utgången bestämmes 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.

## 17 §.

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

Justering av protokollet verkställas av ordföranden jämte minst två därtill för varje gång av nämnden utsedda närvarande ledamöter. Justering må ock verkställas av nämnden antingen genast eller vid nästa sammanträde. Avskrift av justerat protokoll skall ofördröjligen insändas till länsstyrelsen.

Den som med begagnande av sin rätt enligt tryckfrihetsförordningen tagit avskrift av vägnämndens protokoll äger att utan avgift få avskriftens riktighet bestyrkt.

## 18 §.

Ordföranden åligger att ombesörja vägnämndens skriftväxling, mottaga alla till nämnden ställda framställningar, vårda nämndens handlingar och hålla register över dem.

## 19 §.

För sitt arbete åtnjuter envar av vägnämndens ledamöter gottgörelse av statsmedel med tolv kronor för sammanträdesdag. Ordföranden åtnjuter härutöver ett årligt arvode av tvåhundra kronor. Ordföranden är tillika berättigad till ersättning av statsmedel för renskrivning, porton och andra för uppdragets fullgörande nödiga omkostnader för vägnämnden. Ersättning må ej utgå för arvode till biträde, som må hava av ordföranden anlåtats vid protokollsföring.

Ordföranden och annan ledamot av nämnden äga för resa, som påkallats av uppdraget, av statsmedel åtnjuta resekostnads- och traktamentsersättning enligt allmänna resereglementet. För dag, då dagarvode åtnjutes, må likväl ej beräknas traktamentsersättning.

Räkning å dagarvoden samt resekostnads- och traktamentsersättning skall vara attesterad av ordföranden.

**Om länsvägnämnd.**

## 20 §.

Länsvägnämnd har till uppgift att verka för att vägfrågor, som äro gemensamma för flera eller alla vägnämndsområdena inom länet, erhålla den för hela länet ändamålsenligaste lösningen.

Länsvägnämnd har bland annat att avgiva av Konungen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelsen eller vägförvaltningen i länet infordrat yttrande samt att i övrigt fullgöra vad enligt denna lag eller särskild författning ankommer på nämnden.

Länsvägnämnden må hos Konungen anföra besvär över beslut, som meddelats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller länsstyrelsen.

#### 21 §.

Ledamöterna i länsvägnämnden utses av länsstyrelsen samt skogsvårdsstyrelsen (skogsvårdsstyrelserna) och vägnämnderna i länet så, att länsstyrelsen förordnar två ledamöter samt skogsvårdsstyrelsen (en var av skogsvårdsstyrelserna) och varje vägnämnd en ledamot. För varje ledamot utses i enahanda ordning en suppleant.

Av de ledamöter, som förordnas av länsstyrelsen, skall en vara representant för städerna i länet. Vägnämnd må till ledamot i länsvägnämnd och suppleant för denne endast välja den, som vid valet är ledamot i vägnämnd. Av skogsvårdsstyrelse utsedd ledamot i länsvägnämnd skall vara förfaren i skogsbruk och väl förtrogen med skogsförhållandena inom länet.

I avseende å valbarhet i övrigt, obehörighet och rätt att avsäga sig uppdrag skall vad i 8 § är stadgat äga motsvarande tillämpning beträffande ledamot och suppleant i länsvägnämnden.

#### 22 §.

Ledamöter och suppleanter i länsvägnämnd utses under januari eller februari månad året näst efter det, varunder val av ledamöter i vägnämnd ägt rum, för en tid av fyra år, räknat från den 1 mars det år, förordnandet eller valet skedde. Avgår ledamot, inträder för den återstående tjänstgöringstiden den för honom utsedde suppleanten såsom ledamot. Där så erfordras, förordnas ny ledamot eller anställs fyllnadsval för sistnämnda tid.

#### 23 §.

Ordförande i länsvägnämnden utses av länsstyrelsen bland nämndens ledamöter. Nämnden utser själv inom sig vice ordförande.

#### 24 §.

Vad i 8 och 12 §§, 13 § andra och tredje styckena, 14 §, 15 § andra stycket och 16—18 §§ är stadgat skall äga motsvarande tillämpning med avseende å länsvägnämnd.

Länsvägnämnden sammanträder å det ställe och de tider nämnden bestämmer och dessutom så ofta ordföranden finner det nödigt ävensom då länsstyrelsen därom förordnar eller minst halva antalet av nämndens ledamöter för uppgivet ändamål gör framställning därom. Om utsatt sammanträde skall meddelande ofördröjligen insändas till länsstyrelsen.

Länsvägnämnden må ej handlägga ärende, såvida icke minst halva antalet ledamöter är tillstädes.

Beträffande arvode och ersättning i övrigt åt ordförande och ledamot i länsvägnämnd skall vad i 19 § är stadgat äga motsvarande tillämpning, dock att dagarvode skall utgå med aderton kronor.

#### Om riksvägnämnden.

##### 25 §.

Riksvägnämnden har till uppgift att till Konungen eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgiva infortrade yttranden ävensom att själv framställa förslag i viktigare ekonomiska och organisatoriska frågor rörande vägväsendet och vägtrafiken, såsom grunderna för den allmänna vägpolitiken ur ekonomisk, trafikteknisk och väggeografisk synpunkt eller med hänsyn till riksförsvarets behov, ävensom i lagstiftningsfrågor beträffande vägväsendet, vägtrafiken och trafiksäkerheten.

##### 26 §.

Närmare bestämmelser rörande riksvägnämndens sammansättning och verksamhet meddelas av Konungen.

#### Om besvär.

##### 27 §.

Menar någon, att val, som förrättats av ombud, vägnämnd eller länsvägnämnd, eller annat beslut, som meddelats av vägnämnd eller länsvägnämnd, icke tillkommit i laga ordning eller står i strid mot allmän lag eller författning, äge han däröver anföra besvär.

Besvären skola, jämte protokoll rörande valet eller beslutet samt i förekommande fall bevis om dagen då justering av protokollet ägde rum, ingivas till länsstyrelsen inom trettio dagar, räknade, vid besvär över val av ledamot eller suppleant i vägnämnd, från det valet skedde och eljest från den dag, då protokollet rörande valet eller beslutet justerades.

##### 28 §.

Utan hinder av förd klagan skall val eller beslut lända till efterrättelse, där ej länsstyrelsen annorlunda förordnar.

##### 29 §.

Över länsstyrelsens beslut må klagan hos Konungen föras i den ordning, som är bestämd för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut.

**Övergångsbestämmelser.****30 §.**

Denna lag skall, såvitt ej nedan annorlunda stadgas, träda i kraft den 1 januari 1944.

**31 §.**

Val av ombud och suppleanter för dem förrättas första gången under oktober månad 1943. Länsstyrelsen skall dessförinnan bestämma det antal ombud och suppleanter, som var kommun skall utse.

Ombuden och suppleanterna väljas första gången för tiden från och med den 1 november 1943 till och med den 15 november 1947.

**32 §.**

Val av ledamöter i vägnämnd och suppleanter för dem skall första gången äga rum under förra hälften av november månad 1943 samt avse tiden från och med den 16 november 1943 till och med utgången av år 1947.

**33 §.**

Val av ledamöter i länsvägnämnd och suppleanter för dem skall första gången äga rum under senare hälften av november månad 1943 samt avse tiden från och med den 1 december 1943 till och med utgången av februari månad 1948.

---

## Förslag

till

stadga angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadga).

Härigenom förordnas som följer.

### Avdelning I.

Olika slag av allmänna vägar.

#### 1 §.

Allmänna vägar äro av tre slag:

a) *huvudväg*, vartill hänföres väg, som är av synnerlig betydelse för den genomgående, långväga samfärdseln eller som eljest är av stor vikt för den allmänna samfärdseln mellan eller till huvudorter i ett län eller för förbindelsen med dylika orter i andra län;

b) *byggdeväg*, varmed avses annan väg än huvudväg och ödebygdsväg;

c) *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 den allmänna samfärdseln, likväl är till synnerligt gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande.

#### 2 §.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer, på framställning av länsstyrelse eller efter länsstyrelsens hörande, vilka vägar som skola anses såsom huvudvägar. Dock skall fråga om viss vägs hänförande till huvudväg, i händelse av meningsskiljaktighet mellan länsstyrelse samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hänskjutas till Konungens avgörande.

### Avdelning II.

Bestämmelser angående landet.

*Om förberedande utredning rörande behovet av allmän väg.*

#### 3 §.

Ansökan om anläggning av väg göres hos länsstyrelsen.

#### 4 §.

Göres ansökan om anläggning av väg, har länsstyrelsen, där ej med hänsyn till kända förhållanden finnes uppenbart, att ansökningen bör avslås, att utreda vägens betydelse och angelägenhetsgrad.

För sådant ändamål skall länsstyrelsen, där ansökningen gjorts av annan än vägnämnden, inhämta dennas yttrande. Länsstyrelsen bör även inhämta yttranden av de myndigheter, vilkas verksamhetsområden beröras av företaget, och andra, vilkas hörande kan tjäna till upplysning i saken. Därest det med hänsyn till frågans omfattning och betydelse eller eljest finnes lämpligt, äger länsstyrelsen jämväl kalla trafikanter samt övriga, vilka saken kan angå, att vid sammanträde inför länsstyrelsen eller den länsstyrelsen förordnar yttra sig.

#### 5 §.

Finner länsstyrelsen, att vägen icke är av den betydelse, att den må byggas såsom allmän, eller att företaget, vid jämförelse med andra ifrågasatta arbeten, icke är av den angelägenhetsgrad, att medel till detsamma kunna påräknas under de närmaste åren, skall ansökningen avslås, där ej annat föranledes av vad i andra stycket sägs. Eljest skall frågan, om företaget bör komma till stånd, prövas vid uppgörande av flerårsplan för arbeten av det slag, vartill företaget hör, eller vid upprättande av sådant förslag, som i 14 § avses. För sådant fall skall länsstyrelsen, där fråga är om annan väg än huvudväg, pröva, huruvida företaget är av den angelägenhetsgrad, att arbetsplan beträffande detsamma bör omedelbart upprättas. Avser ansökningen huvudväg, hänskjutes frågan om företagets upptagande i flerårsplan och om upprättande av arbetsplan till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Där synnerliga skäl därtill äro, äger länsstyrelsen, utan hinder av vad i första stycket sägs, föranstalta om upprättande av arbetsplan för vägföretag, oaktat medel till detsamma icke kunna påräknas under de närmaste åren.

#### 6 §.

Vad i 4 och 5 §§ stadgats skall i tillämpliga delar gälla, där länsstyrelsen själv eller därtill av Konungen anbefalld eller efter framställning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upptager fråga om anläggning av väg.

#### 7 §.

Vad i 3—6 §§ stadgats skall i tillämpliga delar gälla jämväl fråga angående omläggning eller förbättring av väg.

Med avseende å beläggningsarbeten samt smärre eller brådskande omläggnings- eller förbättringsarbeten må dock förfarandet förenklas med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall.

### *Om upprättande av flerårsplaner m. m.*

#### 8 §.

För att tjäna till ledning vid fördelningen av de medel, som beviljas för olika vägbyggnadsändamål, skola för varje län i mån av behov upprättas och fastställas

- a) en femårsplan för nyanläggning av samt omlägnings- och förbättringsarbeten på huvudvägar;
  - b) en fyraårsplan för omlägnings- och förbättringsarbeten på bygdevägar och ödebygdevägar;
  - c) en fyraårsplan för nyanläggning av bygdevägar; samt
  - d) en fyraårsplan för nyanläggning av ödebygdevägar.
- Fyraårsplanerna skola förnyas vartannat år.

#### 9 §.

Upprättande och fastställande av flerårsplan skall ske under hänsynstagande till vägbehoven i olika delar av riket och möjligheterna att tillgodose dessa behov inom ramen för de medel, vilka under den tid, varom fråga är, kunna påräknas för arbeten av det slag planen avser.

I flerårsplan skola upptagas de vägföretag, som — under förutsättning att anslag beviljas — beräknas komma till utförande under den tid planen avser, med angivande av fördelningen av arbetena och de ungefärliga kostnaderna på olika år. Företagen upptagas i den ordning, som betingas av angelägenhetsgraden. Fördelningen på olika år skall ske så, att arbetena kunna bedrivas i en ur ekonomisk synpunkt lämplig arbetstakt samt vägförvaltningens personal och maskiner effektivt utnyttjas.

#### 10 §.

Femårsplan för huvudvägar utarbetas särskilt för varje län av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Över planen skola yttranden inhämtas från vägnämnderna, länsvägnämnden och länsstyrelsen. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därefter vidtagit de jämkningar i förslaget, som må påkallas av yttrandena, överlämnas detta jämte yttrandena till Konungen för prövning och fastställelse.

#### 11 §.

Fyraårsplan upprättas av länsstyrelsen. Före upprättandet införskaffas från vägnämnderna uppgifter om de vägföretag, som anses böra utföras under den tid planen avser. Över planen skola vägnämndernas och länsvägnämndens yttranden inhämtas. Sedan länsstyrelsen vidtagit de jämkningar i planen, som påkallas av yttrandena, insändes denna jämte yttrandena till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning.

Finner styrelsen planen böra godtagas, skall densamma av styrelsen fastställas. Anses åter jämkningar i planen erforderliga, hänskjutes frågan till Konungens prövning.

#### 12 §.

Fastställd flerårsplan skall genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg delgivas länsstyrelsen, länsvägnämnden, vederbörande vägnämnder, överlantmätaren och länsarkitekten, varjämte meddelande om fastställelsebeslutet skall intagas i länskungörelserna.

## 13 §.

Fastställd flerårsplan skall i huvudsak följas vid vägarbetenas bedrivande.

Påkallas på grund av förändrade förhållanden eller eljest ändring i ordningen för företagens utförande eller annan mera väsentlig avvikelse från flerårsplanen, äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, efter samråd med länsstyrelsen, förordna härom.

I händelse av meningsskiljaktighet mellan länsstyrelse och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall frågan hänskjutas till Konungens prövning.

## 14 §.

Med ledning av förslag, som uppgjorts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter länsvägnämndernas och länsstyrelsernas hörande, bestämmer Konungen eller, där Konungen så förordnar, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen de i flerårsplan ej upptagna bro- och beläggningsarbeten, som skola utföras med beviljade anslag.

*Om upprättande av arbetsplaner.*

## 15 §.

Vid upprättande av arbetsplan skall särskilt iakttagas

*att* det trafikbehov, som föranlett planens upprättande, tillgodoses i största möjliga utsträckning;

*att* vägen anslutes till befintligt och planerat vägnät på ett ändamålsenligt sätt;

*att* vägen med avseende å sträckning och byggnadssätt utföres så, att kostnaderna för densamma och för eventuell framtida förbättring i görligaste mån begränsas;

*att* onödigt intrång för fastighet och ur fastighetsbildningssynpunkt olämplig sträckning undvikas;

*att* nödig hänsyn tages till befintlig och blivande bebyggelse utmed vägen;

*att* vägens sträckning så vitt möjligt bestämmes så, att vägen erhåller en mjuk och naturlig inpassning i landskapet och att fornlämning eller naturföremål, som är av särskilt intresse för kändedomen om landets natur eller som på grund av märklig naturbeskaffenhet eller eljest bör för framtiden skyddas, icke beröres av företaget; samt

*att* arbetsplanen utarbetas med sådan noggrannhet, att planen vid renstakningen kan i sin helhet följas utan annat än oväsentliga jämkningar.

## 16 §.

Arbetsplan upprättas genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens eller vägförvaltningens i länet försorg.

## 17 §.

Vid utarbetande av arbetsplan skall samråd beträffande vägens sträckning och vägförslagets utformning i övrigt ske med länsstyrelsen och ordfö-

randen i vägnämnden samt i förekommande fall med överlantmätaren, länsarkitekten och riksantikvariens ombud ävensom de övriga myndigheter, lokala organ och sammanslutningar, vilka hava ett väsentligt intresse av företaget.

#### 18 §.

Under förrättning för upprättande av arbetsplan skall tillfälle beredas vägnämndens ordförande eller av honom utsett ombud ävensom envar ägare till fastighet, som beröres av företaget, därest han är känd och inom riket boende, att närvara vid terrängundersökning till utrönande av vägens sträckning och därvid framföra sina synpunkter. Kallelse till sådan undersökning sker genom posten. Dylik kallelse behöver ej lämnas, förrän förrättningsmannen verkställt en förberedande undersökning angående den lämpligaste sträckningen av vägen.

Är mark, som beröres av företaget, samfällid för flera fastigheter med skilda ägare, och finnes för samfälligheten känd styrelse eller annan, som är satt att den förvalta, erfordras ej kallelse till de särskilda delägarna i samfälligheten utan må kallelsen översändas till ledamot av styrelsen eller till förvaltaren och vare denne, där han ej äger att själv föra talan för samfälligheten, delägarna ansvarig för att kallelsen tillställes någon, som äger behörighet därtill, eller, om sådan ej finnes, kommer till delägarnas kändedom. Finnes ej känd styrelse eller förvaltare och är marken samfällid för flera än tio fastigheter med skilda ägare, må kallelsen sändas till en av delägarna att vara för dem alla tillgänglig.

#### 19 §.

Sedan arbetsplan upprättats, skall densamma i erforderligt antal exemplar överlämnas till länsstyrelsen. Om det med planen avsedda företaget inrymmer bro, färja, annat konstarbete eller beläggning eller ock avser längre sträcka av huvudväg eller annan väg, som sträcker sig genom två eller flera län, eller infartsväg till stad, så ock då anledning därtill eljest förekommer, skall dock planen före överlämnandet till länsstyrelsen insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för förberedande granskning, där ej styrelsen anorlunda förordnar.

Om arbetsplanen därvid finnes icke kunna godtagas i befintligt skick, förordnar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om den ändring i planen, som finnes påkallad, eller om upprättande av ny arbetsplan.

#### 20 §.

Länsstyrelsen bestämmer den tid, inom vilken anmärkningar mot arbetsplanen skola ingivas till länsstyrelsen. Under denna tid skall planen eller kopia därav finnas tillgänglig för allmänheten hos länsstyrelsen, vägförvaltningen och vägnämndens ordförande.

Myndighet, vars verksamhetsområde beröres av företaget, så ock vägnämnd, kommunalnämnd, ägare av fastighet, över vilken vägen skall fram-

dragas, ävensom sammanslutning och annan, som saken kan angå, skola genom länsstyrelsens försorg underrättas om den upprättade arbetsplanen, om den tid, inom vilken anmärkningar skola vara till länsstyrelsen inkomna, samt varest planen finnes tillgänglig. Envar ägare av fastighet, över vilken vägen skall framdragas, skall, därest han är känd och inom riket boende, tillika underrättas om vad av hans mark, som tages i anspråk för vägen, ävensom att lagakraftgående beslut om fastställande av arbetsplan medför skyldighet att upplåta marken till väghållaren mot ersättning, vilken bestämes i den ordning lagen om allmänna vägar stadgar. Underrättelse till fastighetsägare skall lämnas genom rekommenderad försändelse. Är marken samfällid, skall vad i 18 § andra stycket stadgas äga motsvarande tillämpning.

Kan företaget antagas bliva av betydelse för närliggande stads eller annat samhälles kommunikationsförhållanden, skall även staden eller samhället underrättas om arbetsplanen.

Berör företaget område, för vilket stadsplan, stomplan, byggnadsplan eller avstyckningsplan fastställts, eller invid sådant område belägen mark, skall från byggnadsnämnd, där sådan finnes, inhämtas yttrande, huruvida ur plansynpunkt något är att erinra mot företaget.

#### 21 §.

Länsstyrelsen äger föranstalta om upprättande av alternativt förslag.

Innebär sådant alternativt förslag annat än oväsentlig ändring av upprättad arbetsplan, skall i den ordning som i 20 § stadgas tillfälle beredas dem, som därav beröras, att yttra sig.

#### 22 §.

Sedan planen slutbehandlats av länsstyrelsen, skall planen jämte inkomna yttranden av länsstyrelsen med eget utlåtande insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning.

#### 23 §.

Finner väg- och vattenbyggnadsstyrelsen arbetsplanen böra överarbetas, förordnar styrelsen härom. Vidtages annat än oväsentlig ändring i planen, skola yttranden inhämtas på sätt i 20 § sägs.

#### 24 §.

Finner väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att arbetsplan, som förordats av länsstyrelsen, kan godtagas och att företaget äger tillräcklig aktualitet, skall styrelsen fastställa planen att lända till efterrättelse vid företagets utförande.

Anser sig styrelsen icke kunna fastställa av länsstyrelsen förordad arbetsplan, hänskjutes frågan till Konungens prövning.

#### 25 §.

Beslut, varigenom Konungen eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt arbetsplan, skall genom styrelsens försorg delgivas länsstyrelsen,

länsvägnämnden, vederbörande vägnämnder, överlantmätaren och länsarkitekten, varjämte meddelande om beslutet skall intagas i länskungörelserna. Envar ägare av fastighet, över vilken vägen framdrages, skall, därest han är känd och inom riket boende, underrättas om fastställelsebeslut, som meddelats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, om vad den som vill klaga har att iakttaga och om äventyret, där sådant försummas. Är marken samfäll, skall vad i 18 § andra stycket stadgas äga motsvarande tillämpning.

## 26 §.

Med avseende å beläggningsarbete eller mindre omlägnings- eller förbättringsarbete må förfarandet vid upprättande av arbetsplan, utan hinder av vad i 17—19 §§ är stadgat, förenklas samt inhämtande och avgivande av yttranden däröver på sätt i 20 och 22 §§ sägs inskränkas med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. Dock skall tillfälle alltid beredas ägare av fastighet, av vilken mark tages i anspråk för sådant företag, att yttra sig över arbetsplanen.

Är fråga om mindre, i flerårsplan ej upptaget omlägnings- eller förbättringsarbete och har ägare av fastighet, av vilken mark skall tagas i anspråk för företaget, genom skriftlig handling upplåtit vägrätt till marken, må företaget, om av omständigheterna klart framgår att detsamma icke kan lända någon till förfång, efter vägförvaltningens i länet beprövande utföras utan att på sätt i 20, 22 och 24 §§ stadgas yttranden över arbetsplan infordrats och avgivits eller planen blivit fastställd.

## 27 §.

Närmare anvisningar om upprättande av arbetsplan meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

*Om förändring av enskild väg till allmän.*

## 28 §.

Ansökan om förändring av enskild väg till allmän göres hos länsstyrelsen.

Uppkommer fråga om förändring av enskild väg till allmän, åligger det länsstyrelsen, där ej med hänsyn till kända förhållanden finnes uppenbart, att ansökningen bör avslås, att utreda, om vägen är av den betydelse att den kan förändras till allmän, samt det skick vari vägen befinner sig.

Tillfälle skall beredas vägnämnden samt de lokala organ och andra, vilkas hörande kan tjäna till upplysning, att yttra sig i saken. Länsstyrelsen äger, därest så finnes lämpligt, kalla trafikanter samt övriga, vilka saken kan angå, att vid sammanträde inför länsstyrelsen eller den länsstyrelsen förordnar yttra sig.

## 29 §.

Finner länsstyrelsen, att vägen icke utan betydande omlägnings- eller förbättringsarbeten kan upplåtas för allmän trafik, skall fråga om utförandet

av sådana arbeten behandlas i den för vägbyggnadsärenden angivna ordningen samt spörsmålet om vägens förändring till allmän avgöras i samband därmed. Underrättelse härom skall genom länsstyrelsens försorg lämnas sökanden eller den, som väckt frågan.

### 30 §.

Sedan utredning i saken förebragts, skall länsstyrelsen — om ärendet icke, enligt vad i 29 § sägs, skall avgöras i samband med prövning av fråga om utförande av omlägnings- eller förbättringsarbeten på vägen — med eget utlåtande översända handlingarna i ärendet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning.

### 31 §.

Uppkomna frågor om förändring av enskild väg till allmän skola, i den mån de icke skola avgöras i samband med byggnadsfrågor, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen prövas i ett sammanhang en gång om året, där icke särskilda skäl föranleda till annat.

### 32 §.

Är väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i fråga om förändring av enskild väg till allmän av annan mening än länsstyrelsen, hänskjutes ärendet till Konungens prövning. I annat fall meddelar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beslut.

### 33 §.

Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat beslut i ärende om förändring av enskild väg till allmän skall delgivas länsstyrelse, vägnämnd och sökande, varjämte meddelande om beslutet skall intagas i länskungörelserna.

## *Om handläggning av vissa andra vägfrågor.*

### 34 §.

Vad i 28, 30, 32 och 33 §§ är stadgat skall i tillämpliga delar gälla om inrättande av särskild vinterväg, om indragning av allmän väg, så ock om övertagande av väghållning, som åligger någon på grund av särskild förpliktelse.

## **Avdelning III.**

**Bestämmelser angående städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare.**

### 35 §.

Göres hos länsstyrelsen ansökning om anläggning av allmän väg i stad, som själv är väghållare, ankommer det på länsstyrelsen att utreda vägens

betydelse och angelägenhetsgrad, där ej med hänsyn till kända förhållanden finnes uppenbart, att ansökningen bör avslås.

Har frågan uppkommit annorledes än genom framställning av stadsfullmäktige i staden, skall deras yttrande inhämtas. Länsstyrelsen bör även inhämta yttranden av de myndigheter, vilkas verksamhetsområden beröras av företaget, och andra, vilkas hörande kan tjäna till upplysning i saken. Därest det med hänsyn till frågans omfattning och betydelse eller eljest finnes lämpligt, äger länsstyrelsen jämväl kalla trafikanter samt övriga, vilka saken kan angå, att vid sammanträde inför länsstyrelsen eller den länsstyrelsen förordnar yttra sig.

Finner länsstyrelsen, att vägen icke är av den betydelse, att den må byggas såsom allmän, eller att företaget, vid jämförelse med andra ifrågasatta arbeten, icke är av den angelägenhetsgrad, att medel till detsamma kunna påräknas under de närmaste åren, skall ansökningen avslås. Prövar länsstyrelsen företaget vara av den angelägenhetsgrad, att statsbidrag till detsamma anses böra utgå under de närmaste åren, skola handlingarna i ärendet jämte utlåtande av länsstyrelsen översändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för beaktande vid upprättande av fördelningsplan för tilldelning av statsbidrag till byggande av allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator i de städer och stadsliknande samhällen, vilka äro väghållare. För sådant fall, så ock där staden är beredd att utföra arbetet utan statsbidrag, skall länsstyrelsen tillika förordna om upprättande av arbetsplan beträffande företaget.

### 36 §.

Vad i 35 § stadgats skall i tillämpliga delar gälla, där länsstyrelsen själv eller därtill av Konungen anbefalld eller efter framställning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upptager fråga om anläggning av allmän väg.

I enahanda ordning behandlas jämväl fråga angående omläggning eller förbättring av allmän väg. Med avseende å beläggningsarbeten samt smärre eller brådskande omlägnings- och förbättringsarbeten må dock förfarandet förenklas med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall.

### 37 §.

Om upprättande av fördelningsplan stadgas i förordningen om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare.

### 38 §.

Arbetsplan skall, där ej länsstyrelsen annorlunda förordnar, upprättas genom stadens försorg i enlighet med de anvisningar, som meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vad i 15 och 17—25 §§ samt 26 § första stycket stadgats skall i tillämpliga delar gälla jämväl med avseende å arbetsplan beträffande vägbyggnadsföretag i stad, dock må arbetsplan beträffande sådan väg, som enligt fast-

ställd stadsplan, stomplan eller avstyckningsplan skall ingå i gata eller annan allmän plats, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställas utan att yttranden över planen inhämtats eller avgivits på sätt i 20 och 22 §§ sägs.

#### 39 §.

Vad i 28—34 §§ stadgats skall äga motsvarande tillämpning med avseende å väg inom stads område.

#### 40 §.

Har Konungen förordnat, att köping eller annat samhälle på landet, för vilket stadsplanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning, skall vara väghållare inom sitt område, skall vad i 35—39 §§ är stadgat i tillämpliga delar gälla jämväl med avseende å sådant samhälle.

### Avdöling IV.

**Bestämmelser angående städer, där kronan är väghållare.**

#### 41 §.

Frågor om byggande av allmän väg, förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg och indragning av väg, så ock om övertagande av väghållning, som åligger någon på grund av särskild förpliktelse, skola i stad, där kronan är väghållare, i tillämpliga delar handläggas i den ordning, som stadgats beträffande allmänna vägar på landet.

### Övergångsbestämmelser.

Denna stadga träder i kraft den 1 januari 1944.

De fyraårsplaner, om vilka i 8 § förmäles, skola första gången avse åren 1944—1947.

Fyraårsplaner för dessa år skola av länsstyrelserna upprättas samt efter vägnämndernas och länsvägnämndens hörande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen insändas före utgången av april månad 1944.

Femårsplanen för nyanläggning av samt omlägnings- och förbättringsarbeten på huvudvägar skall första gången avse åren 1944—1948.

Femårsplan för dessa år beträffande varje län skall av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före utgången av januari månad 1944 upprättas och översändas till länsstyrelsen. Denna skall efter vägnämndernas och länsvägnämndens hörande före den 1 maj 1944 avgiva samt till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen insända eget yttrande över planen jämte handlingarna i ärendet. Sedan styrelsen vidtagit de jämkningar i planen, som påkallas av yttrandena, skall denna jämte inkomna yttranden före den 15 i samma månad överlämnas till Konungen för prövning och fastställelse.

## F ö r s l a g

till

förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare.

Härigenom förordnas som följer.

### 1 §.

Till de städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare, utgår enligt vad nedan sägs statsbidrag till byggande och underhåll av allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator.

### 2 §.

Med väg förstås i denna förordning allt vad jämlikt 2 § lagen om allmänna vägar hör till väg eller anses såsom väg.

### 3 §.

Det ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter länsstyrelsens hörande för varje stad och samhälle bestämma de gator, vilka skola anses såsom för biltrafiken viktiga.

### 4 §.

Till byggande av väg räknas förutom anläggning av ny väg jämväl omläggning och förbättring av väg. Vad nu sagts skall äga motsvarande tillämpning beträffande gata.

### 5 §.

Till underhåll av väg eller gata räknas i denna förordning

1) åtgärd för vägs eller gatas vidmakthållande i ett för samfärdseln tillfredsställande skick såsom påförande av väghållningsämnen, trafikbanas jämnande, dikesrensning, underhåll och iståndsättande av bro eller färja samt ombyggnad av trumma;

2) uppsättande av skyddsvärn, vägmärke eller annan dylik anordning, såvitt ej åtgärden företages i samband med vägens eller gatans byggande;

3) öppnande och stängande av rörlig bro samt drift av färja; ävensom

4) vintertid arbete för att hålla väg eller gata till erforderlig bredd fri från hinder av snö och is samt för vägs eller gatas utmärkande, där så tarvas, sandning ävensom åtgärd för körbanas bättrande genom påskottning av

snö, där å kortare sträckor till följd av ojämn snösamling uppstått menföre, som med hänsyn till samfärdselns art och omfattning är till avsevärd olägenhet.

#### 6 §.

I mån av tillgång å därtill anslagna medel utgår bidrag av statsmedel med nittiofem procent av stads eller samhälles kostnad för byggande av allmän väg.

#### 7 §.

I mån av tillgång å därtill anslagna medel utgår statsbidrag med nittiofem procent av stads eller samhälles kostnad för iordningställande av för biltrafiken viktig gata, dock endast i den mån kostnaden icke täckes av de bidrag, som staden eller samhället äger eller, om erforderliga gatukostnadsbestämmelser antagits, skulle ägt uppbära av tomtägarna.

Där synnerliga skäl därtill äro, må Konungen medgiva statsbidrag med skäligt belopp även till den del av stads eller samhälles kostnad för iordningställande av gata, till vilken statsbidrag icke utgår enligt första stycket.

#### 8 §.

Där Konungen prövar synnerliga skäl därtill föranleda, må, på de villkor Konungen finner anledning föreskriva, till väg- och gatubyggnadsföretag, som i 6 och 7 §§ avses, högre statsbidrag utgå än där sägs.

#### 9 §.

Efter Konungens prövning i varje särskilt fall må med belopp, som Konungen finner skäligt, i kostnadsunderlaget för beräkning av statsbidrag till byggande av allmän väg eller gata, som är för biltrafiken viktig, inräknas ersättning för upplåtelse av mark och för annat intrång, som föranledes av vägens eller gatans byggande eller begagnande, ävensom kostnader för ersättningens fastställande av domstol. Är fråga om byggande av väg eller gata inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd, må dock sådan ersättning inräknas i kostnadsunderlaget endast om företaget finnes vara för staden eller samhället synnerligen betungande.

#### 10 §.

I kostnaden för väg- och gatubyggnadsföretag, till vilket statsbidrag erhålles, må icke inräknas förvaltningskostnad. Efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beprövande må dock i kostnaden inräknas utgift för upprättande av arbetsplan och för renstakning ävensom för av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreskriven platskontroll och av styrelsen medgiven särskild kontroll eller arbetsledning.

Bygges allmän väg eller för biltrafiken viktig gata efter högre standard än som betingas av den allmänna samfärdselns behov, må statsbidrag icke

beräknas å högre belopp än det, som skulle hava åtgått till byggande av en uteslutande efter samfärdselns behov anpassad väg eller gata.

### 11 §.

För tilldelning till städer och samhällen av statsbidrag till byggande av allmänna vägar och till anläggning av för biltrafiken viktiga gator skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter länsstyrelsernas hörande vartannat år upprätta och fastställa fördelningsplan, avseende de närmast följande två åren.

Till grund för dylik fördelningsplan skall läggas graden av ifrågakommande byggnadsföretags behövlighet för den allmänna samfärdseln.

Beslut om fastställande av fördelningsplan skall ofördröjligen delgivas varje stad och samhälle, som är väghållare.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger att efter samråd med stad eller samhälle och efter länsstyrelsens hörande förordna, att i fastställd fördelningsplan upptaget företag må utbytas mot annat.

Finnes stad eller samhälle vara i behov av särskild tilldelning av statsbidrag till visst brådskande väg- eller gatubyggnadsföretag, utöver vad i fördelningsplanen upptagits, bör väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter länsstyrelsens hörande till Konungen avgiva förslag rörande dylikt särskilt bidrag samt villkoren för dess åtnjutande.

### 12 §.

Till stad eller samhälle utgår årligen statsbidrag med nittiofem procent av det belopp, vartill kostnaderna för underhållet av de allmänna vägarna och av de för biltrafiken viktiga gatorna inom staden eller samhället beräknas skäligen böra uppgå.

### 13 §.

Beräkningen av det belopp, som i 12 § avses, skall ske efter stadens eller samhällets hörande och med ledning av vad vägar och gator av liknande art i andra städer och samhällen kosta i underhåll.

I de beräknade underhållskostnaderna må icke inräknas förvaltningskostnad.

Utföres väg- och gatuhållningen efter högre standard än som betingas av samfärdselns behov, må statsbidraget icke beräknas å högre belopp än det, som skulle hava åtgått till underhåll av trafikleder, anpassade uteslutande efter samfärdselns behov.

### 14 §.

I stads eller samhälles kostnader för underhåll av allmänna vägar och gator, som prövats för biltrafiken viktiga, må efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beprövande inräknas skäligen ränta å medel, som använts för utförande av beläggning av väg eller gata (vägbanans stensättning, beläggning med cementbetong, asfalt eller dylikt), ävensom avskrivning å kostnaden för

beläggningen med belopp, som anpassats efter beläggningens beräknade varaktighet. Härför erfordras, att beläggningen efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens medgivande utan statsbidrag utförts efter den 1 januari 1944. Det sammanlagda beloppet av ränta, avskrivning och den uppskattade årliga kostnaden för vägens eller gatans underhåll efter beläggningens utförande må dock icke överstiga beräknad årlig kostnad för underhåll av vägen eller gatan medelst grusning eller makadamisering.

#### 15 §.

Det belopp, vartill stads eller samhälles kostnader för underhållet av de allmänna vägarna och av de för biltrafiken viktiga gatorna beräknas årligen uppgå, fastställs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för en tid av fyra år.

Om under löpande fyraårsperiod stads eller samhälles väg- och gatuhållningsskyldighet ökas genom inkorporering eller genom att enskild väg övertages till allmänt underhåll eller gata förklaras skola anses såsom för biltrafiken viktig eller allmän väg eller sådan gata, som nyss sagts, bygges eller allmän väg indrages, skall det fastställda beloppet för återstående del av fyraårsperioden jämkas med hänsyn därtill.

Inträda eljest under löpande fyraårsperiod väsentligen förändrade förhållanden i avseende å underhållet, må ny fastställelse äga rum.

Beslut om fastställelse eller jämkning av belopp, som i 12 § avses, skall delgivas vederbörande stad eller samhälle.

#### 16 §.

Stad eller samhälle för löpande kalenderår tillkommande statsbidrag till väg- och gatuunderhållet utanordnas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i juli månad. Statsbidrag till väg- och gatubyggnadsföretag utbetalas av styrelsen i förskott i mån av arbetets fortgång, dock att någon del av statsbidraget, i regel en tiondel, bör innehållas, till dess arbetet blivit godkänt. Till arbete eller viss del därav, för vars utförande erfordras tillstånd av vattendomstol, må statsbidrag ej utbetalas förrän sådant tillstånd erhållits.

#### 17 §.

Statsbidrag utgår icke till iordningställande eller underhåll av gata, vars iordningställande påbörjats efter den 1 januari 1944, såvida ej företaget utföres enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före arbetets påbörjande granskad och godkänd arbetsplan.

Där särskilda skäl därtill föranleda, må Konungen medgiva, att statsbidrag må utgå utan hinder av vad nu sagts.

#### 18 §.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall övervaka, att de medel, som tilldelats stad eller samhälle såsom statsbidrag till väg- och gatuhållningen, på

lämpligt sätt användas för avsett ändamål. Till fullföljande av denna uppgift äger styrelsen meddela anvisningar rörande utförandet av de arbeten, till vilka statsbidrag utgår, ävensom rörande bokföringen av utgifterna för sådana arbeten.

Uraktlåter stad eller samhälle att ställa sig till efterrättelse av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen givna anvisningar, har styrelsen att anmäla förhållandet till Konungen.

### 19 §.

Det åligger stad eller samhälle att inom två år efter det statsbidrag till väg- och gatubyggnadsföretag uppburits verkställa med bidraget avsedda arbeten i sådan omfattning, att statsbidraget icke uppgår till högre belopp än nittiofem procent av de för de verkställda företagen i fördelningsplanen beräknade kostnaderna eller, där dessa överstiga de verkliga kostnaderna, nittiofem procent av sistnämnda kostnader. Där särskilda skäl därtill föranleda, äger dock väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bevilja staden eller samhället anstånd viss tid med fullgörande av sagda åliggande.

Arbete som utförts, innan statsbidrag beviljats, må icke inräknas bland de med bidraget verkställda företagen, med mindre tillstånd därtill meddelats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före arbetets igångsättande.

Kostnad för väg- och gatubyggnadsföretag, som utföres på entreprenad, må icke inräknas bland de med bidraget verkställda arbetena, med mindre staden eller samhället i tillämpliga delar iakttagit gällande bestämmelser angående upphandling och arbeten för statens behov samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänt entreprenören.

Där särskilda skäl därtill föranleda, må Konungen medgiva, att statsbidrag må utgå till företag utan hinder av vad i andra och tredje styckena sägs.

### 20 §.

Stad eller samhälle skall årligen före den 1 maj till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämna redogörelse för användningen under nästföregående år av staden eller samhället till väg- och gatuhållningen tilldelade statsbidrag.

Redovisning för användningen av bekommet statsbidrag till väg- och gatubyggnadsföretag skall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgivas inom sex månader efter utgången av den tid, inom vilken den på bidragets emottagande grundade byggnadsskyldigheten bör jämlikt 19 § vara fullgjord. Beträffande dylik redovisning, som skall vara åtföljd av fullständiga räkenskaper, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att meddela närmare föreskrifter.

Har stad eller samhälle underlåtit att fullgöra sin mot erhållet statsbidrag svarande byggnadsskyldighet, skola de uppburna bidragsbelopp, beträffande vilkas användning staden eller samhället icke förmått vederbörligen redovisa, återbäras till statsverket jämte fem procent årlig ränta från den dag, bidraget uppbars.

## 21 §.

Närmare bestämmelser angående tillämpningen av denna förordning meddelas av Konungen.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1944.

Med avseende å väg- och gatubyggnadsföretag, som påbörjats före den 1 januari 1944, skola hittills gällande bestämmelser äga tillämpning.

Den i 11 § omförmälda fördelningsplanen skall första gången fastställas före den 1 februari 1944 att gälla åren 1944 och 1945.

Är för stad eller del därav bestämmelse meddelad eller av ålder gällande angående skyldighet för fastighetsägare att helt eller delvis besörja eller bekosta gatas iordningställande eller underhåll, skall, intill dess bestämmelsen genom beslut av staden ändras, statsbidrag utgå endast till den del av kostnaderna för byggande och underhåll av gata, som icke bestrides av fastighetsägare eller som icke täckes genom de bidrag, som staden på grund av sådan bestämmelse äger uppbära.

Åligger det någon på grund av särskild förpliktelse att svara för eller bidra till väg- eller gatuhållning i stad eller samhälle, skall, intill dess väg- eller gatuhållningen efter beslut i vederbörlig ordning övertages eller helt bestrides av staden eller samhället, statsbidrag utgå endast till den del av kostnaderna för sådan väg- eller gatuhållning, som icke fullgöres av annan eller som icke täckes genom de bidrag, vilka staden eller samhället på grund av dylik förpliktelse äger uppbära.

---

## F ö r s l a g

till

förordning om statsbidrag till städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare, för tillhandahållande av mark för allmän väg  
m. m.

Härigenom förordnas som följer.

### 1 §.

Till köping eller municipalsamhälle, där kronan är väghållare, utgår enligt vad nedan sägs bidrag av statsmedel för värdet av mark, som samhälle tillhandahållit för byggande av allmän väg inom stadsplanlagt område, samt för å marken belägen byggnad, så ock för vad samhället visar sig hava utgivit i ersättning för intrång, som orsakas av vägens byggande eller begagnande, ävensom för domstols- och expropriationshandläggning.

Prövning av fråga om rätt för samhälle till sådant bidrag ankommer, där ej nedan annorlunda stadgas, på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

### 2 §.

Bidrag utgår med sextio procent av vad samhället visar sig hava utgivit i ersättning för mark, som särskilt förvärvats för vägen, samt för å marken belägen byggnad, så ock för intrång som orsakas av vägens byggande eller begagnande, samt för domstols- och expropriationshandläggning, allt i den mån ersättningen prövas skälig.

Där synnerliga skäl därtill äro, må statsbidraget efter prövning av Konungens förhöjas utöver vad nu sagts.

### 3 §.

Har samhälle för allmän väg inom stadsplanlagt område tillhandahållit mark, som icke särskilt anskaffats för ändamålet, och finnes markens tillhandahållande vara för samhället betungande, må bidrag av statsmedel efter Konungens prövning beviljas samhället med så stor del av värdet av marken och därå belägen byggnad, som Konungen prövar skälig.

### 4 §.

Har samhälle, som erhållit statsbidrag för tillhandahållande av mark för allmän väg, av tomtägare uppburit ersättning för samma mark, åligger det samhället att utan dröjsmål till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inbetala så stor del av ersättningen som statsbidraget utgjort av samhällets kostnader för markens tillhandahållande.

Å belopp, som samhälle sålunda har att inbetala till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, skall tillika gäldas ränta efter fem procent om året från och med den 1 januari året efter det, då gatumarkersättningen bort erläggas till samhället.

Vid inbetalande av belopp, som i första stycket avses, skall samhället lämna fullständiga uppgifter till bedömande av gatumarkersättningens storlek.

#### 5 §.

Har samhälle, som erhållit statsbidrag, eftergivit detsamma tillkommande rätt till ersättning av tomtägare, åligger det samhället att gottgöra statsverket härigenom tillskyndad skada.

#### 6 §.

Det åligger samhälle, som erhållit statsbidrag, att årligen, intill dess gatumarkersättning uppburits för samtliga tomter, för vilka sådan ersättning skall erläggas, före den 1 maj till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande varje särskilt vägföretag avgiva redogörelse för de gatumarkersättningar, som uppburits under det sist förflutna kalenderåret, och angående orsaken till att ersättning icke uppburits för de tomter, för vilka sådan ersättning ännu icke redovisats.

#### 7 §.

Är kronan väghållare i stad och har denna tillhandahållit mark för byggande av allmän väg, skall till staden utgå bidrag av statsmedel för värdet av marken jämte därå belägen byggnad ävensom för vad staden visar sig hava utgivit i ersättning för intrång, som orsakas av vägens byggande eller begagnande, samt för domstols- och expropriationshandläggning. Vad i 1—6 §§ stadgats beträffande statsbidrag till samhälle skall därvid äga motsvarande tillämpning.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1944.

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 26 mars 1943.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, ANDERSSON, ROSANDER, GJÖRES.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och finansdepartementen anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, frågan om ny väglagstiftning samt anför därvid.

### Inledning.

1938 års sakkunniga för utredning av vägväsendets förstatligande — i det följande kallade *vägförstatligandekommittén* — framlade den 9 april 1941 ett principbetänkande rörande frågorna om ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet, om det allmänna vägväsendet i städerna, om nya grunder för statsbidrag till städernas väg- och gatuhållning, om skyldigheten för de stadsliknande samhällena att tillhandahålla mark för allmän väg samt om sättet att förvärva rätt till mark för allmän väg m. m. Kommittén ansåg icke erforderligt att på detta stadium, då det gällde att skaffa underlag för det principiella bedömandet av frågan om statens övertagande av den allmänna väghållningen på landet, utforma texter till de författningar, som erfordrades för ett genomförande av kommitténs förslag i olika hänseenden.

Sedan infordrade yttranden över kommitténs förslag inkommit, blev frågan om ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet föremål för fortsatt beredning inom kommunikationsdepartementet. I uttalande till statsrådsprotokollet den 6 mars 1942 framhöll jag, att det vore av största betydelse för kommunalskatteberedningens fortsatta arbete, att statsmakterna toge ståndpunkt till nyssnämnda fråga. På min hemställan lämnade Kungl. Maj:t genom proposition samma dag, nr 122, riksdagen tillfälle att avgiva yttrande angående av mig angivna huvudgrunder för ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet och vissa därmed sammanhängande frågor.

I skrivelse den 10 juni 1942, nr 325, åberopade riksdagen såsom yttrande i ämnet vad andra särskilda utskottet anfört i sitt av riksdagen godkända ut-

låtande nr 2. Utskottets ställningstagande innebar ett tillstyrkande av förslaget om vägväsendets förstatligande och ett biträdande i allt väsentligt av de i propositionen förordade huvudgrunderna för förstatligandet. Utskottet uttalade sig för reformens genomförande så snart som möjligt och helst redan den 1 januari 1944.

Kungl. Maj:t bemyndigade därefter genom beslut den 12 juni 1942 chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga för att inom departementet biträda med att — i enlighet med de av mig angivna huvudgrunderna för förstatligandet och med beaktande av vad utskottet i sitt utlåtande anfört — utarbeta förslag till de författningar samt de åtgärder i organisations- och övriga hänseenden, som erfordrades för genomförande av ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet.

Med stöd av bemyndigandet tillkallade jag den 16 juni 1942 sex sakkunniga, de s. k. 1942 års vägsakkunniga, nämligen landshövdingen A. Lidén, ordförande, generaldirektören N. L. Bolinder, ledamoten av riksdagens andra kammare, f. d. statssekreteraren, chefredaktören F. F. Severin, extra byråchefen K.-G. M. Hjort, ledamoten av riksdagens andra kammare, hemmansägaren V. J. Mattsson och hovrättsrådet T. A. Bexelius. Då jag i det följande använder uttrycket »de sakkunniga» avses, om sammanhanget ej giver annat vid handen, 1942 års vägsakkunniga.

De sakkunniga ha i ett den 27 januari 1943 avgivet betänkande (SOU 1943: 1) framlagt förslag till *dels* ny lag om allmänna vägar jämte därmed sammanhängande förslag till ändringar i vissa lagar, *dels* lag om vad iakttagas skall i anledning av kronans övertagande av den allmänna väghållningen på landet, *dels* lag om vägnämnder och länsvägnämnder ävensom kungl. brev angående inrättande av en riksvägnämnd, *dels* stadga angående handläggningen av vissa vägfrågor (vägstadga), *dels* förordning angående statsbidrag till väg- och gatuhållningen i vissa städer och stadsliknande samhällen, *dels* ock förordning angående statsbidrag till vissa stadsliknande samhällen och städer för tillhandahållande av mark till allmän väg. De sakkunniga ha vidare framlagt förslag till vissa tillämpningsbestämmelser av administrativ natur ävensom förslag till organisation för den statliga vägförvaltningen samt till ordnandet av vissa övergångsfrågor och ekonomiska spörsmål. Sistnämnda förslag komma att av mig upptagas i annat sammanhang.

*Yttranden över betänkandet* ha till följd av remisser eller i annan ordning inkommit från chefen för försvarsstaben, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kammarkollegiet, statskontoret, riksräkenskapsverket, byggnadsstyrelsen, lantmäteristyrelsen, skogsstyrelsen, allmänna lönenämnden, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i samtliga län ävensom från följande sammanslutningar, nämligen svenska vägstyrelsernas förbund, svenska landskommunernas förbund, svenska stadsförbundet, svenska vägföreningen, svenska teknologföreningen, svenska kommunaltekniska föreningen, Sveriges arbetsledareförbund, vägdistriktens tjänstemannaförening, samfundet för hembygdsvärd, statsverkens ingenjörsförbund, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemannaförening, vägförrättningsmännens förening samt yngre väg- och vattenbyggares förening. Länsstyrelsernas utlåtanden ha åtföljts av yttranden från

vägingenjörerna samt i några fall från vederbörande överlantmätare och länsarkitekt. Därjämte ha yttranden inkommit från professorn i brobyggnad vid tekniska högskolan i Stockholm, rektorn för Stockholms tekniska institut samt några broentreprenörer.

De myndigheter och sammanslutningar, som avgivit yttranden över betänkandet, anse i allmänhet författningsförslagen väl ägnade att läggas till grund för lagstiftning i ämnet. De framförda erinringarna avse huvudsakligen detaljspörsmål och formella frågor.

I åtskilliga yttranden ifrågasattes emellertid, om den av de sakkunniga föreslagna tidpunkten för reformens genomförande — den 1 januari 1944 — kan anses lämplig. Sålunda förorda *länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Kalmar, Kristianstads, Hallands, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län*, att förstatligandet uppskjutes till en senare tidpunkt. De flesta av dem, som sålunda uttalat sig i frågan, anse, att reformen bör genomföras först den 1 januari 1945. De skäl, som anförts till stöd för ett sådant uppskov, kunna sammanfattas på följande sätt. Av betänkandet framginge, att reformens genomförande redan den 1 januari 1944 krävde mycket omfattande förberedelser redan före utgången av år 1943. Det skulle otvivelaktigt medföra olägenheter och svårigheter av olika slag att på så kort tid genomföra en så vittomfattande nyorganisation. Den mycket kraftiga forcering, som bleve av nöden, kunde lätt äventyra planmässighet och sparsamhet. Man kunde också befara vissa svårigheter att få de erforderliga befattningarna tillsatta och i verksamhet vid den avsedda tidpunkten, icke minst om man räknade med att tillsättandet av åtskilliga av de omkring 800 nya befattningarna komme att bli föremål för besvär. Antalet befattningshavare å de nuvarande vägingenjörskontoren uppginge endast till en ringa del av den tjänstemannastab, som skulle anställas vid den nya vägorganisationen. Då arbetskraften under rådande förhållanden vore starkt engagerad i krisbetonad verksamhet, vore möjligheterna att erhålla kvalificerade krafter till vägdirektörs- och vägingenjörbefattningarna mera begränsade än under normala tider. Det syntes även vara ovisst, huruvida lokalfrågorna för den nya organisationen kunde lösas inom den tid, som beräknats. På sina håll kunde lokaler över huvud icke anskaffas annat än genom nybyggnad. Därtill komme, att vägväsendet till följd av den rådande krisen befunne sig i ett läge, som högst väsentligt avveke från det normala, varför gjorda beräkningars hållbarhet framdeles kunde komma att omintetgöras. Det finnes icke något förhållande, som oavvisligt påkallade reformens omedelbara genomförande.

Riksdagen har, såsom nämnts, uttalat, att ett förstatligande av vägväsendet på landet bör genomföras så snart som möjligt och helst redan den 1 januari 1944. Det är givet, att vägdistriktet på grund av detta uttalande inrättat sig för ett förstatligande vid nämnda tidpunkt. Ett uppskov måste med hänsyn härtill vara ägnat att medföra väsentliga olägenheter. Den begränsning av utgifterna som vägdistriktet inför förstatligandet inriktat sig på och som

*Departementets  
chefen.*

tagit sig uttryck i starkt sänkta utdebiteringar eller i underlåtenhet att utdebitera vägs katt, kan för väghållningen innebära vissa risker. Man kan sålunda icke räkna med att vägdistriktet skola verkställa inköp av maskiner o. d., vilka icke kunna av dem själva utnyttjas annat än under en kort tid. Det är emellertid uppenbart, att ett avbrytande av den successiva nyanskaffningen försvårar övergången och ökar kostnaderna för staten. Det är därför önskvärt att övergångstiden göres så kort som möjligt.

De i yttrandena anförda betänkligheterna mot förstatligandets genomförande redan den 1 januari 1944 kunna väl icke fränkännas berättigande men måste enligt min mening anses väga mindre tungt än de olägenheter, som skulle vara förbundna med en förlängning av övergångstiden. De nu rådande onormala förhållandena på vägväsendets område kunna icke i och för sig anföras till stöd för ett uppskov med reformen. Tvärtom är väghållningens ringa omfattning för närvarande ägnad att underlätta reformens genomförande. Icke heller kan jag dela farhågorna för att tillsättandet av de nya tjänsterna skall medföra oöverkomliga svårigheter. Tjänstemännen vid de blivande vägförvaltningarna måste ju i stor utsträckning rekryteras från den nuvarande vägorganisationen samt bland de konsulterande ingenjörer, som nu äro verksamma på vägväsendets område, och personal för den närmaste ledningen av underhållsarbetet torde i allmänhet övergå från vägdistriktets till statens tjänst. Jag tror därför icke att svårigheterna att erhålla kvalificerad arbetskraft bliva större nu än om ett år. Även lokalfrågan synes, oaktat åtskilliga svårigheter visat sig möta, kunna på de flesta håll lösas på ett någorlunda tillfredsställande sätt.

På grund av vad sålunda anförts anser jag, att reformen bör, såsom jämväl de sakkunniga förutsatt, genomföras den 1 januari 1944.

Frågan om ny väglagstiftning har varit föremål för fortsatt beredning inom kommunikationsdepartementet, och därvid ha på grundval av sakkunnigförslaget samt de inkomna yttrandena utarbetats förslag till följande författningar, för vilkas genomförande riksdagens medverkan är erforderlig, nämligen

1. lag om allmänna vägar;
2. lag om ändring i stadsplanlagen den 29 maj 1931;
3. lag om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom;
4. lag om ändring i vissa delar av lagen den 12 maj 1917 om expropriation;
5. lag om vad iakttagas skall i anledning av kronans övertagande av den allmänna väghållningen på landet;
6. lag om vägnämnder, länsvägnämnder och riksvägnämnd;
7. stadga angående handläggningen av vissa vägfrågor (vägstadga);
8. förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadslignande samhällen, som äro väghållare; samt
9. förordning om statsbidrag till städer och stadslignande samhällen, där

kronan är väghållare, för tillhandahållande av mark för allmän väg m. m.

Dessa författningsförslag ha i allt väsentligt utformats i överensstämmelse med de av mig i 1942 års proposition angivna och av riksdagen godkända huvudgrunderna för ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet.

Frågan om de ändringar i lagen den 26 maj 1909 om Kungl. Maj:ts regeringsrätt, som påkallas av den nya väglagstiftningen, torde i annat sammanhang komma att upptagas av chefen för justitiedepartementet.

Reformens genomförande nödvändiggör utfärdandet även av åtskilliga andra författningar, vilka dock icke äro av beskaffenhet att påkalla riksdagens medverkan.

Jag övergår härefter till att redogöra för berörda inom kommunikationsdepartementet utarbetade författningsförslag.

### **Lag om allmänna vägar.**

Den allmänna väghållningen i riket regleras för närvarande genom lagarna den 7 juni 1934 om allmänna vägar och om vägdistrikt. Den förra lagen, vilken har karaktär av allmän civillag, inrymmer bestämmelser om vad som är att hänföra till allmän väg och till väghållning, vem väghållning åligger, ordningen för behandlingen av frågor om byggande av väg och övriga frågor rörande förändring av vägnätet, tillsyn å väghållning ävensom angående enskildas av väghållningen berörda förhållanden.

Såsom de sakkunniga framhålla, påkallar ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet så omfattande förändringar i nu gällande lagstiftning, att de icke kunna med fördel däri infogas. Det har med hänsyn härtill ansetts nödvändigt att utarbeta förslag till en helt ny väglag.

Den nya väglagen torde liksom den nu gällande böra i huvudsak begränsas till sådana bestämmelser av civillags karaktär, som reglera förhållandet mellan den allmänna väghållningen och enskilda. Av praktiska skäl ha dock vissa stadganden av annan natur, som reglera spörsmål av grundläggande betydelse för den allmänna väghållningen, medtagits i lagen. För att icke den nya lagen skall behöva tyngas av detaljföreskrifter av olika slag, vilka vore ägnade att minska överskådligheten med avseende å huvudprinciperna för den nya ordningen, ha däremot de föreskrifter, som i övrigt erfordras för genomförandet av det allmänna vägväsendets förstatligande, ansetts lämpligen böra upptagas i författningar av annan art.

Med den begränsning, som sålunda ansetts böra givas åt väglagen, kunna flertalet av dess bestämmelser göras tillämpliga å alla allmänna vägar i riket. De få särbestämmelser, som påkallas av att städerna — med undantag för några av de minsta bland dem — alltjämt skola vara väghållare inom sina områden eller som eljest böra gälla för städerna, ha sammanförts till särskilda avsnitt av lagen.

De sakkunniga ha med hänsyn till såväl begränsningen av det dem givna uppdraget som den tid, som stått dem till buds, ansett sig i allmänhet icke kunna till prövning upptaga sådana väglagsfrågor, som ej sammanhånga med förstatligandet, även om frågorna i och för sig ansetts vara av beskaffenhet att böra göras till föremål för utredning.

I flera av de avgivna yttrandena över de sakkunnigas betänkande ha ifrågasatts komplettering och ändring även av sådana bestämmelser i nu gällande väglag, vilka icke sammanhånga med förstatligandet och som av de sakkunniga därför föreslagits skola bibehållas oförändrade.

*Lantmäteristyrelsen* uttalar sålunda, att den föreslagna lagstiftningen lämnade rum för ur jorddelningssynpunkt önskvärda kompletteringar. Den pågående utvecklingen av de allmänna vägarna och på fastighetsbildningens område hade aktualiserat flera tidigare föga uppmärksammade spörsmål. Sålunda föreläge behov att kunna i samband med tillkomsten av vägrätt fixera gränserna för vägrättsområdet. Från vägmyndigheternas sida hade också påyrkats rätt att påkalla förrättning för bestämmande av gräns för allmän väg. Vidare hade uppstått fråga, hur man efter vägomläggning borde förfara med för vägändamål ej vidare erforderligt markområde, samt hur man skulle kunna i görligaste mån undanröja de olägenheter, som uppstått vid fastigheters sönderstyckande genom ny eller omlagd väg, och erhålla en ändamålsenlig ägoreglering. Uppmärksamheten hade även blivit fäst på det förhållandet, att vid byggande, omläggning och breddning av väg åstadkommits omfattande förstörelse av befintliga gränsmärken. Genom de vittgående inskränkningar i rätten att uppföra byggnad vid allmän väg, som införts genom 1934 års väglag, hade aktualiserats frågan om fixerande av gräns för område, varinom byggnad ej finge uppföras (s. k. byggnadslinje). Slutligen hade frågan om åstadkommande av den mera intima samverkan mellan vägväsendet och jorddelningsväsendet, som betingades av det naturliga sambandet mellan dessa båda verksamhetsområden, blivit alltmera aktuell.

Vidkommande frågan om åtgärder till förebyggande av den osäkerhet beträffande fastighetsgränser, som förorsakas av att gränsmärken m. m. förstöras vid vägarbeten, anför *lantmäteristyrelsen*.

Styrelsen fann redan år 1929 på grund av den i avsevärd utsträckning vid byggnadsarbeten förekommande skadegörelsen å gränsmärken och markeringar sig föranlåten att i skrivelser till länsstyrelserna och andra berörda ämbetsverk hemställa om medverkan till att sagda skadegörelse måtte kunna i möjligaste mån undvikas. Nöjaktigt resultat av denna hemställan har emellertid icke vunnits och lär ej kunna ernås utan lagbestämmelse. Från rikets överlantmätare ha jämväl framförts krav på bestämmelser i ämnet. Det bör erinras om, att genom lagen den 17 juni 1932 med särskilda bestämmelser om äldre ägo gränser och samtidigt föreskrivna ändringar i jorddelningslagen, på grund av det vitsord, som givits gränssträckning på marken framför karta och handlingar, åt gränsmärken förlänats sådan självständig rättslig betydelse, att deras skyddande mot åverkan blivit en ännu mera angelägen sak än tidigare. I de fall, där övertäckning eller spoliering av markeringarna icke kan undvikas vid byggnadsarbeten, bör ett säkerställande dessförinnan av berörda gränser på tillfredsställande sätt med nödvändig-

het ske, då eljest rättssäkerheten i fastighetsbildningsförhållandena äventyras.

De i förevarande hänseende erforderliga bestämmelserna borde, uttalar lantmäteristyrelsen, innehålla, att gränsmärke eller annan varaktig markering, som omförmäles i mättningsförordningen, ej finge vid vägbyggnad överläckas eller raseras, innan på anmälan av vägmyndighet vederbörande lantmätare eller förrättningsman företagit åtgärd för säkerställande av ägogräns, som härvid berördes. Kostnaderna härför borde bäras av väghållaren.

Skogsstyrelsen bringar i detta sammanhang i erinran ett av 1936 års skogsutredning framfört förslag om en planläggningsverksamhet, som skulle omfatta alla de trafikleder, av vilka skogsbruket betjänar sig. Syftet med förslaget hade varit att få undersökt, bokfört och kartlagt behovet av förbättrade transportmöjligheter samt därav betingade åtgärder. Styrelsen anför härom.

Denna plan, av skogsutredningen benämnd utbyggnadsplan, inriktar sig väsentligen på vägarna såsom den praktiskt taget enda rörliga delen av kommunikationsnätet. I planen, som i de flesta fall torde kunna framställas rent kartmässigt och som bör avse endast skogsbygder, böra upptagas utbyggnad av de särskilda skogsvägarna, de enskilda utfartsvägarna och de allmänna vägarna till den omfattning, som anses erforderlig för att kommunikationsnätet för området ifråga skall kunna anses tillfredsställande. För att få en sådan utbyggnadsplan till stånd kräves samverkan mellan skogsvårdsstyrelserna, vägorganisationens distriktsförvaltningar och länsstyrelserna, vilka senare böra utföra den slutliga granskningen. För de allmänna vägarnas del torde befintliga flerårsplaner fylla det ifrågavarande behovet. I fråga om dessa avser arbetet sålunda endast anpassningen av planerna efter det övriga kommunikationsnätets krav.

Den snabba utvecklingen på vägväsendets område har helt visst framkallat behov av komplettering och ändring även av åtskilliga stadganden i 1934 års lag, vilka icke beröras av statens övertagande av den allmänna väghållningen på landet. Många av de i yttrandena uttalade önskemålen förtjäna därför beaktande. Till en del av dessa frågor återkommer jag i det följande. Jag vill emellertid redan här framhålla, att en slutlig prövning av de uppslag, som framförts, i de flesta fall måste föregås av närmare utredning och vederbörande myndigheters hörande. Jag är därför icke i tillfälle att nu taga ställning till sådana förslag. Oavsett detta har jag i allmänhet ansett mig icke böra nu upptaga till behandling spörsmål om sådana reella ändringar i gällande väglagstiftning, som icke direkt eller indirekt ha samband med vägväsendets förstatligande. Departements-  
chefen.

I likhet med lantmäteristyrelsen anser jag åtgärder påkallade till förebyggande av den osäkerhet beträffande fastighetsgränser, som förorsakas av att gränsmärken m. m. förstöras vid vägarbeten. De föreskrifter, som härutinnan erfordras, torde emellertid icke böra meddelas i väglagen utan kunna efter statens övertagande av den allmänna väghållningen på landet lämpligen utfärdas i administrativ ordning.

Vad angår de av lantmäteristyrelsen berörda spörsmålen i övrigt, äro dessa otvivelaktigt av den betydelse, att åtgärder böra vidtagas för vinnande av

en bättre ordning. Såsom styrelsen själv i sitt yttrande framhållit, torde emellertid de bestämmelser, som kunna finnas erforderliga i förevarande hänseenden, i de flesta fall icke ha sin plats i vägförfattningarna, även om vissa ändringar och tillägg i dessa kunna visa sig behövliga.

Det av skogsstyrelsen upptagna spørsmålet om åtgärder för ett planmässigt och samordnat utbyggande av olika slags kommunikationsleder för åstadkommande av förbättrade transportmöjligheter för skogsbruket finner jag värt beaktande. Förutsättningarna för ökad planmässighet i förevarande hänseende torde bliva större efter ett förstatligande än med nuvarande ordning. De föreskrifter, som för vägväsendets del erfordras för utarbetandet av de ifrågasatta planerna, torde emellertid icke böra meddelas i väglagen eller vägstadgan utan i annan ordning.

### **Allmänna bestämmelser.**

Åtskilliga av de allmänna bestämmelserna (1—19 §§) i 1934 års väglag befinnas av nu gällande ordning för väghållningens ombesörjande och ha därför av de sakkunniga (se motiven härför s. 66 och 67 i betänkandet) ansetts icke böra bibehållas efter ett förstatligande.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* yttrar i detta sammanhang.

I förslaget har icke upptagits något stadgande motsvarande den i 3 § nu gällande väglag innefattade bestämmelsen, att väg skall läggas där den tarvas och utan oskäligen kostnad bäst kan göras. Ett dylikt stadgande är, såsom de sakkunniga anmärkt, icke behöfligt, där kronan är väghållare. Vidkommande andra väghållare än kronan ha de sakkunniga erinrat att städer och stadsliknande samhällen, enligt uttalanden i propositionen och utskottsutlåtandet, framdeles böra vara befriade från skyldighet att bygga andra vägar än sådana, vartill statsbidrag lämnas med viss procent av de beräknade kostnaderna. Den omständigheten att statsbidrag utgår är visserligen ägnad att i flertalet fall lösa de intressekollisioner som kunna uppstå mellan kronan och städerna i fråga om byggande av nödiga vägar till och från stad, men någon garanti för lösning av alla sådana konflikter kan statsbidragssystemet icke anses utgöra. Det skulle sålunda kunna inträffa, att kronan bleve nödgad att själv betala hela kostnaden för byggande av en väg, vars sträckning staden för sin del icke gillade. En sådan lucka i lagstiftningen, varom här är fråga, skulle kunna medföra icke obetydliga olägenheter.

Även *kammarkollegiet* betonar, att vissa betänkligheter möta mot upphävande av den hittills lagfästa grundsatsen, att väg skall läggas, där den tarvas och utan oskäligen kostnad bäst kan göras. Då denna förändring överensstämde med det redan beslutade förstatligandet, saknade dock kollegiet anledning att framställa någon erinran.

En av kollegiets ledamöter är härutinnan av skiljaktig mening och anser ifrågavarande stadgande böra bibehållas med i huvudsak oförändrad lydelse. Till stöd härför anföres bland annat, att förstatligandet icke borde medföra någon inskränkning i den nuvarande rätten att med lagens stöd få framställa anspråk på att erhålla behöflig allmän väg och få detta anspråk objektivt prövat.

Enligt 3 § första punkten gällande väglag skall väg läggas, där den tarvas *Departements-*  
och utan oskäligen kostnad bäst kan göras. Stadgandet, som hade sin motsva- *chefen.*  
righet i 3 § 1891 års väglag, torde innefatta skyldighet för väghållare att bygga  
varje väg, som är nödig för den allmänna samfärdseln. Utvecklingen har emel-  
lertid lett till att numera praktiskt taget inga andra företag utföras än de, till  
vilka statsbidrag beviljas eller kunna påräknas inom kort tid efter färdigstäl-  
landet. Ett förstatligande av vägväsendet kommer icke att medföra någon  
ändring härutinnan. Såsom jag framhöll i 1942 års proposition om vägvä-  
sendets förstatligande, måste efter reformens genomförande varje utvidgning  
av vägnätet även i princip bliva beroende av att tillräckliga medel kunna  
påräknas för ändamålet. Vidkommande andra väghållare än kronan må er-  
inras, att städer och stadsliknande samhällen, enligt uttalande i vederbörande  
utskotts av riksdagen godkända utlåtande, framdeles böra vara befriade från  
skyldigheten att bygga andra vägar än sådana, till vilka statsbidrag lämnas  
med viss procent av de beräknade kostnaderna. I anledning av länsstyrelsens  
i Malmöhus län yttrande vill jag framhålla, att arbetsplan för vägbyggnads-  
företag skall fastställas av statlig myndighet och att, om stad eller samhälle  
underlåter att utföra företag, beträffande vilket arbetsplan fastställts och till  
vilket statsbidrag lämnats, staden eller samhället på grund av tillsynsbestäm-  
melserna kan åläggas att verkställa företaget vid äventyr att detsamma eljest  
utföres av den statliga vägorganisationen på stadens eller samhällets bekost-  
nad (48 § väglagförslaget). Med hänsyn till vad sålunda anförts anser jag i  
likhet med de sakkunniga, att ifrågavarande stadgande i 3 § gällande väglag  
icke behöver bibehållas. Det erhåller emellertid i viss mån en ersättning ge-  
nom 4 § tredje stycket i departementsförslaget.

De sakkunniga ha föreslagit att även åtskilliga andra, i den nuvarande  
väglagen under allmänna bestämmelser upptagna stadganden icke skola bibe-  
hållas i den nya väglagstiftningen. Beträffande flertalet av de bestämmelser,  
vilka av de sakkunniga föreslagits skola utgå, är jag ense med de sakkunniga.  
Vidkommande de nuvarande föreskrifterna (7—10 §§) om vad väghållningen  
omfattar samt om vad som är att hänföra till »byggande av väg», »vägunder-  
håll» och »vinterväghållning», kan naturligtvis med fog sägas, att beträffande  
den del av väghållningen, som skall ankomma på staten — denna del utgör  
ungefär 98.5 procent av hela den allmänna väghållningen i riket — något  
behov icke föreligger av att i väglagen närmare definiera dessa begrepp.  
Eventuellt erforderliga anvisningar kunna meddelas i administrativ väg.  
För den enskilde torde vara nog att i lagen finnes föreskrivet, att väg skall  
vidmakthållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. För den del av  
väghållningen, som skall ombesörjas av städer eller stadsliknande samhällen,  
torde dock finnas ett visst behov att i lagen fixera de begrepp, om vilka här  
är fråga. Med hänsyn härtill och då ett angivande av begreppen även ur  
systematisk synpunkt synes önskvärt, ha nu berörda bestämmelser i gäl-  
lande väglag med vissa jämkningar och tillägg upptagits i departementsför-  
slaget.

## 1 §.

Denna paragraf överensstämmer i sak med 1 § i sakkunnigförslaget. Beträffande motiven hänvisar jag till s. 67—69 i betänkandet.

## 2 §.

Stadgandet är likalydande med 2 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 69 i betänkandet).

*Skogsstyrelsen* hemställer i sitt yttrande, att stadgandet måtte utformas så, att last- och upplagsplatser för virke, vilka anordnas utmed väg, skola anses höra till vägen.

Denna fråga har upptagits av *1936 års skogsutredning* i dess den 11 februari 1943 avgivna betänkande (SOU 1943: 4). Skogsutredningen anför härom bland annat följande.

Med bilens allmänna användning i skogsbrukets tjänst hade lastningsmomentet erhållit en helt annan och större betydelse för ett rationellt organiserande av transporter. Då fråga vore om tunga virkessortiment, bleve lastningen ett krävande och tidsödande samt därför även kostsamt arbetsmoment, om icke mekaniserade lastningsanordningar kunde användas eller och virkesupplagsplatsens höjd och lutning vore så anordnade, att pårullning av virket på bilen i nedlut kunde äga rum. Motorismens utnyttjande i skogsbrukets tjänst hade sålunda föranlett, att särskilda lastplatser för virke måste anordnas. Detta krav hade under senare tid ytterligare understrukits därav, att det allmänna till trafiksäkerhetens tjänst föreskrivit dels att virkesupplagen ej finge ligga intill vägens område och dels att fordonet vid lastning ej finge stå på själva vägen. Såväl den tekniska utvecklingen som lagstiftningen hade nödvändiggjort, att särskilda upplags- och lastplatser för virke anordnades utmed de allmänna vägarna på de platser, dit skogsprodukter i större omfattning uttransporterades med hästforor. Nyttjandet av dessa upplags- och lastplatser borde enligt skogsutredningens mening kunna betraktas som ett moment av allmän samfärdsel. Skogsutredningen ansåge det rimligt att kräva, att det allmänna vägväsendet tillhandahölle upplags- och lastplatser för trafikanterna. Då ifrågasättande anordningar icke tillkomme på grund av vägens behov, måste dock väglagen ändras, om utförandet skulle ske genom vägväsendets försorg. Därest i vissa fall på grund av naturförhållandena upplagsplatserna ej kunde anordnas intill själva vägen utan måste byggas på visst avstånd från denna, borde givetvis även den grenväg, som då måste anläggas till upplagsplatsen, få karaktär av allmän väg.

*Gatunämnden i Stockholm* anser, att bestämmelserna om vad som är att hänföra till väg alltför ensidigt taga sikte på väg på landet, samt anför här- om.

Sålunda stadgas, att till väg skall räknas dike. Väg i stad torde emellertid oftast icke byggas med diken utan förses med avloppsbrunnar. Jämväl dessa med tillhörande servisledning fram till avloppsledningen böra givetvis anses höra till vägen, och det kan ifrågasättas, om icke också så stor del av avloppsledningen, som kräves för dagvattnets avledande och vägens dränering, bör inräknas i vägbegreppet. Ytterligare måste förutsättas, att även erforderliga stödmurar o. dyl. anses ingå i vägen.

*Överståthållarämbetet* ansluter sig till gatunämndens uppfattning samt yttrar i detta avseende följande.

Ehuru författningsförslagen i denna del icke innebära någon ändring av vad för närvarande gäller, kan överståthållarämbetet icke finna annat än att vad gatunämnden härutinnan anfört är värt att i nu förevarande sammanhang upptagas till beaktande. De avloppsbrunnar med tillhörande servisledningar, vilka anordnas i gata, torde sålunda med avseende å ändamål och behövlighet helt kunna jämföras med vägdiken. Då dessa inberäknas i vägkostnaden, böra även avloppsbrunnar och dylikt bliva föremål för statsbidrag såväl med avseende å byggande som underhåll. Avloppsledningar torde däremot huvudsakligen tillgodose andra ändamål än ytvattnets avledande och synas därför ej på sätt gatunämnden ifrågasatt böra inräknas i vägbegreppet.

*Svenska teknologföreningen* ifrågasätter, huruvida icke stadgandet borde kompletteras med föreskrift om, att område, inom vilket avloppsledning utförts, jämväl borde räknas såsom vägområde. Det förekomme nämligen ofta, att i samband med anläggning eller ombyggnad av väg öppna diken måste ersättas med täckta avloppsledningar, vilka icke kunde placeras inom sådant område, som enligt paragrafen skulle höra till vägen.

*Samfundet för hembygdsvård* yttrar.

I 2 § nämnes intet om rastplatser och ej heller om gång- och cykelbanor. Möjligen kunna dessa innefattas i begreppet vägbana, men särskilt vid de stora vägarna (t. ex. nya vägen Stockholm—Södertälje) läggas gång- och cykelbanor fritt i förhållande till körbanorna, ofta på ett avstånd av flera tiotal meter. Det är givetvis av största betydelse, att denna strävan att skilja biltrafik och cykeltrafik — som nu medför vissa problem ur marklösnings-synpunkt — möjliggöres genom den nya lagen.

*Svenska kommunaltekniska föreningen* anför.

Föreningen anser, att en mera exakt definition av vad som avses med väg är erforderlig, då uttrycket vägbana ej är entydigt och icke heller konsekvent tillämpats i det framlagda förslaget. Sålunda har i 5 § förslaget till förordning angående statsbidrag till väg- och gatuhållningen i vissa städer och stadslignande samhällen uttrycket vägbana utbytt mot *trafikbana*, vari inräknas — vilket även framhålles i motiveringen till nämnda paragraf — särskilda cykel- och gångbanor. Vidare anser föreningen, att till väg även böra räknas skyddsremсор samt ledning, som ersätter dike. Det kan nämligen i vissa fall anses motiverat att ersätta dike med sluten ledning för bortledande av det vatten, som normalt skulle upptagas av dike.

Ett visst behov av särskilda upplags- och lastplatser för virke utmed de allmänna vägarna torde åtminstone på sina håll föreligga. Om sådana upplags- och lastplatser äro mera permanent behöfliga, har jag icke något att erinra mot att — oavsett frågan, huru kostnaderna härför böra bestridas — byggande och underhåll av dylika anordningar får ske genom vägorganisationens försorg, särskilt som något annat statligt organ icke lämpligen torde kunna komma i fråga för denna uppgift.

Även om hinder sålunda av praktiska skäl icke bör möta mot att vägväsendet medverkar vid anordnandet av sådana platser, följer därav dock icke, att de böra anses höra till allmän väg och bekostas såsom sådan. Att

*Departements-  
chefen.*

fastställa att en vid sidan av väg och ofta ett stycke ifrån denna anordnad plats, som icke erfordras för vägens bestånd och underhåll eller för samfärdseln å denna, skall anses höra till vägen måste i och för sig vara ägnat att ingiva betänkligheter. Vad som emellertid framför allt kan invändas mot förslaget är, att dessa platser icke äro avsedda för den *allmänna* samfärdseln utan för ett visst speciellt behov. Karakteristiskt för begreppet allmän väg är ju att den är avsedd för all slags samfärdsel. Ett genomförande av förslaget skulle sålunda innefatta ett avsteg från en viktig och enligt min mening alltjämt välgrundad princip. Härtill kommer, att ett sådant avsteg skulle kunna medföra ekonomiska konsekvenser, som icke nu kunna överblickas. Finge upplags- och lastplatser för virke anordnas på vägväsendets bekostnad, kunde andra näringar med fog göra anspråk på samma förmån. Exempelvis torde jordbrukets behov av särskilda anordningar i och för mjölktransporter vara jämförligt med skogsbrukets behov av upplags- och lastplatser. Ett genomförande av skogsutredningens förslag skulle vidare medföra, att det förenklade sätt för ianspråktagande av mark för allmän väg, som innefattas i det föreliggande lagförslaget, skulle bliva tillämpligt jämväl med avseende å upplags- och lastplatser för virke. Detta skulle innebära, att det skulle ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i samband med fastställande av arbetsplan avgöra, om det allmännas behov av sådan plats vore så stort, att det enskilda intresset borde vika. Styrelsens befattnings med skogsbruket är emellertid icke av den natur, att styrelsen kan anses äga förutläggningar att göra en sådan avvägning.

På nu anförda skäl anser jag mig icke kunna biträda skogsutredningens förslag i denna del.

Såsom framgår av de återgivna yttrandena, ha i dessa hemställts jämväl om åtskilliga andra tillägg till förevarande paragraf. Sålunda har föreslagits, att denna måtte erhålla en sådan avfattning, att till väg hänfördes avloppsbrunnar, servis- och avloppsledning, täckdike samt skyddsremsa. Enligt min mening föreligger icke något behov av kompletterande bestämmelser i dessa hänseenden. Den i paragrafen angivna exemplifieringen torde nämligen vara tillfyllest för att avgöra, om viss anordning hör till väg. Därest någon av de i yttrandena omförmälda anordningarna uteslutande eller i huvudsak tillkommit för vägs ändamål, bestånd eller underhåll, skall den givetvis anses höra till vägen. Dylika anordningar torde emellertid mången gång huvudsakligen avse andra ändamål än de sist angivna.

I anledning av samfundets för hembygdsvård yttrande vill jag framhålla, att utmed väg anordnade gång- och cykelbanor måste anses höra till vägen, även om de äro förlagda på ett visst avstånd från den egentliga vägbanan.

På några håll har förekommit, att brygga, som stått i direkt förbindelse med allmän väg, ansetts såsom väg och i enlighet härmed intagits till allmänt underhåll. En sådan utvidgning av begreppet väg synes mig icke tillrädlig. Där brygga utgör färjläge, kommer den emellertid på grund av stadgandet i andra stycket att hänföras till väg. Vidare torde en brygga, som är utgångspunkt för båttrafik av samma karaktär som färjtrafik, kunna betraktas såsom färjläge och följaktligen hänföras till väg.

## 3 §.

Denna paragraf, som saknar motsvarighet i sakkunnigförslaget, överensstämmer i sak med 7 § gällande lag. Det har dock icke ansetts behöfligt att skilja mellan vägunderhåll och vinterväghållning. Dessa båda begrepp ha därför sammanförts till ett. Väghållning skall sålunda framdeles omfatta byggande och underhåll av väg.

## 4 §.

Denna paragraf — som bland annat ersätter 9 § första stycket och 10 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 71 i betänkandet) men som i övrigt saknar motsvarighet i de sakkunnigas förslag — anger vad som räknas till byggande av väg, när väg må anläggas, omläggas och förbättras samt hur väg bör byggas.

*De sakkunniga* anföra i detta sammanhang.

I förslaget angivas förutsättningarna för byggande av allmän väg, förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg och indragning av allmän väg. I gällande lag ha icke meddelats några särskilda bestämmelser härom, något som icke varit behöfligt med hänsyn till den definition, som givits begreppet allmän väg. Det kan möjligen synas onödigt att, efter förstatligandet av den större delen av den allmänna väghållningen, i väglagen angiva förutsättningarna för byggande av allmän väg. Varken staten eller — med visst undantag — annan väghållare skall ju framdeles kunna åläggas att bygga allmän väg. Vägs egenskap av allmän medför emellertid högst avsevärda inskränkningar i de befogenheter, som tillkomma fastighetsägare och andra. Sålunda måste erforderlig mark avstås för vägen. Marken närmast utmed vägen får icke i alla avseenden fritt nyttjas efter ägarens eller brukarens skön. Även andra olägenheter kunna följa av vägs byggande eller brukande. Det har med hänsyn härtill ansetts riktigast att i lagen angiva, när väg må byggas såsom allmän och när sålunda den enskildes rätt måste vika för det allmännas intressen. Av enahanda skäl angivas i förslaget även förutsättningarna för förändring av enskild väg till allmän och för inrättande av särskild vinterväg. Det har även, ehuru icke av samma skäl, ansetts lämpligt att i lagen angiva villkoren för att allmän väg skall kunna indragas.

*Chefen för försvarsstaben* understryker i sitt yttrande vägväsendets utomordentligt stora betydelse ur militär synpunkt. Tillgång till goda och i rätta riktningar ledande vägförbindelser utgjorde en av de viktigaste förutsättningarna för att krigsmakten skulle kunna lösa sina uppgifter. Med hänsyn härtill syntes önskvärdt, att begreppet »riksförsvaret» infördes i väglagen vid sidan av begreppet »den allmänna samfärdseln» eller »det allmänna».

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anför beträffande denna paragraf.

Enligt nu gällande väglag är allmän väg av två slag, sådan väg, som »prövas nödig för den allmänna samfärdseln» och ödebygdsväg, »som — — — finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande». De sakkunniga föreslå införande av ytterligare en kategori, nämligen väg, som »finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna». Såvitt styrelsen kan finna, är det mindre lämpligt att jämsides med

varandra uppställa kvalifikationsgrunder, mellan vilka gränserna äro så obestämda som här är fallet. Var går gränsen mellan »gagn» och »synnerligt gagn»? Enligt styrelsens mening måste en ödebygdsväg — som ju skall vara ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande — anses vara icke endast till gagn utan till synnerligt gagn för det allmänna. Styrelsen anser, att begreppet ödebygdsväg kan utgå ur lagstiftningen. Några särskilda skäl som tala för bibehållande av detsamma synas icke föreligga. Kan det flerhundraåriga begreppet landsväg utmönstras ur väglagstiftningen, torde så kunna ske även beträffande det år 1919 införda begreppet ödebygdsväg. Möjligheten för statsmakterna att tillse, att behovet av sådana vägar, som enligt nuvarande terminologi äro ödebygdsvägar, blir vederbörligen tillgodosett, lär icke kunna försvåras. För länsstyrelserna och vägorganisationen skulle ett borttagande av begreppet medföra praktiska fördelar, bl. a. kunde antalet flerårsplaner minskas och man skulle slippa att — enligt bestämmelserna i vägstadgan — för exempelvis Malmöhus län behöva göra en »fyraårsplan för nyanläggning av andra vägar än ödebygdsvägar».

Även *länsstyrelsen i Norrbottens län* anser anledning saknas att i väglagen skilja mellan vanlig väg och ödebygdsväg. I de sakkunnigas förslag till vägstadga förutsattes visserligen, anför länsstyrelsen, att särskild flerårsplan skulle uppgöras för nyanläggning av ödebygdsvägar. Men även huvudvägar skulle vid uppgörande av flerårsplan behandlas för sig och dock funnes begreppet huvudvägar icke i väglagen.

*Vägingenjören i Norrbottens län* anför i sitt yttrande.

Enligt förslaget till lag om allmänna vägar 1 § hänföra de sakkunniga hit endast sådana för den allmänna samfärdseln öppna vägar av allmän vägs eller ödebygdsvägs karaktär, vilka på grund av vad i lagen sägs skola hållas genom det allmännas försorg.

Begreppet allmän väg har icke utvidgats att även omfatta stigar för visst färd sätt (cykelstigar) eller skogsvägar (bilbasvägar) som exempelvis skett utomlands. De sakkunniga förklara anledningen härtill vara, att deras uppdrag är begränsat och att de därför icke ansett sig böra upptaga detta spörsmål till diskussion. För de norrländska länen med sitt stora behov av såväl skogsvägar som cykelstigar är dock denna fråga utomordentligt betydelsefull och synes därför av länsstyrelsen böra närmare utvecklas. Begreppet allmän väg bör ges en sådan omfattning i den nya lagen, att däri även kan inbegripas sådana skogsvägar och stigar, som äro till synnerligt gagn för det allmänna.

*Kammarkollegiet* yttrar i detta sammanhang.

Allmän väg inom stadsplanesamhälle, som icke är egen väghållare, bör inom stads- eller stomplanelagt område sammanfalla med gata. Med stadsgandets avfattning förefinnes risk för att avgörandet kan komma att avvika från fastställd stads- eller stomplan, vilket synes olämpligt. Garanti bör därför skapas mot dylik avvikelse, i sådan form att avgörande om sträckningen av allmän väg anknytes till stadsplanelagens regler, förslagsvis genom hänvisning till stadsplanelagen.

*Departementschefen.* I likhet med de sakkunniga anser jag riktigast, att förutsättningarna för byggande av väg angivas i väglagen.

Såsom de sakkunniga framhålla finnes, sedan staten övertagit den allmänna väghållningen på landet, ur praktisk synpunkt icke någon anledning att begränsa den väghållning, som skall ombesörjas av den statliga vägorganisa-

tionen, till allenast vägar, som prövas nödiga för den allmänna samfärdseln. Under senaste tid ha såsom allmänna byggts vägar, vilka till övervägande del varit av militär betydelse. Det synes också lämpligt, att sådana för försvaret eller eljest för det allmänna erforderliga vägar, som, utan att vara nödiga för den allmänna samfärdseln, likväl äro av betydelse för denna, hållas såsom allmänna. Vägens betydelse för den allmänna samfärdseln får dock icke vara alltför ringa. En väg, som till övervägande del kommer att nyttjas exempelvis för militära ändamål eller för domänverkets skogskörslor, bör sålunda icke byggas såsom allmän. Såsom förutsättning för att väg, som icke är nödig för den allmänna samfärdseln, skall kunna byggas såsom allmän bör gälla, att vägen är av synnerligt gagn för det allmänna.

I likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser jag ödebygdevägarna vara till synnerligt gagn för det allmänna såsom ägnade att främja landets uppodlande och bebyggande. Det saknas därför även enligt min mening anledning att i väglagen skilja mellan ödebygdevägar och andra allmänna vägar.

Att uppställa lika stränga villkor för omläggning, breddning och annan förbättring av väg som för nyanläggning av väg synes icke ändamålsenligt. Dylika förbättringsföretag böra därför kunna utföras, om så prövas erforderligt för samfärdseln eller eljest ur det allmännas synpunkt, exempelvis av ekonomiska skäl.

Frågan huruvida stigar för visst färdsätt, t. ex. cykelstigar, böra kunna byggas såsom allmänna vägar tarvar en mera ingående utredning än den, som i detta sammanhang kunnat ske inom departementet. Jag är därför icke beredd att nu taga ställning till denna fråga, som ej heller äger omedelbart samband med vägväsendets förstatligande.

Det har på samma sätt som i lagen om enskilda vägar ansetts böra angivas, att väg skall till läge och sträckning samt till bredd och anordning i övrigt byggas så, att ändamålet med vägen må utan oskäligen kostnad vinnas med minsta intrång och olägenhet för annan.

I anledning av kammarkollegiets erinran vill jag framhålla, att väg, som bygges inom område för vilket stadsplan blivit fastställd, skall givas en sträckning som står i överensstämmelse med stadsplanen. Vad nu sagts torde helt visst gälla även utan uttryckligt lagstadgande. Det synes mig dock lämpligt, att i lagen intages ett förbud mot att utlägga väg på sådant sätt, att stadsplan motverkas. Skulle det vid vägbyggnadsfrågans behandling visa sig, att vägen lämpligen bör läggas över mark, som enligt stadsplanen icke är avsedd till gata, får beslut om vägens sträckning över sådan mark anstå, intill dess stadsplanen blivit i vederbörlig ordning ändrad. Som yttrande från byggnadsnämnd alltid skall inhämtas, då vägföretag berör planlagt område, torde risk icke finnas för att byggnadsföretaget kommer att avvika från planen. Det sagda har även tillämpning på stomplan, byggnadsplan och utomplansbestämmelser.

## 5 §.

Detta stadgande återgiver med viss redaktionell jämkning 3 § och 4 § tredje stycket i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 69 i betänkandet). I anslut-

ning till föreskriften, att väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick, angives i överensstämmelse med gällande lag vad som skall räknas till underhåll av väg.

*Länsstyrelsen i Örebro län* anför i sitt yttrande bland annat.

I 3 § förslaget till väglag stadgas, att väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. I motiven till samma paragraf säges allenast, att stadgandet är likalydande med nuvarande lags enahanda bestämmelse. Man underlåter emellertid att framhålla, att den gamla lagens bestämmelse kompletterades med stadganden om tillsyn å väghållningen. I förslaget till den nya lagen finnas bestämmelser om tillsyn å väghållningen allenast beträffande sådana städer eller stadsliknande samhällen, där kronan icke är väghållare. Beträffande alla andra vägar, där således den statliga vägorganisationen ansvarar för vägunderhållet, finnes ingen annan kontroll å dess rätta utförande än den som organisationen själv anordnar. Detta är enligt länsstyrelsens mening en högst allvarlig brist i förslaget. Det duger ej här att hänvisa till andra statliga kommunikationsverk såsom exempelvis statens järnvägar. Här är det nämligen staten själv, som utövar trafiken och som alltså lider skada genom dåligt underhåll av själva järnvägen. Beträffande landsvägarna åter är det den enskilde trafikanten, som skadas i större eller mindre mån av dåligt vägunderhåll. Under normala tider är det synnerligen höga kapitalvärden, som äro insatta i landsvägstrafiken. Den skada, som fordon taga genom dåligt vägunderhåll, icke blott genom därav förorsakade olycksfall, utan framförallt genom en onormalt hög förslitning, stiger därför till mycket höga belopp. Att döma av de tendenser, som senaste åren förmärkts, är det att befara, att utfärdade direktiv komma att leda till en strävan hos länsorganen att framförallt söka redovisa så låga vägunderhållskostnader som möjligt. Underhållets kvalitet torde härigenom icke sällan lida och vägarna så småningom bli sämre. Den andra parten, trafikanterna, har ingen, som mot dylika strävanden bevakar deras berättigade anspråk på efterlevnad av lagens föreskrift om vägars hållande i ett skick, som är för samfärdseln tillfredsställande d. v. s. sådant att onormalt hög fordonsförslitning undvikas.

Länsstyrelsen vill icke förutsätta, att vägunderhåll skall av statlig myndighet, trots framställning om rättelse, försummas i sådan grad, att väg behöver avstängas. Den möjlighet 1938 års vägsakkunniga härutinnan rekommenderat synes således hava i och för sig endast teoretiskt värde, och länsstyrelsen finner det följaktligen naturligt, att någon erinran om förefintligheten av dylikt ingripande mot dåligt vägunderhåll icke gjorts i väglagsförslaget. Däremot finner länsstyrelsen det egendomligt, att icke i lagtexten givits uttryck för den enligt 1938 års sakkunniga länsstyrelse åliggande skyldighet att i händelse av brist i väghållningen göra framställning om rättelse till vägorganisationen eller i sista hand till Kungl. Maj:t. Emellertid synes betydelsen av den länsstyrelse sålunda åliggande tillsynsskyldigheten kunna i icke ringa mån stärkas, om vägnämnder och länsvägnämnd finge lagstadgad befogenhet att till länsstyrelse anmäla av deras ledamöter iakttagna brister i väghållningen.

*Länsstyrelsen i Västerbottens län* påtalar, att stadgandet icke innehåller tillräckliga garantier för att vägarna hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. Vägdirektören, som skulle sköta denna angelägenhet, finge nämligen ett starkt intresse av att underhållskostnaderna bleve så låga som möjligt. Bättre kontroll syntes därför erforderlig.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* anför i detta sammanhang.

Förslagen innebära ett brytande med historisk tradition på ett sätt, som åtminstone i ett hänseende måste anses både betänkligt och olämpligt. Länsstyrelsen syftar därvid på det åliggande, som av ålder tillkommit länsstyrelse att för egen del och genom underordnade myndigheter öva tillsyn och uppsikt över vägväsendet och väghållningen. Frågan härom, befast såväl genom nu gällande lag om allmänna vägar som i den för länsstyrelserna gällande instruktionen, har i de föreliggande förslagen helt kommit bort. Att så skett torde måhända förklaras av att man utgått från att anledning komme att saknas att bibehålla bestyret härmed, då staten komme att övertaga väghållningen. Man torde hava förutsatt, att denna samtidigt med övertagandet komme att a priori bliva tafelfri. Enligt länsstyrelsens mening kan en sådan tankegång dock knappast anses riktig. Man torde nog i stället få räkna med att, även efter statens övertagande av väghållningen, anledning till anmärkning mot beskaffenheten av denna understundom kan yppas. Med tanke härpå och i betraktande av den fara för säkerhet till person och egendom, som kan följa med försummad väghållning, kan länsstyrelsen, som enligt den för ämbetsverket gällande instruktionen har till ämbetsplikt bland annat att söka behörigen upprätthålla en sådan säkerhet, ej finna annat än att, även efter statens övertagande av väghållningen, förhållandena alltjämt peka på nödvändigheten av att bibehålla ett direkt lagbud om skyldighet att öva tillsyn och uppsikt över vägväsendet, så att någon av de myndigheter, som i första hand skola handlägga vägärenden, får ett omedelbart ansvar för denna del och varigenom alltså det icke eftersträfvansvärda systemet med delat ansvar, som får anses uppstå med nuvarande avfattning av förslagen, skulle komma att undanröjas. Lämpligast synes detta kunna ske genom en avgränsning av de skyldigheter och befogenheter med avseende å denna detalj, som böra tillkomma länsstyrelse och vägförvaltning. Särskilt hänsynen till de anspråk på klara linjer, som allmänheten med tanke på den personliga säkerheten har fog att härvidlag framställa, talar för åtgärder i sådan riktning.

*Vägingenjören i Södermanlands län* anser, att alla vägar, å vilka biltrafik vore tillåten, borde hållas fria från hinder av snö och is i den omfattning, som krävdes för sådan trafik. För att hålla de mindre vägarna öppna för biltrafik erfordrades ej med nödvändighet, att de skulle maskinplogas. Det ginge också bra att med tråplogar, dragna av hästar, erhålla en framkomlig väg bana.

*Chefen för försvarsstaben* uttalar, att han — åtminstone under krigsfara och i krig — borde kunna utöva inflytande på huruvida för automobiltrafik användbar väg skulle plogas för sådan trafik eller icke. Med hänsyn härtill borde i sista stycket efter orden »länsstyrelsen att» inskjutas »i samråd med chefen för försvarsstaben».

I 1942 års proposition om vägväsendets förstatligande framhöll jag, att den tillsyn å den allmänna väghållningen, som sedan gammalt ankommit på länsstyrelserna, betingats av behovet för staten att genom sina organ vaka över att väghållningen ombesörjdes på ett tillfredsställande sätt av jordägare och ortsmenigheter. I och med att staten genom egna organ övertager väghållningen på landet upphör nämnda behov. Det torde icke föreligga någon risk för att vägunderhållet på grund av överdriven sparsamhet från stats-

*Departements-  
chefen.*

makternas eller deras tjänstemäns sida eftersättes i sådan mån, att trafiken lider men. Skulle något sådant verkligen inträffa, åligger det givetvis länsstyrelsen att göra framställning om rättelse. Det ligger för övrigt i sakens natur att trafikanterna, om vägunderhållet eftersättes, komma att anföra klagomål. Något behov av fortlöpande uppsikt från länsstyrelsernas eller vägnämndernas sida över sättet för väghållningens ombesörjande på landet torde med hänsyn härtill icke föreligga. Då förstatligandet icke avses skola medföra någon ändring i väghållares skyldighet att ersätta skada, som åsamkas på grund av eftersatt vägunderhåll, ha statsmakterna givetvis ett intresse av att underhållet icke försummas.

Beträffande frågan vad som bör räknas till underhåll överensstämmer departementsförslaget med vad nu stadgas i 9 och 10 §§ gällande väglag med tillägg, att till underhåll vintertid skall räknas även sandning. Härutinnan överensstämmer förslaget med vad nu allmänt tillämpas. Till frågan om gränsdragningen mellan underhåll och renhållning, vilken fråga är av särskild betydelse för beräkning av statsbidrag till städernas väghållning, skall jag i det följande återkomma.

I likhet med de sakkunniga anser jag ändamålsenligt, att möjlighet finnes att vintertid begränsa vägs öppethållande för biltrafik. Då beslutanderätten i dylik fråga skall ankomma på länsstyrelsen, torde anledning icke finnas att befara, att sådan begränsning kommer till stånd utan tillräckliga skäl. Att länsstyrelsen vid meddelande av dylikt beslut skall — i händelse av krig eller krigsfara — samråda med militär myndighet, synes självfallet och torde icke behöva särskilt angivas i lagen.

#### 6 §.

Denna paragraf återger med viss redaktionell jämkning 4 § första och andra styckena samt 12 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 69 och 73 i betänkandet).

#### 7 §.

Denna paragraf återger med vissa redaktionella jämkningar 11 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 71—73 i betänkandet).

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anför i sitt yttrande.

I andra stycket göres frågan om enskild vägs förändring till allmän beroende av om medel för iståndsättningsarbeten finnas »eller kunna påräknas bliva tillgängliga under den närmaste framtiden». Detta torde innebära bl. a. att en väg skall kunna bliva allmän utan att samtidigt försättas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. Risken för eventuella trafikolyckor kommer då att åvila vägväsendet. Detta synes olämpligt, och styrelsen föreslår, att de citerade orden utgå.

*Svenska vägföreningen* yttrar.

I fråga om intagningen av enskild väg till allmänt underhåll ha de sakkunniga i motiveringen yttrat bl. a.: »Då behovet av vägen städse bör vara utslagsgivande vid bedömandet av fråga om densammas övertagande till allmänt underhåll, är det ur det allmännas synpunkt icke välbetänkt att uppställa villkor, som äro alltför betungande eller som icke kunna uppfyllas».

Vägföreningen befarar, att det citerade uttalandet kan missförstås. Det bör ur det allmännas synpunkt vara välbetänkt, att välgrundade villkor kunna uppställas. I många fall kan den knappa tillgången på penningmedel göra det omöjligt att förbättra sådana vägar, som äro till synnerligt gagn för det allmänna, därest icke särskilt bidrag kan erhållas från de enskilda vägin-tressenterna. Ett villkor om bidrag till iståndsättande kan visserligen vara mer eller mindre betungande för den enskilde, men det kan för honom vara ännu mera betungande, att vägen förblir enskild och icke blir intagen i det allmänna vägnätet. Förfaringsättet att för övertagande stadga visst villkor har sedan gammalt använts för sådana fall, då allmänna medel icke stå till förfogande för vägens ombyggnad till allmän väg inom överskådlig tid men när de enskilda vägin-tressenterna ändock önska att få en sådan övergång till stånd.

Vägföreningen anser således, att möjligheten att ställa villkor icke bör borttagas utan snarare komma till uttryck i förfatningarna.

Även länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län finner — under framhållande av frågans betydelse för länets vidkommande — angeläget, att hinder icke uppställas mot enskild vägs förändring till allmän under rimliga villkor om vägens iståndsättande genom de enskilda väghållarnas försorg före förändringens ikraftträdande. Länsstyrelsen anför härom.

I fråga om förändring av enskild väg till allmän har under senare tid den praxis utbildats, att beslut om enskild vägs övertagande till allmänt underhåll icke må förbindas med villkor, att vägen före övertagandet av de enskilda väghållarna försattes i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. Hur de vägsakkunniga ställa sig till denna fråga, framgår icke med full tydlighet. Å sid. 72 i betänkandet framhålles, att det ur det allmännas synpunkt icke är välbetänkt att uppställa villkor, som äro alltför betungande eller som icke kunna uppfyllas. Klart är ju, att villkor av dylik beskaffenhet icke böra förekomma. De villkor, som det i dylika fall gäller, äro emellertid som regel icke svårare för de gamla väghållarna att uppfylla än att det för dem under alla förhållanden blir en billig prestation i jämförelse med den fördel, som bortfallandet för framtiden av vägunderhållet för dem innebär. Visserligen må invändas, att principiellt sett enskild väg icke skall förvandlas till allmän, utan att den är för allmänna samfärdseln behöflig, och att när så befinnes vara förhållandet allmän väg skall åstadkommas utan enskild väghållares betungande. Men tillämpas detta alltför strängt, blir resultatet, att svårigheten att inom rimlig tid kunna disponera statsmedel för vägens iståndsättande framtingar ett uppskov med vägens övertagande till allmänt underhåll, som icke är till fördel för någondera parten.

Det av de sakkunniga för enskild vägs förändring till allmän uppställda villkoret, att vägen befinnes sig i ett för samfärdseln tillfredsställande skick, synes mig med hänsyn till bl. a. risken för trafikolyckor välbetänkt. Mången gång kunna dock de brister, som behöva undanröjas för att vägen skall befinna sig i ett för samfärdseln tillfredsställande skick, vara av den beskaffenhet, att vägens upplåtande för allmän samfärdsel kan ske utan fara för trafiken, exempelvis där endast diken behöva upptagas. Jag kan med hänsyn härtill icke biträda väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ändringsförslag.

Kan vägens skick anses innebära fara för trafiken, bör dess upplåtande för allmän samfärdsel icke ske, förrän vägen satts i ett tillfredsställande skick. Är därvid fråga om mindre arbeten, bör i beslutet om vägens föränd-

*Departements-  
chefen.*

ring till allmän uttryckligen angivas, att detsamma icke skall gälla, förrän arbetena utförts och avsynats. Kan vägen icke utan större omlägnings- eller förbättringsarbeten upplåtas för allmän trafik, skall frågan om utförandet av nämnda arbeten, på sätt i vägstadgan närmare angives, behandlas i den för vägbyggnadsärenden förutsatta ordningen.

Principiellt böra kostnaderna för iståndsättande av enskild väg, som prövas nödig för den allmänna samfärdseln eller som eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna, bestridas av väghållaren. Skall det allmänna bekosta arbetena, blir vägens förändring till allmän följaktligen beroende av, när medel härför bliva tillgängliga. Då de årliga anslagen för vägbyggnadsändamål måste fördelas efter företagens angelägenhetsgrad, kan det dröja länge, innan arbetena kunna utföras och vägen kan intagas till allmänt underhåll. Med hänsyn härtill kan det för vägtressenterna ofta framstå såsom fördelaktigt att själva åtaga sig kostnaden för vägens iståndsättande. Något hinder härför bör givetvis icke möta. För att icke intressenterna skola behöva riskera att nedlägga kostnader på vägen utan att denna därefter intages till allmänt underhåll böra intressenterna kunna efter framställning erhålla ett förhandsbesked om att vägen verkligen kommer att förändras till allmän, om den sättes i stånd. Dylikt förhandsbesked bör dock gälla endast för viss kortare tid.

#### 8 §.

Stadgandet överensstämmer i sak med 13 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 73 och 74 i betänkandet).

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* yttrar beträffande detta stadgande.

Här stadgas, att väg må indragas, om »vägens indragande icke för bygden föranleder annat än ringa olägenhet». Detta står icke fullt i överensstämmelse med av de sakkunniga i motiven uttalad mening och bör kunna ändras till »vägens indragande icke för bygden föranleder större olägenhet».

Ifrågavarande lagrum lärer avse jämväl indragning av särskild vinterväg. Styrelsen förutsätter, att ifrågavarande stadgande och statsmakternas uttalanden i ämnet icke skola anses lägga hinder i vägen mot en allmän omprövning av exempelvis behovet av de särskilda vintervägar, om vilka 1942 års statsrevisorer i sin berättelse framställt anmärkning.

*Vägingenjören i Kronobergs län* anför.

Indragning av väg synes, såsom paragrafen formulerats, endast i undantagsfall kunna ske i samband med vägs omläggning. Utan att vilja förorda att indragning av annan väg eller vägsträcka må ske annat än undantagsvis, synes dock viss översyn av det allmänna vägnätets utsträckning tid efter annan böra kunna vidtagas. Det ifrågasättes därför, huruvida icke formuleringen bör ändras så att detta möjliggöres.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* anmärker, att ordet »bygd» i den mening här avses vid flera tillfällen visat sig så tänjbart, att det ifrågasättes, om det ej kunde utbytas mot ett uttryck av mindre räckvidd.

*Departements-  
chefen.*

I 1942 års proposition om vägväsendets förstatligande framhöll jag, att en omorganisation av vägförvaltningen icke finge leda till en allmän indrag-

ning av bygdevägar. Även om, uttalade jag vidare, i ett eller annat fall intagning skett av väg, som icke kunde sägas tjäna ett allmänt samfärdselbehov, kunde det icke vara skäligt att beröva en bygd en förmån, som redan funnes och som vunnit hävd. Vad sålunda anförts synes mig alltjämt äga giltighet. En indragning av allmän väg är ofta ägnad att rubba de ekonomiska förutsättningarna för den av vägen berörda bygden och bör därför icke ske annat än då så av ekonomiska skäl kan anses motiverat. Varje beslut i ärende rörande indragning av väg bör enligt min mening grundas på en avvägning mellan å ena sidan kostnaderna för vägens underhåll och å andra sidan den nytta, vägens bibehållande såsom allmän medför ur det allmännas synpunkt. Det är då utan vidare klart, att vägen bör bibehållas såsom allmän, om dess indragande medför större olägenhet för den därav berörda bygden. Jag vill emellertid framhålla, att det i förevarande stadgande uppställda villkoret icke omöjliggör en indragning, som är till olägenhet blott för ett fåtal fastigheter.

## 9 §.

Denna paragraf överensstämmer i sak med 7 § första stycket i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 70 i betänkandet).

## 10 §.

Stadgandet är likalydande med 8 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 70 i betänkandet).

**Om väghållare.**

## 11 §.

Denna paragraf motsvarar 5 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 69 i betänkandet).

*Kammarkollegiet* anför i detta sammanhang.

Enligt detta lagrum skall, där någon på grund av särskilt åtagande åligger att svara för väghållning, därvid förbliva, intill dess väghållningen i föreskriven ordning övertages av kronan, respektive stad eller stadsplanesamhälle, som är väghållare. Enligt motiveringen avser detta stadgande äldre privaträttsliga förpliktelser med avseende å väghållningen och överensstämmer i sak med bestämmelsen i 11 § 2 st. gällande lag om allmänna vägar.

Sådana skyldigheter bero ej alltid på åtagande utan kunna vara trafikföretaget ifråga ålagda i administrativ eller judiciell ordning. Uttrycket »särskilt åtagande» synes därför lämpligen böra utbytas mot »särskild förpliktelse».

Stadgandet har jämkats i överensstämmelse med kammarkollegiets hem- *Departements-*  
ställen. Även i övrigt har paragrafen underkastats omarbetning huvudsak- *chefen.*  
ligen av redaktionell innebörd.

## 12 §.

Detta stadgande överensstämmer i sak med 6 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 69 i betänkandet).

*Svenska vägstyrelsernas förbund* anför beträffande denna paragraf.

Stadgandet förefinnes även i nuvarande väglag och har ansetts böra bibehållas. Huvudmotivet för förstatligandet har varit att åstadkomma en skatteutjämning. Förbundet anser, att med stadgandets bibehållande denna princip betänkligt kommer att rubbas. Särskilt under tider med stor arbetslöshet kan frestelsen ligga nära för kommun eller landsting att — liksom skedde i ej ringa utsträckning under tidigare arbetslöshetsperioder — på denna bakväg skaffa sig förtursrätt till vissa vägarbeten. Härigenom komma kommunens skattedragare att beskattas extra för ett vägändamål. För den statliga vägmyndigheten kommer det också att bli svårt att icke mottaga ett erbjudande om större eller mindre bidrag till ett vägbygge, varigenom egna anslag väsentligen utdrygas. Att sådana trakter, där ingen arbetslöshet förefinnes, då komma att få stå tillbaka beträffande vägbyggnadsprogrammet torde vara ställt utom allt tvivel. Med stadgandets bibehållande föreligger alltså en tvåfaldig risk: dels att vissa tracters vägbyggnadsplaner rubbas och förskjutas av ovidkommande hänsyn, dels att vägskatteutjämningen göres illusorisk genom vissa kostnaders överflyttande till annan skattetitel. Paragrafen bör för den skull icke medtagas i den blivande lagen.

*Departements-  
chefen.*

Till förekommande av att kommunallagarnas bestämmelser om de uppgifter, till vilka kommun må anslå medel, skulle utgöra hinder för kommun eller landsting att lämna bidrag till väghållningen infördes år 1905 i 1891 års väglag ett stadgande, likalydande med det av de sakkunniga föreslagna. Detta stadgande bibehölls oförändrat i 1934 års väglag. Såsom de sakkunniga framhålla, kan det även efter förstatligandet uppkomma fall, då landsting eller kommun anser med sina intressen förenligt att bidraga till viss väg i stad eller stadsliknande samhälle. Möjlighet bör även framdeles finnas för kommun att, på samma sätt som för närvarande ofta är fallet, bidraga till anskaffande av mark, som erfordras för nyanläggning av väg.

### 13 §.

Stadgandet saknar i huvudsak motsvarighet i sakkunnigförslaget. Det har emellertid synts mig lämpligt att i överensstämmelse med 13 § gällande väglag angiva, vilka myndigheter och organ som skola handha den allmänna väghållningen. Redan i detta sammanhang torde av systematiska skäl böra angivas, att väghållningen i städer och stadsliknande samhällen, som själva äro väghållare, skall ombesörjas under närmaste inseende, i Stockholm av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och eljest av vägförvaltningen i länet. Stadgandet ersätter i sistnämnda hänseende 57 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 106 i betänkandet).

### Om prövning av vägfrågor.

#### 14 §.

Denna paragraf motsvarar med vissa jämkningar och tillägg 14 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 74—77 i betänkandet).

Länsstyrelserna i Älvsborgs och Skaraborgs län, svenska vägstyrelsernas förbund och Skaraborgs läns vägförening hemställa i sina yttranden om sådan ändring av förevarande stadgande, att vägfrågor av mindre betydelse och av mera lokal natur — arbetsplaner för bygdevägar, förändring av enskild väg till allmän och inrättande av vintervägar — finge avgöras av länsstyrelsen.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län anför härom.

Avgörandet av praktiskt taget alla vägbyggnadsfrågor skall ligga hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, medan den förberedande *utredningen* avses skola ske genom länsstyrelsens och distriktsförvaltningens försorg. Länsstyrelsen ifrågasätter, om det kan vara nödvändigt att vägfrågor av relativt underordnad betydelse och av rent lokal natur skola avgöras centralt. Med tanke på den stab av teknisk personal, som avses skola finnas inom distriktsförvaltningarna och vilkas biträde länsstyrelserna ha att påräkna, vill det synas som om exempelvis frågor om upprättande av arbetsplaner för bygdevägar, förändring av enskild väg till allmän och inrättande av vinterväg skulle kunna definitivt avgöras av länsstyrelsen och att sålunda ytterligare granskning och prövning i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle bli obehövlig. Allenast om särskild anledning därtill föreligger borde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen taga befattning med arbetsplanerna för dylika företag, medan eljest styrelsens prövning borde inskränka sig till den granskning, som föranledes av företagens upptagande i vederbörliga flerårsplaner. Länsstyrelsen är för övrigt av den uppfattningen, att även fyraårsplanernas prövning och fastställande möjligen borde få ankomma på länsstyrelserna och distriktsförvaltningarna inom ramen för vissa av Kungl. Maj:t till förfogande ställda anslag. Den i de föreliggande förslagen anvisade gången med fyraårsplanernas och de därpå grundade arbetsplanernas insändande samt förnyade granskning och prövning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen synes medföra ett enligt länsstyrelsens mening onödigt dubbelarbete. Om länsstyrelserna till sitt förfogande få de enligt förslagen såväl kvalitativt som kvantitativt starka distriktsförvaltningarna, synes det därför också riktigt och lämpligt, att större inflytande beredes länsstyrelserna och distriktsförvaltningarna.

Beträffande stadgandets avfattning yttrar *länsstyrelsen i Norrbottens län*.

De för ett vägföretags tillkomst konstitutiva momenten äro dels företagens upptagande i flerårsplan, dels ock arbetsplanens fastställande. Detta framgår emellertid icke tydligt av väglagen. Enligt länsstyrelsens mening vore det värdefullt, om exempelvis 14 § gäves en sådan formulering att detta förhållande kunde där utläsas.

Förevarande stadgande är utformat i överensstämmelse med de i 1942 års *Departements-* proposition om vägväsendets förstatligande förordade och av riksdagen godkända huvudgrunderna för handläggning av vägfrågor. Av skäl, som då anfördes, synes det nödvändigt att prövningen av vägfrågor sker centralt av en myndighet, som äger överblick över vägbehoven i hela landet.

Allt såsom länsstyrelsen i Norrbottens län ifrågasatt knyta avgörandet av vägbyggnadsfråga till företags upptagande i flerårsplan och fastställande av arbetsplan för detsamma torde icke vara möjligt. Åtskilliga vägföretag torde nämligen komma att utföras utan att de upptagits i flerårsplan. Vidare är

det icke säkert, att alla företag som upptagas i flerårsplan komma till utförande. Slutligen är det avsett, att smärre omlägnings- och förbättringsföretag skola kunna verkställas utan att arbetsplan blivit för desamma fastställd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Ur systematisk synpunkt har ansetts lämpligt att i denna paragraf omnämna de lokala nämnder, som skola medverka vid handläggningen av vägfrågor, ävensom att angiva, att vissa i lagen särskilt angivna frågor prövas av länsstyrelse eller vägsynenämnd.

### 15 §.

Denna paragraf motsvarar med vissa ändringar 15 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 77 och 78 i betänkandet).

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Södermanlands, Kronobergs och Hallands län*, ett stort antal *vägingenjörer* samt *svenska teknologföreningen* giva uttryck för den uppfattningen, att en tid av tre år för giltigheten av beslut om fastställande av arbetsplan är alltför kort. I flera av yttrandena hemställas, att ifrågasättande tid måtte bestämmas till fem år; i andra ifrågasättes öppnande av möjlighet till viss förlängning av giltigheten efter treårsperiodens utgång.

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* anför beträffande detta stadgande huvudsakligen följande.

Till en början synes ur praktiska synpunkter önskvärt om tiden för giltighet av fastställelsebeslutet kunnat i stället fixeras till t. ex. *utgången* av det tredje året från den dag, beslutet vann laga kraft. Genom att giltighetstiden av planerna utginge med jämna år vunnas ökad överskådlighet vid vägbyggnadsfrågornas behandling, och möjligheterna att inom föreskriven tidsperiod påbörja arbetena kunde lättare överblickas.

Härutöver vill länsstyrelsen ifrågasätta en uppmjukning av paragrafen så tillvida, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle av särskilda skäl kunna förordna om viss förlängning av planens giltighetstid. Såsom de sakkunniga i annat sammanhang framhållit (s. 235) måste växlingarna i fråga om vägbyggnadsverksamhetens omfattning bliva betydande. För att tillgodose kraven vid t. ex. en arbetslöshetskris måste sålunda alltid ett betydande antal arbetsplaner finnas färdiga för arbetens igångsättande. Å andra sidan kunna av ekonomiska och andra skäl arbetena under vissa perioder komma att i hög grad nedbringas under det normala. Det lär därför ej kunna undvikas, att i vissa fall en fastställd arbetsplan skulle förlora sin giltighet utan att detta — såsom beträffande vissa större företag — behövt bero på att förslagen för tidigt upprättats. Upprättande av ny plan med iakttagande av förslaget rätt tidsödande förfarande kunde då måhända understundom vålla olägenheter och tidsspillan. För den föreslagna tidsbegränsningen talar visserligen, som de sakkunniga framhållit, att vid dröjsmål förhållandena ofta förändra sig så, att den fastställda sträckningen icke längre är den lämpligaste, liksom en viss begränsning betingas av de rättsverkningar fastställelsebeslutet skulle medföra. Om en förlängning av planens giltighetstid ej medges i andra fall än då planen fortfarande kan lända till efterrättelse och sakägare underrättas om beslutet om förlängningen i samma ordning som vid planens fastställelse, synas de sålunda åberopade omständigheterna ej behöva utgöra hinder för en uppmjukning av paragrafen i angiven riktning.

Vid dröjsmål med utförande av vägföretag kunna förhållandena ofta förändra sig så, att den fastställda sträckningen icke längre är den lämpligaste. Med hänsyn härtill bör fastställd arbetsplan såsom regel förlora sin giltighet, om planen ej kommer till utförande inom viss kortare tid. En sådan begränsning betingas även, såsom de sakkunniga framhållit, av de rättsverkningar i olika hänseenden, som fastställelsebeslutet medför. Departements-  
chefen.

De sakkunniga ha föreslagit, att beslutet skall äga giltighet endast under tre år, räknat från den dag det vann laga kraft. Då det är förutsatt, att beslut om fastställande av arbetsplan såsom regel icke skola meddelas, förrän företagen äro aktuella och medel för desamma kunna beräknas bliva tillgängliga under den närmaste tiden, finner jag den föreslagna giltighetstiden väl avvägd. Av praktiska skäl bör dock, såsom i några yttranden framhållits, giltighetstiden räknas från utgången av det år, under vilket beslutet vunnit laga kraft.

På sätt i yttrandena framhållits kan det förekomma fall, då arbetsplan måste upprättas och fastställas, oaktat medel till företagets utförande icke kunna förväntas bliva tillgängliga under de närmaste åren. Sådana undantag kunna, såsom vägförstatligandekommittén framhöll, påkallas av hänsyn till byggnadsverksamheten i orten eller laga skifte. Så är exempelvis fallet, om stadsplan eller stomplan skall upprättas för område, över vilket allmän väg avses skola framdragas.

Jag anser med hänsyn härtill önskvärt, att möjlighet finnes att förlänga giltighetstiden för beslut om arbetsplans fastställande. Beslut om dylik förlängning torde böra ankomma på Kungl. Maj:t och bör meddelas endast där synnerliga skäl därtill äro. Beslut om förlängning måste givetvis föregås av utredning om att förhållandena icke förändrat sig i sådan mån, att ny arbetsplan bör upprättas.

### Om upplåtelse av mark för väg.

Enligt den äldre rätten skulle den mark, som behövdes till allmän väg, i regel tagas av oskifta, d. v. s. av bys oskiftade ägor eller av allmänning. Vid sådant förhållande torde vägs anläggande regelmässigt icke ha medfört någon ändring i äganderätten till den mark, som togs i anspråk, ej heller marklösen eller ersättning för annat intrång.

Redan tidigt fastslogs emellertid skyldighet för vederbörande jordägare att avstå den mark, som erfordrades till allmän väg. Sålunda föreskrevs i 25 kap. 1 § byggningsbalken i 1734 års lag, att till landsväg sådana ägor finge tagas, »som möta och föreligga, utan att någon det vägra må; och njute by som mister i åker och äng därför sin fyllnad av kronan». Av Konungens befallningshavandes av utredning vid tinget föregångna beslut om var vägen skulle läggas följde, att den behöfliga marken skulle avstås.

I kungörelse den 9 mars 1824 lämnades vissa föreskrifter om förfarandet i vägbyggnadsärenden. I sådana ärenden skulle häradsrätten i orten utreda — förutom behovet och nyttan av väganläggningen samt huru densamma

borde verkställas — den ersättning, vartill enskilda hemmansägare kunde vara berättigade för förlust av ägor, som åtginge till vägen. Sedan häradsrätten avgivit sitt betänkande, skulle frågan om väganläggningen prövas och avgöras av Konungens befallningshavande. Rätten att taga mark i anspråk för väganläggningen berodde sålunda av beslut av länsstyrelsen.

Med tillkomsten av vår första expropriationsförfattning, förordningen den 20 november 1845 om jords eller lägenhets avstående för allmänt behov, blev det Kungl. Maj:t, som hade att pröva frågor om skyldighet för enskilda fastighetsägare att avstå mark till väg eller andra allmänna ändamål. Bestämmandet av ersättningen skulle ankomma på särskild nämnd efter förhandling vid domstol. Ersättning utgick med fulla värdet av egendomen jämte hälften därutöver.

1845 års författning ersattes av expropriationsförordningen den 14 april 1866. Enligt den tillämpning, som gavs åt denna förordning, erfordrades icke i alla fall att Kungl. Maj:ts medgivande lämnades direkt och uttryckligen. Vid anläggande av ny väg ansågs nämligen expropriationsrätt följa av beslut, varigenom Kungl. Maj:t i samband med beviljande av anslag till väganläggningen fastställde arbetsplan för densamma. Om statsanslag icke blivit sökt eller beviljat samt Kungl. Maj:t följaktligen icke fastställt arbetsplan, måste emellertid för expropriationsrätts vinnande särskild ansökan göras hos Kungl. Maj:t. Ersättning för det exproprierade skulle utgå efter uppskattat värde utan förhöjning.

Enligt nu gällande bestämmelser kan rätt till mark för vägändamål förvärfvas, förutom genom avtal med jordägaren, i den ordning, som föreskrives i lagarna den 12 maj 1917 om expropriation och den 16 maj 1930 om vägrätt.

Enligt 1917 års expropriationslag kan fastighet genom expropriation tagas i anspråk för allmän väg, därvid den exproprierande vinner äganderätt eller nyttjanderätt till vägmarken. Ett regelmässigt handlagt expropriationsärende har att genomgå prövning på tre olika håll, i det att detsamma i regel kommer att bliva föremål för handläggning av dels Kungl. Maj:t i administrativ väg, dels domstol och dels expropriationsnämnd.

Ansökan om expropriation skall ingivas till Kungl. Maj:t. Över ansökan skall tillfälle beredas fastighetens ägare och innehavare, så ock annan som kan lida men av expropriationen, att avgiva yttrande, huruvida den avsedda markens avstående eller upplåtande är förenat med särskild olägenhet eller annan lämplig mark kan med mindre olägenhet tagas i anspråk eller eljest något är att erinra i anledning av ansökningen. Därefter beslutar Kungl. Maj:t, huruvida expropriationen må äga rum.

Det andra stadiet av expropriationsärendet är dess instämmande till domstol. Det avser särskilt att få utrett, vilka som äro sakägare, och få expropriationsförfarandet kungjort för alla vederbörande, kända och okända.

Sedan målets förberedande handläggning avslutats, skall — därest överenskommelse om expropriationsersättning ej träffats och fastställts av rätten — tillsättas expropriationsnämnd. Denna verkställer de av expropriatio-

nen föranledda uppskattningarna, varefter målet av rätten företages till slutligt avgörande. Sedan rätten fastställt expropriationsersättningen, skall denna i regel nedsättas hos länsstyrelsen. Då nedsättning skett, är expropriationen fullbordad och den exproprierande berättigad att genast taga marken i besittning. Den exproprierande må dock redan så snart stämning i expropriationsmålet utfärdats taga marken i besittning, så framt han ställer pant eller borgen för expropriationsersättningen jämte ränta. Ersättningsbeloppen utbetalas av länsstyrelsen till de därtill berättigade. Besväras fastigheten av in-teckning för fordran, skall expropriationsersättningen fördelas på samma sätt som köpeskilling för utmätningssvis såld fast egendom.

Genom 1930 års lag om vägrätt har tillskapats en mindre omständlig form för att taga i anspråk vägmark än den expropriationsinstitutet erbjuder. Vägrättslagens syfte är närmast att bereda möjlighet att på ett enklare sätt och i högre grad än genom ett vanligt avtal trygga nyttjanderätten till vägmark utan att för detta ändamål behöva tillgripa expropriation, där sådan ej är erforderlig för att erhålla rätt till marken. Då vägrättslagen erhållit tillämpning även beträffande mark, som före lagens ikraftträdande tagits i anspråk för allmän väg, innehaves vägmark numera i mycket stor utsträckning med vägrätt. Sådan rätt innebär, att det allmänna med företräde framför all annan rätt till marken äger nyttja denna till allmän väg utan annan tidsbegränsning än att vägrätten upphör, om vägen indrages. Vägrätt föreligger, om marken enligt medgivande av fastighetens ägare tagits i anspråk för allmän väg. Har allmän väg färdigställts över fastighet utan att ägaren hos vägstyrelsen gjort erinran mot vägens framdragande å hans mark, föreligger också vägrätt, och detta även om ägaren icke medgivit att marken tages i anspråk. För upplåtelsen och för annat intrång, som orsakas av vägens byggande eller begagnande, är väghållaren skyldig att utgiva ersättning, där ej avtalats eller uppenbarligen förutsatts, att ersättning ej skall utgå. Har ej överenskommelse träffats om ersättning, skall talan inom viss tid instämmas till allmän underrätt i den ort, där fastigheten är belägen.

Då vägrättslagen är tillämplig blott om jordägaren icke motsätter sig att vägmarken tages i anspråk, ha vägdistrikten ej sällan funnit sig föranlåtna att hellre än att tillgripa det tidsödande och kostsamma expropriationsförfarandet tillmötesgå jordägares ersättningsanspråk, även då de fordrade beloppen väsentligen överstigit vad som kunde anses skäligt. Behovet av att för enkla expropriationsförfarandet blev härigenom framträdande, och i detta syfte genomfördes år 1935 sådan ändring i expropriationslagen, att bestämmelserna i vägrättslagen i viss omfattning kunna bli tillämpliga vid expropriation för allmän väg. Ansökning om expropriationsrätt prövas visserligen alltjämt av Kungl. Maj:t, men om expropriationen avser nyttjanderätt, äger Kungl. Maj:t beträffande fastighet, för vilken expropriationen finnes icke medföra avsevärt intrång, på framställning av sökanden förordna, att i fråga om rätt till ersättning samt ordningen för ersättningsens bestämmande stadgandena i lagen om vägrätt skola äga motsvarande tillämpning. Har förordnande om tillämpning av vägrättsförfarandet meddelats, skall således

vad expropriationslagen innehåller om expropriationsmåls handläggning vid domstol, om expropriationsnämnd, om utvidgning av expropriation, om expropriationsersättnings erläggande, om tillträde av fastigheten samt om expropriationskostnad icke tillämpas. Sedan sådant förordnande meddelats, är den exproprierande berättigad att utan ställande av säkerhet genast taga marken i anspråk.

Den sålunda vidtagna ändringen av expropriationslagen har icke fått någon praktisk betydelse. Vid prövning av hittills gjorda ansökningar om förordnande om tillämpning av vägrättsförfarandet vid expropriation har icke i något fall ansetts, att nöjaktig utredning till stöd för yrkandet förebragts.

Under senare tid fram till nu pågående världskrig har vägbyggnadsverksamheten avsevärt ökat i omfattning. Samtidigt har det av vägarna vållade intrånget till följd av trafikens art väsentligen förstörats. Fastighetsägarna ha funnits i allt mindre omfattning benägna att avstå från marklösen och intrångsersättning. Till följd härav ha vägdistriktens kostnader för marklösen och intrång och för markersättnings bestämmande stigit till betydande belopp. För åren 1937 och 1938 uppgingo dessa kostnader, enligt en av vägförstatligandekommittén verkställd utredning, till 3.8 miljoner kronor respektive 5.1 miljoner kronor.

Det är i hög grad önskvärt, att förfarandet vid förvärv av vägmark och vid bestämmandet av sakägare tillkommande ersättningar blir så enkelt och billigt som möjligt utan att säkerheten för ett riktigt bedömande av frågorna äventyras. Klagomål över att det nuvarande tillvägagångssättet är invecklat och kostsamt ha försports från många håll. Saken har flera gånger varit föremål för behandling i riksdagen.

Senast ha statsrevisorerna i sin berättelse till 1939 års riksdag uttalat sig för en undersökning av möjligheten att få till stånd ett förenklat och förbilligt tillvägagångssätt för bestämmande av marklösen. Riksdagen delade revisorernas uppfattning, att möjligheten att få till stånd ett enklare och billigare tillvägagångssätt i dylikt hänseende borde bli föremål för närmare utredning, samt anhöll därför i skrivelse den 29 april 1939 (nr. 219 p. 5) till Kungl. Maj:t om föranstaltande av utredning i syfte att åvägabringa sådana metoder vid bestämmandet av ersättning för upplåtelse av mark till allmän väg, att detta kunde ske på ett enklare och mindre kostsamt sätt.

Den av riksdagen begärda utredningen verkställdes av *vägförstatligandekommittén*, vilken i sitt förenämnda betänkande (SOU 1941:12) uppdrog riktlinjer för lösande även av denna fråga.

Kommittén erinrade till en början, att då bestämmelsen, att prövning av anspråk å expropriationsrätt skulle ankomma på Kungl. Maj:t, infördes genom 1845 års expropriationsförfattning, i motiven anfördes att denna bestämmelse innebure en garanti för att den enskildes rätt icke toges i anspråk för annat än ett verkligt stort och allmänt behov. I yttranden över det lagutkast, som legat till grund för 1935 års ändring i expropriationslagen, hade från flera håll framhållits önskvärdheten av att prövning av expropriationsansökan överfördes till länsstyrelse eller domstol. Till stöd härför hade bland

annat åberopats, att nödvändigheten av Kungl. Maj:ts medgivande i varje fall, vilket medgivande ibland toge relativt lång tid att erhålla, kunde av markägarna användas såsom press på vägstyrelserna i de fall, då marken omedelbart behövde tagas i anspråk för att icke ett avbrott i ett redan påbörjat vägarbete skulle behöva förekomma. I sådana fall ställdes vägstyrelsen inför valet att betala vad markägaren begärde eller att behöva räkna med olägenheten att icke kunna få disponera vissa delar av vägsträckan, när så ur arbetssynpunkt vore lämpligt.

Härom yttrade vägförstatligandekommittén.

Behovet av att ovillkorligen fordra hänskjutande till Kungl. Maj:t av spörsmålet om expropriationsrätt för väg kan naturligtvis med visst fog ifrågasättas, om blott vederbörande jordägare får tillfälle att på ett tillräckligt tidigt stadium framföra sina synpunkter samt erhåller säker kännedom om vägmyndighetens beslut och möjlighet att genom besvär draga beslutet under Kungl. Maj:ts prövning. Besvärsrätt beträffande vägbyggnadsbeslut föreligger väl för närvarande, men det är bristfälligt sörjt för att markägarna alltid, innan beslutet meddelas, få tillfälle att göra sina erinringar mot planen gällande eller ens erhålla kännedom om densamma. Den i beslutet fastställda vägplanen är dessutom ofta icke i detalj eller eljest sorgfälligt utarbetad. Då lång tid kan förlöpa mellan beslutet och igångsättandet av företaget, ske ej sällan utan formligt beslut rätt betydande ändringar i planen vid utförandet.

Med hänsyn till det nu anförda är det tydligen under nuvarande förhållanden av vikt att särskilt tillstånd till expropriationen måste inhämtas hos Kungl. Maj:t. Under handläggningen av expropriationsärendet får fastighetsägaren åtminstone alltid kännedom om vägföretaget och tillfälle att framföra sina synpunkter, varjämte expropriationens omfattning någorlunda fixeras.

Likväl torde Kungl. Maj:ts prövning av expropriationsansökan i regel endast vara formell, en undersökning att det föreligger ett lagakraftvunnet utslag beträffande väganläggningen, att ansökningen avser just den mark, som enligt utslaget skall tagas i anspråk för vägföretaget, samt att tillfälle beretts alla av företaget berörda fastighetsägare att yttra sig över ansökningen. Har ändring i den fastställda arbetsplanen vidtagits, brukar detta förhållande, om ändringen är av ringa betydelse, icke föranleda avslag på expropriationsansökningen, åtminstone icke därest vederbörande fastighetsägare ej motsatt sig ansökningen. Överensstämmer ansökningen i allo med beslutet om väganläggningen och föreligger icke något formellt hinder, torde ansökningen så gott som alltid bifallas, även om fastighetsägaren motsatt sig expropriationen.

Om vägväsendet förstatligas, skulle enligt de sakkunnigas förslag beslut om vägföretag meddelas av den centrala myndigheten och beslutet föregås av ingående undersökningar samt arbetsplanen upprättas av kompetenta personer och med stor noggrannhet. Jordägarna skulle personligen underrättas och vara pliktiga att föra underrättelsen vidare till nyttjanderättshavare och andra, vilkas rätt kan vara i fråga, så att alla vederbörande erhålla tillfälle att redan på ett förberedande stadium framföra sina synpunkter. Vid frågans prövning skulle den beslutande myndigheten ha att taga ställning till alla de omständigheter, som inverka på expropriationsfrågan, således bland annat pröva huruvida den avsedda markens avstående eller upplåtande skulle vara förenat med särskild olägenhet för vederbörande enskilda och om annan lämplig mark kan med mindre olägenhet tagas i anspråk. Beslutet skulle

kunna överklagas av envar sakägare genom besvär hos Kungl. Maj:t. Arbetsplan skulle icke fastställas, innan behovet av företaget vore aktuellt och medel därtill funnes tillgängliga, så att förslaget skulle verkställas, så snart marken finge tagas i anspråk.

Under sådana förhållanden borde det icke vara förenat med fara för rätts-säkerheten att låta lagakraftvunnet beslut, varigenom arbetsplan fastställes, omfatta omedelbar expropriationsrätt till den mark som erfordras för företaget. Härigenom vunnnes en betydlig besparing av tid och kostnader. Ytterligare förenkling och tidsvinst, av stor vikt särskilt när det gäller brådskande arbeten, skulle erhållas, om den sålunda förvärvade expropriationsrätten innebure att vägghållaren genast, utan avbidan på åtgärd för ersättningsfrågans ordnande, finge taga marken i anspråk för ändamålet. Betänklighet häremot synes icke behöva möta, om ränta å ersättningens belopp, såsom ske bör, räknas från den tidpunkt, då marken togs i anspråk, samt garanti beredes mot att vägghållaren kan hur länge som helst hålla frågan om ersättningen öppen. Att en sådan garanti kan åstadkommas är klart, men hur det skall ske är en fråga, som blir beroende på sättet för ersättningens bestämmande och som därför skall behandlas nedan i samband med problemet härom. Ställande av säkerhet för ersättningens betalande ifrågakommer ju icke, när det är staten som exproprierar. Möjligen kan befrielse från skyldighet härutinnan utan fara medges även städer och samhällen, där dessa äro vägghållare.

Vägförstatligandekommittén förutsatte, att den statliga vägorganisationen såsom regel skulle förvärva endast nyttjanderätt (vägrätt) till behöflig mark.

I fråga om sättet för bestämmandet av sakägare tillkommande ersättning för vägmarken och för intrång uttalade kommittén, att vägorganisationen i första hand borde söka få till stånd frivillig överenskommelse med vederbörande sakägare angående ersättningsbeloppens storlek. För att uppgörelserna skulle kunna träffas efter enhetliga grunder borde normer för ersättningarnas bestämmande utarbetas. Om vägghållare och sakägare icke kunde komma överens om ersättningen, borde denna liksom för närvarande kunna fastställas antingen genom expropriationsförfarande eller i den i vägrättslagen stadgade ordningen.

Kommittén var emellertid av den meningen, att förfarandet enligt vägrättslagen vore mindre lämpligt i fall, där det av vägrätten orsakade intrånget vore av stor betydelse och sekundära sakrättsägares intressen stode på spel. Detsamma gällde, därest mark skulle förvärvas med äganderätt, vare sig större eller mindre del av fastighetens ägor åtginge för ändamålet.

Men om det vid sidan av expropriationsförfarandet skulle i vägghållarens intresse finnas ett mindre omständligt och kostsamt förfarande att anlitas i därför lämpade fall, syntes det, uttalade kommittén, böra ligga i vägghållarens skön att välja detta förfarande, när han så funne för gott och det ej vore fråga om äganderättsförvärv. Bland vederbörande parter vore vägghållaren, som ju hade att gälda kostnaderna för förfarandet, den som hade det största intresset av förenklingen. Men för att önskemålet om vägghållarens valrätt skulle kunna förverkligas utan att enskild rätt trädde för nära, måste reglerna vara sådana, att vägghållaren finge bära risken för de olägenheter, som kunde inträda som en följd av att det enklare förfarandet kommit till användning i därför

icke lämpat fall. Med hänsyn härtill vore vissa ändringar i vägrättslagens regler erforderliga.

Härom anförde kommittén i huvudsak följande. Enligt nu gällande lag skulle vid bestämmandet av jordägarens ersättning hänsyn tagas till vad väghållaren utgivit eller kunde antagas bliva skyldig utgiva till annan sakägare. Jordägaren borde emellertid icke behöva å sin ersättning vidkännas avdrag på grund av mer eller mindre osäkra antaganden om andra sakägares anspråk. Skulle hänsyn till deras anspråk tagas, borde de vara styrkta. In-teckningshavarna borde, om de ej själva fordrat ersättning, icke kunna in-stämmas i målet och tvingas att genast söka bevisa sin förlust. Dylik bevis-ning kunde i regel icke presteras på detta tidiga stadium. Finge väghållaren rätt att välja mellan expropriationslagens och vägrättslagens metoder, finge den jordägaren i den förra lagen medgivna rätten att kräva utvidgning av expropriation ej betagas honom. Yrkade jordägaren att väghållaren skulle med äganderätt lösa större eller mindre del av fastigheten, borde expropria-tionsförfarandet tillämpas. Skulle målet redan vara anhängiggjort i vägrätts-lagens ordning, när yrkandet framställdes, borde domstolen pröva, huruvida det vore grundat enligt expropriationslagens regler om utvidgning av exprop-riation, och, om så funnes icke vara förhållandet, avslå yrkandet, men i motsatt fall, utan att bifalla yrkandet, hänvisa målet i dess helhet till hand-läggning i expropriationslagens ordning.

Kommittén förordade slutligen, att vägrättsmålen i första instans skulle handläggas av ägodelningsrätt.

Vägförstatligandekommitténs förslag beträffande sättet för förvärv av mark för allmän väg tillstyrktes av nästan alla de myndigheter och sammanslut-ningar, som yttrade sig över förslaget i denna del. Sålunda förklarade sig de fyra *huvrätterna*, *kammarkollegiet* och *föreningen Sveriges stadsdomare* icke ha något att erinra mot förslaget. Icke heller *processlagberedningen*, vars utlåtande inhämtades angående den föreslagna överflyttningen av vägrätts-målen från allmän underrätt till ägodelningsrätt, fann anledning till erinran. Många av de hörda uttalade, att de funne kommitténs förslag i denna fråga innebära väsentliga förbättringar i jämförelse med nu gällande regler och att förslaget borde genomföras, även om något förstatligande icke komme till stånd.

Endast *länsstyrelsen i Jönköpings län* avstyrkte direkt förslaget i denna del. Länsstyrelsen ansåg visserligen, att bestående förhållanden i fråga om rätt för vägmyndighet att komma i besittning av mark för väg vore både om-ständliga och kostsamma och att det föreslagna sättet i förhållande härtill utan tvekan erbjöde betydande fördelar. Då länsstyrelsen det oaktat avstyrkte förslaget, skedde det främst med hänsyn till den erfarenhet, länsstyrelsen hade av dylika förhållanden på andra områden, å vilka teknisk sakkunskap skulle vara allenarådande.

*Länsstyrelsen i Västmanlands län* ifrågasatte, om så mycket bleve vunnet med ett genomförande av förslaget. I många fall syntes nämligen komma att

inträffa, att en upprättad arbetsplan, som måhända komme till utförande först efter många år, då måste frångås på grund av ändrade förhållanden, och att detta skedde i så stor utsträckning, att de ursprungliga markägarförhållandena väsentligt ändrats.

Länsstyrelsen i Kalmar län ansåg det önskvärt att ersättningsfrågornas avgörande genom skiljenämnd upptoges till närmare behandling. Skiljemannaförfarandet vore i regel avsevärt billigare än domstolsförfarandena.

De sakkunniga anse i likhet med vägförstatligandekommittén, att det skulle medföra en betydande förenkling, om lagakraftvunnet beslut om fastställande av arbetsplan innefattade rätt för väghållare att omedelbart taga den för vägen erforderliga marken i besittning och begagna densamma för avsett ändamål. En dylik reform kunde icke medföra någon fara för rättssäkerheten, om blott tillfälle bereddes jordägaren att före beslutets meddelande framföra sina synpunkter och att sedermera överklaga detsamma. Härom gäves erforderliga bestämmelser i förslaget till vägstadga.

De sakkunniga anföra vidare bland annat följande.

Vägförstatligandekommitténs förslag, att beslut om fastställande av arbetsplan för vägbyggnadsföretag skall medföra expropriationsrätt till den mark, som erfordras för väg, innebär rätt för väghållare att tvångsvis förvärva antingen äganderätt eller ständig nyttjanderätt (vägrätt) till marken. Önskar väghållaren förvärva äganderätt, skall enligt förslaget ersättningen, där överenskommelse ej kan träffas, fastställas genom expropriationsförfarande, som förenklas genom att fastställelsebeslutet skall ersätta det tillstånd, som nu lämnas av Kungl. Maj:t. För vägrätten skall gottgörelsen i händelse av tvist, efter väghållarens val, bestämmas antingen genom expropriationsförfarande, förenklat på samma sätt som vid förvärv av äganderätt, eller genom målets instämmande till ägodelningsrätt (vägrättsförfarande).

Skall beslut om arbetsplans fastställande sålunda medföra ständig nyttjanderätt till marken och skall väghållare, där överenskommelse ej träffas, kunna framtvunga ersättningens fastställande genom det förordade, förenklade vägrättsförfarandet, kan ifrågasättas, om det förefinnes något behov att vid sidan härav äga tillgång till det av vägförstatligandekommittén förordade, förenklade expropriationsförfarandet.

Detta skulle ju enligt kommitténs förslag först och främst tillämpas, om väghållaren önskar förvärva vägmarken med äganderätt. Kommittén förutsatte emellertid att väghållaren och då särskilt den statliga vägorganisationen i regel skulle låta sig nöja med nyttjanderätt. Äganderättsförvärvet är nämligen förenat med olägenheter och kostnader, som kunna undvikas vid förvärv av blott nyttjanderätt. Marken måste avstyckas och fångat lagfaras. För den uppgift, en väghållare har att fullfölja, är det i allmänhet utan betydelse, om han besitter marken med äganderätt eller blott med ständig nyttjanderätt. Endast om vägen framdeles skulle indragas från allmänt underhåll — en åtgärd som, om vägarna byggas med förutseende, icke torde bliva så vanlig — lär det kunna vara av värde för väghållaren att inneha marken med äganderätt, i det han i så fall kan försälja marken. Det torde emellertid i de flesta fall, åtminstone på landsbygden, icke vara lätt att utfå vederlag av någon betydelse för sådan mark. Annat kan förhållandet vara inom städers och stadsliknande samhällens stadsplanelagda områden. Men beträffande vägar inom sådana områden skola förevarande bestämmelser icke gälla; stadsplanelagens föreskrifter äro här tillräckliga. Möjligen kan det, med

tanke på en eventuell framtida indragning av väg, tänkas vara lämpligt att förvärva äganderätt till mark för vägar omedelbart utanför de planlagda områdena. Utvidgas dessa områden, kan det nämligen vara av värde, att marken innehas med äganderätt, om vägen skulle indragas. Antalet sådana fall torde emellertid icke vara stort. Ur fastighetsbildningssynpunkt är uppmunsten av en rad små vägfastigheter att anse såsom en olägenhet. Sådana fastigheter kunna ju, om vägen indrages, i allmänhet icke bestå såsom självständiga.

De sakkunniga erinra, att en väghållare med nu gällande bestämmelser ofta anlidade expropriationsförfarande även vid förvärf av nyttjanderätt till vägmark i syfte att säkerställa sig mot ytterligare ersättningsanspråk. I den i expropriationslagen stadgade ordningen inginge nämligen ett proklamaförfarande, varigenom alla sakägare underrättades och måste framställa sina anspråk vid äventyr, att de eljest förlorade sin talan. Hela ersättningsfrågan avgjordes alltså i ett sammanhang, och väghållaren riskerade icke framtida krav av förut okända sakägare.

De sakkunniga åberopa i detta sammanhang följande uttalande av vägförstatligandekommittén.

Vid en rent privat uppgörelse erhålles ju icke trygghet i detta hänseende. Det enkla sätt att vinna vägrätt, som står till buds genom att träffa avtal med jordägaren, kan sålunda under vissa omständigheter vara äventyrligt för väghållaren. Sedan ersättningen till jordägaren utbetalats och vägen anlagts, kunna nya ersättningspretendenter uppträda vid olika tillfällen under en hel tioårsperiod och måhända inveckla väghållaren i den ena processen efter den andra. Ersättningsbeloppet kan på detta sätt bliva vida större än vad som förutsetts vid avtalet med jordägaren. Likväl står detta avtal fast och något anspråk på att återfå det till jordägaren utbetalade beloppet eller del därav äger väghållaren icke. Redan av allmänna rättsgrundsatser följer att han i regel ej äger av dylik anledning häva avtalet med jordägaren och under förarbetena till lagen om vägrätt framhölls uttryckligen att vägdistriktet ej skulle äga regressrätt mot jordägaren för vad distriktet kunde kännas skyldigt utge till andra sakägare.

Om ersättningen bestämmes i rättegång enligt vägrättslagen, inträder dock knappast större säkerhet för väghållaren mot framtida krav från sakägare, som icke intagit partsställning i målet. Lagen föreskriver visserligen att vid bestämmandet av jordägarens ersättning hänsyn skall tagas till vad väghållaren utgivit eller kan antagas bliva skyldig utgiva till annan sakägare, och synes alltså förutsätta att i någon mån sker utredning i målet även om sekundära sakägares anspråk. Men denna utredning måste ju ankomma på väghållaren och det blir hans risk, lika väl här som vid privat avtal, därest han saknar kännedom om sakägarna och deras krav. Dessutom torde det i regel vara synnerligen svårt för honom att prestera ens sannolikhetsbevis för sin egen skyldighet att betala ersättning till kända sakägare, innan frågan härom prövats. Att han godvilligt utgivit ersättning till dem bör ju icke anses tillräckligt. Ej heller för inteckningshavarna själva torde det vara lätt att på detta tidiga stadium förebrija någon utredning i frågan. Meningen är ju icke att, så snart fastigheten är in-tecknad, markersättningen, såsom vid expropriation, i första hand skall användas till täckning av in-tecknad gäld, utan in-teckningshavare är berättigad till ersättning blott för förlust, som genom vägrätten uppstått å hans fordran. Minskning av pantens värde är alltså icke tillfyllest. För att kunna visa antagligheten av förlust torde van-

ligen förutsätts, att försök gjorts att realisera panten, åtminstone där ej fastighetens värde — uppskattat efter taxeringsvärdet och den värdeminskning, som vägrätten anses orsaka — understiger summan av gravationerna. Möjligen borde med hänsyn till lagens formulering även fordras att den eller de för intecknade skulden personligen ansvariga få antagas vara insolventa. Gäller inteckningen i flera fastigheter, kan frågan bliva än svårare att bedöma.

De sakkunniga framhålla, att även med de av vägförstatligandekommittén uppdragna riktlinjerna för lösande av hithörande spörsmål behov ofta skulle föreligga att anlita expropriationsförfarande vid tvångsförvärv av nyttjanderätt till mark för vägändamål för att skydda sig mot ytterligare ersättningsanspråk. Behovet av att anlita expropriationsförfarande vid sådana förvärv skulle emellertid i huvudsak bortfalla, om i väglagen — i likhet med vad som skett i den nya fornminneslagen och genom 1942 års ändring av stenkolslagen — stadgades, att avtalad eller av ägodelningsrätten fastställd ersättning för upplåtelse av rätt till vägmark och för intrång skulle, om väghållaren så önskade, kunna nedsättas hos länsstyrelsen samt fördelas och utbetalas i enlighet med vad som stadgades om expropriationsersättning. Härigenom skulle väghållare kunna befrias från risken att behöva utgiva ersättning för samma skada till såväl fastighetsägare som inteckningshavare. Ett sådant stadgande skulle väl icke utesluta ytterligare ersättningsanspråk från nyttjande- och servitutsrättshavare, men risken för sådana anspråk syntes icke vara av den beskaffenhet, att väghållare endast av hänsyn härtill skulle föredraga expropriationsförfarande framför det enklare och billigare vägrättsförfarandet. I de fall, då det funnes särskild anledning att befara förekomsten av nyttjande- eller servitutsrätt, som lede skada genom vägföretag och som sålunda kunde utgöra motiv för väghållare att anlita expropriationsförfarande, hade ju väghållare möjlighet att i tid verkställa utredning om förefintligheten av dylik rätt. Då sådan utredning i allmänhet icke mötte några svårigheter, syntes expropriationsförfarandet, om ett dylikt stadgande infördes, icke behöva anlitas till förekommande av framtida ersättningsanspråk från nyttjande- eller servitutsrättsägare.

De sakkunniga anföra vidare.

Ett stadgande av ifrågasatt slag skulle medföra fördelar icke blott för väghållare utan även och kanske framför allt för inteckningshavarna, vilka härigenom skulle vinna större trygghet. För en inteckningshavare kan det väl tänkas innebära olägenhet att intecknad fordran återbetalas tidigare än som avtalats. Inteckningshavaren lär emellertid — i de fall, då fastigheten anses utgöra full säkerhet för fordringen även efter vägrättsupplåtelsen — ha möjlighet att avstå<sup>1</sup> från uppbärande av nedsatt belopp till förmån för inteckningshavare med sämre rätt eller för fastighetsägaren. Endast för fastighetsägarna kan stadgandet tänkas medföra verklig olägenhet. Dessa skulle ju icke alltid kunna påräkna att själva få uppbära avtalad eller av ägodelningsrätten utdömd ersättning. Ersättningens utbetalande till inteckningshavare skulle emellertid komma fastighetsägaren till godo genom avskrivning å inteckningshandlingen och berörda olägenhet bör därför icke tillmätas något större avseende, i all synnerhet som fastighetsägaren ju icke

<sup>1</sup> Se emellertid NJA 1930 s. 536.

ens med nu gällande regler kan hindra väghållaren att välja expropriationsvägen. Fastighetsägaren kan följaktligen icke framtvunga ersättningens utbetalande till sig. Stadgandet kan möjligen tänkas försvåra frivilliga uppgörelser rörande ersättningen. I de flesta fall torde emellertid denna icke vara av den storlek, att nedsättning bör ske. I dessa fall skulle därför en frivillig överenskommelse kunna underlättas genom att väghållaren ställer i utsikt, att ersättning utbetalas direkt till fastighetsägaren. Där ersättningen är av den storlek, att nedsättning bör ske, torde det ofta vara i fastighetsägarens eget intresse att ersättningen utbetalas till inteckningshavaren, enär risk eljest föreligger, att denne uppsäger lånet till omedelbar betalning.

Annan anledning att anlita expropriationsförfarande för bestämmande av ersättning för nyttjanderätt till mark för vägändamål än syftet att vinna säkerhet mot framtida ytterligare ersättningsanspråk torde icke finnas. Med ett stadgande, som möjliggör för väghållare att hos länsstyrelsen nedsätta dylik ersättning för fördelning i samma ordning som expropriationsersättning skulle det sålunda icke förefinnas något praktiskt intresse för väghållaren att välja det omständligare och dyrare expropriationsförfarandet för bestämmande av ersättning för nyttjanderätt till mark för vägändamål. Därest ett dylikt stadgande infördes, skulle behovet av expropriationsförfarande för vägändamål följaktligen inskränkas till de fall, då väghållare vill förvärva äganderätt till marken.

Det förefaller tveksamt, om man endast för dessa fall bör förenkla expropriationsförfarandet på ifrågasatt sätt. Med det föreslagna sättet för handläggning av vägbyggnadsfrågor skulle det väl, såsom de sakkunniga redan påpekat, icke behöva innebära någon fara för rättssäkerheten att låta lagakraftgående beslut om arbetsplans fastställande medföra omedelbar expropriationsrätt till den mark, som erfordras för vägföretaget. Ur principiell synpunkt är det emellertid olämpligt att sönderbryta det för så många olika ändamål nu enhetliga expropriationsförfarandet, i all synnerhet som det förenklade expropriationsförfarandet skulle komma till användning endast i ett ringa antal fall. Att väghållaren i dessa måste inhämta särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t, på samma sätt som för närvarande, torde icke innebära någon olägenhet av betydelse. Kostnaderna skulle väl vid ett bibehållande av den nuvarande ordningen bliva större och förfarandet omständligare. Det kan emellertid icke vara ändamålsenligt att rubba den nuvarande enhetligheten blott för att i ett ringa antal fall vinna ett enklare och billigare förfarande. Väsentligt för väghållaren är endast, att han genom lagakraftgående beslut om arbetsplans fastställande alltid vinner nyttjanderätt till vägmarken och rätt att omedelbart taga densamma i besittning, samt att han för det övervägande antalet fall äger tillgång till ett enkelt och billigt förfarande för ersättningens bestämmande i händelse av tvist.

Utformas bestämmelserna i förevarande hänseende helt i enlighet med de riktlinjer, vägförstatligandekommittén uppdragit, skulle detta helt visst leda till att det omständligare och dyrare expropriationsförfarandet i stor utsträckning komme till användning även vid bestämmandet av ersättning för nyttjanderätt till mark. Valet mellan expropriationsförfarande och vägrättsförfarande skulle ju ankomma på vägorganisationen. Svårigheten för de ansvariga tjänstemännen att på förhand utreda, om ytterligare ersättningsanspråk kunna förväntas, torde — såsom vägförstatligandekommittén själv understrukit — lätteligen föranleda, att den säkrare men omständligare metoden väljes i nästan alla fall. Med hänsyn härtill torde införandet av ett stadgande om rätt för väghållare att för fördelning mellan sakägarna hos länsstyrelsen nedsätta avtalad eller utdömd marklösen vara ägnat att minska vägorganisationens kostnader och att förenkla hela förfarandet.

Av anförda skäl anse de sakkunniga den rättsverkan, som beslut om fastställande av arbetsplan skall medföra i förevarande hänseende, böra begränsas till rätt för väghållare till tvångsförvärv av ständig nyttjanderätt (vägrätt) till den mark, som erfordras för företaget, ävensom till rätt för honom att, utan anhängiggörande av mål om ersättning eller ställande av borgen, omedelbart taga marken i besittning.

De sakkunnigas förslag i denna del har i de avgivna yttrandena endast blivit föremål för detaljanmärkningar, till vilka jag återkommer i det följande. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* framhåller, att det föreslagna förfarandet för upplåtande av nyttjanderätt till vägmark innebure en avgjord förbättring i förhållande till nuvarande tillvägagångssätt. De i vägstadgan intagna föreskrifterna om underrättelse till markägarna komme visserligen att vålla mycket arbete men kunde icke undvaras, om rättssäkerhetens krav skulle fullt tillgodogöras.

*Departements-  
chefen.*

Mot ägarens vilja kan mark för allmän väg enligt nu gällande ordning tagas i anspråk endast genom expropriation efter särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t. Därest parterna i sådant fall icke komma överens om den ersättning, som väghållaren har att utgiva, skall ersättningen med visst undantag bestämmas av expropriationsnämnd. Ersättningen nedsättes därefter i regel hos länsstyrelsen för fördelning mellan därtill berättigade sakägare.

De sakkunnigas förslag innebär en genomgripande ändring av den ordning, som sålunda gäller för närvarande. Enligt förslaget skall beslut om fastställande av arbetsplan för vägföretag medföra rätt för väghållare att taga i besittning den mark, som erfordras för vägen, samt att därefter nyttja marken för väg utan hinder av den rätt annan må äga till fastigheten. Särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t skulle sålunda icke längre erfordras. Därest överenskommelse icke träffas mellan väghållare och sakägare, skulle ersättningsfrågan i första hand avgöras av ägodelningsrätten. Avtalad eller av domstol fastställd ersättning skulle, där den icke är väsentligen utan betydelse för inteckningshavarna, nedsättas hos länsstyrelsen och fördelas i samma ordning som expropriationsersättning.

Förslaget innebär otvivelaktigt en icke oväsentlig förenkling med därav följande besparing av tid och kostnader. En sådan förenkling är önskvärd, om den blott kan ske utan fara för rättssäkerheten.

Vad angår frågan, huruvida beslut om fastställande av arbetsplan för vägföretag bör kunna ersätta det tillstånd till tvångsförvärv, som nu beviljas av Kungl. Maj:t, kan det naturligtvis ur fastighetsägarens synpunkt framstå såsom värdefullt att spørsmålet, i vad mån ägarens rätt till marken skall vika för det allmännas intresse, är underkastat Kungl. Maj:ts avgörande. Enligt förslaget skall emellertid ägaren, om han så önskar, kunna genom besvär bringa fastställelsebeslutet och därmed spørsmålet om tvångsförvärvet under Kungl. Maj:ts prövning. Vid sådant förhållande kan det ur ägarens synpunkt icke föreligga något verkligt behov av att tvångsförvärv av mark för allmän väg göres beroende av särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t. Väsentligt för ägaren

är endast, att han får tillfälle att framföra sina synpunkter, innan vägföretaget beslutas, samt att han underrättas om beslutet, så att han kan anföra besvär, om hans synpunkter icke tillbörligt beaktats. Härutinnan innebär förslaget en icke oväsentlig förbättring för fastighetsägarna i förhållande till nu gällande ordning. De nuvarande utslagen om väganläggning, vilka ligga till grund för ansökningar om expropriation, meddelas nämligen utan att betryggande åtgärder vidtagas för att bereda fastighetsägarna tillfälle att få kännedom om arbetsplanens upprättande och att inkomma med eventuella erinringar. Någon garanti för att utslaget blir bekant för fastighetsägarna finnes icke heller. Sedan utslaget vunnit laga kraft, brukar ansökan om expropriation av mark för vägen alltid beviljas av Kungl. Maj:t, även om fastighetsägaren motsatt sig expropriationen. Efter reformens genomförande kommer ägaren, enligt de sakkunnigas av mig i allt väsentligt biträdda förslag till vägstadga, att få tillfälle att närvara vid förrättning för arbetsplans upprättande och därvid framföra sina synpunkter på den lämpligaste sträckningen av vägen. Sedan arbetsplanen upprättats, skall ägaren genom rekommenderad försändelse underrättas om den upprättade arbetsplanen, om den tid, inom vilken erinringar skola framställas och om vad av hans mark skall tagas i anspråk för vägen. Han skall vidare erhålla besked att lagakraftätagande beslut om planens fastställande medför rätt att taga marken i anspråk. Vid prövningen av frågan om arbetsplanens fastställande har den beslutande myndigheten att taga ställning till alla de omständigheter, som äro av betydelse för bedömande av tvångsförvärvet, bland annat huruvida den avsedda markens upplåtande är förenad med särskild olägenhet för den enskilde och om annan lämplig mark kan med mindre olägenhet tagas i anspråk. Efter det planen fastställts, skall jordägaren underrättas härom och om vad den, som vill klaga däröver, har att iakttaga. Med dessa bestämmelser torde jordägarens intresse bliva fullt tillgodosett.

Det bör givetvis i förekommande fall åligga jordägare att i sin tur underrätta nyttjande- och servitutsrättshavare om arbetsplanens upprättande, så att dessa kunna i tid framställa sina erinringar. Vägrätt kan emellertid redan enligt nu gällande ordning genom medgivande av fastighetens ägare eller eljest uppkomma till mark, som besväras av nyttjande- eller servitutsrätt, utan att vederbörande sakägare haft tillfälle att yttra sig. Med hänsyn härtill och då sådan sakägars rätt att föra talan gentemot väghållare av mig föreslås skola utsträckas från nuvarande två år, från det vägen blivit färdigställd över fastigheten, till vanlig preskriptionstid, kunna nyttjande- och servitutsrättshavarnas ställning icke anses försämrade vid ett genomförande av förslaget.

Innehavare av fordran, för vilken fastigheten svarar, har icke nu någon självständig talerätt i expropriationsärendet och kommer därför icke i sämre ställning genom att fastställelsebeslutet träder i stället för Kungl. Maj:ts tillstånd till tvångsförvärv.

Beträffande därefter det av de sakkunniga föreslagna sättet för ersättningsbestämmande i fall, då överenskommelse härom icke träffats, kan möjligen hävdas, att det för ägaren innebär en förmån att ersättningen uppskattas av expropriationsnämnd. Ägaren har ju möjlighet att påverka nämndens

sammansättning. Å andra sidan kan icke med fog göras gällande, att nämnden i och för sig skulle ha större förutsättningar än ägodelningsrätten att uppskatta de belopp, om vilka här är fråga. Det torde även vara en fördel för parterna att kunna överklaga uppskattningen. Detta är icke tillåtet, om uppskattningen sker av expropriationsnämnden, men väl om den, på sätt nu föreslagits, verkställles av ägodelningsrätten.

För närvarande gäller enligt 12 § expropriationslagen, att om nyttjanderätt eller servitutsrätt skall tvångsupplåtas och därav föranledes synnerligt men för fastigheten eller någon del därav, fastighetsägaren är berättigad fordra, att område som lider sådant men skall lösas. Skall fastställande av arbetsplan medföra tvångsupplåtelse av vägrätt till den mark, som erfordras för vägen, bör därför ägaren — om han icke efter förstatligandet skall komma i ett sämre läge — kunna påkalla skyldighet för väghållare att lösa fastighet, som utsättes för synnerligt men, eller utgiva ersättning för område, som lider sådant intrång. De sakkunnigas förslag synes tillgodose fastighetsägarnas behöriga intresse i förevarande hänseende.

För inteckningshavare och därmed jämställda rättsägare medför väl expropriationsförfarandet något större säkerhet. Deras intresse blir nämligen enligt expropriationslagen ex officio beaktat vid ersättningsbestämmande, vilket icke skulle bliva fallet enligt de sakkunnigas förslag. Värdet härav bör emellertid ses mot bakgrunden av att inteckningshavarna icke kunna framtvinga expropriation och att vägrätt kan upplåtas utan deras hörande. Ha inteckningshavarna rätt att påkalla domstols prövning av ersättningsbeloppet och blir avtalad eller av domstol fastställd ersättning nedsatt samt fördelad på samma sätt som expropriationsersättning, torde någon risk för åsidosättande av inteckningshavarnas behöriga intresse ej föreligga. Enligt förslaget skola inteckningshavarna, då ersättningsbeloppet icke blivit prövat av domstol, äga påkalla dennas prövning av beloppet, såvitt deras rätt därav beröres. Visserligen skall ersättningen icke alltid nedsättas, men så förutsättes dock skola ske, så snart ersättningen ej är väsentligen utan betydelse för inteckningshavarna. Sker icke nedsättning, medför detta, att inteckningshavare kan föra talan mot väghållare för förlust, som härigenom uppstått å den intecknade fordringen.

Med hänsyn till vad sålunda anförts kan enligt min mening den av de sakkunniga föreslagna förenklingen av förfarandet vid tvångsförvärv av mark för allmän väg icke medföra någon rättsosäkerhet. Jag anser mig därför böra i princip biträda de sakkunnigas förslag i denna del.

#### 16 §.

Denna paragraf återgiver med vissa ändringar av huvudsakligen redaktionell art 16 och 17 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 87—89 i betänkandet).

*Lantmäteristyrelsen* yrkar meddelande av föreskrifter om upprättande av karta med beskrivning över mark, som tages i anspråk med vägrätt eller annan nyttjanderätt. Styrelsen anför härom huvudsakligen följande.

Genom vägrätt blir vägmarken undantagen från fastighetsägarens disposition under hela den tid marken användes som allmän väg. Då en sådan väg så gott som undantagslöst bygges för att tillgodose ett bestående behov, blir den sakliga skillnaden mellan upplåtelse med vägrätt och med äganderätt praktiskt taget ingen. Det är vid sådana förhållanden av stor vikt, att *vägrättsinstitutet* blir så utformat, att ordning och reda på förevarande område icke äventyras. Det betänkligaste i fråga om detta institut är otvivelaktigt, att vägrättens uppkomst icke förbundits med några åtgärder för fixerande av området för vägrätten. Denna brist framträder allt starkare efterhand som utvecklingen fortskrider på fastighetsbildningens och vägväsendets områden.

Det kan icke anses tillfyllest att, såsom föreslås, vägrätten konstitueras omedelbart genom beslutet om arbetsplanens fastställande, helst som det förutsättes att arbetsplanen skall åtminstone i viss mån kunna frångås. Gräns för allmän väg, vilken på samma gång utgör gräns mellan olika intressesfärer — väghållarens och jordägarens — kan bliva utsatt för förskjutningar åt ena eller andra hållet. Exempelvis har iakttagits en viss benägenhet från sakägarhåll att vid avstyckning av intill allmän väg belägen mark få gränsen för det avstyckade området så nära vägbanan som möjligt. Denna olägenhet har särskilt framträtt i fråga om vägar, som gå genom tätbebyggda områden, där markvärdet är högt. Även vid uppsättandet av stängsel, grävning av diken o. d. invid väg har ibland inkräktats på vägens område. Att efteråt beivra sådant intrång är ofta mycket svårt i saknad av gränsmärken för och karta över vägmarken. Å andra sidan kan genom underhållsarbete å väg — vägskrapning o. d. — så småningom förorsakas en förskjutning av vägens område. För sådant intrång skulle enligt 18 § i den föreslagna väglagen fastighetsägaren vara berättigad till ersättning av väghållaren. Vid dylik småningom skeende breddning torde emellertid jordägarens möjligheter att bekomma ersättning vara mycket små (jfr N. J. A. 1937 sid. 133).

Enligt 20 § i förslaget till vägstadga skall, när arbetsplan upprättats, envar ägare av fastighet, över vilken vägen skall framdragas, underrättas om vad som av hans mark tages i anspråk för vägen. Utan i vederbörlig ordning upprättad karta är emellertid mycket svårt att med tillfredsställande noggrannhet utröna arealen av samma mark. Det har även visat sig att de arealuppgifter, som lagts till grund för bestämda markersättningar, stundom varit otillförlitliga. Jordägarna, som merendels sakna möjlighet att kontrollera de av vägmyndigheten uppgivna arealerna, befinna sig därför i en ganska rättslös ställning. Givetvis löper även väghållaren motsvarande risk. Då härtill kommer att arbetsplanen vid renstakningen kan jämkas, torde vara uppenbart att tillräcklig hänsyn icke tagits till angelägenheten av att kunna erhålla tillförlitliga arealuppgifter å mark, som tages i anspråk med vägrätt.

Det måste vid angivna förhållanden och för att undvika framtida tvister om med vägrätt upplåtet områdes omfattning och överhuvud förebygga ovissheit därom samt för att kunna erhålla tillförlitliga arealuppgifter att läggas till grund för bestämda markersättningar, framstå som ett viktigt behov att i samband med markupplåtelsen, karta med beskrivning — motsvarande vad som är bestämt i fråga om expropriation av nyttjanderätt och för fränskiljande av försålt arealområde från stamfastighet — upprättas över mark, som tages i anspråk med vägrätt. Dylik karta kommer i stor utsträckning att beröra bestående fastighetsgränser och avse gällande fastighetsredovisning och bör givetvis upprättas med erforderlig noggrannhet — utan att därför mera arbete nedlägges än för det särskilda fallet oundgängligen tarvas — samt uppfylla i mättningsförordningen den 17 december 1920 uppställda fordringar. Snarast möjligt efter renstakningen bör kartläggningen verkställas, varvid givetvis bör ske inmätning av gränser och gränsmärken, samt där så finnes erforderligt kompletteras så snart vägen färdigbyggts. Utförandet skall

ske genom vederbörande lantmätare eller mättningsman på anmälan av vägmyndighet. Konzeptkartan med beskrivning bör redovisas till vederbörande lantmäterikontor eller byggnadsnämnd att där förvaras för framtida behov. Vägställaren torde böra vidkännas kostnaden för här avsett uppdrag. På lantmäteristyrelsen läres böra ankomma att utfärda de närmare bestämmelser, som erfordras beträffande sättet för uppdragets verkställande och redovisning.

Enligt lantmäteristyrelsens mening bör alltså förslaget till väglag kompletteras genom införande av bestämmelse om att vägrättens slutgiltiga omfattning skall hänföra sig till av vederbörande lantmätare eller mättningsman upprättad karta med därtill hörande beskrivning.

*Svenska stadsförbundet* ifrågasätter, om icke vägrättsinstitutet alltjämt bör äga tillämpning i samma utsträckning som hittills inom område, för vilket stadsplan eller stomplan fastställts.

*Väg och vattenbyggnadsstyrelsen* hemställer, att det av de sakkunniga under 17 § upptagna stadgandet, vilket avser att bevara den vägrätt som uppkommit före lagens ikraftträdande, kompletteras så, att det även omfattar väg som dömts men icke färdigställts före den 1 januari 1944.

Styrelsen anför vidare.

Om anledning finnes till antagande, att ytterligare mark för en beslutad väg framdeles kan komma att erfordras — vägen utbygges exempelvis till en början till mindre bredd än som anses senare bli erforderligt — plägar vägväsendet numera för att slippa betala genom väganläggningen uppkommande markvärdestegring och förhindra bebyggelse samt för att undvika upprepade markanskaffningar redan från början försäkra sig om all för vägen erforderlig mark. Detta förfarande läres, såvitt styrelsen kan bedöma, knappast kunna tillämpas enligt den av de sakkunniga föreslagna ordningen, för såvitt icke innebörden av begreppet vägrätt utvidgas. Då detta förmodligen skulle stöta på vissa svårigheter, läres man i dylika fall, om så anses erforderligt, få använda sig av expropriationsförfarandet; det kan kanske därför vara lämpligt att låta expropriationslagen behålla sin nuvarande lydelse.

Departements-  
chefen.

Vad lantmäteristyrelsen anfört om behovet av upprättande av karta med beskrivning över den mark, som genom vägrätt tages i anspråk för allmän väg, synes värt beaktande. De allmänna vägarna framgå emellertid i mycket stor utsträckning över mark, vars värde är så ringa, att det icke föreligger något praktiskt behov av att närmare precisera vägområdet genom upprättande av karta. Med hänsyn härtill och till kostnaderna för kartläggning bör karta upprättas endast i de fall, då så ur ekonomisk synpunkt kan anses påkallat. Härom torde bestämmelser böra meddelas i administrativ ordning.

Då karta sålunda icke behöver upprättas i alla fall, kan vägrättens slutgiltiga omfattning icke, såsom styrelsen förordat, hänföra sig till karta med därtill hörande beskrivning.

Ehuru det förutsättes att arbetsplanen alltid utarbetas med sådan noggrannhet, att planen vid renstakningen skall kunna i sin helhet följas utan annat än oväsentliga jämkningar, kan det emellertid tänkas, att vägen efter färdigställandet visar sig ha fått ett obetydligt annat läge än planen avsett. Såsom de sakkunniga föreslagit bör vägställaren det oaktat erhålla vägrätt till all den mark, som tagits i anspråk för vägen, och icke blott till den, som

sammanfaller med planen. En sådan utsträckning av tvångsrätten torde icke behöva ingiva betänklighet. Redan nu kan Kungl. Maj:t med stöd av 77 § expropriationslagen medgiva väghållare rätt att expropriera mark, som erfordras för väg, utan att området blivit närmare bestämt.

Då beslut om fastställande av arbetsplan skall medföra vägrätt till mark, som erfordras för vägen, finnes beträffande vägbyggnadsföretag, som utföres enligt fastställd arbetsplan, efter reformens genomförande icke något behov av en vägrätt, som — i likhet med den nuvarande — grundar sig på ett verkligt eller presumerat medgivande av fastighetsägaren. Vissa mindre förbättringsföretag avses dock även framdeles kunna utföras utan att arbetsplan blivit fastställd för desamma. I fråga om mark, som tages i anspråk för sådana företag, finnes fördenskull alltjämt behov av en vägrätt, grundad på upplåtelse av markägaren. Dylikt behov föreligger även med avseende å vägmark, som tagits i anspråk före den nya lagens ikraftträdande eller som efter ikraftträdandet tages i anspråk för företag, vilket utföres på grund av dessförinnan meddelat beslut och för vilket arbetsplan ej upprättats enligt den nya ordningen. Däremot bör vägrätt efter den 1 januari 1944 icke kunna, på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatt, uppkomma genom att väg, som påbörjats före nämnda dag, färdigställes därefter utan att ägaren framställt någon erinran mot företaget. I sådant fall bör expropriationsförfarande anlitas eller avtal träffas med jordägaren.

De sakkunniga ha i anslutning till vägrättslagens ursprungliga lydelse förutsatt, att den nya väglagens vägrättsbestämmelser icke skola vara tillämpliga inom område, för vilket stadsplan eller stomplan blivit fastställd. Enligt en i samband med stadsplanelagens tillkomst vidtagen ändring i vägrättslagen kunna emellertid vägrättsbestämmelserna i viss begränsad utsträckning bli tillämpliga även inom sådant område. De skäl, som anfördes till stöd för ändringen, synas mig alltjämt äga giltighet. Jag anser därför, att de nya vägrättsbestämmelserna böra i samma utsträckning som för närvarande gälla inom område, för vilket stadsplan eller stomplan blivit fastställd.

#### 17 §.

Denna paragraf återgiver med vissa redaktionella jämkningar 18 § första och andra styckena samt 20 § andra stycket i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 89—91 i betänkandet).

#### 18 §.

Detta stadgande motsvarar med vissa jämkningar 19 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 89 och 90 i betänkandet).

*Kammarkollegiet* erinrar, att den mark, som icke direkt erfordras för allmän väg men till vilken nyttjanderätt skall under viss förutsättning lösas av väghållare, torde vara avsedd att innehavas med vägrätt. Detta syntes böra erhålla uttryck i lagtexten.

Enligt de sakkunnigas förslag skall väghållare, om marks tagande i an- *Departement-*  
språk för väg föranleder synnerligt men för en del av den återstående fastig- *cheen.*

heten, på yrkande av ägaren vara skyldig att lösa nyttjanderätt jämväl till sådant område. Väghallaren äger i sådant fall därefter nyttja området, så länge den mark, som tagits i anspråk för vägen, användes för avsett ändamål. Mot vad de sakkunniga härutinnan föreslagit har jag i sak icke något att erinra. Det synes dock lämpligare, att bestämmelsen utformas så, att område som lider dylikt men skall anses utgöra en del av vägen och sålunda omfattas av vägrätten, dock endast så länge den del av fastigheten, vilken tagits i anspråk för själva vägen, nyttjas för avsett ändamål.

## 19 §.

Stadgandet, som motsvarar 21 § i sakkunnigförslaget, överensstämmer i sak med 5 § vägrättslagen.

## 20 §.

Denna paragraf ersätter med vissa ändringar 22 och 25 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 91 och 92 i betänkandet).

*Länsstyrelserna i Kalmar och Västernorrlands län* ifrågasätta, om icke förlikningsförfarande bör kunna tillämpas vid ersättningsbestämmande.

Länsstyrelsen i Kalmar län yttrar härom huvudsakligen.

Det förfaringssätt för ersättningsfrågans prövande, som här föreslås, innebär helt visst en förenkling i jämförelse med det nu vanligen förekommande med expropriationsförfarande och handläggning i första instans hos allmän underrätt liksom även i jämförelse med förfarandet enligt vägrättslagen. På skilda håll här i landet har emellertid använts och torde allttjämt användas ett annat förfaringssätt, som är ännu enklare och avgjort billigare, nämligen att parterna hänskjuta ersättningsfrågans avgörande till skiljenämnd. Någon grundad anledning till antagande att en skiljenämnd skulle vara benägen utdöma högre ersättningar för mark och intrång än en ägodelningsrätt förefinnes helt visst icke. Länsstyrelsen har sig väl bekant att fall förekommit, då skiljenämnd utdömt så högt belopp att vederbörande länsstyrelse funnit sig icke kunna förorda statsbidrag på hela ersättningsbeloppet. Dylika fall torde emellertid vara undantag. De högsta beloppen torde för övrigt ha utdömts i samband med expropriationsförfarande. Såsom regel lära de av skiljenämnderna utdömda beloppen visa en bättre överensstämmelse med de verkliga värdena än vad fallet varit vid ersättningsfrågornas prövning genom expropriationsnämnd eller domstol. En betydande fördel erbjuder för övrigt användandet av skiljenämnd därigenom att vid sådant förfarande alla ersättningsfrågor, således även de, som röra ersättning för skada och intrång hos sakägare, vars mark ej tagits i anspråk för vägen, pläga prövas i ett sammanhang. Vid det av de sakkunniga föreslagna förfarandet torde däremot åtskilliga ersättningsfrågor komma att förbli oavgjorda ännu många år efter det vägen blivit färdigställd.

*En av kammarkollegiets ledamöter* framhåller i en reservation följande.

Enligt 22 § skall talan om ersättning för vägrättsupplåtelse anhängiggöras inom två år från det vägen blivit färdigställd över fastigheten. Motsvarande regel återfinnes i gällande lag om vägrätt. Med den vidsträcktare tillämpning vägrättsinstitutet kommer att få, kan det ifrågasättas om bestämmelsen ger ett fullt tillfredsställande rättsskydd för fastighetsägaren. Åtskil-

liga arbeten avse ej färdigställande av ny väg utan breddning, rätning eller förstärkning av befintlig väg. I många fall torde det vara svårt att avgöra, när arbetet färdigställts. Det synes rimligt att kräva att den, som vill skydda sig mot skadeståndsanspråk, bevisligen lämnar vederbörande fastighetsägare underrättelse om att område tagits i anspråk för vägändamål och att arbetet avslutats samt att preklusionstiden får löpa från sådan delgivning.

Enligt nu gällande ordning skola vägrättsmålen i första instans prövas av allmän underrätt. Då härads- och rådhusrätterna endast undantagsvis sammanträda på den plats, där vägen är belägen eller skall anläggas, blir den av domstolen verkställda värderingen i allmänhet grundad på andras utsago, vilket med hänsyn till målets natur är mindre lämpligt. Parterna finna sig därför ofta föranlåtna att söka genom vidlyftig argumentering och inkallande av vittnen och sakkunniga komplettera utredningen. Härigenom förlänges och fördras processen. *Departements-  
chefen.*

Motsvarande förhållanden ha på ett närliggande område, nämligen beträffande mål om enskilda vägar, nyligen föranlett att allmän underrätt utbytt mot ägodelningsrätt. De skäl, som anförts till stöd härför, torde med i huvudsak samma fog kunna åberopas för att lägga vägrättsmålen under ägodelningsrätt. Härigenom skulle vinnas större förutsättningar för en riktig uppskattning av ersättningsbeloppen. Om ägodelningsrätten sammanträder på platsen, något som regelmässigt torde bli fallet, lär målet kunna avgöras med förhållandevis små kostnader för parterna.

Jag biträder därför de sakkunnigas förslag beträffande vägrättsmålens överflyttande till ägodelningsrätt.

Enligt de sakkunnigas förslag skall talan, där överenskommelse om ersättningen ej träffas, i överensstämmelse med nu gällande bestämmelse av jordägare eller annan sakägare än innehavare av in-tecknad fordran instämmas inom två år från det marken togs i anspråk. Det är naturligtvis i och för sig av vikt, att slutlig uppgörelse om ersättningsanspråk träffas inom tid, då tillförlitlig uppskattning av skadan kan åstadkommas. Skall emellertid för väg erforderlig mark kunna tagas i anspråk utan att fastighetsägaren lämnat medgivande därtill och utan att säkerhet ställts för ersättningen, bör sakägarens talerätt icke begränsas till så kort tid som för närvarande. I stället synes vanlig preskriptionstid böra gälla. Vägmyndigheterna böra givetvis självmant taga initiativ till ersättningsfrågornas reglering.

Med anledning av vad i yttrandena anförts rörande förlikningsförfarande vill jag framhålla, att förevarande stadgande icke lägger hinder i vägen för att anlita dylikt förfarande för ersättningsbestämmande.

#### 21 §.

Denna paragraf motsvarar med vissa jämkningar 24 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 92 i betänkandet).

#### 22 §.

Stadgandet är fränsett en mindre jämkning likalydande med 26 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 92 och 93 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Östergötlands län* ifrågasätter med hänsyn till den utredning, som är erforderlig för bedömande av ärende av förevarande slag, om icke samtliga utbetalningar böra ske genom länsstyrelsens försorg. Därigenom skulle vinnas större säkerhet och enhetlighet i fråga om utbetalningssättet, även om åtgärden eventuellt komme att medföra en något större kostnad. I varje fall syntes beloppet alltid böra nedsättas hos länsstyrelsen, om fastigheten vore in-tecknad.

*Länsstyrelsen i Kristianstads län* yttrar.

I motiveringen till 26 § anför de sakkunniga att stadgandet om ersättningsbeloppets nedsättande enligt denna paragraf icke får åberopas till stöd för en praxis, enligt vilken ersättningsbeloppen i allmänhet nedsättas hos länsstyrelsen. Då emellertid en utbetalning direkt till jordägaren sker på väghållarens risk, ligger det nära till hands att antaga, att ersättningsbeloppen i regel komma att nedsättas hos länsstyrelsen, som därigenom betungas med det betydande arbete, som en dylik fördelningsförrättning som regel medför. Varje överflyttning på länsstyrelsen av ersättningsbeloppens fördelning medför dessutom, att fastighetsägaren måste avstå från ersättningen till förmån för innehavare av in-tecknad fordran, vilken sistnämnde oftast icke har något intresse av att erhålla en betalning, som medför att avskrivning måste ske å in-teckningen samt anmälan göras hos domhavanden — en hos banker och in-teckningshavare synnerligen impopulär anordning. Länsstyrelsen kan emellertid icke neka att mottaga och fördela nedsatt belopp, även om ersättningen uppenbarligen borde genom vägförvaltningens försorg utbetalas direkt till jordägaren. Önskvärt hade därför varit, om i lagtexten på ett mera uttryckligt sätt angivits, att vägförvaltningen under den i paragrafen angivna förut-sättningen hade skyldighet att utbetala ersättningsbeloppet direkt till jordägaren.

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* anser i lagtexten böra angivas, att utbetalning till jordägaren sker på väghållarens egen risk.

*Länsstyrelsen i Norrbottens län* uttalar, att reglerna för utbetalning av ersättning till markägare förefölle något svävande. Avgörandet av frågan, huruvida det vore utan betydelse för annan rättsinnehavare att ersättning utbetalades direkt till sakägaren, syntes icke alltid vara så enkelt.

Några *vägingenjörer* anse, att den i lagrummet angivna räntefoten bort anpassas till numera gällande ränteläge.

Departements-  
chefen.

För in-teckningshavarna skulle det helt visst innebära större säkerhet, om ersättning för vägrätt alltid, på sätt länsstyrelsen i Östergötlands län förordnat, nedsattes hos länsstyrelsen för fördelning. En föreskrift härom skulle emellertid leda till en i de flesta fall onödig omgång och försvåra uppgörelserna med fastighetsägarna. För in-teckningshavarna torde det i allmänhet vara tillräckligt, om ersättningen nedsattes i alla de fall, där den icke är väsentligen utan betydelse för in-teckningshavarna. Den omständigheten att stadgandet någon gång kan leda till att nedsättning icke äger rum, då så bort ske, torde icke komma att medföra rättsförlust för in-teckningshavarna. På sätt framgår av följande paragraf, skall nämligen in-teckningshavare äga föra talan mot väghållare för förlust, som uppstår på den in-tecknade fordringen på grund av att väghållaren försummat nedsätta beloppet. För sådan talan

skall gälla vanlig 10-årspreskription, varför någon fara för rättsförlust icke lärer föreligga.

Om nedsättning skett utan att behov av sådan åtgärd föreligger, bör länsstyrelsen äga att utbetala beloppet direkt till sakägaren. För detta ändamål erfordras en jämkning i de sakkunnigas förslag.

Ändring i den föreslagna procentsatsen för beräkning av ränta å ersättningsbelopp bör icke ske, så länge samma räntefot enligt andra lagar gäller i liknande fall (t. ex. i fråga om expropriationsersättning). En generell översyn av olika författningars bestämmelser om räntefot beträffande ersättningar av jämförlig art lärer icke kunna ske i nu förevarande sammanhang.

### 23 §.

Detta stadgande saknar direkt motsvarighet i sakkunnigförslaget. Till motivering för stadgandet får jag anföra följande.

Framdragande av väg över fastighet kan i vissa fall minska fastighetens värde så avsevärt, att inteckningshavares rätt råkar i fara. Innehavare av fordran, för vilken fastigheten svarar, har därför — såsom redan framhållits — ett intresse av att ersättning för vägmärk och för intrång bestämes till fulla värdet samt att ersättningen, i den mån fastigheten i övrigt icke utgör full säkerhet för fordringen, nedsättes och fördelas mellan rättsinnehavarna. *Departements-  
chefen.*

Vid expropriation av fastighet bliva, såsom nämnts, inteckningshavarnas intressen ex officio tillvaratagna. Till förfång för innehavare av fordran, för vilken fastigheten svarar, får expropriationsersättningen sålunda icke bestämas lägre än till fulla värdet, även om ägaren begärt mindre. Vidare skall ersättningen nedsättas hos länsstyrelsen för fördelning mellan vederbörande rättsinnehavare. Något behov att tillerkänna inteckningshavarna självständig talan i expropriationsmål har med hänsyn härtill icke ansetts föreligga.

Vid upplåtelse av vägrätt äga däremot inteckningshavarna enligt nu gällande lag rätt att föra självständig talan, något som betingas av att säkerhet här icke finnes för vare sig att ersättningen bestämes under hänsyntagande till inteckningshavarnas intresse eller att ersättningen kommer dem till godo.

Vägrättslagens bestämmelser om självständig talerätt för inteckningshavarna ha bibehållits i sakkunnigförslaget. Det kan emellertid ifrågasättas, om tillräckliga skäl härför äro för handen. Utgår full ersättning för i anspråk tagen mark samt för intrång och nedsättes ersättningen för fördelning på samma sätt som expropriationsersättning, synes behov av självständig talerätt för inteckningshavarna knappast föreligga. Risken för att ersättningen bestämes till lägre belopp än nyss sagts torde icke vara stor. Det ligger ju i jordägarens och annan sakägares intresse att ersättningen bestämes till så stort belopp som möjligt. Med hänsyn härtill och då ersättningen enligt 22 § alltid skall nedsättas, där den icke är väsentligen utan betydelse för annan rättsinnehavare med avseende å fastigheten, torde enligt min mening inteckningshavarnas talerätt i vägrättsmål böra göras allenast subsidiär och begränsas till de fall, då deras intressen icke behörigen tillvaratagits.

Sådan talerätt bör först och främst tillkomma innehavare av intecknad

fordran för det fall att ersättning för mark och intrång bestämts till för lågt belopp. Har ersättningens storlek prövats av domstol, bör dess beslut dock på samma sätt som vid expropriationsnämndens avgörande gälla även gentemot inteckningshavarna. Där åter ersättningsbeloppet till följd av överenskommelse mellan jordägare och väghållare eller skiljemannaförfarande eller på grund av medgivande eller av annan anledning icke prövats av domstol, bör inteckningshavare, som förmenar att ersättningen blivit för lågt beräknad, i likhet med vad som stadgas i 9 kap. 73 § vattenlagen, vara berättigad påkalla, att ersättningen, såvitt på hans eller annan sådan fordringsägares rätt inverkar, varder av domstol bestämd. Den föreslagna bestämmelsen i ämnet blir självfallet tillämplig även om ersättning över huvud taget icke blivit fastställd.

Vid bifall till inteckningshavares talan skall det belopp, som utdömes, av väghållaren nedsättas på sätt i 22 § sägs. Beloppet skall sålunda icke i målet tillerkännas inteckningshavaren.

Talerätt bör vidare tillkomma inteckningshavaren för den händelse förlust uppkommit å den intecknade fordringen på grund av att väghållaren icke på föreskrivet sätt nedsatt ersättningen för mark och intrång jämte ränta.

Enligt vägrättslagen skall — för att i görligaste mån förekomma, att väghållaren får betala ersättning till flera för en och samma skada — vid bestämmande av ersättning till fastighetens ägare hänsyn tagas till vad väghållare utgivit eller kan antagas bliva skyldig utgiva till annan sakägare. Detta stadgande har i sakkunnigförslaget (20 § första stycket) bibehållits med den ändring, att sådan hänsyn skall skänkas intecknad fordran endast i den mån avskrivning skett å fordringshandlingen. Meddelas bestämmelser till inteckningshavarnas skydd och begränsas i anledning därav inteckningshavarnas talerätt på sätt jag förordat, behöver vid bestämmande av ersättning till fastighetens ägare hänsyn icke tagas till inteckningshavarnas talerätt. Ifrågavarande stadgande i sakkunnigförslaget har därför icke bibehållits i departementsförslaget.

#### 24 §.

Stadgandet, som motsvarar 27 § i sakkunnigförslaget, överensstämmer i sak med 9 § vägrättslagen.

*Vägingenjören i Gotlands län* anför i detta sammanhang.

I 27 § förslaget till vägslag äro bestämmelserna från lagen om vägrätt, 9 §, intagna. Däri anges, att marken efter indragen väg tillfaller markens ägare. Då den indragna vägen i allmänhet är av gammalt ursprung med oklara fastighetsbestämningar, bör ett förfaringssätt, då äganderätten ej kan klarläggas, finnas att tillgå. Att så nu ej är möjligt, vållar ofta besvärligheter och missförstånd vid markkuppörelser. Detta ämne har tidigare behandlats i särskilt lagförslag utan att dock lagbestämmelser följt. Det synes lämpligt, att i detta sammanhang en lösning av denna fråga åter sökes nådd även om de lantmåteritekniska omständigheterna skulle vara besvärliga och svårösta. Från militärt håll har dessutom frågan om de nedlagda vägarna betydelse. Chefen för försvarsstaben har sålunda i skrivelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 9 september 1939 anhållit om att föreskrifter utfär-

das för när och hur nedlagda vägar skola bibehållas i trafikdugligt skick. Styrelsen har meddelat sådana i skrivelse till vägingenjörerna den 18 september 1939.

*Svenska kommunaltekniska föreningen* anser, att, om vägmaterialet skall kunna ekonomiskt utnyttjas, en tid av ett år är för kort för bortförandet från vägmarken. Föreningen föreslår därför, att tiden förlänges till normalt två år.

Vad sålunda anförts har icke syntts mig böra föranleda någon ändring i *Departements-  
chefen.* förslaget.

#### 25 §.

Stadgandet motsvarar i huvudsak 23 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 92 i betänkandet).

De sakkunniga förutsätta, att expropriationsförfarande för förvärv av *Departements-  
chefen.* mark för allmän väg även framdeles skall kunna vid behov anlitas. Uppenbarligen kunna fall förekomma, då det kan vara till fördel för väghållare att förvärva vägmarken med äganderätt. Med hänsyn härtill angives i förevarande paragraf, att, om väghållare erhåller tillstånd att taga mark i anspråk enligt lagen om expropriation, skall, därest frågan därom fullföljes, i stället för bestämmelserna i 17—20 och 22—24 §§ gälla vad i expropriationslagen stadgas. Därav följer självfallet att, om mål om ersättning redan anhängiggjorts vid ägodelningsrätten, målet skall avskrivras, i vad avser annat än rättegångskostnaderna. I likhet med de sakkunniga anser jag att, om ägare eller annan sakägare instämt målet till ägodelningsrätten, oaktat han vet att väghållaren begärt eller ämnar begära expropriation, käranden bör kunna åläggas att vidkännas kostnaderna å målet.

#### 26 §.

Detta stadgande saknar motsvarighet i sakkunnigförslaget.

På sätt jag redan i motiven till 16 § i departementsförslaget framhållit böra *Departements-  
chefen.* de nya vägrättsbestämmelserna i samma utsträckning som för närvarande gälla inom område, för vilket stadsplan eller stomplan blivit fastställd. Då mark, som innehas med vägrätt, tages i anspråk för gata eller annan allmän plats enligt fastställd stadsplan eller stomplan, skall vägrätten enligt förevarande paragraf upphöra. Däremot bör vägrättens upphörande icke medföra någon inskränkning i markägares eller annan sakägares dessförinnan uppkomna rätt till ersättning, liksom icke heller i markägares anspråk på lösningsskyldighet enligt 18 §.

### Om tillfällig upplåtelse av mark och om rätt att taga väghållningsämnen.

Rubriken till 27—31 §§ har jämkats i förhållande till rubriken till 38—42 §§ nu gällande väglag för att markera skillnaden i innehållet i förhållande till bestämmelserna i 16—26 §§.

## 27 och 28 §§.

Dessa paragrafer äro, frånsett smärre jämkningar av redaktionell natur, likalydande med 28 och 29 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 93 och 94 i betänkandet).

## 29 §.

Stadgandet, som med någon jämkning motsvarar 30 § i sakkunnigförslaget, överensstämmer i sak med 40 § gällande väglag.

*Vägingenjörerna i Kronobergs och Malmöhus län* hemställa om sådan ändring av stadgandet, att rätt medgives väghållare att uppsätta snöskärm, ändock att överenskommelse ej träffats med jordägaren. Vägsynenämnden skulle således icke meddela tillstånd till uppsättandet utan endast i efterhand bestämma ersättning för uppkomna skador.

*Vägingenjören i Malmöhus län* anför till stöd härför.

Enär uppsättandet av snöskärm, åtminstone i de tvenne sydligaste länen, icke kan påbörjas förrän höstbruket å jorden avslutats, måste detta omfattande arbete forceras. Det är därför av synnerlig vikt, att arbetet kan fortgå utan störningar i form av jordägares vägran att medgiva uppsättande. Under vintern uppsatta snöskärmar behöva icke nödvändigtvis medföra skada å grödan, varför — om skada bevisligen icke förekommit — någon ersättning till markägare i sådant fall ej bör utgå. Det synes därför icke vara nödvändigt, att väghållaren vid snöskärmars uppsättande skall söka träffa överenskommelse härom med jordägaren. Ifrågavarande paragraf synes således böra stadga, att uppsättande av snöskärm icke må vägras väghållare.

*Departements-  
chefen.*

Vad sålunda i yttrandena anförts torde icke böra föranleda ändring av stadgandet.

## 30 §.

Stadgandet, som med obetydlig formell jämkning motsvarar 31 § i sakkunnigförslaget, överensstämmer i sak med 41 § gällande väglag.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* hemställer, att ersättning skall utgå endast om *avsevärd* skada föreligger på samma sätt som i 36 § av departementsförslaget.

*Departements-  
chefen.*

Tillräcklig anledning har icke synts mig föreligga att begränsa fastighetsägares ersättningsrätt på sätt styrelsen föreslagit.

## 31 §.

Stadgandet, som med viss formell jämkning motsvarar 32 § i sakkunnigförslaget, överensstämmer i sak med 42 § gällande väglag.

**Ordnings- och säkerhetsföreskrifter.**

*Länsstyrelserna i Kristianstads, Älvsborgs, Örebro, Västmanlands, Väster-  
norrlands och Västerbottens län* ha i sina yttranden beträffande detta avsnitt av lagförslaget — under hänvisning till den fara för trafiksäkerheten, som ett

olämpligt anordnande av utfartsvägar till allmän väg innebär — hemställt, att i den nya väglagen måtte intagas föreskrifter till förebyggande av olägenheter i nämnda hänseende.

*Länsstyrelsen i Västmanlands län* anför till stöd härför.

Länsstyrelsen anser sig böra erinra om frågan om insläppande av enskild väg på allmän, något som sedan lång tid tillbaka varit föremål för vägmyn-digheters och vägtrafikanterns intresse. I den nuvarande väglagen finnas inga bestämmelser härom, men frågan synes vara värd all uppmärksamhet. Särskilt vid upprättandet av avstyckningsplaner utmed allmän väg hava plan-författarna visat stor benägenhet för att låta varje i planen ingående tomt-plats få egen utfart till den allmänna vägen med påföljd, att ett flertal dylika småvägar på en relativt kort sträcka löpa ut på den allmänna vägen.

Vilka stora risker en sådan anordning innebär ur trafiksäkerhetssynpunkt är uppenbart. Visserligen kunna dessa olägenheter delvis reduceras genom anordnande av s. k. sekundärgator, som upptaga trafiken från de olika tomt-erna och sedan släppa ut denna på huvudvägen på något eller några ställen, men effektiviteten av en sådan anordning är givetvis beroende av, att denna sekundärgata kommer till utförande inom rimlig tid. Den mest effektiva me-toden torde då vara att genom lagstiftning förhindra dylika utsläpp på andra ställen på den allmänna vägen än som medgives av förslagsvis länsstyrelsen. Då ett sådant stadgande skulle i görligaste mån avhjälpa nu rådande miss-förhållanden i ifrågavarande hänseende, vill länsstyrelsen för sin del för-orda, att väglagsförslaget kompletteras med ett stadgande i ovan angivet syfte.

*Länsarkitekten i Örebro län*, vars uttalande länsstyrelsen i samma län un-derstrukit, anför härom.

För att på ett tillräckligt tidigt stadium kunna komma till rätta med det problem, varom här är fråga, synes en radikal lagstiftning vara nödvändig. Utmed alla viktiga trafikleder, antingen de redan äro på marken anlagda eller de endast genom stakning planerats, synas böra tillskapas kontrollom-råden, inom vilka uppförande av byggnad, avstyckning av mark eller an-läggning av enskild utfartsväg icke tillåtes med mindre tillstånd därtill läm-nats av vederbörande länsstyrelse. Dessa kontrollområden, som icke torde böra givas mindre bredd än 100 meter å ömse sidor om trafiklederna, skulle alltid äga bestånd intill dess erforderlig planläggning medelst stadsplan, stomplan eller byggnadsplan kommit till utförande.

Den i yttrandena upptagna frågan om reglering av enskild vägs anslut-ning till allmän — vilken fråga icke har något sammanhang med spørsmålet om vägväsendets förstatligande — är jag för närvarande icke beredd att taga ställning till.

*Departements-  
chefen.*

### 32 §.

Detta stadgande, som motsvarar 33 § i sakkunnigförslaget, överensstäm-mer, fränsett visst tillägg, med 29 § gällande väglag.

*Chefen för försvarsstaben* hemställer, att vad i denna paragraf stadgas ej måtte avse militära vägsräddningar och därmed jämförbara anordningar.

*Vägingenjören i Värmlands län* yttrar.

Beträffande upplag, grind eller annan anordning *d* väg bibehålles i den nya lagen samma formulering av bestämmelserna som i nuvarande lag. Hu-

ruvida upplag å väg utan länsstyrelsens tillstånd må anordnas är enbart beroende av, om upplaget bereder olägenhet för samfärdseln eller väghållningen. Under de senaste åren har kunnat konstateras, att vägarna börjat användas såsom upplagsplatser. Det har icke enbart varit banketter som därvid belamrats utan t. o. m. själva vägbanan. Det kan påstås att upplag på väg nästan undantagslöst medföra fara för eller besvär för trafiken, varför de icke böra få förekomma utom vid vägarbeten, då erforderliga säkerhetsanordningar vidtagas, exempelvis genom uppsättandet av vägmärken, lyktor eller dylikt. Även om upplag på vägbankett i många fall i och för sig icke innebär fara eller olägenhet för trafiken, är detsamma indirekt besvärande, därigenom att fordon skola stå på vägen och lasta. Med hänsyn till det anförda synes ordet upplag böra utgå ur lagtexten i 33 § första stycket.

Departements-  
chefen.

Stadgandet har jämkats i enlighet med chefens för försvarsstaben hemställan. Då upplag i regel icke får förekomma å väg annat än med länsstyrelsens tillstånd och då sådant tillstånd icke torde lämnas annat än i undantagsfall, lär det vad vägingenjören i Värmlands län anført icke böra föranleda någon ändring av stadgandet.

### 33 §.

Denna paragraf återgiver med vissa ändringar 34 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 94 och 95 i betänkandet) och motsvarar 30 § nu gällande väglag.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt ett stort antal *länsstyrelser* och *vägingenjörer* framhålla, att de i första punkten första stycket av gällande väglags 30 § förekommande orden »som hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten» stundom feltolkats såsom hänförande sig till jämväl byggnad. Då en sådan tolkning ansetts stå i strid med lagstiftarens avsikt, har i yttrandena hemställts om ett förtydligande av stadgandet. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* ifrågasätter i detta sammanhang, om icke länsstyrelsens prövning av ansökan om tillstånd att uppföra byggnad utmed väg bör avse icke endast huruvida byggnaden innebär fara för trafiksäkerheten utan även om den kan antagas bli va till hinder för framtida breddning eller omläggning av vägen.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Kalmar, Kristianstads, Göteborgs och Bohus och Västernorrlands län samt svenska kommunaltekniska föreningen* förorda en ökning av det minsta avstånd utmed väg, inom vilket byggnad icke må uppföras utan länsstyrelsens tillstånd. Till stöd härför anføres bland annat, att anspråken på bredd och planläge hos väg avsevärt stegrats, sedan 1934 års väglag tillkom. Vägarna erhöles numera allt större bredder, understundom överstigande 40 meter. Avståndet borde icke räknas från vägens mitt utan från vägens kant.

Departements-  
chefen.

Såsom i yttrandena framhållits torde syftet med bestämmelsen i första punkten av 30 § gällande väglag icke ha varit, att tillstånd till uppförande av byggnad utmed väg skulle erfordras endast för det fall, att byggnaden hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten. Till förekommande av feltolkning har stad-

gandets avfattning i det föreliggande förslaget jämkats så, att därav tydligt framgår, att tillstånd alltid skall inhämtas för uppförande av byggnad inom angivna avstånd från vägbanans mitt.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt kunna — såsom de sakkunniga också framhållit — vissa skäl anföras för en ökning av berörda avstånd. Jag anser mig emellertid icke för närvarande böra taga ställning till denna fråga, som saknar sammanhang med vägväsendets förstatligande.

Enär på sätt förut angivits begreppet ödebygdsväg i departementsförslaget uteslutits ur väglagen, har ifrågavarande stadgande utformats så, att 12-metersavståndet skall avse alla vägar och sålunda även ödebygdsvägarna. Någon olägenhet härav torde icke vara att befara, då länsstyrelse vid prövning av ärenden av förevarande art uppenbarligen har att beakta de skiftande förhållanden, som kunna föreligga.

I anledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalande att länsstyrelses prövning av ansökan om uppförande av byggnad utmed väg borde avse icke endast om byggnaden innebure fara för trafiksäkerheten utan även om den kunde antagas bliva till hinder för framtida breddning eller omläggning av vägen, vill jag framhålla att, ehuru stadgandet tillkommit ur trafiksäkerhetssynpunkt, ordalagen icke innefatta något hinder för länsstyrelse att vägra tillstånd till uppförande av byggnad, som kan antagas bliva till hinder för en planerad breddning eller omläggning av vägen.

#### 34 §.

Stadgandet överensstämmer frånsett obetydlig formell jämkning med 35 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 96 i betänkandet).

*Vägingenjören i Kronobergs län* yttrar beträffande denna paragraf.

Fråga om omläggning av väg kan uppstå långt innan medel till arbetets utförande beviljas. Detta kan vara fallet exempelvis i samband med byggnadsplaners uppgörande för tätbebyggda orter och beträffande uppläggning av ett vägbyggnadsprogram i stort. Fastställelse av arbetsplan skulle visserligen automatiskt medföra byggnadsförbud för viss vägsträcka, men dylik fastställelse kan på grund av medelsbrist komma att dröja. Behov av byggnadsförbud för längre tid än tre år torde därför bliva regel. På grund härav synes lämpligt att länsstyrelsen finge rätt meddela byggnadsförbud för en tidrymd av åtminstone fem år.

Vad i yttrandet anförts torde icke böra föranleda ändring i stadgandet.

#### 35 §.

Denna paragraf, som motsvarar 36 § i sakkunnigförslaget, överensstämmer helt med 32 § gällande väglag.

*Kammarkollegiet* anför i sitt yttrande beträffande detta stadgande.

Undantaget beträffande bebyggande av område, för vilket stadsplan, stomplan eller byggnadsplan fastställts, från förbuden i 34 och 35 §§ mot uppförande av byggnad inom visst avstånd från beslutad eller planerad allmän

väg torde vara föranlett därav, att hithörande förhållanden regleras av nämnda planer.

Det har emellertid förekommit exempel på att behov av undantag från bestämmelse i dylik plan förelegat i samband med framdragande av allmän väg men att svårighet mött att åstadkomma ändring i planen. Möjlighet bör därför beredas Kungl. Maj:t att meddela förbud även inom planområde, som här avses.

*Vägingenjören i Norrbottens län* yttrar i detta sammanhang.

Genom denna bestämmelse kan kronan komma i en otrevlig situation gent emot en enskild person, som önskar bygga å landet, där stomplan eller byggnadsplan kan finnas fastställd. En befintlig gammal allmän väg genom ett dylikt samhälle skall exempelvis ersättas av en rakare väg enligt den fastställda planen, men samhället har icke haft tillfälle att bygga denna nya väg ännu. Enligt planen kommer den äldre vägen att ingå i kvartersmarken och kan sålunda utnyttjas för byggnadsändamål. Den enskilde, som önskar bygga, kommer härvid att kunna tvingas taga del av allmän väg i anspråk för byggnadsändamål innan den ersatts av ny väg. I Råneå har ett dylikt fall nyligen inträffat. Vägrätten bör ej få förnärmis i ett dylikt fall, och detta bör även komma till uttryck i 36 §.

*Departementets-  
chefen.* Vad i yttrandena anförts synes mig med hänsyn till möjligheten att erhålla ändring i stadsplan, stomplan och byggnadsplan icke innefatta tillräckliga skäl för en ändring av nu gällande bestämmelse i ämnet.

### 36 §.

Stadgandet, som motsvarar 37 § i sakkunnigförslaget, överensstämmer i sak helt med 33 § gällande väglag.

*En av kammarkollegiets ledamöter* anför i en reservation.

I 37 § första stycket stadgas, att jordägare i vissa fall kan åläggas att företaga röjningsarbeten för erhållande av fri sikt i kurvor m. m. dylikt, samt i andra stycket, att väghållaren är skyldig att, om avsevärd skada uppkommer genom röjningen, gälda ersättning härför. Det synes kunna ifrågasättas, om anledning numera föreligger att låta denna rest av det forna väghållningsbesväret kvarstå. Då en vägarbetarkår kommer att finnas, synes arbetet lämpligen kunna utföras genom väghållarens försorg och jordägaren endast böra åläggas att tåla intrånget. Då besväret i sin helhet övertages av statsverket, lär det därunder böra följä, att om förslaget bestämmelser behållas, jordägaren bör erhålla ersättning även för arbetet med röjningen. I många fall blir skadan så ringa, att någon ersättning ej kan utmätas, men ersättningens begränsning till »avsevärd skada» synes alltför snäv. Då frågan om tillstånd till röjningens företagande skall prövas av vägsynenämnden, synes det ej kunna vålla någon praktisk olägenhet att såsom skäligt är låta ersättning utgå, så snart skadan ej är obetydlig.

*Samfundet för hembygdsvård* yttrar.

Som ett exempel på hur man även av andra skäl än för vinnande av fri sikt m. m. har anledning att borttaga träd kan nämnas en av landets vackraste utsiktsplatser vid Indalsälven, där genom vägväsendets försorg en parkeringsplats ordnats men där några tallar nedanför vuxit upp, så att utsikten skymmes. Det finnes nu ingen laglig rätt att ålägga markägaren att borttaga

dessa. Exemplet kan mångfaldigas. Av denna anledning föreslås, att träd och buskar även skola kunna fällas i »trafiksäkerhetens eller landskapsvårdens intresse».

I paragrafen bör även inryckas en bestämmelse om att, där i vägvårdens eller trafikens intresse plantering eller annan åtgärd skall vidtagas vid sidan av vägen, vägsynenämnden må, därest överenskommelse med markägaren icke kan träffas, föreskriva skyldighet för denne att ställa erforderlig mark till förfogande. Sådan plantering av träd eller buskar kan dels erfordras av estetiska eller trevnadsskäl, dels i syfte att ge levande snöskydd i form av häckar. Denna fråga är högaktuell i vissa delar av landet, särskilt på sandslätterna i östra Skåne, där snöskärmar visat sig icke nog effektiva.

*Vägingenjören i Kronobergs län* har ifrågasatt ett stadgande om skyldighet jämväl att bortflytta smärre byggnader, där så funnes påkallat för trafik-säkerheten.

Vad i yttrandena anförts har icke syntts mig böra föranleda någon ändring i bestämmelserna i förevarande paragraf. *Departements-  
chefen.*

### 37 §.

Detta lagrum, som motsvarar 38 § i sakkunnigförslaget, är likalydande med 34 § gällande väglag.

*Vägingenjören i Örebro län* framhåller, att det till följd av brist på medel alltjämt funnes mycket långa vägsträckor, beträffande vilka man kunde säga, att nödigt skyddsvärn saknades. Den kategoriska avfattningen av stadgandet kunde tagas till grund för skadeståndskrav mot staten även i sådana fall, där vägförvaltningen icke haft möjlighet vare sig med hänsyn till medel eller tid att anordna erforderliga räcken. Stadgandet borde jämkas med hänsyn härtill.

Vad i yttrandet anförts torde icke innefatta tillräckliga skäl för en ändring av stadgandet. *Departements-  
chefen.*

### 38 §.

Denna paragraf, som motsvarar 39 § i sakkunnigförslaget, är likalydande med 35 § gällande väglag.

*Länsstyrelsen i Norrbottens län* uttalar, att erfarenheten visat behov av att förbudet i denna paragraf utvidgades att gälla även upptagande av grop, som medförde fara för trafiksäkerheten.

*Samfundet för hembygdsvård* yttrar.

I 2 § anges — liksom hittills i gällande väglag — att slänt hör till väg. Detta har emellertid icke hindrat markägare från att exempelvis öppna grustag i åsskärningar, sedan slänterna genom vägbyggarens försorg snyggats upp och torvbelagts. Det synes därför befogat, att en bestämmelse införes om att sand-, grus-, jord-, ler- och stentäkt icke må ske invid vägen utan tillstånd av länets vägförvaltning och efter av denna godkänd plan, som tager hänsyn till såväl trafiksäkerheten som landskapsbilden.

Departements-  
chefen.

Att inskränka en fastighetsägares förfoganderätt över fastighet i den utsträckning, länsstyrelsen i Norrbottens län ifrågasatt, synes mig icke skäligt. Upptagandet av grop eller grav kan vara betingat av bärande ekonomiska skäl och bör därför icke förbjudas, såvida icke anordningen utgör fara för vägens bestånd. Skulle upptagandet av grop eller grav utmed vägen medföra fara för trafiken på vägen, bör väghållaren skäligt bekosta uppsättandet av skydds-värn.

I anledning av samfundets för hembygdsvärd yttrande må framhållas, att slänt hör till väg och att markägare icke har rätt att utan vägförvaltningens medgivande bryta igenom slänten för att utnyttja den grustillgång, som kan finnas på hans mark vid sidan av vägen.

### 39 §.

Ifrågavarande paragraf, som saknar motsvarighet i sakkunnigförslaget, överensstämmer helt med 36 § gällande väglag.

Vid 1939 års lagtima riksdag hemställdes i likalydande *motioner* i båda kamrarna, att riksdagen måtte *dels* besluta sådan ändring i 36 § gällande väglag, att annonstavla, reklamskylt eller dylika anordningar, avsedda att i reklamsyfte tilldraga sig de vägfarandes uppmärksamhet, icke finge utan länsstyrelsens tillstånd förekomma utmed allmän väg, med förbehåll dock för redan medgivna undantag, *dels ock* anhålla om utredning av lämpligheten att införa en dylik bestämmelse även beträffande järnvägarna. Till stöd för denna hemställan anförde motionärerna bland annat följande. Då riksdagen 1934 väsentligt skärpt hithörande bestämmelser, hade det skett i förhoppningen, att skärpningen skulle medföra en avsevärd minskning av antalet skyltar utmed vägarna. Det förefölle icke, som om denna förhoppning blivit infriad. I och med att den nya lagen trätt i kraft hade skyltarna visserligen flyttats längre ut i terrängen, men de hade samtidigt erhållit så mycket större format. Därmed hade de blivit ett ännu mera störande inslag i landskapsbilden än förut. Tiden syntes vara inne att helt avlysa dylika reklam-anordningar. Deras reklamvärde syntes vara ringa. I den mån de verkligen fyllde sitt ändamål och droge till sig de vägfarandes uppmärksamhet, vore de uppenbarligen ägnade att återverka ofördelaktigt på trafiksäkerheten. Framförallt vore det emellertid angeläget, att naturen i trafikledernas omgivning icke förfulades av en olämpligt anbragt reklamkonst.

Vid samma riksdag motionerades i båda kamrarna om förtydligande av de i 36 § medgivna undantagen från förbudet mot annonsering utan tillstånd, särskilt beträffande affischering vid offentliga val och dylikt. Till stöd härför anfördes följande skäl. Eftersom affischer rörande kommunala angelägenheter, föreningssammanträden, auktioner eller dylikt vore tillåtna utan särskilt tillstånd, kunde det förutsättas, att även affischering för de offentliga valen finge förekomma. På vissa håll hade emellertid myndigheternas uppfattning i denna sak varit en annan. Vid olika tillfällen hade lokala organisationer efter hot om åtal nedtagit uppsatta valaffischer. Det kunde befaras, att denna

inskränkning komme att gälla även affischering för organisationernas offentliga möten. På landsbygden vore affischeringen i stort sett den enda möjligheten för kungörande av enskilda och offentliga möten. Att några hindrande bestämmelser i detta avseende icke förekomme, vore ett demokratiskt intresse för alla organisationer, ideella, politiska, religiösa, nykterhetsorganisationer, idrottsorganisationer och andra föreningar.

Efter en redogörelse för två enligt motionärernas förmenande mot varandra stridande hovrättsutslag härutinnan anfördes vidare i sistnämnda motioner. Tydligt vore att det bland myndigheterna rådde delade meningar om tolkning och tillämpning av 36 § väglagen. Goda skäl funnes därför för en ändring av ifrågavarande bestämmelser. Motionärerna ansåge, att undantagsbestämmelsen i 36 § första stycket tredje punkten borde omformuleras så, att stadgandet i första punkten samma stycke ej skulle äga tillämpning beträffande affischering för meddelanden rörande kommunal angelägenhet, föreningars enskilda eller offentliga möten eller övriga meddelanden, affischering vid offentliga val, auktioner eller dylikt.

*Jordbruksutskottet*, till vilket motionerna hänvisades, yttrade i sitt utlåtande, att utskottet funne önskvärt att åtgärder vidtoges för att på ett mera effektivt sätt än vad väglagen medgäve förhindra uppsättandet av reklamannonser utmed vägarna. Emellertid syntes det utskottet ovisst, huruvida detta vore en fråga, som i hela sin vidd lämpligen borde lösas genom ändring i väglagen. Ifrågasättas kunde, om icke härför tarvades lagstiftning i annan ordning, måhända närmast såsom ett led i naturskyddande åtgärder. Det syntes utskottet vidare angeläget, att de åtgärder snarast vidtoges, som kunde vara erforderliga för åvägbringande av en likformig praxis. Även om affischering utmed vägarna principiellt borde begränsas, borde detta icke hindra, att räckvidden av ifrågakomna undantagsbestämmelse toges under omprövning och utvidgades till att omfatta den ytterligare affischering, som kunde befinnas tillgodose ett legitimt behov. Från denna synpunkt syntes fog föreligga för vad som yrkats beträffande undantagsbestämmelsen. Samtidigt ville dock utskottet framhålla vikten av att erforderliga föreskrifter meddelades rörande affischerings utförande, varigenom bland annat vunnes säkerhet för att tillfällig affischering icke i fortsättningen finge kvarstå, sedan anledningen till densammas bibehållande bortfallit. Under åberopande av det anförda tillstyrkte utskottet anhållan hos Kungl. Maj:t om utredning i ämnet.

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

Genom beslut den 17 november 1939 uppdrog Kungl. Maj:t åt *vägförstatligandekommittén* att verkställa utredning rörande ifrågavarande spörsmål.

Kommittén föreslog i ett den 30 oktober 1941 avgivet utlåtande (ej tryckt), att de bestämmelser om affischering i det fria, som meddelats i väglagen och i lagen om naturminnesmärkens fredande, skulle upphävas och ersättas av en ny lag om förbud i vissa fall mot affärsannonser m. m. Enligt kommitténs förslag till lag i ämnet skulle finnas dels ett absolut förbud mot anordningar, vilka kunde förväxlas med för trafiken avsedda märken eller säkerhetsanord-

ningar, dels ock ett generellt, dispensabelt förbud mot viss affischering. Sålunda skulle sådan tavla, skylt, affisch, inskrift eller bild, som enligt sin beskaffenhet vore att anse såsom affärsannons eller hänförlig till reklam eller propaganda, icke utan länsstyrelsens tillstånd få finnas utomhus så anbragt, att anordningen vore synlig från allmän trafikled eller eljest från plats, till vilken allmänheten hade tillträde. Från denna regel skulle dock gälla vissa undantag. Stadgandet skulle sålunda icke äga tillämpning å vad som anbragts å byggnad eller tomtstängsel till upplysning om på stället bedriven verksamhet, ej heller inom stadsplanelagt område i stad eller annan ort, för vilken ordningsstadgan för rikets städer vore gällande. Tillstånd skulle icke heller vara erforderligt beträffande tavla, affisch eller anslag, som avsåge reklam eller propaganda vid allmänt val eller allmän sammankomst eller annons om offentlig auktion, i den mån anordningen icke vore uppsatt tidigare än tre veckor före eller bibehållen längre än två dagar efter det sålunda avsedda tillfället.

Förslaget har i sina huvuddrag tillstyrkts av alla över detsamma hörda myndigheter och organisationer utom en. I fråga om utformningen av förslagets detaljer ha emellertid åtskilliga erinringar framförts.

1942 års vägsakkunniga ha i förevarande fråga — under erinran att Kungl. Maj:t ännu icke tagit ställning till vägförstatligandekommitténs förslag — anfört, att de sakkunniga med hänsyn till det läge, vari frågan om affischering utmed väg sålunda befunne sig, icke ansett sig böra i förslaget till ny väglag upptaga bestämmelser härom.

Åtskilliga länsstyrelser *m. fl.* ha i sina yttranden framhållit, att bestämmelser angående affischering utmed väg borde intagas i den nya väglagen eller i särskild lagstiftning, som trädde i kraft samtidigt med väglagen.

Departements-  
chefen.

Vad först angår den uppkomna frågan om innebörden av det i 36 § första stycket gällande väglag stadgade förbudet att utan länsstyrelsens tillstånd utmed allmän väg på visst avstånd uppsätta annonstavla, reklamskylt eller dylikt, må till en början erinras, att denna bestämmelse ursprungligen förekom i sammanhang med ett förbud mot anordningar, som hindrade fri sikt. I anledning av en motion vid 1931 års riksdag uttalade andra lagutskottet, att bestämmelsen allenast avsåge att förhindra uppsättandet av reklam-anordningar, vilka försvårade fri sikt. Med hänsyn härtill lär förbudet mot annonstavla, reklamskylt eller dylikt endast avse särskilda anordningar för affischering. Under uttrycket »eller dylikt» faller enligt min mening icke uppsättande av affischer å husväggar, staket eller träd; ej heller torde under detta uttryck falla själva anbringandet av affischer å redan befintlig tavla. Denna tolkning överensstämmer med Göta hovrätts ståndpunkt i ett av hovrätten den 8 mars 1934 avgjort mål (se Sv. Jur. Tidn. 1934 sid. 61), i vilket motsvarande bestämmelse i 25 § 1891 års väglag icke ansetts utgöra hinder för att inom det skyddade området utmed väg å träd, stolpar och byggnader uppsätta affischer om föredrag. I ett senare av samma hovrätt avgjort likartat

mål (rörande uppsättande av biografaffischer å träd) har bestämmelsen i 36 § första stycket väglagen tolkats på samma sätt. Däremot har hovrätten över Skåne och Blekinge — likaledes i full överensstämmelse med den av mig angivna tolkningen — funnit uppsättande av särskilda anslagstavlor, å vilka anbragts valaffischer, böra falla under förbudet mot annonstavlor m. m.

Med anledning av att från politiska partiorganisationer gjorts gällande, att åklagarmyndigheterna i landet tolkat bestämmelsen i 36 § första stycket väg-lagen på olika sätt, upprättades i juni 1940 inom kommunikationsdeparte-mentet en promemoria rörande innebörden av nämnda lagrum. Denna pro-memoria delgavs samtliga åklagare i landet. Därefter har mig veterligt något missförstånd icke yppats rörande räckvidden av ifrågavarande förbud.

Med hänsyn härtill och då förevarande stadgande synes giva tillräckligt utrymme för affischering vid val eller eljest, lär någon ändring av stadgan-det ur nu berörda synpunkt icke vara erforderlig.

På sätt framgår av det anförda har vid 1939 års lagtima riksdag jämväl yrkats sådan ändring i 36 § väglagen, att annonstavla, reklamskylt eller dylik anordning, avsedd att i reklamsyfte tilldraga sig de vägfärandes uppmärk-samhet, icke finge utan länsstyrelsens tillstånd förekomma utmed allmän väg. I likhet med vägförstatligandekommittén anser jag för min del nu gällan-de bestämmelser tillräckliga, om man med dem avser blott skydd för trafiken å allmänna vägar. Ur naturskyddssynpunkt är måhända önskvärt att kunna på ett mera effektivt sätt än vad nu är möjligt förhindra uppsättandet av reklamanordningar. Frågan om revision av gällande bestämmelser till skydd för naturen torde emellertid kräva ytterligare överväganden. Upptagande av denna fråga, som ej äger samband med spörsmålet om vägväsendets förstat-ligande, synes närmast ankomma på chefen för justitiedepartementet.

På grund av vad sålunda anförts anser jag stadgandena i 36 § 1934 års väglag böra oförändrade upptagas i den nya väg-lagen, som uppenbarligen icke bör sakna bestämmelser i förevarande hänseende.

#### 40 §.

Denna paragraf, som motsvarar 40 § i sakkunnigförslaget, är likalydande med 37 § gällande väglag.

### Om arbetslag för vinterväghållning på landet.

#### 41—46 §§.

Dessa paragrafer återgiva med vissa ändringar 48—53 §§ i sakkunnigför-slaget (motiv, se s. 99—104 i betänkandet).

Enligt nu gällande bestämmelser skola, om vägstyrelsen finner erforder-ligt, för ordnande av vinterväghållningen till snöploglag indelas lämpligt be-lägna och i övrigt tjänliga jordbruksfastigheter. Varje snöploglag skall där-

vid tilldelas viss vägsträcka med skyldighet för ploglaget att, i den mån vägstyrelsen så fordrar, därå fullgöra vinterväghållningen mot ersättning, som, där överenskommelse ej träffas, bestämmes av länsstyrelsen. De till snöploglag indelade fastigheterna skola, där ej annorlunda överenskommit, taga del i arbetet i förhållande till fastigheternas taxeringsvärden. Inom varje snöploglag utses av medlemmarna en snöplogfogde. Denne åligger bl. a. att övervaka, att ploglaget åvilande vinterväghållning behörigen fullgöres, samt att för sådant ändamål vid inträffande behov utfärda uppstånd till ploglaget att verkställa erforderligt arbete, vilket uppstånd medlemmarna äro skyldiga att sig emellan fortskaffa. Underlåter medlem att fortskaffa uppstånd eller att sådant uppstånd hörsamma, kan bötesstraff ådömas honom.

De sakkunniga ha från länsstyrelserna inhämtat uppgifter, i vilken utsträckning bestämmelserna om snöploglag tillämpats efter den 1 januari 1937, ävensom yttranden, huruvida behov av dylika bestämmelser alltjämt förefunnnes samt, därest så vore fallet, i vad mån bestämmelserna borde jämkas och kompletteras.

Av länsstyrelsernas yttranden framgår, att bestämmelserna om spöploglag efter den 1 januari 1937 icke tillämpats inom 9 län, nämligen *Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Kopparbergs* och *Gävleborgs län*. I *Västernorrlands län* ha bestämmelserna endast tillämpats i rena undantagsfall. Då snöförhållandena varit så svåra, att vägdistriktens egen personal och egna maskiner ej i nöjaktig utsträckning kunnat hålla vägarna framkomliga, har i *Kopparbergs län* erforderligt biträde lämnats av fastighetsägare efter en på förhand träffad frivillig överenskommelse. I *Östergötlands län* har man under de senaste åren förfarit på liknande sätt.

I övriga 12 län ha bestämmelserna om snöploglag tillämpats i större eller mindre utsträckning. I *Jönköpings län* har vinterväghållningen före år 1940 till allra största delen utförts i distriktens egen regi. Endast å ett ringa antal mindre vägar, som på grund av sin beskaffenhet icke eller endast med svårighet kunnat maskinplogas, har vinterväghållningen utförts av snöploglag. Nu pågående världskrig med åtföljande knapphet på flytande drivmedel i förening med de sista årens osedvanligt hårda och snörika vintrar har emellertid tvingat vägstyrelserna att i ökad omfattning anlita snöploglagen för att efter häftiga snöfall snabbt kunna öppna vägarna för trafik. Ploglagens arbete har därvid huvudsakligen bestått i snöplogning av vägsträckor, som ej kunnat maskinplogas eller beträffande vilka plogning ej medhunnits av vägdistriktet, samt skottning på ställen, där sådan varit erforderlig. I *Kronobergs län* ha ploglagen tagits i anspråk endast vid svårare snöfall och då endast beträffande andra vägar än huvudvägar. Länsstyrelsen i *Kalmar län* meddelar, att ploglagen erfordrats för uppehållande av trafik på sådana vägar, som på grund av ringa bredd, skarpa kurvor, förekomsten av stenar i vägkanterna eller kraftig snöanhopning icke kunnat maskinplogas. Ploglagen ha även tagits i anspråk i sådana fall, då maskinplogning varit möjlig men på grund av otillräcklig maskinpark icke kunnat utföras tillräckligt skynd-

samt. Samma har varit förhållandet även i *Malmöhus län*. I detta län ha ploglagen anlitats först sedan det visat sig, att vägstyrelsen icke varit i stånd att hålla viss väg eller vissa vägar i föreskrivet skick. Länsstyrelserna i *Gotlands* och *Skaraborgs län* ha framhållit, att ploglagen kommit till ökad användning på grund av de genomförda motorfordonsrestriktionerna. Ploglagen i sistnämnda län ha i mindre omfattning utkallats att utföra handskottning. I *Hallands län* ha bestämmelserna om snöploglag tillämpats i full utsträckning utom i ett distrikt, där frivillig överenskommelse i stället träffats med lämpliga personer att vid behov ställa sig till förfogande för snöröjning. I *Älvsborgs län* ha ploglagen tagits i anspråk endast i 3 av 9 distrikt och i *Jämtlands län* i 4 av 9 distrikt. I *Västerbottens län* ha endast 3 procent av de allmänna vägarna varit ploglagsindelade. Däremot ha 55 procent av de enskilda vägar, med en sammanlagd längd av 2,174 km, vilka av länsstyrelsen förordnats skola hållas såsom särskilda vintervägar på vägdistriktens bekostnad, ploglagindelats. I *Norrbottens län* ha bestämmelserna om snöploglag tillämpats endast beträffande särskilda vintervägar på de stora sjöarna i Arjeplogs vägdistrikt.

Tio av länsstyrelserna ha förklarat sig anse, att något behov icke förefinnes att bibehålla den nuvarande ploglagsorganisationen. Några länsstyrelser ha därvid framhållit att, i den mån ploglag alltjämt erfordrades, sådana kunde organiseras på frivillighetens grund.

Övriga 14 länsstyrelser anse emellertid, att snöploglagen böra finnas kvar såsom en reservorganisation. Länsstyrelsen i *Jönköpings län* har uttalat sig för att ploglagens uppgift begränsas att huvudsakligen avse skottning och endast i rena undantagsfall plogning av sådana vägar, som icke kunna maskinplogas. Länsstyrelsen i *Kronobergs län* framhåller, att vid brist på arbetskraft och bilar vinterväghållningen, ploglagen förutan, kan bli lidande. Länsstyrelsen i *Kalmar län* uttalar, att även med sådana förbättringar av vägarna, som tillåta maskinell snöplogning, behov av snöskottare och extra manskap för snöplogning efter häst dock komme att föreligga. Ehuru de som uppbure ploglagsbesväret visserligen hade ett eget intresse av att vinterväghållningen behörigen tillgodosåges, skulle på somliga håll vid ploglagsindelningens bortfallande svårigheter uppstå att tillräckligt snabbt öppna vägarna för trafik. Trots de tre senaste vintrarnas påfrestande vinterväghållning hade från brukarna av de fastigheter, som indelats till ploglag, ej förspors något allvarligare missnöje med detta besvär. Enligt länsstyrelsen i *Hallands län* borde man i första hand försöka åstadkomma ploglag på frivillighetens väg, men bestämmelserna om snöploglag borde bibehållas för den händelse tillräcklig arbetsstyrka icke eljest kunde erhållas. Länsstyrelsen i *Västerbottens län* pekar på ploglagens betydelse i glest befolkade trakter, där det är svårt att anskaffa dragare.

Icke någon av de länsstyrelser, som uttalat sig för ett bibehållande av snöploglagen, har föreslagit annat än mindre ändringar i de nu gällande bestämmelserna om snöploglag.

*De sakkunniga* anse av utredningen framgå, att snöploglagen icke längre äro nödvändiga för snöplogning under normala väderleksförhållanden. Enligt de sakkunnigas mening borde man icke anlita tjänstepliktsförfarande — vilket ett användande av snöploglagsorganisationen innebure — för arbetsuppgifter, vilka utan svårighet, låt vara i vissa fall med större kostnader, kunde ombesörjas på annat sätt. Det borde icke förekomma att någon tvingades till ett arbete, som lika väl kunde utföras av annan efter frivillig överenskommelse. I den mån väg av ekonomiska skäl icke lämpligen kunde plogas med vägorganisationens egna maskiner och egen personal, borde plogningen bortsättas på entreprenad. Detta syntes i de flesta fall icke möta några svårigheter. Om det i undantagsfall visade sig omöjligt att träffa entreprenadavtal om plogning, finge vägorganisationen själv taga hand om även denna del av väghållningen.

De sakkunniga framhålla att, även om snöploglagen icke längre kunde anses behövliga för plogning under normala väderleksförhållanden, utredningen likväl visat, att ploglagen på många håll i landet vid ihållande och svåra snöfall samt vid drivbildning måst tagas i anspråk för snöskottning. Erfarenheten särskilt från vintrarna 1939/40, 1940/41 och 1941/42 gåve vid handen, att det vid sådana tillfällen krävdes betydande extra personal. Det vore emellertid ofta svårt att omedelbart få tillräcklig personal. Om icke snöploglagen kunnat tagas i anspråk för snöskottning o. d., skulle det helt visst i många fall icke ha varit möjligt att så snabbt som skett åter öppna vägarna för trafik. Med hänsyn till behovet av och svårigheten att vid svåra snöfall erhålla tillräcklig arbetskraft för vinterväghållningen syntes det, uttala de sakkunniga, vara nödvändigt att på förhand organisera reservstyrkor härför.

Beträffande dessa reservstyrkor — av de sakkunniga med hänsyn till arten av de uppgifter, för vilka de äro avsedda, kallade arbetslag för vinterväghållningen — anföra de sakkunniga följande.

Sådana arbetslag synas, av länsstyrelsernas yttranden att döma, icke erfordras i alla delar av landet och böra därför inrättas endast i de orter, som äro särskilt utsatta för drivbildningar och där vinterväghållningen följaktligen kräver stor extra personal. Det synes böra ankomma på länsstyrelserna att avgöra, om särskilda arbetslag för vinterväghållningen böra inrättas.

Det vore givetvis önskvärt, om arbetslagen kunde helt och hållet sammanställas på frivillighetens väg. Att uteslutande lita till endast avtal med arbetslagets medlemmar torde emellertid icke vara möjligt. Skola dessa reservstyrkor bliva den effektiva organisation, med vilken tillfälliga, svåra snöförhållanden skola kunna bemästras, får man icke utsätta sig för risken, att medlem, då han kallas till tjänstgöring, bryter ingånget avtal. Arbetslagets medlemmar torde därför i likhet med snöploglagen böra vara underkastade tjänsteplikt. Intresset av att hålla de allmänna vägarna öppna för samfärdseln är — icke minst för ortsbefolkningen — så stort, att det icke kan anses oskäligt, att dennas medverkan tages i anspråk härför på samma sätt som sker vid släckning av brand. Självfallet får sådan tjänsteplikt icke anlitas annat än vid mera exceptionella förhållanden, då det icke är möjligt att på annat sätt snabbt få vägarna öppnade för allmän trafik. Syftet med arbetslagen är ju — såsom framgår av det ovan anförda — att skapa en beredskapsorganisation för särskilt svåra snöförhållanden.

För att tjänsteplikten icke skall bli alltför betungande bör densamma begränsas till viss vägsträcka. Arbetslagen skola sålunda icke få tagas i anspråk för vilken väg som helst. När den väg, arbetslag tilldelats, åter försatts i farbart skick, få medlemmarnas arbetsprestationer icke tagas i anspråk förrän vid nästa svåra snöfall.

Att organisera arbetslagen i huvudsaklig överensstämmelse med de nuvarande snöploglagen torde icke vara lämpligt eller ens möjligt. Redan av principiella skäl synes stötande att begränsa tjänsteplikten till jordbruksfastigheternas brukare. Med de förändrade arbetsuppgifter, som skulle ankomma på arbetslagen, skulle det vidare icke vara möjligt att rättvist fördela besväret mellan fastigheterna. Med nu gällande ordning är detta möjligt genom att tjänsteplikten avser att under en längre tid hålla viss vägsträcka framkomlig för trafiken. Arbetsuppgiften kan då fördelas mellan fastigheterna i förhållande till taxeringsvärdena. Framdeles avses arbetslagets tjänster endast skola tagas i anspråk för att under en kort tidsrymd bortskaffa uppkommet hinder. Alla de tjänstepliktiga måste då tagas i anspråk på en gång. Då tjänsteplikten, enligt gällande bestämmelser, formellt sett endast omfattar fastigheternas brukare, blir det icke heller möjligt att få tillräckligt med folk.

Det torde emellertid vara lämpligt, att arbetslagen, liksom snöploglagen, knyts till vissa fastigheter, vilka därtill indelas av länsstyrelsen. Indelningen bör emellertid icke, såsom enligt nu gällande ordning, begränsas till endast jordbruksfastigheter. Även fastigheter av annat slag, exempelvis industri- och bostadsfastigheter, skola kunna därtill indelas, om de äro lämpligt belägna och i övrigt tjänliga.

För att kunna skapa en effektiv beredskapsorganisation måste i förväg anvisas, huru många medlemmar i arbetslaget som skola uppsättas av varje fastighet. Detta bör ske i samband med indelningen och under hänsynstagande till antalet av dem, som ha sitt hemvist eller stadigvarande arbete på fastigheten. För att organisationen skall bliva effektiv måste därjämte de tjänstepliktiga namneligen utses. Detta förutsättes emellertid skola i största möjliga utsträckning ske efter frivilligt åtagande. Det torde vara lättare att få personer att frivilligt åtaga sig besväret, om de tjänstepliktiga skola utses bland det mindre antal, som ha sitt hemvist eller stadigvarande arbete på fastigheten, än om varje kommun skall utse ett visst större antal.

Enligt förslaget skola ägarna och brukarna medverka vid utseendet av arbetslagets medlemmar. Där för någon fastighet det föreskrivna antalet medlemmar icke kan utses efter överenskommelse, skulle länsstyrelsen bland de män, som ha sitt hemvist eller stadigvarande arbete på fastigheten, uttaga erforderlig personal. Därvid skulle icke få uttagas män under 17 eller över 55 år.

För varje arbetslag skulle länsstyrelsen förordna en fogde med uppgift dels att tillse att erforderliga åtgärder vidtoges för utseende av ersättare till den, som avgått ur arbetslag, dels att fortskaffa kallelse till medlemmarna att infinna sig till tjänstgöring, dels ock att övervaka och leda fullgörandet av de arbetsuppgifter, arbetslaget fått sig förelagda.

Medlem av arbetslag, som kallats till tjänstgöring, skulle äga att sätta annan i sitt ställe.

Till medlem av arbetslag skulle i mån av utfört arbete utgå ersättning, som i brist på överenskommelse skulle bestämmas av länsstyrelsen.

Beträffande behovet av de av de sakkunniga föreslagna arbetslagen har tvekan uttalats endast i ett par av yttrandena. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* förklarar sig sålunda icke övertygad om behovet av ifrågakomna bestämmelser. De maskinella hjälpmedel, som numera vore att tillgå för vinterväghållning, syntes — möjligen med undantag för vissa delar av landet — medföra tillfredsställande möjligheter att utan användande av arbetslag ombesörja väghållningen även vid svåra snöfall.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* är icke övertygad om att de föreslagna bestämmelserna äro lämpligare än nu gällande ordning. Länsstyrelsen anför huvudsakligen följande.

De sakkunniga förorda en omläggning av själva organisationen, så att denna kommer att vila i första hand på överenskommelse och endast om denna befinnes otillräcklig på tvång, dock med rätt för den, som uttages, att sätta annan i sitt ställe. Såvitt länsstyrelsen har sig bekant, har icke någon olägenhet framträtt vid tillämpningen av hittillsvarande stadganden. När deltagandet i plogning har påkallats, har det betraktats som en i allas intresse föreskriven medborgerlig prestation. Då gällande lag binder plogningsindelningen vid jordbruksfastigheter, har detta ansetts innebära att prestationen skall utföras med fastighetens arbetskraft och dragare i den mån de räcka till. Länsstyrelsen befarar, att det föreslagna systemet med särskilda avtal kommer att vålla onödigt besvär och att uppluckra känslan av omedelbar förpliktelse. Vad förslaget stadgande att »arbetslag skall uppsättas av — — — fastigheter» innebär, synes oklart, då arbetslagen bildas genom personlig uttagning. Länsstyrelsen anser således, att nuvarande stadganden bättre tillgodose vinterväghållningens behov än de föreslagna bestämmelserna. I sammanhang med den nya organisationen torde dock den ändringen böra vidtagas, att förslag till indelning skall uppgöras av vägförvaltningen, vilken också har att besluta om ploglagens ianspråktagande.

*Länsstyrelsen i Västernorrlands län* ifrågasätter, huruvida icke länsvägnämnden bör höras, innan beslut om arbetslag fattas. *Örebro läns vägstyrelseförening* förmenar, att länsvägnämndens yttrande bör infordras i alla ärenden rörande arbetslag.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser systemet med arbetslag, vars personal skall uttagas av länsstyrelsen, bliva ganska tungrott samt anför härom.

Då förändringar i arbetslagens sammansättning till följd av avflyttning och av andra anledningar säkerligen bli mycket vanliga, kommer länsstyrelsens åtgärd för utseende av ny personal att tid efter annan påkallas. Det synes vara mindre tillfredsställande att, såsom i 52 § föreslagits, tjänstgöringsskyldig skall äga att vid inkallelse till tjänstgöring i sitt ställe sätta annan, vars lämplighet den tjänstgöringsskyldige har att själv pröva.

Det kan ifrågasättas, huruvida bärande skäl finnas för att knyta systemet med arbetslag till fastigheterna. Att snöploglagen bildades genom uttagning av jordbruksfastigheter sammanhänge med det förhållande att väghållningsbördan tidigare burits enbart av dessa fastigheter. Om nu, såsom de sakkunniga föreslagit, vinterväghållningen skulle anknytas även till andra fastigheter än jordbruksfastigheter, synes detta visserligen vara ett steg i rätt riktning, om vägbördans fördelning på olika beskattningsföremål — såsom riktigt torde vara — skall bliva bestämmande, men det skulle innebära att man stannade på halva vägen. Ett följdriktigt förfaringsätt komme härvidlag till användning först om även andra beskattningsföremål än in-

komst av jordbruk och annan fastighet toges i anspråk, och detta blev fallet om de arbetskyldiga uttoges utan anknytning till fastigheterna. Ett sådant system, närmast jämförligt med uttagande av eldsläckningsmanskap, bör enligt länsstyrelsens mening komma till användning. För att göra systemet så litet tungrott som möjligt borde länsstyrelsens befattning med rekryteringen inskränkas till ett bestämmande av det antal män som skulle uppsättas av varje kommun, och sedan kunde det ankomma på kommunen själv att uttaga personerna. Självfallet skulle då bli att uttagningen i första hand skedde å frivillighetens väg.

*Länsstyrelserna i Östergötlands och Västmanlands län* anse upprättandet av arbetslag vara en angelägenhet, som närmast bör ankomma på vägförvaltningen, och föreslå därför en ändring av bestämmelserna i sådan riktning. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* ifrågasätter, om ej uttagandet av personal kan anförtros landsfiskalen i samråd med vägförvaltningen.

*Länsstyrelsen i Gävleborgs län* föreslår, att förslag till uppsättande av arbetslag skall uppgöras av vägförvaltningen. Prövning och fastställelse av förslaget kunde lämpligen verkställas av länsstyrelsen.

Med de maskinella hjälpmedel, som numera finnas, kan vinterväghållning- Departements-  
chefen. en under normala väderleksförhållanden ombesörjas av den statliga vägorganisationen utan anlitande av det tjänstepliktsförfarande, på vilket de nuvarande snöploglagen bygga. Att — såsom på sina håll alltjämt förekommer — snöploglagen tagas i anspråk för att ombesörja en väghållning som, om ock med större kostnader, kan fullgöras på annat sätt utan tjänstepliktsförfarande, bör icke vidare ske. Därest viss väg icke lämpligen kan maskinplogas, bör vägförvaltningen träffa entreprenadavtal om hästplogning.

Såsom de sakkunnigas utredning giver vid handen, ha emellertid snöploglagen under senare år på många håll måst tagas i anspråk för snöskottning vid svåra snöfall och vid drivbildning. Även framdeles torde vid sådana tillfällen behov kunna uppkomma av att omedelbart mobilisera extra personal. Då det ofta kan vara svårt att genast anskaffa arbetskraft i tillräcklig omfattning, anser jag i likhet med de sakkunniga erforderligt, att en beredskap för detta ändamål på förhand organiseras.

Att härför bibehålla de nuvarande snöploglagen torde icke vara lämpligt. Dessa äro — på sätt framgår av benämningen — organiserade för plogning och icke avsedda att utgöra en beredskap att anlitas vid särskilt svåra snöförhållanden. Härför erfordras mera personal än den, som på grund av snöploglagsbestämmelserna kan åläggas deltaga i snöskottning. Härtill kommer, att snöploglagsbesväret för närvarande åvilar endast jordbruksfastigheternas brukare. Med hänsyn till beskaffenheten av den uppgift, för vilken beredskapen skulle organiseras, kan det icke anses vare sig rättvist eller lämpligt att begränsa besväret till dem.

De sakkunnigas förslag går ut på att i stället för snöploglagen skulle för den uppgift, varom här är fråga, i mån av behov organiseras särskilda arbetslag.

Det vore givetvis önskvärt, om dessa arbetslag kunde sammanställas

helt på frivillighetens väg. Att uteslutande lita till avtal med arbetslagets medlemmar torde emellertid icke vara möjligt. Skola dessa arbetslag bliva den effektiva beredskapsorganisation, med vilken tillfälliga, svåra snöförhållanden skola kunna bemästras, får man, på sätt de sakkunniga framhålla, icke utsätta sig för risken, att medlem vid kallelse till tjänstgöring bryter ingånget avtal. Jag anser mig därför böra biträda de sakkunnigas förslag, att arbetslagets medlemmar skola i likhet med snöploglagen vara underkastade tjänsteplikt. Intresset av att hålla de allmänna vägarna öppna för samfärdseln är icke minst för ortsbefolkningen så stort, att det icke kan anses oskäligt, att dennas medverkan vid här avsedda undantagstillfällen, då det icke är möjligt att på annat sätt snabbt få vägarna öppnade för allmän trafik, tages i anspråk på liknande sätt som vid släckning av brand. För att tjänsteplikten skall bli så litet betungande som möjligt bör densamma begränsas till viss vägsträcka.

De sakkunniga ha föreslagit, att arbetslagen skola uppsättas av lämpligt belägna och i övrigt tjänliga fastigheter, vilka därtill indelas av länsstyrelsen. Tvekan kan naturligtvis råda om lämpligheten av att knyta arbetslagen till fastigheterna. Skola lagens medlemmar vara underkastade tjänsteplikt, är det av vikt, att besväret drabbar alla lika och sålunda icke begränsas till viss grupp av personer. Då arbetslagen skola sammansättas av dem, som ha sitt hemvist eller stadigvarande arbete på de fastigheter, vilka komma i fråga, och besväret följaktligen icke skulle begränsas till någon viss grupp av personer, anser jag emellertid grundad erinran i detta avseende icke kunna göras mot förslaget. Med större fog kan anmärkas, att det innebär en onödig omgång att låta arbetslagen uppsättas av fastigheterna samt att det i och för sig vore mera tilltalande att för varje kommun bestämma antalet tjänstgöringsskyldiga för där ifrågakommande vägsträckor och därefter med stöd av tjänsteplikten uttaga detta antal med hänsyn till boplatz och lämplighet. Sannolikt är emellertid att, såsom de sakkunniga hävdad, rekrytering av arbetslagen på frivillighetens väg underlättas, om medlemmarna utses för varje fastighet och sålunda med fastighetsägarnas medverkan utväljas bland det mindre antal, som bor eller stadigvarande arbetar på fastigheten, än om för varje kommun skall utses ett visst större antal. Med hänsyn härtill har jag, i nära anslutning till de sakkunnigas förslag, ansett mig böra förorda, att arbetslag bildas genom att länsstyrelsen utser erforderligt antal personer, vilka ha sitt hemvist eller stadigvarande arbete på lämpligt belägna fastigheter, vilka bestämmas av länsstyrelsen.

Enligt förslaget skall ägare eller brukare av fastighet avgiva förslag på den eller de personer, som för fastigheten skola uttagas till medlemmar. De tjänstepliktiga skulle därefter utses av länsstyrelsen med ledning av förslaget.

Några länsstyrelser ha befarat, att det föreslagna förfaringssättet skulle bliva betungande för länsstyrelserna. Deras befattning med arbetslagen torde emellertid icke bliva så omfattande. Uppsättandet bör nämligen tillgå så, att länsstyrelsen uppdrager åt lämplig person i orten, exempelvis landsfiskalen, att utreda och inkomma med förslag beträffande de fastigheter, av vilka

arbetslaget bör bildas, och det antal tjänstepliktiga, som bör uttagas för varje fastighet, ävensom att med ledning härav från fastigheternas ägare eller brukare infordra förslag på de personer, som skola utses. Länsstyrelsens uppgift blir sålunda att i ett sammanhang pröva dessa förslag. Hithörande ärenden äro enligt min mening av den natur, att prövningen bör ankomma på länsstyrelsen och icke på vägförvaltningen. Icke heller utseendet av ersättare för de medlemmar, som avgå, torde medföra större besvär för länsstyrelserna. Förslag till ersättare skall nämligen avgivas av den fogde, som skall utses för varje arbetslag. Sådant förslag behöver emellertid icke avgivas för varje gång någon avgår utan kan, där ej särskilda förhållanden annat påkalla, ske i ett sammanhang en gång om året, exempelvis omedelbart före vinterväghållningens början.

Det är för övrigt själfvallet icke meningen, att arbetslag skola upprättas i alla trakter av landet utan endast där snöförhållandena erfarenhetsmässigt kunna vara särskilt besvärliga.

Från några håll har ifrågasatts, att länsstyrelsen före meddelande av beslut om arbetslags uppsättande skall inhämta yttrande av länsvägnämnden rörande behovet. Ett sådant förfaringsätt förefaller lämpligt. Att meddela föreskrift härom i väglagen synes dock icke erforderligt.

Enligt de sakkunnigas förslag skall till medlem i arbetslag, där ej frivillig överenskommelse träffas, endast kunna uttagas män över 17 och under 55 år. Enligt min mening bör tjänsteplikten icke begränsas till män. Under tider, sådana som de nuvarande, då männen ofta i stor utsträckning äro inkallade till militärtjänstgöring, bör möjlighet stå öppen att utse även kvinnor. Av samma skäl anser jag, att även personer, som äro äldre än 55 år, böra kunna uttagas för tjänstgöring i arbetslag. Åldersgränsen synes lämpligen kunna bestämmas till 60 år.

### **Särskilda bestämmelser för stad eller stadsliknande samhälle, som är väghållare.**

#### 47 §.

Stadgandet motsvarar med viss jämkning 55 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 105 och 106 i betänkandet).

Enligt de av riksdagen godkända huvudgrunderna för förstatligandet av den allmänna väghållningen på landet och därmed sammanhängande frågor skall statsbidrag utgå till stad, som är väghållare, med 95 procent av de beräknade kostnaderna för byggande och underhåll av allmän väg. I berörda kostnader må dock icke — på sätt framgår av förslaget till förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i de städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare — utan medgivande av Kungl. Maj:t inräknas ersättning för upplåtelse av mark och för annat intrång. I kostnadsunderlaget för beräkning av statsbidrag må ej heller inräknas utgift för förvaltning. Statsbidrag skall vidare icke utgå till den del av väghållningskostna-

*Departements-  
chefen.*

derna, för vilken fastighetsägare på grund av äldre bestämmelser kan vara skyldig att svara.

Då staten helt övertager kostnaderna för den allmänna väghållningen på landet, synes det böra i väglagen angivas, att stad är berättigad till statsbidrag med 95 procent av de beräknade väghållningskostnaderna för staden, efter avdrag för vad som belöper på vägmark och kostnad för stadens förvaltningsorgan. Då den del av utgifterna, för vilken fastighetsägare på grund av äldre bestämmelser är skyldig svara, icke kan anses utgöra någon kostnad för staden, torde något förbehåll härför icke behöva göras i lagtexten.

## 48 §.

Denna paragraf motsvarar med vissa jämkningar, huvudsakligen av redaktionell art, 56 och 58 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se sid. 105 och 106 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* ifrågasätter, huruvida administrativ domsrätt kan tilläggas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i nu förekommande ordning. I varje fall tarvades ett uttryckligt stadgande i den för styrelsen gällande instruktionen.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län* har, med hänvisning till att frågan om åläggande för stad att underhålla bristfällig väg kunde vara av stor vikt, ifrågasatt, huruvida icke samma förfarande här borde tillämpas, som föreskrivits beträffande vissa andra viktigare vägärenden, nämligen att avgörandet skulle tillkomma Konungen, om icke länsstyrelsens mening överensstämde med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens.

*Departements-  
chefen.*

I anledning av vad i yttrandena anförts vill jag framhålla, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen helt visst är den myndighet, som har de största förutsättningarna att bedöma fråga, om brist i väghållning föreligger. Avgörandet av fråga härom bör därför ankomma på styrelsen. Lämpligt torde vara att denna före avgörandet av dylikt ärende inhämtar länsstyrelsens uppfattning. Tillräcklig anledning att tillerkänna meningsskiljaktighet mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelsen i förevarande ärende samma verkan som i vägbyggnadsmål och dylikt torde icke finnas.

## 49 §.

Stadgandet ansluter sig i sak till 60 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 116 i betänkandet).

**Särskilda bestämmelser för stad eller stadsliknande samhälle, där kronan är väghållare.**

## 50 §.

Denna paragraf överensstämmer i sak med 54 § första punkten i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 104 och 105 samt 106—116 i betänkandet). På grund

av bestämmelsen i 53 § i departementsförslaget skall stadgandet äga motsvarande tillämpning å stadsliknande samhälle, där kronan är väghållare.

Enligt 17 § *gällande väglag* åligger det samhälle att, där väg skall byggas inom det stadsplanelagda området, utan kostnad för vägdistriktet tillhandahålla mark, som erfordras för vägens byggande. Tillika stadgas, att den inskränkning i tomtägars skyldighet att ersätta gatumark, som enligt stadsplanelagen äger rum därest i gatumarken ingår allmän väg, ej skall inträda i det fall, att väg efter den 1 januari 1928 (då ifrågavarande regler i väglagstiftningen först blevo tillämpliga) byggts inom område, som ingår i stadsplanen.

Vid riksdagsbehandlingen av 1934 års lag erinrade vederbörande utskott, att hithörande bestämmelser i en del fall syntes komma att verka i viss mån obilligt mot samhällena eller de enskilda tomtägarna i dem. För ändring av den uti paragrafen gjorda regleringen av samhälles och tomtägars skyldighet krävdes emellertid en mera ingående utredning än den, utskottet varit i tillfälle åstadkomma.

Innan ännu 1934 års väglag trätt i kraft, yrkades vid 1936 års riksdag motionsvis, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag till sådan ändring av 17 § väglagen, att där föreskriven skyldighet för samhälle att tillhandahålla mark bortföle eller avsevärt mildrades.

Såsom skäl för detta yrkande anfördes i motionen bland annat följande.

Särskilt inom samhällena i våra största städers grannskap — uppvuxna kring starkt trafikerade infartsvägar till städerna — framkomme numera krav på de stora infartsvägarnas utbyggnad till bredder, som man ännu för ett årtionde sedan säkerligen ansett fullständigt otänkbara. Samhälleas skyldighet att tillhandahålla vägmarken kunde i dylika fall otvivelaktigt bli i hög grad betungande trots rätten för dem att uttaga ersättning av vederbörande tomtägare. För samhällena med stort tillmätta stadsplaner kunde det dröja avsevärd tid, innan bebyggelsen nådde den omfattning, att ersättningsrätten bleve av någon nämnvärd betydelse för samhället. Hårtill komme, att ersättningsrätten enligt stadsplanelagens bestämmelser vore begränsad i förhållande till de invid vägen tillåtna hushöjderna. Med de vägbredder, som nu kunde ifrågakomma i dylika fall, komme rätten till ersättning av tomtägarna ofta att gälla endast en del av samhällenas markanskaffningskostnader. I ett visst fall hade ifrågasatts skyldighet för ett litet samhälle (med ej fullt 800 invånare och c:a 11,500 skattekronor) att för markanskaffning till allmän väg inköpa ej mindre än omkring 40,000 kvadratmeter mark, som eljest skulle ha tagits i anspråk för tomtförsäljningar. Det syntes uppenbart, att man vid tillkomsten av gällande bestämmelser icke räknat med att denna skyldighet skulle kunna bli ens tillnärmelsevis så betungande som enligt exemplet numera kunde ifrågakomma.

I infortrat yttrande över motionen anförde *svenska stadsförbundet* i huvudsak följande.

1927 års reglering av väghållningsbördan i samhällena kunde icke anses innefatta någon fullt tillfredsställande avvägning av denna börda. Skyldigheten att kostnadsfritt tillhandahålla mark, som erfordrades för vägbyggnad inom stadsplanlagt område, utgjorde en extra börda för samhällena, som

svårligen kunde försvaras. Enligt förarbetena till 1928 års reglering hade man ursprungligen avsett att alltigenom pålägga vägdistrikten enahanda förpliktelser med avseende å väghållningen inom samhällena som på den egentliga landsbygden. Några bärande skäl för att göra undantag härifrån beträffande vägmark inom stadsplanlagt område syntes icke hava anförts. Förslag om att låta samhällena ansvara för denna markanskaffning hade först framförts under den antagna men sedermera ej förverkligade förutsättningen, att särskilda fastighetsbidrag skulle uttagas till kostnaderna för markanskaffning till landsbygdens allmänna vägar överhuvud. När samma förslag framställdes år 1927, hade planerna på dylika fastighetsbidrag förfallit. Något annat positivt skäl för att likväl lägga ifrågavarande börda på samhällena syntes då icke hava anförts än »den särskilda nytta de i allmänhet torde hava av vägs anläggande». Till försvar för åtgärden framhölls dessutom, att skyldigheten i regel icke syntes bliva betungande för samhällena och att dessa skulle hava möjlighet att uttaga markkostnaden av tomtägare utmed vägen. På grund av de sedan dess och alltjämt växande anspråken på de allmänna vägnars utbyggnad och förbättring syntes det numera orimligt vidhålla, att bekostandet av vägmark inom stadsplan borde vara samhällenas ensak. Många av de stadsplanlagda områdena genomlöptes av huvudvägar med betydande genomgångstrafik. För denna trafik krävdes mångenstädes breddningar eller ändamålsenligare sträckningar av vägarna också inom samhällenas planlagda områden. Dylika vägförbättringar syntes vida oftare aktualisera frågor om markanskaffning därstädes än nybyggnader av väg. Någon garanti för att denna börda stode i rimlig proportion till varje samhällens ekonomiska bärkraft funnes icke. Det måste därför anses särskilt betänkligt, att skyldigheten gällde generellt för samhällena utan någon möjlighet till eftergifter. Tomtägars bidragsskyldighet till kostnad för gatemark beredde ingalunda samhällena någon effektiv hjälp. Samhällets skyldighet att tillhandahålla vägmark gällde hela det planlagda området, under det att bidragsskyldighet för tomtägare inträdde först i mån av samhällsbebyggelsens fortskridande. Den omständigheten, att tomtägare regelmässigt förr eller senare skulle bliva skyldig att bidraga till gatumarkskostnader, syntes ej heller kunna åberopas såsom skäl för att bibehålla bestämmelserna om samhällens skyldighet att tillhandahålla vägmark inom planlagt område. Ett avskaffande av sistnämnda skyldighet borde givetvis föranleda motsvarande inskränkning även i fråga om tomtägars bidragsplikt. Slutligen ville styrelsen erinra därom, att statsbidrag numera utginge till kostnader för lösen av mark, som erfordrades för byggande av allmän väg på landet. Att man såtunda överflyttat en väsentlig del av markanskaffningskostnaderna på den egentliga landsbygden från vägdistrikten till staten men likväl låtit samma börda i fråga om planlagt område alltjämt åvila respektive samhällena ensamma syntes vara ägnat att ytterligare framhäva obilligheten mot samhällena i förevarande hänseende, särskilt som den mark, vilken erfordrades för ändamålet, i regel vore dyrare inom samhällenas planlagda områden än på den egentliga landsbygden.

*Jordbruksutskottet*, till vilket motionen hänvisats, yttrade i sitt utlåtande.

Erfarenheten synes bekräfta vad särskilda utskottet vid behandlingen av 1934 års väglag därom anført att förevarande bestämmelser om skyldighet för municipalsamhälle och köping samt i sin ordning tomtägare att kostnadsfritt tillhandahålla vägmark i en del fall skulle komma att verka i viss mån obilligt mot municipalsamhällena och köpingarna eller tomtägarna. Med hänsyn härtill finner nu jordbruksutskottet i likhet med motionären skäl

föreligga att närmare överväga ändring i dessa bestämmelser. Utskottet vill ifrågasätta, huruvida icke Kungl. Maj:t eller länsstyrelse bör tillerkännas befogenhet att i vissa fall medgiva befrielse helt eller delvis från sagda skyldighet. Förutsättningarna för en sådan möjlighet till jämkning torde därför böra göras till föremål för utredning.

Utskottet hemställde därför om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning i anslutning till vad utskottet sålunda anfört. Utskottets hemställan bifölls av riksdagen.

Kungl. Maj:t infortrade yttrande från *byggnadsstyrelsen*, som uttalade sig för att möjlighet borde öppnas att helt eller delvis befria samhällena från skyldighet att tillhandahålla vägmark.

Genom beslut den 17 november 1939 uppdrog Kungl. Maj:t åt *vägförstatligandekommittén* att verkställa den av riksdagen begärda utredningen.

Kommittén verkställde i anledning härav en ingående utredning rörande värdet av den mark, som samhällena tillhandahållit under åren 1934—1938, och i vilken utsträckning samhällena uppburit eller förväntade att under de närmaste åren erhålla ersättning av tomtägarna. Av utredningen — för vilken redogöres i kommitténs den 9 april 1941 avgivna betänkande (SOU 1941: 12) — framgick bland annat, att 65 av landets 231 köpingar och municipalsamhällen under åren 1934—1938 tillhandahållit mark för allmän väg och att värdet av denna mark uppgått till sammanlagt cirka 525,000 kronor. Beloppet av den ersättning, samhällena erhållit eller förväntade att under den närmaste tiden erhålla av tomtägarna, uppgick enligt byggnadsnämndernas uppgifter till endast 31,500 kronor eller 6 procent av värdet av den tillhandahållna marken. För flertalet av de samhällen, som under nämnda år tillhandahållit mark, hade de kostnader härför, som beräknades komma att stanna å samhällena, icke varit särskilt stora i förhållande till skatteunderlaget. Motsatsen gällde emellertid beträffande åtskilliga av dessa samhällen. I detta avseende anförde kommittén en del exempel.

Av de 231 samhällena kunde, enligt byggnadsnämndernas uppgifter, 108 förvänta att under 1939 eller de närmaste åren därefter bliva skyldiga att kostnadsfritt tillhandahålla mark för beslutade eller planerade vägföretag. Enligt byggnadsnämndernas uppgifter skulle endast 8 av dessa 108 samhällen kunna räkna med en markupplåtelse utan uppoffring för samhällena. I många fall vore det fråga om betydande markupplåtelser. Endast en fjärdedel av de samhällen, som berördes av beslutade eller planerade vägföretag, syntes räkna med att inom överskådlig tid få någon väsentlig del av kostnaderna för markupplåtelse täckt genom ersättningar från tomtägarna.

Vissa av byggnadsnämnderna hade angivit, varför ersättning av tomtägarna icke kunde påräknas. Sålunda hade framhållits, att samhällena i ett flertal fall nödgats eller bleve nödsakade att för dryga kostnader lösa byggnader, vilka skulle rivas för att bereda plats för väg, och att vad samhälle finge utgiva för sådant intrång icke kunde uttagas av tomtägarna. En annan anledning till att gottgörelsen från tomtägarna icke vore större hade angivits vara,

att tomter belägna vid stora trafikleder numera ofta icke finge ha direkt utfart till trafikleden utan endast via lokalväg och att ersättning i sådant fall icke ansetts kunna uttagas av tomtägarna. Vidare byggdes de stora trafiklederna ibland till sådan bredd, att tomternas bidragsskyldighet — som stode i visst förhållande till den tillåtna hushöjden — endast omfattade en mindre del av vägen.

Beträffande skäligheten av att samhälle får bidra till allmänna vägar inom det stadsplanelagda området framhöll kommittén för egen del, att det syntes äga sin riktighet att, såsom vid tillkomsten av nu gällande regler uttalats, dessa trafikleder i regel vore av särskild nytta för samhället. De vore vanligen dess huvudgator och betingelser för dess bestånd och fortsatta utveckling. Det syntes ock finnas fog för att i förevarande hänseende göra skillnad mellan samhällena och deras invånare. Å ena, samt landskommunerna och fastigheterna på rena landsbygden, å andra sidan. Vägnätet kunde knappast betraktas som en angelägenhet för dessa kommuner i lika hög grad som trafiklederna inom stadsplanelagda delar av ett samhälle vore ett dess eget intresse. Erinras kunde ock, att äganderätten till allmän väg, som inginge i gata, utan lösen tillföle samhället, oavsett vem som bekostat markförvärvet. Denna förmån för samhället kunde ju bli av stor ekonomisk betydelse, om genom stadsplaneändring gatan förvandlades till tomtmark. Även bortsett från samhälles möjlighet att i större eller mindre utsträckning av vederbörande tomtägare njuta ersättning för gatumark, funnes alltså anledning att *såsom regel* bibehålla bestämmelsen om samhällenas ifrågavarande skyldighet. I bestämmelserna om tomtägarbidragen såge kommittén ytterligare skäl härför. En fullt tillfredsställande lösning av problemet om tomtägarbidragen stode knappast till buds, med mindre samhällets ifrågavarande skyldighet i princip bibehölles.

Undantagslöst syntes emellertid, uttalade kommittén, den i 17 § väglagen stadgade regeln icke kunna upprätthållas, om ej möjlighet bereddes samhälle att erhålla lättnad i annan ordning. Av utredningen i ärendet syntes nämligen framgå, att markanskaffningsplikten under vissa omständigheter kunde bliva orimligt betungande. Orsaken härtill vore framför allt, att marken i vissa fall måste anskaffas på ett mycket tidigare stadium än vad som skulle följa av stadsplanelagens bestämmelser.

Kommittén påpekade, att frågan om huru lättnad skulle beredas samhällena komplicerades av tomtägarbidragen, samt upptog i samband därmed till ingående diskussion frågan, om tomtägarnas skyldighet att utgiva ersättning för gatumarken kunde anses utgöra bidrag till samhällets kostnader för marken och alltså borde bortfalla, om och i den mån samhällena befriades från skyldigheten att kostnadsfritt tillhandahålla mark. Kommittén framhöll emellertid, att om tomtägarna vid de gator, som tillika vore allmänna vägar, befriades från sin bidragsplikt, de komme att intaga en i förhållande till övriga tomtägare gynnad ställning. Det måste dock betecknas såsom önskvärt, att alla samhällets tomtägare finge bidra till gatuhållningen efter rättvisa och billiga grunder. Kommittén ansåge å ena sidan ogörligt att låta tomtägarnas

markersättningskyldighet kvarstå oberoende av samhällets förpliktelse att tillhandahålla vägmarken, samt å andra sidan icke önskvärt att lindra den tomtägarnas skyldighet med mindre den i något fall funnes gå längre än vad som motsvarade deras fördel av gatuföretaget. Lösningen skulle alltså vara att man undersökte, först om någon lättnad för tomtägarna tarvades och därefter huruvida samhället borde erhålla lindring beträffande den del av kostnaden, som icke ersattes samhället av tomtägarna. Mera sällan syntes förhållandena vara sådana, att vägföretaget icke föranledde värdestegring å kringliggande mark i tillräcklig grad för att tomtägarbidragen skulle kunna utkrävas enligt stadsplanelagens huvudregel. Emellertid måste man räkna med möjligheten att undantagsvis företagets nytta för tomterna kunde visa sig mer eller mindre fiktiv. Detta gällde i särskild grad nu ifrågavarande trafikleder, beträffande vilka andra synpunkter än trafikledens nytta för samhället kunde bli avgörande. Men även i fråga om vanliga gator kunde ett anläggnings- eller vidgningsföretag stundom vara av mycket ringa fördel för tomterna, kanske snarare till skada än nytta. Markersättningen borde därför kunna jämkas, i vissa fall ända ned till nollpunkten. För sådant syfte borde stadsplanelagen ändras.

Den lättnad, som samhälle kunde behöva beträffande den del av markanskaffningskostnaden, vilken skulle falla på samhället, skulle enligt kommitténs förslag meddelas i form av statsbidrag. Då det ofta icke vore nog, att statsbidrag lämnades först vid en sen och oviss tidpunkt, när tomtägarnas bidrag fastställts, skulle samhälle, som behövde lindring i skyldigheten att förskjuta markkostnaden, kunna erhålla större eller mindre lån av statsmedel.

För de av kommittén föreslagna grunderna för statsbidrag och lån till bestri- dande av kostnaderna för tillhandahållande av mark redogöres närmare i annat sammanhang.

Kommitténs förslag i här avsedd del blev i de infortrade yttrandena föremål för mycket skiljaktiga uttalanden.

*Byggnadsstyrelsen* fann kommitténs förslag väl ägnat att bereda möjlighet till önskvärd lättnad i en eljest under vissa omständigheter oskäligen och betungande börda för såväl samhällen som tomtägare.

Förslaget tillstyrktes vidare av *länsstyrelserna i Kristianstads, Västmanlands och Västerbottens län* samt av *svenska vägstyrelsernas förbund* och *svenska vägföreningen*. Jämväl *länsstyrelsen i Uppsala län* yttrade sig i tillstyrkande riktning.

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* ifrågasatte, om den lättnad i samhällenas markanskaffningsplikt, som kommittén föreslagit, vore tillräcklig. Skulle det ur principiella synpunkter finnas möjligt att gå längre för lättande av samhällenas skyldighet att tillhandahålla mark, vore detta enligt länsstyrelsens förmenande önskvärt.

*Kammarkollegiet* anförde i sitt utlåtande.

De resonemang sakkunniga här lägga som grund för sitt förslag, torde strida mot gällande rättsuppfattning och rättspraxis, se N. J. A. avd. I 1935: ref. 47. Denna rättsuppfattning och praxis grundar sig på, att stadsplanesamhället

skall i fråga om kostnad för allmän väg likställas med landet. Men detta medför ej, att den enskilde tomtägaren därmed befrias från sin gatubidragsskyldighet, d. v. s. i detta fall att till samhället utge vad som motsvarar tomtens värdestegring genom gatans (vägens) iordningställande, exklusive ledningar, utan han skall till stadsplanesamhället utge en slags ekvivalent för vanligt gatukostnadsbidrag, som stadsplanesamhället alltså får som bidrag till täckande av sina gatu- och vägstnader i allmänhet.

Vidare synas icke skäl vara anförda, varför mark till vägar, som icke tillika utgöra gata enligt stadsplan, skall inom stad eller annat stadsplanesamhälle av detta utan ersättning ställas till förfogande för ändamålet. Det synes omöjligt att söka, på sätt sakkunniga synas göra beträffande köpingar och municipalsamhällen, grunda stadsplanesamhällets skyldighet i nu senast angivna fall på en förment »gatuhållningsskyldighet», eftersom en sådan i dessa fall ej existerar. Att frågan skulle sakna större praktisk betydelse vederlägga de sakkunniga själva i vad avser köpingar och municipalsamhällen. Man kan emellertid väl knappast påstå, att frågan skulle äga mindre betydelse i en stad av t. ex. mindre storleksordning än i större köpingar eller municipalsamhällen.

Särskilt stötande torde regeln om samhällets skyldighet att utan ersättning tillhandahålla mark för allmän väg framstå i de fall, då vägen framgår inom sådant icke lättbebyggt område som inkorporerats med eller ingår i en nybildad stad eller eventuellt annat stadsplanesamhälle.

Inom redan stadsplanlagt område ställer sig denna markersättningsfråga annorlunda. Det är möjligt, att ett rättvist resultat skulle ernås genom att stadsplanesamhällets rätt att erhålla gatumark utan ersättning eller ock gatumarkersättning i dessa fall överginge å statsverket i vad avser själva marken, utgörande allmän väg, dock med iakttagande av de modifikationer, som föranledas av bestämmelserna i 45 och 46 §§ stadsplanelagen, ävensom under iakttagande att stadsplanesamhällets rätt till gatukostnadsbidrag icke inskränkes utöver vad i 50 § sagda lag stadgas.

*Svenska stadsförbundet* fann det framlagda förslaget ej tillfredsställande samt anförde till stöd för denna sin uppfattning bland annat.

Att de stadsliknande samhällena alls skola — såsom sådana — drabbas av några kostnader för den mark till allmänna vägar, som tomtägare icke bli skyldiga ersätta, är enligt förbundets mening oegentligt, då någon motsvarighet härtill icke gäller eller nu ifrågasättes beträffande bekostandet av markanskaffningen för väghållningen på landet i övrigt. De åtgärder, som de sakkunniga nu föreslå i berörda hänseende, skulle däremot uppenbarligen endast betyda, att dessa kostnader för samhällen skulle i enskilda fall kunna minskas. Härtill kommer att den i sådant syfte föreslagna anordningen är synnerligen omständlig.

Det får visserligen medgivas, att det torde vara svårt att finna en enkel lösning av förevarande fråga från den av de sakkunniga intagna utgångspunkten, att lösningen icke bör innebära något avsteg från principen om tomtägars skyldighet att i viss mån ersätta gatumark. Men förbundet kan icke finna, att några avgörande betänkligheter behöva hysas mot att göra undantag i fråga om denna skyldighet i vad angår markanskaffningen för allmänna vägar i de stadsliknande samhällena och i stället låta kostnaderna för denna markanskaffning helt bestridas i samma ordning som de egentliga vägbyggnadskostnaderna. Med hänsyn till den härvid gjorda invändningen, att en sådan lösning skulle betyda olikställighet för tomtägare inbördes inom ett och samma samhälle, må erinras, att sådan olikställighet redan nu är för handen på grund av den inskränkning i tomtägars skyldighet att ersätta gatumark, som

enligt stadsplanelagen gäller, därest i gatumarken ingår allmän väg byggd före den 1 januari 1928.

Nästan alla köpingar och municipalsamhällen, som yttrat sig i denna del, kritiserade i skarpa ordalag kommitténs förslag, därvid de nuvarande bestämmelserna om skyldighet att tillhandahålla mark betecknades såsom »obilliga», »orättvisa» och »kränkande för rättsmedvetandet». Det framlagda förslaget gjorde ej samhällena full rättvisa och beaktade icke tillräckligt samhällenas bördor. Samhällena borde helt befrias från markanskaffningsplikten och sålunda i detta avseende helt likställas med landsbygden. Förslaget vore invecklat, och samhällenas ekonomiska ställning bleve svår att överblicka. Ny utredning om samhällenas skyldigheter i detta hänseende påkallades.

1942 års vägsakkunniga, vilka i förevarande fråga samrått med vissa av mig särskilt tillkallade personer, ansluta sig för egen del till vägförstatligandekommitténs uppfattning, att skyldigheten för de stadsliknande samhällena att tillhandahålla mark för allmän väg bör i princip bibehållas. Då ifrågasättande skyldighet i många fall verkat oskäligt betungande, anse de sakkunniga emellertid erforderlig lättnad böra beredas samhällena. Enligt de sakkunnigas förslag skulle lindring i besväret åstadkommas helt genom statsbidrag. För de sakkunnigas förslag till författning härom redogöres i annat sammanhang.

De sakkunniga anse vidare, att de skäl, som tala för att den principiella skyldigheten för samhällena att tillhandahålla mark för allmän väg inom stadsplanelagt område bibehålles, kunna med samma fog åberopas i fråga om de städer, där kronan är väghållare.

De stadsliknande samhällena ha i väghållningshänseende alltid hänförs till landet. Det kunde då synas skäligt att samhällena även med avseende å markanskaffningskostnaderna likställdes med landsbygden. Skulle samhällena befrias från skyldigheten att tillhandahålla mark för allmän väg, måste emellertid även tomtägarbidragen bortfalla. Det kan nämligen icke anses rimligt, att samhällena uppbära bidrag från tomtägarna till kostnader, från vilka samhällena befriats. I den mån tomtägarna icke ha någon nytta av företaget, vore det givetvis icke något att erinra mot att de befriades från bidragsskyldigheten. I de flesta fall ha emellertid tomtägarna sådan nytta av företaget, att de skäligen böra bidraga till kostnaderna för marken. Härtill kommer att, om ägarna av tomter vid de gator, som tillika äro allmänna vägar, befrias från bidragsplikt, orättvisa kan uppkomma i ett annat avseende, nämligen därutinnan, att dessa ägare komma att intaga en gynnad ställning i förhållande till övriga tomtägare i samhället, vilka kunna vara bidragspliktiga. Det är visserligen sant, att även på landsbygden ägarna av fastigheter, belägna vid allmän väg, åtnjuta en särställning framför övriga fastighetsägare, men det är dock obestriddt, att vägbyggnadsföretag i ett samhälle i de flesta fall medför större fördel för tomtägaren än vad ett dylikt företag på landsbygden medför för vederbörande fastighetsägare. Jag anser mig därför icke kunna

Departements-  
chefen.

tillstyrka, att nu ifrågakomna tomtägare befrias från bidragsplikt. På grund härav finner jag även samhällenas skyldighet att tillhandahålla mark för allmän väg inom stadsplanlagt område böra i princip bibehållas. Jag kommer emellertid att i det följande framlägga förslag om statsbidrag till samhällena för att bereda dem lättnad i besväret.

Om de stadsliknande samhällena sålunda även framdeles skola vara skyldiga att tillhandahålla mark för allmän väg inom stadsplanlagt område, bör självfallet samma skyldighet åvila de mindre städer, där kronan är väghållare.

### 51 §.

Detta stadgande utgör en sammanfattning av ett av *stadsplaneutredningen* utarbetat, av de sakkunniga i betänkandet åberopat förslag till ändring i vissa delar av stadsplanelagen (se betänkandet s. 26 och 120—123).

Enligt 39 § stadsplanelagen är stad ansvarig för iordningställande och upplåtande till allmänt begagnande av gata eller annan allmän plats inom område, som ingår i stadsplan. Närmare föreskrifter meddelas i 40 § samma lag angående tidpunkten för gatas upplåtande, i 42 § rörande gatas beskaffenhet vid upplåtandet och i 43 § beträffande gatas framdragande genom trafik-, skydds- eller säkerhetsområde. Jämlikt 54 § skall vidare underhållet av gata vila å staden.

I 1942 års proposition om förstatligande av den allmänna väghållningen på landet uttalade jag, att den statliga vägorganisationen borde i de mindre städer, som saknade förutsättningar att själva vara väghållare, ombesörja väg- och gatuhållningen av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna. Från riksdagens sida uttalades icke någon erinran häremot.

Kronans övertagande av gatuhållningsskyldighet, som åligger berörda städer, nödvändiggör meddelandet av bestämmelser, genom vilka ifrågavarande städer befrias från de skyldigheter, som enligt nyssnämnda föreskrifter i stadsplanelagen åligga dem.

Stadsplaneutredningen anför härom följande.

De sålunda föreslagna ändringarna i lagen om allmänna vägar medföra vissa förändringar i de ovannämnda föreskrifterna i stadsplanelagen. I sistnämnda lag bör sålunda — förslagsvis i en ny paragraf, benämnd 44 a §, samt i 54 § — föreskrivas att, då kronan är väghållare i stad, stadens skyldighet att iordningställa och underhålla gata, som tillika är allmän väg, i stället skall åvila kronan. Vad sålunda stadgats angående stad erhåller på grund av föreskrifterna i 56 och 57 §§ stadsplanelagen motsvarande tillämpning beträffande köping och annat stadsliknande samhälle. Att i stad, där kronan är väghållare, gata »tillika är allmän väg» innebär att den omfattas av kronans väghållningsskyldighet. Vilka gator, som det sålunda åligger kronan att bygga och underhålla, bestämmas i den i väglagen stadgade ordning. Beträffande dylika gator blir det därför kronan som, bl. a., har att svara för att gatorna på i 40 § stadsplanelagen föreskriven tid upplåtas till allmänt begagnande och att de därvid äro i det skick, som 42 § samma lag stadgar. Gata, som av kronan upplåtes till allmänt begagnande, skall i enlighet härmed, där ej länsstyrelsen för visst fall på begäran av kronan eller staden med-

ger avvikelse, till bredd och höjdläge överensstämma med stadsplanen samt vara försedd med beläggning enligt ortens sed, erforderliga gångbanor m. m. Då det emellertid kan förekomma, att gatans bredd enligt stadsplanen är större än som betingas av trafikens behov eller att gatan på grund av bestämmelserna i stadsplanen förses med plantering eller eljest bygges eller underhålls med dyrbarare utförande än trafikbehovet kräver, bör föreskrivas, att merkostnaden härför skall gäldas av staden eller samhället. Storleken av bidragsskyldigheten bör beräknas till skillnaden mellan anläggnings- och underhållskostnaderna för gatan enligt stadsplanen och motsvarande kostnader för en gata av en standard, som är avpassad efter samfärdselns behov och väntade utveckling. Vidare böra givetvis kostnader för anordnande av underjordisk avloppsledning eller annan sådan särskild anordning åvila staden eller samhället. Bidragsskyldigheten torde böra bestämmas efter självkostnadspris. Enligt vägförstatligandekommitténs förslag skulle tvist angående bidragsskyldighetens storlek hänskjutas till avgörande av skiljenämnd. Sannolikt torde emellertid erforderlig utredning i fall som det förevarande, där parterna utgöras av kronan, å ena, samt stad eller samhälle, å andra sidan, i regel kunna åvägbringas och uppgörelse kunna ske lika bra utan som med biträde av skiljemän. Då det vidare ej torde kunna undvikas att skiljemännens beslut skall kunna klandras vid domstol, synes ett obligatoriskt hänskjutande av tvisten till skiljenämnd innebära en onödig omgång. Uppstår tvist, bör den sålunda, där ej frivilligt avtal om anlåtande av skiljenämnd träffas, i vanlig ordning avgöras av domstol.

Då kronan iordningställer gata, som nu nämnts, är staden enligt 54 § väglagsförslaget skyldig att utan kostnad för kronan tillhandahålla den mark, som erfordras för ändamålet. Motsvarande gäller enligt 59 § väglagsförslaget beträffande stadsliknande samhälle.<sup>1</sup> Skyldigheten att tillhandahålla den erforderliga marken gäller hela gatubredd, även om gatan på grund av stadsplanen utföres bredare än som betingas av trafikbehovet. Rätt att lösa gatumarken tillkommer staden eller samhället jämlikt 21 § stadsplanelagen. Kronan har däremot ingen lösningsrätt.

Beträffande förslaget att kostnaden för underjordisk avloppsledning skall gäldas av staden har *svenska kommunaltekniska föreningen* i sitt yttrande yrkat sådan ändring, att kostnaden skulle påvila staden endast om avloppsledningen tjänade annat ändamål än bortledning av vatten från allmän väg. *Svenska teknologföreningen* anser, att underhåll av underjordisk avloppsledning, vilken är anordnad uteslutande för att avvattna gata som utgör allmän väg, skall åvila kronan. Till stöd härför anföres, att avloppsledningar i många fall komma till utförande uteslutande för att tjäna vägens eller gatans avvattning. I varje fall torde dagvattensbrunnar och avloppsledningar i de flesta fall bliva erforderliga, så snart en väg försåges med gångbanor, och detta oberoende av huruvida vägen vore belägen inom sådant lättbebyggt område, för vilket avloppsledningar eljest vore erforderliga.

*Vägingenjören i Uppsala län* yttrar i detta sammanhang huvudsakligen följande.

Olika uppfattningar hava hittills varit rådande beträffande frågan, vem som skall gälda den för dagvattenavledningen erforderliga underjordiska ledningen i gatan. Det har förekommit att stad, där avloppsledning endast

<sup>1</sup> 54 och 59 §§ av de sakkunnigas förslag till väglag motsvaras av 50 och 53 §§ i departementsförslaget.

delvis varit framdragen i gata och till otillräcklig längd för att direkt mottaga servisledningarna från rännstensbrunnarna, fordrat att vägdistriktet skulle framdraga rännstensbrunnarnas servisledningar fram till gatans avloppsledning, oaktat det givetvis varit tekniskt sett riktigare att framdraga gatans huvudavloppsledning till mitt för den bortersta rännstensbrunnen. Det har ävenledes förekommit, att i stadens gata funnits inlagd en avloppsledning uteslutande avsedd för spillvatten (s. k. separat system). Till denna ha ej dagvattenledningarna fått inledas. Staden har därvid fordrat, att vägdistriktet skulle framdraga dagvattenavloppsledning i gatan. I många fall har staden bekostat huvudavloppsledningar (kombinerat system) samt vägdistriktet servisledningar och rännstensbrunnar.

Av det ovan sagda synes erforderligt, att lagparagrafen ifråga förtydligas på denna punkt, så att med underjordisk avloppsledning som skall gäldas av staden måtte förstås samtliga gatans för dagvattenavledningen erforderliga underjordiska anordningar.

Detta skulle innebära, att kostnaderna för såväl rännstensbrunnar som underjordiska servis- och dagvattenavloppsledningar skola gäldas av staden.

*Kammarkollegiet* uttalar, att med den föreslagna avfattningen av 54 § stadsplanelagen och såsom begreppet underhåll bestämts i förordningen om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i de städer, där kronan är väghållare, de fastighetsägare i städer och samhällen, som på grund av äldre bestämmelser må hava skyldighet att verkställa snöskottning, skulle befrias från denna skyldighet. Skulle detta icke hava avsetts, syntes reservation, motsvarande vad som föreslagits i 5 § tredje stycket väglagen (11 § sista stycket i departementsförslaget), böra göras för sådan skyldighet.

*Departements-  
chefen.*

I fråga om skillnaden mellan allmän väg och gata tillämpas för närvarande den regeln, att i stad allmän väg, som ingår i mark vilken enligt stadsplan är avsedd till gata, upphör att äga karaktär av väg i väglagens bemärkelse, i den mån vägen upplåtes eller jämlikt 40 § stadsplanelagen bör upplåtas såsom gata. Inom stadsplanlagt område i stad anses sålunda gata icke samtidigt kunna vara allmän väg. I stadsliknande samhälle, där vederbörande vägdistrikt är väghållare, anses däremot en allmän väg, oaktat den ligger inom stadsplanlagt område och enligt 40 § stadsplanelagen skall vara upplåten såsom gata, behålla sin vägkaraktär. I de stadsliknande samhällena finnas alltså nu — i motsats till vad fallet är i städerna — trafikleder, som samtidigt äro gata och allmän väg. Detta motsatsförhållande torde efter vägväsendets förstatligande icke böra upprätthållas beträffande stad, där kronan är väghållare. Mellan väghållningsbestämmelserna för sådan stad och för stadsliknande samhälle, där kronan är väghållare, bör icke finnas någon saklig skillnad, och även i stadsplanehänseende böra de vara likställda. Såväl i stad som i stadsliknande samhälle böra sålunda, där kronan är väghållare, kunna finnas trafikleder, vilka samtidigt äro vägar i väglagens mening och gator i stadsplanelagens. Alla trafikleder som hållas av kronan böra i väghållningshänseende betraktas såsom allmänna vägar.

Vilka gator i stad, som kronan skall hålla såsom allmänna vägar, bör — på samma sätt som hittills skett beträffande de stadsliknande samhällena

— bestämmas i den ordning, som är stadgad för förändring av enskild väg till allmän.

Om kronan i egenskap av väghållare skall ombesörja iordningställande och underhåll av de gator, som tillika äro allmänna vägar, måste, såsom redan nämnts, de städer, där kronan är väghållare, befrias från de skyldigheter, som enligt stadsplanelagen ankomma på dem med avseende å berörda gator. Stadsplaneutredningen har föreslagit, att detta skall ske genom införande av erforderliga föreskrifter i stadsplanelagen. Då emellertid de förpliktelser, om vilka här är fråga, skola ankomma på kronan i egenskap av väghållare, synes ur systematisk synpunkt riktigast, att föreskrifterna meddelas i väglagen. I stadsplanelagen bör emellertid, på sätt jag i det följande skall närmare angiva, intagas en erinran om de särskilda bestämmelserna i väg-lagen rörande gata, som tillika är allmän väg.

Mot stadsplaneutredningens förslag till bestämmelser har jag i huvudsak icke något att erinra.

Vad särskilt angår kostnaderna för underjordiska avloppsledningar torde sådana ledningar i stad såsom regel avse huvudsakligen annat ändamål än avledning av vatten från gata. Jag anser därför, att kostnaderna för sådana ledningar böra åvila staden, där ej Kungl. Maj:t annorlunda förordnar.

Den gatuhållning, som på grund av förevarande bestämmelser skall ankomma på den statliga vägorganisationen, bör vintertid omfatta gatas hållande fri från hinder av snö och is i den utsträckning, som erfordras för trafiken. I den mån gatuhållningen skall åvila kronan, böra de fastighetsägare, som på grund av äldre bestämmelser alltjämt kunna vara skyldiga att bidra till gatas underhåll, skäligen befrias härifrån. Jag vill emellertid i anledning av kammarkollegiets yttrande framhålla, att bortskaffandet av de snövallar, som på grund av plogning uppkomma utmed körbanan, i allmänhet bör betraktas såsom renhållning och följaktligen icke åvila kronan.

I den av stadsplaneutredningen föreslagna lagtexten ha vidtagits vissa reaktionella jämkningar.

## 52 §.

Stadgandet överensstämmer i sak med 54 § andra punkten i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 104 och 105 i betänkandet).

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* ifrågasätter i sitt yttrande, om ej bestämmelserna om tomtägarnas skyldighet att i visst fall ersätta gatumark borde meddelas i stadsplanelagen. Om de skulle stå kvar i väg-lagen, syntes stadsplanelagen böra förses med en hänvisning härom.

Skola de städer, där kronan är väghållare, på sätt jag förordat, tillhandahålla mark för allmän väg inom stadsplanelagt område av staden, bör — av samma skäl, som föranlett motsvarande bestämmelse med avseende å de stadsliknande samhällena — den inskränkning i tomtägares skyldighet att ersätta gatumark, som enligt 45 och 46 §§ stadsplanelagen eller äldre bestämmelser äger rum, därest i gatumarken ingår allmän väg, ej inträda för

*Departements-  
chefen.*

det fall, att vägen efter det kronan övertagit väghållningen byggts inom område, som ingår i stadsplanen.

Föreskrift härom synes, på samma sätt som hittills varit fallet beträffande motsvarande bestämmelse med avseende å de stadsliknande samhällena, böra ha sin plats i väglagen. Den förut omnämnda hänvisningen i stadsplanelagen till de särbestämmelser i väglagen rörande gata, som tillika är allmän väg, avser emellertid även nu berörda föreskrift.

### 53 §.

Stadgandet har sin motsvarighet i 59 § i de sakkunnigas förslag till vägslag och de av stadsplaneutredningen förordade bestämmelserna i stadsplanelagen.

Genom detta stadgande kommer vad i 50 och 52 §§ i departementsförslaget stadgats om skyldighet för stad att tillhandahålla mark för allmän väg och om utsträckning av tomtägarnas skyldighet att ersätta gatumark att gälla även de stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare. Utsträckningen av tomtägarnas ersättningsskyldighet bör dock, i överensstämmelse med vad redan nu är föreskrivet, avse det fall, att vägen efter den 1 januari 1928 byggts inom område, som ingår i stadsplanen. Genom förevarande stadgande komma vidare — såvitt avser gata, som tillika är allmän väg — de skyldigheter, som enligt stadsplanelagen åvila samhälle, i stället att gälla kronan.

### Om vägsynenämnd.

#### 54—60 §§.

Dessa paragrafer äro — bortsett från några redaktionella jämkningar — likalydande med 41—47 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 97—99 i betänkandet).

*Gatunämnden i Stockholm* anser, att vägsynenämnden icke har någon uppgift att fylla för de större städerna. Dess nuvarande motsvarighet i huvudstaden hade, yttrar gatunämnden, icke haft något ärende att handlägga sedan sin tillkomst. Gatunämnden föreslår med hänsyn härtill, att Kungl. Maj:t bemyndigas befria stad från skyldighet att utse vägsynenämnd.

*Länsstyrelserna i Södermanlands, Västmanlands och Kopparbergs län* framhålla, att de nuvarande vägnämnderna hittills anlitats allenast i begränsad utsträckning. Med hänsyn härtill finna länsstyrelserna tillräckligt, att en vägsynenämnd utses för hela länet. Med nuvarande ordning, då varje vägdistrikt utgör en ekonomisk enhet för sig, kunde det måhända vara befogat med särskilda vägnämnder, men så torde icke bliva förhållandet, sedan väghållaren blivit en och densamma för den övervägande delen av länet. Genom en begränsning av antalet vägsynenämnder skulle vinnas större enhetlighet.

*Vägingenjörerna i Kronobergs och Malmöhus län* föreslå för vinnande av större enhetlighet i bedömningen, att ordföranden göres gemensam för samtliga vägsynenämnder i länet.

Med hänsyn till vägsynenämndernas ringa arbetsbörda skulle hinder icke möta att begränsa antalet nämnder till en för varje län. Vissa fördelar, framförallt större enhetlighet i bedömandet av förekommande frågor, skulle också vinnas genom en sådan begränsning. Inrättande av en för hela länet gemensam vägsynenämnd skulle emellertid även medföra påtagliga olägenheter. Med den föreslagna ordningen, vilken ansluter sig till gällande regler om vägnämnd, kan inom nämnden påräknas god kännedom om de lokala förhållandena, en faktor av stor betydelse för möjligheterna att träffa riktiga avgöranden. Sådan kännedom om ortsförhållandena skulle icke alltid finnas, om nämnden bleve gemensam för hela länet. Härtill kommer, att resekostnaderna för en gemensam nämnd skulle bli avsevärt större, särskilt i de nordligare länen. Jag anser därför övervägande skäl tala för att vägsynenämnden organiseras på i huvudsak samma sätt som den nuvarande vägnämnden. Önskemålet att vinna största möjliga enhetlighet i vägsynenämndernas avgöranden synes kunna tillgodoses genom att länsstyrelserna, där så kan ske, förordna samma person till ordförande i samtliga eller ett flertal vägsynenämnder i länet.

Departements-  
chefen.

I övrigt har jag icke något att erinra mot de sakkunnigas förslag i denna del. I anledning av gatunämndens i Stockholm yttrande må allenast framhållas att — därest i Stockholm ärenden av förevarande art icke skulle prövas av vägsynenämnd — särskilda föreskrifter måste meddelas om frågornas avgörande i annan ordning, något som icke kan anses lämpligt.

### Om ansvar, handräckning och fullföljd av talan.

#### 61 §.

Stadgandet, som motsvarar 61 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 117 i betänkandet), har i förhållande till detta jämkats med hänsyn till att det nu gällande förbudet mot affischering utmed väg m. m. bibehållits i departementsförslaget.

#### 62 §.

Denna paragraf är likalydande med 62 § i sakkunnigförslaget.

#### 63 §.

Stadgandet motsvarar med vissa jämkningar 63 § i sakkunnigförslaget.

*Länsstyrelsen i Hallands län* anför i detta sammanhang.

Då i 68 § icke nämnes besvär över av överexekutor enligt ifrågavarande 63 § meddelat beslut om handräckning till undanröjande av olagligen uppförd byggnad, synes tvekan kunna råda, huruvida ett sådant beslut skall gå i verkställighet utan hinder av förd klagan. För att undanröja varje tvekan i sådant avseende synes man efter orden »olagligen skett» böra tillägga orden »och gälle enahanda bestämmelser, som äro stadgade för det i 191 § utsökningslagen avsedda fall» i analogi med stadgandet i 68 § andra stycket stadsplanlagen. Göres ett sådant tillägg, skulle av 53 § utsökningslagen följa, att beslutet om handräckning skall gå i verkställighet, ändå att det överklagas.

Departements-  
chefen.

Stadgandet har jämkats med hänsyn till dels vad i yttrandet anförts, dels ock att det nu gällande förbudet mot affischering utmed väg m. m. bibehållits i departementsförslaget.

#### 64 §.

Denna paragraf motsvarar med viss jämkning 64 § i sakkunnigförslaget.

#### 65 §.

Stadgandet motsvarar med ett par formella jämkningar 67 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 117 och 118 i betänkandet).

*Kammarkollegiet* anser den ändring i nu gällande fatalieregler, som de sakkunnigas förslag på förevarande punkt innebär, motivera åtgärd för beslutets bekantgörande, utom såsom föreslagits genom anslag, även genom införande av underrättelse i tidning inom orten (jfr 1912 års lag om avlösning av vissa frälseräntor).

*Länsstyrelsen i Hallands län* anför följande.

I motiven till denna paragraf anför de sakkunniga (sid. 117) bland annat, att den föreslagna ordningen icke torde innebära någon risk för de berättigade intressen, som kunna tillkomma ägarna av de fastigheter, över vilka vägen skall framdragas, i det att enligt 24 § förslaget till vägstadga varje sådan fastighetsägare skall genom tjänsteförsändelse underrättas om beslutet. Ett beslut om fastställande av arbetsplan kan emellertid på ett mycket betydelsefullt sätt beröra även andra än nämnda fastighetsägare, t. ex. en kommun och särskilda dess medlemmar. Det synes föga rimligt att — såsom det föreslagna stadgandet om att beslutet skall meddelas efter anslag (som uppsattes i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokal i Stockholm) och att besvärstiden skall räknas från beslutets dag innebär — uppställa den fiktionen, att t. ex. av beslutet berörd kommun och dess medlemmar genom ett sådant anslagsförfarande erhållit behörig del av beslutet samma dag som beslutet meddelades.

Anledningen till förslaget om nyssnämnda fastställelsebesluts meddelande efter anslag och om besvärstidens beräkning från beslutets dag anges av de sakkunniga vara den, att nu gällande ordning, enligt vilken klagotiden räknas från den dag den klagoberättigade erhöll del av beslutet, ofta föranledde ovisshet huruvida beslutet vore gällande. Riktigheten av detta påstående kan länsstyrelsen svårligen vitsorda, i det att enligt nuvarande ordning det icke erbjuder någon svårighet att erhålla bevis, huruvida laga kraft åkommit ett beslut, som må överklagas i den för ekonomimål stadgade ordning och som kungjorts i vederbörande församlingar i överensstämmelse med föreskrifterna i svensk författningssamling år 1942 nr 117 och 314. Länsstyrelsen förutsätter härvid, att dessa författningar nr 117 och 314, vilka efter sin lydelse avse »kungörelse», som skall uppläsa i kyrka, även äro att tillämpa i fråga om beslut, som må överklagas i den för ekonomimål stadgade ordning och som därtill berör eller kan tänkas beröra menighet eller medlem därav och vars besvärshänvisning därför innehåller särskild upplysning om den menighet tillkommande besvärstiden, en tillämpning, som torde allmänt praktiseras av länsstyrelserna i fråga om bl. a. utslag om åläggande för vägdistrikt att utföra vägföretag. Såvitt länsstyrelsen kan finna, saknas sålunda anledning att föreskriva, att beslut om fastställande av arbetsplan och övriga i första stycket av 67 § (departementsförslagets 65 §) omförmälda beslut skola meddelas efter anslag.

Vidare torde behov icke förefinnas att överklaga väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut, varigenom fråga hänskjutits till Konungens prövning i anledning av meningsskiljaktighet mellan styrelsen och länsstyrelsen; rätt till klagan i detta fall torde därför ej böra medgivas.

Över länsstyrelses beslut i vägmål föres för närvarande klagan i den ordning, som är bestämd för besvär över förvaltande myndigheters beslut i allmänhet. I följd härav räknas klagotiden från den dag, den klagoberättigade erhöll eller skall anses ha erhållit del av beslutet. För att vinna en enhetlig och fast utgångspunkt för beräkning av klagotiden ha de sakkunniga föreslagit, att beslut i ärenden rörande fastställande av arbetsplan, förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg, indragning av väg samt övertagande av väghållning, som ålegat någon på grund av särskild förpliktelse, skola meddelas efter anslag. Den som är missnöjd med beslutet skulle då ha att, vid talans förlust, inom en månad från den dag, då beslutet meddelades, däröver anföra besvär hos Kungl. Maj:t. I samband med beslutets anslående skall detsamma, på sätt framgår av förslaget till vägstadga, genom tjänsteförsändelse delgivas länsstyrelse, vägnämnd, länsvägnämnd och ägare av fastighet, som omedelbart beröres av beslutet, varjämte meddelande om beslutet skall intagas i länskungörelserna. Någon tvekan synes mig icke kunna råda om att det av de sakkunniga föreslagna förfarandet i högre grad än den nuvarande ordningen är ägnat att allmänt bekantgöra beslutet för dem, som ha intresse av att erhålla kännedom därom. Jag anser mig därför böra biträda de sakkunnigas förslag i denna del. Det kan naturligtvis ifrågasättas om icke beslutet borde, såsom kammarkollegiet förordar, även kungöras i ortstidning. Beslutet kan ju vara av betydelse även för andra än dem, som på det föreslagna sättet skola delgivas detsamma, exempelvis kommun och dess medlemmar. Som emellertid beslutet skall särskilt delgivas vägnämnden och i allmänhet även länsvägnämnden såsom organ för de lokala intressena, synes något verkligt behov av kungörande i ortstidning icke föreligga.

#### 66 och 67 §§.

Dessa paragrafer, vilka — bortsett från en redaktionell jämkning i 66 § — återgiva 65 och 66 §§ i sakkunnigförslaget, överensstämman i sak med 56 och 57 §§ gällande väglag.

#### 68 §.

Denna paragraf motsvarar med vissa ändringar 68 § i sakkunnigförslaget.

*Länsstyrelsen i Hallands län* anför om detta stadgande.

Här stadgas, att besvär över vissa närmare angivna beslut och förelägganden ej må verka uppehåll med beslutets verkställande eller hindra uttagande av kostnad därför, med mindre den myndighet, som har att pröva besvären, annorlunda förordnar. Då det emellertid är av mycket stor vikt, att icke heller besvär över med stöd av 34 § första stycket (33 § första stycket i departementsförslaget) meddelad föreskrift om ökning av där nämnda minsta avstånd från vägbanans mitt eller över med stöd av 35 § andra stycket (departementsförslagets 34 § andra stycket) meddelat förbud att uppföra byggnad

må verka uppehåll med föreskriftens eller förbudets bringande i tillämpning, finner länsstyrelsen det angeläget, att ett tillägg göres till ifrågavarande 68 § av innehåll, att vad där stadgas skall gälla även i fråga om besvär i sistnämnda två fall. Även om en sådan tillämpning torde påkallas av sakens egen natur utan uttryckligt lagstadgande, torde det sålunda förordade tillägget påkallas av kravet på nödig tydlighet och för att säkerställa en enhetlig lagtillämpning i ifrågavarande avseenden.

*Departements-  
chefen.* Stadgandet har i departementsförslaget jämkats i enlighet med länsstyrelsens hemställan.

### Övergångsbestämmelser.

#### 69 §.

Denna paragraf motsvarar med vissa jämkningar 69 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 118 i betänkandet).

#### 70 §.

Denna paragraf motsvarar med viss redaktionell jämkning 70 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 118 och 119 i betänkandet).

#### 71 §.

Stadgandet är likalydande med 71 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 119 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* uttalar, att den i förevarande paragraf införda principen — nämligen att fråga om byggande av väg m. m., som vid lagens ikraftträdande är beroende av länsstyrelsens prövning, skall avgöras i den ordning, som stadgas i den nya lagen — länsstyrelsen veterligt tidigare ej tillämpats.

*Departements-  
chefen.* Vilka företag, som skola utföras efter förstatligandet, måste såsom de sakkunniga framhållit avgöras med ledning av företagens angelägenhetsgrad. Företagen måste med hänsyn härtill under alla förhållanden upptagas i flerårsplan, som fastställs enligt den nya ordningen. Det är då meningslöst, att företagen dessförinnan dömas av länsstyrelsen. Då arbetsplanerna, på sätt framgår av vägstadgans bestämmelser, framdeles skola upprättas med större noggrannhet och under intimare kontakt med dem, som beröras därav, är det vidare ur det allmännas synpunkt önskvärt, att arbetsplaner beträffande de företag, som skola utföras efter förstatligandet, i så stor utsträckning som möjligt utarbetas enligt den nya ordningen. Jag finner därför ej skäl till avvikelse från sakkunnigförslaget på förevarande punkt.

#### 72 §.

Denna paragraf motsvarar med vissa ändringar 72 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 119 i betänkandet).

Länsstyrelsen i Kronobergs län uttalar, att det i paragrafen föreslagna stadgandet om giltigheten av beslut om vägbyggnadsföretag, vilka meddelats före den 1 januari 1944, borde avse även fall, då beslutet av länsstyrelsen meddelats före nämnda dag, oavsett om beslutet överklagats och sedermera efter den 1 januari 1944 fastställts av Kungl. Maj:t.

Länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län samt ett flertal väg-ingenjörer anse den föreslagna giltighetstiden för tidigare meddelade beslut om vägbyggnadsföretag vara alltför kort. I några av yttrandena hemställs, att giltighetstiden måtte utsträckas till tio år. Till stöd härför åberopas bland annat de senaste årens inskränkningar i vägbyggandet, de ovissa framtidsutsikterna och det stora antalet dömda vägar. Det framhålles, att de arbetsplaner, vilka upprättats under de senaste åren, utarbetats med stor noggrannhet och omsorg. För vissa sålunda planerade vägföretag syntes endast revidering av kostnadsberäkningarna samt mindre omarbetningar av arbetsplanerna vara påkallade.

Såsom de sakkunniga framhålla kan det icke vara lämpligt, att de många icke verkställda utslag, som nu föreligga och av vilka åtskilliga äro mycket gamla, skola gälla för all framtid. Ofta förändra sig förhållandena så, att förslagen icke böra verkställas enligt de uppgjorda planerna. Jag anser därför nödvändigt att begränsa giltighetstiden för dessa utslag. Någon rättsförlust kan därigenom icke uppkomma. Verkställandet av besluten måste ju under alla förhållanden bli beroende av företagens angelägenhetsgrad.

Vidkommande den tid efter förstatligandet, under vilken utslagen alltjämt böra äga giltighet, anser jag lämpligt att giltighetstiden för de äldre utslagen också begränsas till tre år. Jag anser sålunda, att ifrågavarande utslag böra såsom regel upphöra att gälla den 1 januari 1947. Då emellertid åtskilliga vägföretag torde kunna utan olägenhet även efter nämnda dag verkställas enligt de meddelade utslagen, synes beträffande sådana företag åt Kungl. Maj:t böra givas befogenhet att besluta om förlängning av giltighetstiden, varje gång högst tre år.

Den av mig sålunda förordade begränsningen av giltighetstiden torde böra avse jämväl sådana utslag, som meddelats av länsstyrelsen före den 1 januari 1944 men som överklagats och sedermera först efter nämnda dag fastställts av Kungl. Maj:t.

Även sådana av länsstyrelse före den 1 januari 1944 meddelade beslut om förändring av enskild väg till allmän under förutsättning, att vissa iståndsättningsarbeten utföras, torde böra upphöra att gälla den 1 januari 1947, om icke arbetena verkställts före nämnda dag. Någon förlängning av sådana beslut bör självfallet icke meddelas. Utföras arbetena efter nämnda dag och är vägen alltjämt nödig för den allmänna samfärdseln, kommer vägen helt visst att intagas till allmänt underhåll i den ordning, den nya lagen stadgar.

### 73 §.

Denna paragraf motsvarar delvis 73 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 119 i betänkandet).

*Departements-  
chefen.*

Departements-  
chefen.

Med avseende å upplåtelse av vägrätt, som skett före den nya lagens ikraftträdande, bör beträffande rätt till ersättning för upplåtelse av mark, för intrång och för förlust samt beträffande rätten att föra talan gälla vad nu finnas stadgat härom med den jämkning allenast, att mål härom, vilka icke redan blivit anhängiggjorda, böra instämmas till ägodelningsrätten i orten. Paragrafen har avfattats i överensstämmelse härmed.

#### 74 §.

Stadgandet, som motsvarar 74 § i sakkunnigförslaget, har ansetts böra kompletteras med bestämmelser om att jämväl andra av länsstyrelse med stöd av äldre lag meddelade beslut liksom även av vägnämnd meddelade beslut skola, där ej annat följer av vad uttryckligen stadgats, gälla, intill dess annorlunda förordnas.

#### 75 §.

Stadgandet, som motsvarar 75 § i sakkunnigförslaget, överensstämmer i sak med 59 § sista punkten gällande lag.

#### 76 och 77 §§.

Dessa paragrafer överensstämma i sak med 76 och 77 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 120 i betänkandet).

#### 78 §.

Stadgandet, som motsvarar 7 § andra stycket i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 70 i betänkandet), är likalydande med 67 § gällande väglag.

#### 79—81 §§.

Dessa paragrafer äro, frånsett en redaktionell jämkning i 80 §, likalydande med 78—80 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 120 i betänkandet).

#### 82 §.

Denna paragraf saknar motsvarighet i sakkunnigförslaget.

För att kronan redan från och med den 1 januari 1944 skall kunna övertaga väghållningen i de städer, där kronan skall vara väghållare från och med nämnda dag, måste redan under år 1943 bestämmas vilka gator, som tillika skola vara allmänna vägar.

**Lag om ändring i stadsplanelagen den 29 maj 1931.**

I 50—53 §§ i departementsförslaget till lag om allmänna vägar ha, såsom framgår av vad förut anförts, meddelats särskilda bestämmelser beträffande gata, som tillika är allmän väg. En erinran härom bör, på sätt jag i motiven till nämnda paragrafer redan berört, intagas i stadsplanelagen för att icke denna skall stå i strid med innehållet i nyssnämnda stadganden.

Vägförstatligandekommittén föreslog i sitt betänkande (SOU 1941:12, se s. 220 och 223) ändring av 45 § andra stycket stadsplanelagen innebärande, att det därstädes för möjligheten att verkställa skälig jämkning i tomtägares skyldighet att bidra till stads gatukostnad uppställda villkoret, att tomten förut hade utfartsväg, bortfölle. Denna ändring äger emellertid icke direkt samband med frågan om vägväsendets förstatligande. Stadsplaneutredningen har uttalat, att den senare torde komma att verkställa en allmän översyn av hithörande bestämmelser. Den ifrågasatta lagändringen synes utan olägenhet kunna anstå i avbidan härpå.

**Lag om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom.**

I 1 kap. 8 § tredje stycket nyttjanderättslagen erinras, att om nyttjanderätt till mark för allmän väg är stadgat i lagen om vägrätt. Då sistberörda lag föreslagits skola upphävas samt ersättas av bestämmelser i väglagen och då de i nämnda kapitel meddelade föreskrifterna om maximitid för upplåtelse av nyttjanderätt m. m. icke heller framdeles böra vara tillämpliga å upplåtelse av nyttjanderätt till mark för allmän väg, torde, på sätt de sakkunniga föreslagit, ifrågavarande hänvisning till lagen om vägrätt böra ändras att avse väglagen.

**Lag om ändring i vissa delar av lagen den 12 maj 1917 om expropriation.**

I 77 § andra stycket expropriationslagen stadgas att, om expropriation avser upplåtelse av nyttjanderätt till vägmark, Konungen må beträffande fastighet, för vilken expropriationen finnes icke medföra avsevärt intrång, på framställning av sökanden förordna, att i fråga om rätt till ersättning samt ordningen för ersättningens bestämmande stadgandena i lagen om vägrätt skola äga motsvarande tillämpning. Meddelas sådant förordnande, skall Konungen, enligt tredje stycket samma paragraf, tillika utsätta viss tid, inom vilken marken, på sätt i 1 § tredje stycket vägrättslagen är stadgat, skall hava tagits i anspråk, vid äventyr att expropriationsrätten upphör. Har förordnande, som här avses, meddelats, är den exproprierande, enligt 78 § andra stycket samma lag, berättigad att utan ställande av pant eller borgen genast taga marken i besittning.

Skall beslut om fastställande av arbetsplan för vägbyggnadsföretag, på sätt jag förordat, medföra rätt för vägghållare att taga i besittning den mark,

som erfordras för företaget, samt nyttja marken för väg utan hinder av den rätt annan må äga i avseende å fastigheten, kommer något behov av stadgandena i 77 § andra och tredje styckena expropriationslagen icke mera att förefinnas. Dessa stycken liksom även 78 § andra stycket böra följaktligen upphävas.

De föreslagna ändringarna nödvändiggöra även en jämkning av ordalagen i 79 § expropriationslagen. Därjämte torde ordet »väghållningsdistrikt» i 79 a § samma lag böra utbytas mot »väghållare».

Under den närmaste tiden efter förstatligandet komma åtskilliga vägbyggnadsföretag att utföras, vilka beslutats tidigare och för vilka arbetsplan icke blivit fastställd enligt den nya ordningen. För sådana företag måste expropriation av mark kunna ske enligt nu gällande ordning. Med hänsyn härtill bör i övergångsstadgande föreskrivas, att förut gällande bestämmelser skola äga tillämpning med avseende å expropriation för sådana vägbyggnadsföretag.

### Lag om vad<sup>1</sup> iakttagas skall i anledning av kronans övertagande av den allmänna väghållningen på landet.

Övergången från kommunal till statlig väghållning nödvändiggör medlandet av åtskilliga föreskrifter av offentligrättslig natur. Att intaga alla dessa bestämmelser i den nya väglagen har icke ansetts lämpligt med hänsyn till dennas civilrättsliga karaktär och då lagen därigenom skulle förlora i överskådlighet.

Ifrågavarande övergångsbestämmelser ha i stället i enlighet med de sakkunnigas förslag sammanförts till en särskild lag om vad iakttagas skall i anledning av kronans övertagande av den allmänna väghållningen på landet.

#### 1 §.

Denna paragraf motsvarar 1 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 128 och 129 i betänkandet).

*Departements-  
chefen.*

Enligt de sakkunnigas förslag skola icke blott lagen om vägdistrikt och förordningen angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket utan även ett stort antal i administrativ ordning utfärdade bestämmelser — kungörelser, reglementen och kungl. brev — vilkas giltighet bör upphöra i samband med reformens genomförande, upphävas genom denna lag. Även om vissa praktiska skäl kunna anföras till stöd härför, anser jag dock lämpligast, att alla utan riksdagens medverkan utfärdade författningar upphävas genom en särskild kungörelse. Förslaget har i enlighet härmed jämkats så, att det avser blott vägdistriktslagen och statsbidragsförordningen.

#### 2—4 §§.

Dessa paragrafer äro likalydande med 2—4 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 129 i betänkandet).

## 5 §.

Denna paragraf återger med visst tillägg 5 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 129 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* samt *Örebro läns vägstyrelseför-  
ening* anse, att vad i paragrafen stadgats om vägstämmoombud bör med  
hänsyn till innehållet i 14 § lagen om vägdistrikt gälla även ordförande och  
vice ordförande, som valts för år 1943.

Enligt 14 § lagen om vägdistrikt skall vägstämman varje år utse en ord-  
förande och en vice ordförande för nästkommande kalenderår. Enligt 16 § Departements-  
chefen.  
samma lag skall kallelse till vägstämman utfärdas av ordföranden eller, vid  
förhinder för honom, av vice ordföranden. Val av ordförande och vice ord-  
förande brukar utom året näst efter det, då val av ombud ägt rum, ske å  
ordinarie vägstämman i augusti månad. Därest, på sätt i 3 § denna lag förut-  
sättes, någon stämma icke hålles i augusti 1943, kommer måhända icke att  
finnas någon person utsedd, vilken det åligger att sammankalla den eller de  
vägstämmor, som kunna behöva hållas efter utgången av år 1943. Med hän-  
syn härtill torde böra föreskrivas, att ordförande och vice ordförande, vilka  
valts för år 1943, skola fungera i denna egenskap även efter utgången av  
nämnda år, där ej ordförande och vice ordförande av vägstämman valts  
för tiden efter år 1943. Lagförslaget har kompletterats i enlighet härmed.

## 6 §.

Stadgandet återger med viss redaktionell jämkning 6 § i sakkunnigför-  
slaget (motiv, se s. 129 och 130 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* anför i detta sammanhang huvudsakligen  
följande.

Det synes kunna ifrågasättas, huruvida det ej skulle kunna anses möjligt  
att, då behållning i vägdistrikt finnes vid utgången av år 1943 och denna  
icke uppkommit på grund av förhållanden, om vilka förmäles i 7 §, sådan  
behållning skulle kunna få komma orten i någon form tillgodo, exempelvis  
genom avsättning till en fond för andra vägändamål än dem det allmänna  
skall tillgodose. Såvitt länsstyrelsen kan finna, synes vid avsedd tidpunkt här  
i länet komma att redovisas en behållning av mer än 1 miljon kronor. Att  
så stor behållning torde kunna redovisas beror av ett flertal omständigheter,  
som ligga långt tillbaka i tiden, främst dock sedan 1939. För perioden 1939  
—1943 har sålunda inom flertalet vägdistrikt i länet planerats omfattande  
vägarbeten, för vilkas utförande vägdistriktens egen andel i företagen, 10—  
20 % av kostnaden för dem, utdebiterats. Sålunda planerade arbeten hava  
emellertid ej kunnat sättas i gång annat än i mycket obetydlig omfattning.  
Under åren 1940—1942 har flertalet av dem — i varje fall praktiskt taget alla  
arbeten av större omfattning — måst nedläggas på grund av *dels* brist på ar-  
betskraft, *dels* av olje- och bilgummirestriktioner m. m. orsakade transport-  
svårigheter, *dels* ock brist på vissa materialier och förnödenheter. Jämväl  
andra orsaker, vilka icke kunna läggas vägdistrikten till last såsom försum-  
melse i fråga om vägunderhåll eller utdebitering av härför nödiga medel,

skulle kunna anföras. Det må vidare framhållas, att mot underhållsstandarden å länets allmänna vägnät befogade anmärkningar ej kunna riktas. I vissa fall kan underhållet till och med utan överdrift betecknas såsom betydligt över genomsnittlig nivå, ett förhållande, som framträder särskilt inom de vägdistrikt, som redovisa den största behållningen. Ej heller finnes anledning till anmärkning mot maskinparken inom vägdistrikten. Tvärtom äro vägdistrikten härutinnan väl rustade, bortsett från att behov av ytterligare en lastbil kan anses förefinnas inom flertalet distrikt, vilket behov emellertid ej kunnat tillgodoses av hänsyn till rådande försörjningsläge i fråga om smörjmedel och bilgummi. Att vägdistrikten kunna redovisa behållning beror alltså av helt andra orsaker än dem, som förutsättas i 7 §. I varje fall beror förhållandet ej av omständigheter, över vilka vägdistrikten kunnat råda. Med beaktande härav synes det vara en rättmätig och rimlig konsekvens av stadgandet om rätt till utdebitering under vissa omständigheter av beskattningsföremål inom ett förutvarande vägdistrikt, att orten tillerkännes även andel i en förefintlig behållning. Länsstyrelsen vill fördenskull hemställa, att paragrafen omändras så, att möjlighet härtill beredes antingen området för det forna vägdistriktet som sådant eller länet i dess helhet.

Departements-  
chefen.

Enligt de i 1942 års proposition om vägväsendets förstatligande angivna och av riksdagen godkända huvudgrunderna för ett förstatligande skola vägdistriktens tillgångar och förpliktelser övertagas av staten. Efter berörda ställningstagande från statsmakternas sida har enligt min mening icke inträffat något, som bör föranleda en omprövning av frågan.

#### 7 §.

Denna paragraf ansluter sig med vissa formella ändringar till 7 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 130 och 131 i betänkandet).

*Svenska vägstyrelsernas förbund* föreslår, att paragrafen måtte ändras därhän, att den icke komme att beröra underhållet samt att eventuell straffskatt icke finge hänföra sig till tid, som ligger före 1 januari 1942. Förbundet anför till stöd härför i huvudsak följande.

I 7 § har införts det stadgandet att ett upphört vägdistrikts tidigare beskattningsföremål skola under vissa förhållanden kunna åläggas särskild straffvägskatt från 1 januari 1939. Förbundet kan icke ur motiven utläsa, om de sakkunniga känna till huruvida missbruk förekommit. Den tanke, som ligger bakom stadgandet, utgör ett allvarligt klander mot landets vägstyrelser. Men klandret riktar sig även mot den redan nu befintliga statliga förvaltningsapparaten, främst granskningsmännen — vägingenjörerna — men även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vägstyrelsernas förvaltning har dock granskats först av vägstämman revisorer och därefter av den statliga myndighetens representanter utan att anmärkning gjorts. Skulle ett distrikt ha handlat illojalt i syfte att å kronan överlyfta väghållningskostnader, som bort gäldas genom vägskatt, hade väl detta blivit föremål för anmärkning vid revisionen och granskningen. Och att sådant skulle ha skett redan under 1939, långt innan förstatligandefrågan hade framförts så långt att det fanns ens någon garanti för att den skulle genomföras, är väl närmast orimligt att förutsätta. Att vidare göra krav gällande på grund av försummat underhåll den 1 januari 1944 kan icke vara förenat med rättvisa. Det bör ihågkommas de svårigheter, med vilka vägdistrikten haft att kämpa de senaste åren på grund

av statliga regleringsåtgärder och de direktiv, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämnat beträffande underhållet — direktiv som icke minst vägdistriktet själva reagerat mot såsom farliga med hänsyn till vägarnas bestånd och de kommande underhållskostnaderna. Naturligtvis skall ett distrikt, som handlat illojalt och i uppenbar avsikt att undandraga distriktet vissa utgifter, straffas, men straffet bör icke gå tillbaka längre än till den tidpunkt, då det blev ett faktum att vägväsendet skulle förstatligas.

*Skaraborgs läns vägförening* anser, att endast försumlighet eller illojalt förfarande under år 1943 bör kunna föranleda straffåtgärder.

Beträffande de sakkunnigas förslag, att ersättning skall kunna uttagas av vägdistrikt, som utan tillräckliga skäl slutit avtal eller gjort utfästelser, avseende även tiden efter utgången av år 1943 och genom vilka kronan tillskyndats avsevärt förfång, ifrågasätter *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* å andra sidan viss skärpning, i det att styrelsen anser uttrycket »avsevärt förfång» böra ändras till »förfång», detta så mycket mera som någon motsvarande fordran på skada icke förekommer på andra ställen i paragrafen.

Då syftet med den efterbeskattnings, varom här är fråga, är att neutralisera verkningarna av ett illojalt förfarande från vägdistriktets sida i samband med vägväsendets förstatligande, torde de omständigheter, som skola kunna föranleda dylik efterbeskattnings, böra, såsom de sakkunniga förordat, till tiden begränsas så, att endast försumlighet eller åtgärder, som förelupit eller vidtagits efter det frågan om förstatligandet blev aktuell, kunna läggas till grund för uttagande av särskild skatt. De sakkunniga ha såsom lämplig utgångspunkt föreslagit den 1 januari 1939, d. v. s. det närmast efter vägförstatligandekommitténs tillsättande följande årsskiftet. Att bestämmandet av en sådan utgångspunkt för granskningen av vägdistriktets verksamhet skulle såsom i ett yttrande gjorts gällande, vara oförenligt med rättvisa och billighet, kan jag icke finna. De vägdistrikt, som varit lojala — och det torde kunna förutsättas vara det övervägande flertalet — komma ju icke att bli föremål för någon åtgärd från statens sida. Att eftergiva anspråk på ersättning från dem, som till äventyrs förfarit illojalt mot staten, av den anledning att förfarandet skett före 1942 eller 1943, synes icke rimligt. Vägdistriktets förvaltning under åren 1939—1942 har väl varit föremål för viss granskning från statens sida, men denna granskning har icke avsett nu berörda förhållanden och kan därför icke åberopas till stöd för en senare utgångspunkt än den föreslagna. Jag anser mig därför böra biträda de sakkunnigas förslag härutinnan. Ej heller i övrigt har jag funnit anledning till erinran mot vad de sakkunniga i denna del föreslagit.

*Departementets  
chefen.*

### 8 §.

Denna paragraf återgiver med viss ändring 8 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 131 i betänkandet).

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* uttalar, att det komme att bliva ett synnerligen omfattande arbete att granska vägdistriktets räkenskaper fr. o. m.

år 1939 i syfte att uttröna, huruvida ersättning borde uttagas. Med hänsyn härtill syntes den av de sakkunniga föreslagna tiden för ingivande av framställning till Kungl. Maj:t om uttagande av ersättning böra utsträckas till den 1 januari 1946.

*Riksräkenskapsverket* ifrågasätter, om icke arbetet med att utreda hithörande ersättningsfrågor borde med hänsyn till dess speciella art anförtros åt en särskild av Kungl. Maj:t tillsatt nämnd, så sammansatt att fackkunskaper på olika områden bleve representerad i nämnden. Frågan om ersättningsskyldighet, där sådan ansåges föreligga, borde slutgiltigt avgöras av nämnden.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* anför i sitt utlåtande.

Enligt 7 och 8 §§ kan under vissa förutsättningar ersättning från försumligt vägdistrikt uttagas efter Kungl. Maj:ts beslut »genom att påföra beskattningsföremålen inom distriktet särskild vägskatt». Lagen angiver icke, på vilka beskattningsföremål vägskatten skall påföras. Då Kungl. Maj:ts beslut kan komma att meddelas så sent som under 1945, kunna olika alternativ tänkas, vilka drabba de skattskyldiga på olika sätt. De sakkunnigas mening synes vara att regleringen av dessa frågor skall bestämmas i administrativ ordning, möjligen i det av Kungl. Maj:t meddelade beslutet. Nyssnämnda beskattningsfrågor synas dock böra avgöras i lagen.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* yttrar i förevarande hänseende följande.

I 7 § förutsättes, att ersättning under vissa förhållanden skall kunna uttagas av vägdistrikt »genom att påföra 'beskattningsföremålen' inom distriktet särskild vägskatt». Enligt 1 § skall lagen om vägdistrikt den 7 juni 1943 upphöra att gälla den 1 januari 1944. Med avseende härå synes kunna ifrågasättas, huruvida »beskattningsföremål», som avses i 7 §, finnas. Om möjligheten att uttaga sådan ersättning skall finnas, bör därför enligt länsstyrelsens mening lagen om vägdistrikt bibehållas i den utsträckning, att sådan utdebitering av »beskattningsföremål» bliver lagligen möjlig.

*Departements-  
chefen.*

Enligt de sakkunnigas förslag skall fråga om uttagande av ersättning av vägdistrikt väckas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Med hänsyn till den mångfald av maktpåliggande uppgifter, som kommer att åvila styrelsen i samband med förstatligandets genomförande, kan det med visst fog ifrågasättas, om det är möjligt att pålägga styrelsen även denna uppgift. Det kan måhända visa sig lämpligare, att fråga om uttagande av ersättning av distrikt utredes av en särskild nämnd. Det slutliga avgörandet av sådant ärende bör enligt min mening ankomma på Kungl. Maj:t i statsrådet. Frågan, på vilket organ utredningen och anhängiggörandet bör ankomma, synes lämpligen böra tills vidare lämnas öppen med befogenhet för Kungl. Maj:t att — sedan revisionsarbetets omfattning kan bättre överblickas — avgöra vilken väg som bör väljas.

Självfallet böra frågor om ersättningsskyldighet, som här avses, avgöras så snart som möjligt. Då utredningen emellertid kan bli omfattande och tidsödande, bör någon viss tid för avgörande av sådana ärenden icke stadgas.

De sakkunniga ha beträffande grunderna för uttagandet av ifrågavarande ersättning av vägdistrikt endast angivit, att detta skall ske genom att påföra beskattningsföremålen inom distriktet särskild vägskatt. De sakkunniga ha

förutsatt, att det — om uttagande av ersättning visar sig erforderligt — skall ankomma på Kungl. Maj:t att i administrativ väg utfärda erforderliga föreskrifter. Därvid kan tänkas, att den särskilda vägskatten utdebiteras i enlighet med de i vägdistriktslagen angivna grunderna på det skatteunderlag, som förefinnes vid tiden för utdebiteringen. En annan utväg vore att verkställa utdebiteringen på det skatteunderlag, på vilket utdebitering i erforderlig utsträckning bort ske vid den ordinarie vägstämman i augusti 1942. Slutligen kan ifrågakomma att utdebitera den särskilda vägskatten på det vanliga kommunala skatteunderlaget. Skäl kunna anföras för att valet mellan dessa alternativ borde träffas från fall till fall med hänsyn till föreliggande förhållanden, t. ex. den tidrymd, vartill det förfarande som finnes böra föranleda uttagande av straffskatt hänför sig, storleken av det belopp, varom fråga är o. s. v. Ur dessa synpunkter vore det måhända i och för sig lämpligt att grunderna för utdebitering finge, såsom de sakkunniga förutsatt, bestämmas av Kungl. Maj:t, som alltså skulle äga befogenhet att meddela närmare föreskrifter beträffande sättet för den särskilda vägskattens uttagande. Av principiella skäl anser jag dock riktigast, att grunderna för uttagandet fastslås i lagen. Praktiska hänsyn synas då tala för att välja alternativet med skattens uttagande på det allmänna kommunala skatteunderlaget och i den ordning, som gäller i fråga om allmän kommunalskatt. Stadgandet har kompletterats med bestämmelser av denna innebörd.

### 9 §.

Stadgandet är likalydande med 9 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 131 och 132 i betänkandet).

Kammarkollegiet uttalar att, då det vore av intresse för det allmänna, att de i paragrafen avsedda frågorna om befrielse för stad från ersättningskyldighet till vägdistrikt snarast möjligt bleve avgjorda, anspråk på befrielse syntes böra av stad anmälas hos kollegiet inom viss begränsad tid, förslagsvis inom samma tid, som enligt 8 § av sakkunnigförslaget skulle gälla för fråga om särskild ersättningskyldighet för vägdistrikt, eller före den 1 januari 1945.

De sakkunniga ha förutsatt, att den översyn av de beslut om ersättnings- *Departements-* skyldighet i samband med stadsbildning eller inkorporering, som i denna paragraf avses, skall ex officio verkställas av kammarkollegiet. Även jag finner *chefen.* övervägande skäl tala för att kollegiet utreder förevarande frågor oberoende av framställning från stads sida.

### 10—12 §§.

Dessa paragrafer äro likalydande med 10, 11 och 13 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 132 och 133 i betänkandet). 12 § i sakkunnigförslaget har såsom obehövlig ansetts kunna uteslutas.

## Lag om vägnämnder, länsvägnämnder och riksvägnämnd.

Enligt de av mig i 1942 års proposition om vägväsendets förstatligande angivna och av riksdagen godkända huvudgrunderna skola i varje län finnas vägnämnder, vilkas områden avses skola i stort sett sammanfalla med de nuvarande vägdistrikten, samt en länsvägnämnd. Vägnämnden har därvid avsetts skola övertaga de nuvarande vägstämmornas och vägstyrelsernas rådgivande uppgifter vid handläggning av frågor om byggande av väg, förändring av enskild väg till allmän samt indragning av väg. Länsvägnämnden skulle ha till uppgift att företräda hela länets samlade väginressen vid planläggningen av vägbyggnadsverksamheten.

Vidare skulle enligt nämnda huvudgrunder för förstatligandet finnas ett rådgivande centralt organ, riksvägnämnden, vars uppgifter skulle begränsas till för vägväsendet i dess helhet gemensamma frågor av mera principiell natur.

De för reglering av vägnämndernas och länsvägnämndernas utseende och verksamhet erforderliga bestämmelserna ha av de sakkunniga sammanfattats i en särskild lag om vägnämnder och länsvägnämnder. Föreskrifter rörande riksvägnämnden ha av de sakkunniga föreslagits skola meddelas i ett kungl. brev till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Sistnämnda föreskrifter äro väl av den natur, att de icke behöva meddelas i författning av lags karaktär. Jag anser det emellertid ur systematisk synpunkt lämpligt, att regler beträffande samtliga dessa nämnder meddelas i en gemensam av Kungl. Maj:t och riksdagen antagen lag. Härav följer dock icke, att alla de detaljföreskrifter, som erfordras för riksvägnämnden, böra meddelas i denna lag. En överarbetning av sakkunnigförslaget i nu angivet hänseende har ägt rum.

### 1 §.

I denna paragraf angivas, i överensstämmelse med det nyss anförda, de nämnder, som skola finnas vid vägväsendet. Första stycket är likalydande med 1 § första stycket i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 135 i betänkandet).

### Om vägnämnd.

### 2 §.

Denna paragraf återger med vissa redaktionella jämkningar 2 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 135 i betänkandet).

*Länsstyrelserna i Östergötlands, Älvsborgs och Örebro län, svenska vägstyrelsernas förbund och Örebro läns vägstyrelseförening* ifrågasätta, om icke vägnämnderna borde såsom representanter för den trafikerande allmänheten åtminstone i någon form erhålla rätt att öva tillsyn å vägunderhållet och framställa de önskemål, som därav kunde föranledas.

*Länsstyrelsen i Örebro län* framhåller, att vägnämnderna med all sannolikhet komme att sammansättas av ledamöter i nuvarande vägstyrelser

och således att bestå av personer med erfarenhet och förståelse för vägunderhåll. Allmänheten skulle härigenom få kunniga representanter för bevakande av trafikintresset. Betydelsen av vägnämnderna ökade ock härigenom.

*Svenska vägstyrelsernas förbund* yttrar i denna fråga huvudsakligen.

Vägnämnd skall företräda de lokala vägintrössena. Till dessa intrössen hör emellertid även vägnämndens väl avvägda underhåll. Det kan tänkas, att det lokala statliga organet icke alltid kommer att handla på det för orten lämpligaste sättet, då det gäller underhållet, särskilt i fråga om vinterväghållningen. Någon möjlighet att då erhålla rättelse annat än genom klagomål av enskild person synes icke föreligga. Ett sådant klagomål torde också ha föga utsikt att få någon verkan. Om vägnämnden i stället hade möjlighet att ingripa genom att hos länsstyrelsen eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påtala uppenbara missförhållanden skulle mycket vara vunnet.

Av skäl, som jag anfört vid 5 § i förslaget till väglag, torde något behov av fortlöpande uppsikt över sättet för väghållningens ombesörjande från länsstyrelsernas eller vägnämndernas sida icke komma att föreligga. Jag kan därför icke biträda ändringsyrkandena i denna del. *Departements-  
chefen.*

### 3 §.

Stadgandet är i sak överensstämmande med 1 § andra stycket i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 135 i betänkandet).

### 4 §.

Denna paragraf är likalydande med 3 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 135 i betänkandet).

*Länsstyrelserna i Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Hallands, Västmanlands och Gävleborgs län* förorda, att länsstyrelse får utse en av vägnämndens ledamöter. Såsom skäl härför framhålles, att någon garanti eljest icke finnes för att nödig sakkunskap och erfarenhet i vägfrågor bleve representerad. Man hade vidare anledning befara, att ledamöterna komme att utses efter politiska linjer, något som med hänsyn till nämndernas arbetsuppgifter knappast kunde anses tillfredsställande.

*Östergötlands läns vägstyrelseförening* förordar, att antalet ledamöter i nämnden begränsas till tre, vilket antal enligt föreningens mening utgjorde en lämplig och effektiv arbetsenhet.

Med hänsyn till vägnämndens uppgifter och till storleken av varje sådan nämnds område synes lämpligt, att antalet ledamöter i nämnden bestämmes till fem. Då vägnämnden skall vara språkrör för de lokala intrössena, torde samtliga ledamöter i nämnden böra utses av lokala organ. Av nu nämnda skäl biträder jag vad de sakkunniga i denna del föreslagit. *Departements-  
chefen.*

### 5 §.

Denna paragraf, som avser val av ombud jämte suppleanter för utseende av vägnämndsledamöter, återgiver med vissa jämkningar, huvudsakligen av redaktionell art, 4 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 136 och 137 i betänkandet).

I fråga om obehörighet såsom ombud har jag, med viss avvikelse från sakkunnigförslaget, ansett vad som är stadgat om ordförande i kommunalstämma böra äga motsvarande tillämpning.

## 6 §.

Denna paragraf motsvarar med vissa redaktionella jämkningar 5 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 137 och 138 i betänkandet).

## 7 §.

Stadgandet, som är likalydande med 6 § i sakkunnigförslaget, motsvarar 22 § tredje stycket vägdistriktslagen.

## 8 §.

Paragrafen återgiver med vissa jämkningar 7 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 138 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Skaraborgs län* föreslår, att det i paragrafen innefattade förbudet för landshövding, landssekreterare, länsassessor på landskansliet och vägdirektör att vara ledamot eller suppleant i vägnämnd måtte utsträckas att omfatta även vägingenjör.

*Departements-  
chefen.*

Enligt min mening bör ifrågavarande förbud omfatta alla befattningshavare i länsstyrelse och vägförvaltning. Stadgandet har jämkats i enlighet härmed.

## 9 §.

Denna paragraf, som i sak överensstämmer med 8 § i sakkunnigförslaget, motsvarar 33 § lagen om vägdistrikt.

## 10—12 §§.

Dessa paragrafer äro likalydande med 9—11 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 138 i betänkandet).

## 13 §.

Paragrafen återgiver med vissa tillägg och jämkningar 12 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 138 i betänkandet).

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anser en erinran i någon form, att antalet sammanträden bör inskränkas så mycket som möjligt, vara ur kostnadssynpunkt påkallad.

*Länsstyrelserna i Södermanlands, Kristianstads och Skaraborgs län* förordar, att vid förfall för landshövding länsstyrelsen skall äga förordna annan i hans ställe eller ock att landssekreteraren skall äga utöva landshövdingens befogenhet.

*Länsstyrelsen i Örebro län* framhåller, att landshövdingen, då han är närvarande vid vägnämnds sammanträde, enligt 12 § landshövdinginstruktionen

äger föra ordet, om han så finner påkallat. Detta syntes dock böra komma till uttryck i lagtexten.

Självfallet bör handläggningen av de ärenden, som ankomma på nämnden, om möjligt sammanföras, så att antalet sammanträden begränsas. Någon erinran härom torde dock icke behöva intagas i lagtexten. Jag förutsätter emellertid, att länsstyrelserna komma att ha sin uppmärksamhet riktad på denna sak. För att möjliggöra viss kontroll från länsstyrelsernas sida torde meddelande om utsatt sammanträde böra insändas till länsstyrelsen. Föreskrift härom erfordras även för att bereda landshövding och vägdirektör tillfälle att närvara vid sammanträde. Till länsstyrelsen bör vidare efter sammanträde insändas därvid fört protokoll.

*Departement-  
chefen.*

Föreskrift om att landssekreteraren vid förfall för landshövdingen skall äga inträda i dennes befogenhet enligt denna paragraf anser jag ej erforderlig. Det bör ankomma på landshövdingen själv att sätta i sitt ställe den han finner lämplig.

Är landshövdingen närvarande vid vägnämnds sammanträde, bör han äga föra ordet, om han finner sådant påkallat.

#### 14 §.

Stadgandet motsvarar med visst tillägg 13 § i sakkunnigförslaget.

#### 15 och 16 §§.

Dessa paragrafer äro likalydande med 14 och 15 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 138 och 139 i betänkandet).

#### 17 §.

Denna paragraf, som med vissa ändringar återgiver 16 § i sakkunnigförslaget, motsvarar 39 § lagen om vägdistrikt.

Föreskriften om justering av vägnämnds protokoll har, i anslutning till ett av länsstyrelsen i Västernorrlands län gjort påpekande, ansetts böra avfattas i överensstämmelse med motsvarande stadgande i lagen om kommunalstyrelse på landet. Av skäl, som anförts vid 13 §, har paragrafen kompletterats med en bestämmelse om att justerat protokoll skall ofördröjligen insändas till länsstyrelsen.

#### 18 §.

Stadgandet är likalydande med 17 § i sakkunnigförslaget.

#### 19 §.

Denna paragraf återgiver med viss ändring 18 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 139 i betänkandet).

Statskontoret föreslår, att arvodet till ledamot, i överensstämmelse med kommittékungörelsen, bestämmes till 12 kronor för den, som är bosatt å sammanträdesorten, och eljest till 18 kronor.

*Länsstyrelserna i Kristianstads och Västerbottens län* anse det föreslagna årsarvodet för ordföranden vara för lågt.

*Länsstyrelsen i Örebro län* anför i detta sammanhang.

Länsstyrelsen finner det synnerligen angeläget, att vägnämnder och länsvägnämnder icke bliva allenast en organisation på papperet utan sådan, att ortsbefolkningen därigenom ges en möjlighet att få sina synpunkter i vägfrågor och detta såväl beträffande anläggning som underhåll vederbörligen beaktade. Härutinnan bör givetvis länsstyrelse samarbeta med nämnderna. För detta ändamål är det önskvärt att tillfälle gives länsstyrelse att, på sätt hittills varit brukligt, kalla nämnderna till gemensamt sammanträde å lämplig ort inom länet för att bese utförda vägarbeten och dryfta gemensamma angelägenheter. I lagtexten bör komma till tydligt uttryck att ledamöterna vid av länsstyrelsen utlyst dylikt sammanträde äga rätt till rese- och traktamentsersättning såsom vid vanligt vägnämndssammanträde.

Departements-  
chefen.

Vidkommande dagarvodet för ledamot i vägnämnd finner jag detsamma böra — oavsett om ledamot är bosatt å sammanträdesorten eller annorstädes — bestämmas till det högsta belopp, som ledamot i vägstyrelse enligt gällande lag äger åtnjuta i arvode för deltagande i vägstyrelsens sammanträde eller sålunda 12 kronor.

I anledning av länsstyrelsens i Örebro län förslag om att ersättning av statsmedel skulle utgå till vägnämndernas ledamöter, om samtliga nämnder i länet kallades till sammanträde för att bese utförda vägarbeten eller för att dryfta gemensamma angelägenheter, vill jag framhålla, att om behov uppkommer av att orientera vägnämnderna om viss fråga eller att bereda representanter för vägintrössena i skilda delar av länet tillfälle att giva uttryck åt sina synpunkter, detta lämpligast och billigast kan ske på det sätt, att länsvägnämnden kallas till sammanträde. Då varje vägnämnd kommer att ha en representant i länsvägnämnden, kan på detta sätt för information och meningsutbyte ernås en god kontakt med de olika nämnderna.

### Om länsvägnämnd.

#### 20 §.

Denna paragraf återgiver med vissa redaktionella jämkningar 19 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 139 i betänkandet).

#### 21 §.

Denna paragraf motsvarar med vissa ändringar 20 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 140 i betänkandet).

*Chefen för försvarsstaben* föreslår, att de territoriella militära myndigheterna bliva representerade i länsvägnämnden.

*Länsstyrelserna i Östergötlands, Kristianstads och Gävleborgs län* förorda, att en ledamot i länsvägnämnden utses av länsstyrelsen. *Länsstyrelserna i Skaraborgs och Västernorrlands län* ifrågasätta, huruvida icke motorfordons trafikens intressen borde vara företrädda inom nämnden.

*Göteborgs stads fastighetskontor* föreslår, att städerna bli representerade i länsvägnämnden.

*Länsstyrelsen i Gotlands län* anför följande.

Då antalet vägnämnder i Gotlands län torde bli två, skulle länsvägnämnden i Gotlands län komma att bestå av tre ledamöter, varav en utsedd av skogsvårdsstyrelsen. I likhet med vågingenjören och vägstyrelserna finner länsstyrelsen, att genom en sådan sammansättning av länsvägnämnden skulle vad detta län angår skogsbruket bli överrepresenterat. Länsstyrelsen får därför föreslå, att antalet ledamöter i länsvägnämnden bestämmas till minst fem, varav en utsedd av skogsvårdsstyrelsen och de övriga av vägnämnderna.

Försvarets intressen med avseende å vägväsendet torde även utan särskild representation i länsvägnämnden bli tillräckligt beaktade vid handläggningen av vägfrågor. *Departements-  
chefen.*

Med hänsyn till länsvägnämndens uppgifter är det av vikt, att nämnden blir så allsidigt sammansatt som möjligt. Det föreslagna sättet för ledamöternas utseende torde icke lämna tillräcklig garanti för en sådan sammansättning. Då vägnätets utbyggande är en fråga, som är av stor betydelse för städerna, böra även dessa vara representerade i länsvägnämnden, så att de kunna utöva inflytande på planläggningsverksamheten. Skulle varje stad berättigas att utse en ledamot i nämnden, bleve städerna emellertid, särskilt i vissa län, överrepresenterade i förhållande till landsbygden. Städernas intressen torde bli tillräckligt beaktade, om det i nämnden finnes en representant för samtliga städer i länet. Att låta ombud för städerna sammanträda för att välja denne torde bli onödigt omständligt. Lämpligare synes vara, att denne utses av länsstyrelsen. För att öka möjligheterna till en allsidig sammansättning synes befogenhet böra givas länsstyrelsen att utse ytterligare en ledamot i nämnden. Jag förutsätter därvid, att denne ledamot förordnas först sedan vägnämndernas representanter blivit utsedda och det sålunda blir möjligt att bedöma, huru en komplettering lämpligast bör ske.

## 22 §.

Stadgandet motsvarar med vissa jämkningar 21 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 140 i betänkandet).

## 23 §.

Enligt 23 § av de sakkunnigas förslag skall ordförande i länsvägnämnd väljas av nämnden. Med hänsyn bland annat till de uppgifter, som skola ankomma på länsvägnämndens ordförande, har det emellertid synt mig lämpligt, att denne utses av länsstyrelsen.

## 24 §.

Denna paragraf återgiver med vissa jämkningar 23 § i sakkunnigförslaget.

**Om riksvägnämnden.**

## 25 §.

Denna paragraf, som motsvarar punkt 1 i de sakkunnigas förslag till kungl. brev om inrättande av en riksvägnämnd (motiv, se s. 141 i betänkandet), har

i anslutning till en av chefen för försvarsstaben gjord hemställan jämkats i syfte att angiva, att nämnden i sin verksamhet har att tillse, att den allmänna vägpolitiken beaktar jämväl riksförsvarets behov.

#### 26 §.

De sakkunniga ha, såsom framgår av vad nyss anförts, utarbetat förslag till bestämmelser rörande riksvägnämndens sammansättning och verksamhet (se s. 39, 40 och 141—143 i betänkandet). Vad de sakkunniga härutinnan föreslagit anser jag mig kunna i stort sett biträda. Ifrågavarande bestämmelser äro emellertid icke av den natur, att de böra fixeras i lag. Med hänsyn härtill och då en viss rörelsefrihet i dessa avseenden bör tillkomma Kungl. Maj:t, finner jag erforderliga närmare föreskrifter härutinnan böra meddelas av Kungl. Maj:t i administrativ väg. I samband med utfärdande av dylika föreskrifter torde ställning få tagas till vissa i remissyttrandena gjorda framställningar angående riksvägnämndens sammansättning m. m.

### Övergångsbestämmelser.

#### 27—30 §§.

Dessa paragrafer äro likalydande med 24—27 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 140 i betänkandet).

### Stadga angående handläggningen av vissa vägfrågor (vägstadga).

Den av mig i 1942 års proposition om vägväsendets förstatligande angivna och av riksdagen godkända ordningen för handläggningen av frågor om byggande av väg, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg och fastställande av arbetsplan därför, om indragning av väg ävensom angående kronans, stads eller samhälles övertagande av väghållning, som ålegat någon på grund av särskild förpliktelse, nödvändiggör meddelandet av väsentligt mera omfattande bestämmelser än de, som nu meddelas härom i 20—23 §§ gällande väglag. Orsakerna härtill äro flera. För det första skall den beslutanderätt i vägfrågor, som nu tillkommer länsstyrelserna, uppdelas mellan Kungl. Maj:t, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelserna. Vidare avses beslut om byggande av väg och om förändring av enskild väg till allmän skola innefatta tvångsupplåtelse av vägrätt till den mark, som erfordras för vägen. En sådan ordning förutsätter — såsom redan tidigare berörts — meddelandet av bestämmelser, vilka bereda säkerhet för att fastighetsägare och andra få tillfälle att under handläggningen av sådan fråga framföra sina synpunkter. Hänsyn får ock tagas till att beslut i vägbyggnadsfrågor efter reformens genomförande måste, i motsats till vad nu i princip är fallet, anknytas till befintlig eller påräknad medelstillgång. Slutligen erfordras föreskrifter för att säkerställa, att upprättandet av arbetsplaner sker

mera detaljerat, med större noggrannhet och under intimare samråd med vederbörande myndigheter, kommunala organ och fastighetsägare än enligt nu gällande ordning.

De flesta av de föreskrifter, som i här berörda avseenden erfordras, äro emellertid icke av den beskaffenhet att de behöva intagas i väglagen utan äga mera natur av tillämpningsbestämmelser. Regleringen av hithörande frågor har med hänsyn härtill — i viss likhet med vad som gäller beträffande sätet för uppgörande av stadsplan — ansetts böra ske så, att i väglagen endast angivas de myndigheter, på vilka det skall ankomma att utreda och avgöra vägfrågor, och att i övrigt erforderliga föreskrifter meddelas i en särskild vägstadga.

## AVDELNING I.

### Olika slag av allmänna vägar.

#### 1 och 2 §§.

Enligt gällande vägslag är allmän väg av två slag, nämligen landsväg, vartill hänföres väg, som prövas nödig för den allmänna samfärdseln, samt 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 den allmänna samfärdseln, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande.

Enligt kungörelse den 8 juni 1936 (nr 466) har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, för tillämpning av bestämmelserna om statsbidrag till vägbyggnadsföretag, att efter infordrande av yttranden av länsstyrelserna fastställa, vilka landsvägar som skola vara att anse såsom huvudvägar. Andra landsvägar än huvudvägar ha icke fått någon i författning angiven benämning.

De sakkunniga ha i sitt förslag till vägslag bibehållit begreppet ödebygdsväg såsom benämning för vissa allmänna vägar. Övriga allmänna vägar ha i nämnda förslag icke erhållit någon särskild benämning. I de sakkunnigas förslag till vägstadga ha emellertid vissa av sistnämnda vägar, i överensstämmelse med vad som stadgas i 1936 års förut omnämnda statsbidragsförfattning, betecknats såsom huvudvägar, beträffande vilka särskilda bestämmelser skola gälla. Någon särskild benämning på den stora grupp av allmänna vägar, vilka icke äro att hänföra till huvudvägar eller ödebygdsvägar, har icke föreslagits av de sakkunniga.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anför härom i sitt yttrande.

Om man inför särskild benämning — i detta fall huvudväg — endast för en grupp av vägarna, medför detta, att man vid angivande av den andra gruppen alltid måste röra sig med negerande konstruktioner sådana som »ej huvudväg», »annan väg än huvudväg» o. dyl. (jämför 9 §). Det synes därför ur praktisk synpunkt påkallat, att man även för denna andra avsevärt större grupp inför en särskild benämning, och styrelsen vill föreslå, att det gamla

begreppet bygdväg får återuppstå här. Detta skulle då omfatta även ödebygdsväg, vilket begrepp enligt styrelsens förslag skulle försvinna. De allmänna vägarna på landet skulle alltså uppdelas i huvudvägar och bygdvägar.

Mot vad sålunda föreslagits kan möjligen invändas, att indelningen icke kan tillämpas beträffande städerna i allmänhet. Detta synes emellertid vara utan någon betydelse, då här endast är fråga om att på ett praktiskt sätt ordna en detalj, sammanhängande med uppdelningen mellan länsstyrelserna samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av arbetet med handläggningen av landsbygdens vägfrågor.

*Departements-  
chefen.*

Såsom jag i det föregående anført finnes framdeles icke någon anledning att i väglagen skilja mellan olika slag av allmänna vägar. För den avvägning av medelsbehoven mellan skilda slag av vägar, som erfordras för att statsmakterna skola kunna utöva en reglerande inverkan på utvecklingen inom olika områden av vägväsendet, är det emellertid önskvärdt att i anslagshänseende skilja mellan olika slag av allmänna vägar. Vidare skola enligt de av riksdagen godkända huvudgrunderna för handläggningen av vägfrågor särskilda bestämmelser gälla beträffande de för samfärdseln särskilt viktiga trafiklederna. Den uppdelning av de allmänna vägarna på olika grupper, som på grund härav är erforderlig, torde emellertid böra begränsas så mycket som möjligt.

Med avseende å handläggningen av vägfrågor är det strängt taget icke nödvändigt att skilja mellan mera än två slag av vägar, nämligen huvudvägar och övriga allmänna vägar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har också förordat en uppdelning i enlighet härmed, därvid sistnämnda grupp av vägar föreslagits skola benämnas bygdvägar. Denna grupp skulle då innefatta även de nuvarande ödebygdsvägarna. Det måste emellertid anses påkallat, att även framdeles anslag för sistnämnda slag av vägar beviljas under särskild anslagsrubrik i riksstaten. Begreppet ödebygdsväg bör därför bibehållas. Ytterligare uppdelning torde icke erfordras. De allmänna vägarna böra sålunda enligt min mening uppdelas i tre grupper, nämligen h u v u d v ä g a r, ö d e b y g d s v ä g a r och övriga allmänna vägar. Sistnämnda slag av vägar torde i enlighet med redan vedertaget språkbruk böra benämnas bygdvägar.

Det torde såsom de sakkunniga föreslagit böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter hörande av vederbörande länsstyrelse bestämma, om viss väg skall anses såsom huvudväg. Länsstyrelse bör även kunna taga initiativ härtill. Vid meningsskiljaktighet mellan länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör emellertid frågan — i överensstämmelse med vad som skall gälla med avseende å andra vägfrågor — avgöras av Kungl. Maj:t.

Det torde även framdeles visa sig lämpligt att hänföra vissa huvudvägar till rikshuvudvägar. Bestämmandet, vilka vägar som skola anses såsom rikshuvudvägar, bör liksom hittills ankomma på Kungl. Maj:t. Föreskrifter här om — i den mån de visa sig erforderliga — ha dock icke sin plats i vägstadgan.

Något behov av att myndighet i särskild ordning bestämmer, vilka redan befintliga vägar som skola vara bygdevägar och vilka som skola vara ödebygdsvägar, förefinnes icke. Ordningen för handläggningen av fråga om omläggning eller förbättring av sådana vägar är densamma för båda slagen. Skillnaden är endast av intresse för att avgöra, om kostnaderna för nyanläggning av sådana vägar skola bestridas från det ena eller det andra anslaget. Denna fråga kommer framdeles att avgöras av länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom att företaget upptages i flerårsplan för bygdevägar eller i sådan plan för ödebygdsvägar. Några särskilda föreskrifter om bestämmande av bygdevägs och ödebygdsvägs karaktär i likhet med dem, som ansetts böra meddelas beträffande huvudvägar, torde sålunda icke erfordras.

## AVDELNING II.

### Bestämmelser angående landet.

#### *Om förberedande utredning rörande behovet av allmän väg.*

#### 3 §.

Stadgandet är likalydande med 3 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 144 och 145 i betänkandet).

#### 4 §.

Denna paragraf motsvarar med vissa ändringar, huvudsakligen av redaktionell art, 4 och 5 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 144—146 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Västerbottens län* ifrågasätter, om icke förslaget i denna del borde uppmjukas genom en bestämmelse, att ansökan om anläggande av väg finge genast avslås, därest det syntes uppenbart, att densamma icke borde beviljas. Härigenom skulle arbetet med rena okynnesansökningar underlättas. *Vägingenjören i Västerbottens län* yttrar i detta sammanhang.

Ansökan om anläggning av väg bör av länsstyrelsen kunna avslås eller bifallas utan remissförfarande i de fall, då vägbehovet och möjligheterna till företagens igångsättande inom de närmaste åren äro väl kända. Enahanda gäller beträffande omläggning och förbättring av väg. Sålunda bör exempelvis förslag till ombyggnad av bristfällig bro kunna upprättas utan remissförfarande.

Såsom länsstyrelsen i Västerbottens län förordat, bör länsstyrelse äga befogenhet att genast avslå ansökan, om det är uppenbart att ansökningen icke bör föranleda någon åtgärd. I annat fall bör såsom huvudregel gälla, att vägnämnden skall höras. Varje bedömande av ett företags angelägenhetsgrad kräver ingående kännedom om de lokala förhållandena, och nämnden bör därför få tillfälle att yttra sig i ärendet. Även om initiativ till vägföretag framkommer inom vägorganisationen, är det av vikt, att bygdens mening

*Departement-  
chefen.*

om behovet kommer till uttryck, innan dyrbart arbete nedlägges på undersökning. Beträffande beläggnings- och smärre förbättringsföretag bör länsstyrelsen, på sätt föreslås i 7 § i departementsförslaget, äga rätt att förenkla förfarandet och kan följaktligen underlåta att inhämta nämndens yttrande. I fråga om alla större företag bör dock nämnden få tillfälle att yttra sig. Vad nu sagts utgör naturligtvis icke något hinder för vägorganisationen att utan förberedande undersökning upprätta arbetsplan för ifrågasatt företag.

## 5 §.

Denna paragraf återger med vissa ändringar 6 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 144—146 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* föreslår, att orden »vid nästföljande revision av flerårsplanen» utbytas mot »vid upprättande av flerårsplan», då ju förslaget — om det ej kunde upptagas vid den nästföljande revisionen — likväl borde beaktas vid en därefter följande.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anför.

Bestämmelsen att, om ansökning ej avslås, frågan huruvida företaget bör komma till stånd skall prövas vid nästföljande revision av vederbörande flerårsplan synes böra kompletteras med en erinran att frågan även kan prövas i den ordning 14 § angiver.

*Länsstyrelsen i Värmlands län* framhåller, att stadsplaner eller revision av stadsplaner vore under arbete i åtskilliga städer och samhällen i länet. En nödvändig förutsättning för dessa arbetens ändamålsenliga bedrivande vore, att frågan om huvudvägens sträckning blivit löst. Stadsplanerarnas krav i detta hänseende vore fullt berättigat. På grund härav syntes 6 § vägstadgan och 15 § väglagen böra omarbetas i ändamål att arbetsplaner på längre sikt kunde upprättas och äga giltighet.

*Svenska teknologföreningen* yttrar.

De i 6 § angivna bestämmelserna angående handläggningen av ansökningar om utförande av vägarbeten giva föreningen anledning till framhållande såsom sin uppfattning, att upprättande av arbetsplan alltid bör ske, därest vägföretaget vid den av länsstyrelsen verkställda prövningen anses erforderligt. Vid utformande av bestämmelserna rörande projektering av vägarbeten synas de sakkunniga hava utgått från den uppfattningen, att vägförslag hittills upprättats i onödigt stor omfattning, att många projekt därför aldrig kommit till utförande samt att upprättade arbetsplaner efter få år visat sig otidsenliga och därför kunnat läggas till grund för vägarbetenas utförande först efter omarbetning. Föreningen vill hävda den uppfattningen, att kostnaderna för projektering av vägföretag vid jämförelse med förslagens totalkostnader hittills varit och även i fortsättningen komma att vara av ringa betydelse. Det är därför av mindre vikt, om en eller annan arbetsplan ej kommer till utförande eller måste omprövas, än att projekteringen igångsättes på ett så sent stadium, att den icke kan utföras med tillräcklig grundlighet.

*Vägingenjören i Södermanlands län* anser uttrycket »under de närmaste åren» vara alltför obestämt och därför böra utbytas mot förslagsvis »under de närmaste fem åren».

Med nu gällande ordning förekommer i stor utsträckning att företag beslutas, ehuru de icke äro av den angelägenhetsgrad, att medel till desamma kunna påräknas bliva tillgängliga inom de närmaste åren. Upprättas arbetsplan beträffande visst företag lång tid innan arbetet kan påbörjas, föreligger risk, att planen på grund av ändrade förhållanden måste omarbetas. Det är därför av vikt, att arbetsplan och kostnadsförslag icke upprättas beträffande andra företag än sådana, som kunna förväntas bliva utförda under de närmaste åren. Undantag härifrån kunna emellertid behöva göras med hänsyn exempelvis till planerat upprättande av stadsplan, byggnadsverksamhet och laga skifte. Stadgandet torde därför böra jämkas så, att arbetsplan för vägföretag må, där synnerliga skäl därtill äro, upprättas, oaktat medel till desamma icke kunna påräknas under de närmaste åren. Huru snart ett företag skall kunna förväntas komma till utförande, för att arbetsplan för detsamma skall kunna upprättas, torde icke böra närmare preciseras än som skett i de sakkunnigas förslag. Utrymme bör nämligen finnas för en diskretionär prövning.

Departements-  
chefen.

Prövning av fråga om broföretag bör givetvis ske på samma sätt som fråga om vägbyggnadsföretag. Då detta icke klart framgår av de sakkunnigas förslag, har stadgandet förtydligats genom en hänvisning till 14 §.

#### 6 och 7 §§.

Dessa paragrafer äro likalydande med 7 och 8 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 144—146 i betänkandet).

#### Om upprättande av flerårsplaner m. m.

#### 8 §.

Denna paragraf återgiver med vissa ändringar 9 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 146 i betänkandet).

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser, att samtliga planer böra vara fyraårsplaner, då de olika planerna självfallet komma att bliva mer eller mindre beroende av varandra.

Även vägingenjören i Jönköpings län anser, att fyraårsplaner för samtliga arbeten äro att föredraga. Hittillsvarande erfarenhet visade, att många svår-förutsedda faktorer spelade in, som motiverade en översyn vartannat år.

Med avseende å upprättande av flerårsplaner föreligger en påtaglig skillnad mellan, å ena sidan, arbeten å huvudvägar samt, å andra sidan, arbeten för nyanläggning, omläggning och förbättring av övriga allmänna vägar. Beträffande huvudvägar finnes nämligen i den generalplan för arbeten å dylika vägar, varom föreskrifter av Kungl. Maj:t meddelats genom brev den 10 december 1937, en tämligen fullständig utredning om icke blott behovet av föreliggande arbeten utan även angelägenhetsgraden av de olika arbetena sinsemellan, bedömda med utgångspunkt från den allmänna samfärdseln. Det är med hänsyn härtill möjligt att upprätta en flerårsplan för huvudvä-

Departements-  
chefen.

gar, vilken avser en relativt lång tid. Någon liknande generalplan finnes icke beträffande bygdevägar och ödebygdsvägar. Behovet av arbeten på sådana vägar kan därför icke överblickas med samma säkerhet som i fråga om huvudvägar. Flerårsplanerna för bygdevägar och ödebygdsvägar kunna på grund härav icke rimligen avse lika lång tid som planerna för huvudvägar. Härtill kommer, att de utslagsgivande förutsättningarna för ordningsföljd mellan olika företag m. m. skifta snabbare för lokala vägar, varför möjlighet måste finnas till en hastigare anpassning.

För att giva flerårsplanerna tillräcklig stabilitet böra de omfatta så många års arbeten som med hänsyn till nyss berörda omständigheter är möjligt. Trots det vidlyftiga och noggranna arbete, som nedlagts på generalplanen, torde det dock icke vara lämpligt att låta flerårsplanen för huvudvägar avse längre tid än de sakkunniga förutsatt eller fem år. Vad angår flerårsplanerna för övriga vägar, innebär de sakkunnigas förslag, att dessa planer skola avse en tidrymd av fyra år. Skillnaden mellan femårs- och fyraårsplaner kan synas icke vara så stor. Det är emellertid att märka, att fyraårsplanerna i motsats till femårsplanerna skola revideras vartannat år. Fyraårsplanerna bliva följaktligen i verkligheten tvåårsplaner, ehuru de ur planläggningssynpunkt avse arbeten under fyra år framåt. Vad de sakkunniga föreslagit synes mig därför ändamålsenligt.

Enligt förslaget skall femårsplanen endast avse omlägnings- och förbättringsarbeten på huvudvägar. Det synes mig ur anslagssynpunkt lämpligt, att denna plan även avser nyanläggning av huvudvägar, i den mån sådana arbeten förekomma. Stadgandet har jämkats i enlighet härmed.

#### 9 §.

Stadgandet är i sak lika med 10 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 146 och 147 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* yttrar beträffande detta stadgande.

Författningsförslaget torde förutsätta, att avgörandet av här berörda frågor beträffande visst vägföretag i regel skall ske innan arbetsplan upprättats. Emellertid kräves enligt länsstyrelsens mening för dessa frågors rätta bedömande åtminstone en preliminär kostnadsberäkning, grundad på erforderlig undersökning av vederbörande vägsträcka. Länsstyrelsen bör därför äga befogenhet påkalla vägförvaltningens medverkan till en undersökning i berörda avseende. Måhända anses en dylik befogenhet självfallen. I annat fall synes den böra fastslås i författningsväg.

*Departements-  
chefen.*

Såsom länsstyrelsen framhållit måste till grund för upprättande av flerårsplan läggas åtminstone en preliminär kostnadsberäkning av de olika företagen. För verkställande av en dylik kostnadsberäkning kan länsstyrelsen självfallet påkalla vägförvaltningens medverkan.

#### 10 §.

Stadgandet motsvarar med smärre redaktionella jämkningar 11 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 147 och 148 i betänkandet).

## 11 §.

Denna paragraf återgiver med vissa redaktionella jämkningar 12 § första stycket i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 148 i betänkandet).

## 12 §.

Enligt 12 § andra stycket i sakkunnigförslaget skall beslut, varigenom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt fyraårsplan eller underställt fråga om fastställelse Kungl. Maj:ts prövning, delgivas länsstyrelsen, länsvägnämnden och vägnämnderna samt intagas i länskungörelserna. Syftet med detta stadgande har av de sakkunniga angivits vara att bereda möjlighet för den, som så vill, att klaga över beslutet. Delgivningen har förutsatts skola ske genom länsstyrelsens försorg på det sätt, att till ordförandena i länsvägnämnden och vederbörande vägnämnder översändes ett utdrag av den länskungörelse, vari beslutet intagits.

*Länsstyrelsen i Hallands län* anför i detta sammanhang.

Genom beslutets blotta intagande i länskungörelserna (dess kungörande i vederbörande församlingar i nedan omförmälda ordning nämnes ej i den föreslagna författningstexten) och övriga åtgärder erhålla av beslutet berörda sakägare — t. ex. väginressent, vare sig enskild person eller kommun, som kan tänkas vilja överklaga beslutet därför att visst vägföretag icke upptagits i fyraårsplanen — icke sådan bevislig del av beslutet, som utgör en förutsättning för att det skall vinna laga kraft. Härför erfordras, att beslutet uti den i svensk författningssamling år 1942 nr 117 och 314 föreskrivna ordning kungjorts i samtliga de församlingar, i vilka den mark är belägen, som beröres av de i fyraårsplanen upptagna vägföretagen eller av vägföretag, som, emot i ärendet angående planens fastställande framställt yrkande, icke blivit däri upptaget (jfr vad som yttrats om 67 § förslaget till lag om allmänna vägar). Kungöres beslutet i nyssnämnda ordning — med iakttagande bl. a. att pastor håller avskrift av beslutet tillgänglig för allmänhet — vinnes dessutom *dels* den fördelen, att detsamma icke behöver intagas i länskungörelserna, vilket såvitt länsstyrelsen har sig bekant nu icke förekommer beträffande utslag om åläggande att utföra vägföretag eller i allmänhet beträffande utslag i vägmål och i allt fall icke erfordras, såvida själva utslaget kungöres i vederbörande församlingar i ovan angiven ordning, *och dels* den lättnaden att länsvägnämnden och vägnämnderna skulle kunna liksom länsstyrelsen underrättas om beslutet direkt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom (stencilerade) avskrifter av detsamma, varigenom länsstyrelsen besparades arbetet med att anskaffa och till dessa nämnder översända utdrag av länskungörelsen. I sammanhang härmed vill länsstyrelsen förorda ett tillägg till ifrågavarande andra stycke av 12 § av innehåll, att länsstyrelsen skulle hava att ombesörja, att fastställelsebeslutet bleve i den ordning, som föreskrives i svensk författningssamling år 1942 nr 117 och 314, kungjort i vederbörande församlingar. Vidare böra även länsarkitekten och överlantmätaren få avskrift av beslutet direkt från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Slutligen torde styrelsen böra i författningstexten anvisa att tillställa länsstyrelsen erforderliga exemplar av beslutet för att hållas tillgängliga för allmänheten enligt 1 § andra stycket i sistnämnda kungörelse.

Att, såsom länsstyrelsen förordat, kungöra beslut om fastställande av fler-  
årsplan i vederbörande församlingar synes mig vara mera omständligt än *Departements-  
chefen.*

som påkallas av behovet. Det av de sakkunniga föreslagna kungörelseförordningen torde vara tillräckligt.

Delgivningen av fastställelsebeslut bör ske icke blott för att bereda den, som vill klaga, tillfälle härtill, utan även för att vederbörande eljest skola erhålla kännedom om beslutet. Med hänsyn härtill bör delgivning ske jämväl av beslut av Kungl. Maj:t om fastställande av femårsplaner och sådana fyraårsplaner, som hänskjutas till Kungl. Maj:t.

Med hänsyn till överlantmätarnas och länsarkitekternas uppgifter böra även de erhålla del av de fastställda planerna.

Delgivningen synes mig lämpligen böra ombesörjas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och ske på det sättet, att de myndigheter och lokala organ, som skola erhålla del av planen, få sig tillsänt ett exemplar av denna.

De sakkunnigas förslag i förevarande del har underkastats tillägg och förtydligande jämkning i anslutning till vad jag här anfört. Stadgandet har upptagits såsom en särskild paragraf.

#### 13 och 14 §§.

Dessa paragrafer äro likalydande med 13 och 14 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 149 i betänkandet).

#### *Om upprättande av arbetsplaner.*

##### 15 §.

Denna paragraf återger med smärre jämkningar 15 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 150 i betänkandet).

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anser här upptagna föreskrifter till övervägande del utgöras av sådana, som enligt styrelsens mening borde meddelas i de anvisningar och normalbestämmelser, vilka skulle utfärdas av styrelsen.

*Skogsstyrelsen* föreslår, att i paragrafen särskilt angives, att vid upprättande av arbetsplan hänsyn även skall tagas till planerat vägnät. Det funnes så mycket större skäl därtill, som de enskilda vägarna icke kunde utbyggas, förrän de allmänna vägar kommit till stånd, på vilka de förra skulle utmynna.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län* erinrar, att vid planläggning av vägföretag enligt nu gällande normalbestämmelser skall eftersträvas ett sådant läge för vägen, som giver ett minimum av sammanlagd kostnad för anläggning, underhåll och trafikarbete. Förevarande stadgande borde kompletteras med föreskrift av liknande innehåll.

*Departements-  
chefen.*

I likhet med de sakkunniga anser jag lämpligt, att de allmänna principer för upprättande av arbetsplan, som böra beaktas i samtliga fall, angivas i vägstadgan till ledning för de granskande myndigheterna och nämnderna. Mot de sakkunnigas utformande av dessa principer har jag i stort sett icke

funnit anledning till erinran. Vissa jämkningar i anslutning till vad i yttrandena förordats ha dock syntts böra ske.

## 16 §.

Stadgandet motsvarar med viss jämkning 16 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 150 i betänkandet).

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* och *svenska teknologföreningen* framhålla, att arbetsplaner för bro- och beläggningsarbeten komma att upprättas även genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg. Stadgandet borde med hänsyn härtill jämkas.

*Vägförrättningsmännens förening* anför.

Föreningen anholder, att till övergångsbestämmelserna i vägstadgan eller i annan förordning måtte fogas följande stadgande:

»Arbetsuppgifter i fråga om projekterings- och byggnadsverksamhet, vilka icke medhinnas av den ordinarie personalen, böra i första hand överlämnas till konsulterande ingenjörer, vilka förklarats behöriga att verkställa dylika förrättningar».

Vad beträffar sättet för anlåtande av konsulterande ingenjörer, anser föreningen, att förtydligande föreskrifter böra utfärdas. Föreningen föreslår, att i samtliga fall förordnanden för dylika förrättningar utfärdas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter av vägdirektören avgivet förslag.

Stadgandet har jämkats i överensstämmelse med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och teknologföreningens hemställan. Några bestämmelser av det innehåll, vägförrättningsmännens förening föreslagit, torde icke böra meddelas i vägstadgan.

*Departements-  
chefen.*

## 17 §.

Stadgandet överensstämmer med viss redaktionell jämkning med 17 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 151 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Hallands län* föreslår, att sådant samråd, som i paragrafen avses, skall föreskrivas skola ske även med ordföranden i länsvägnämnden, om ifrågasatt väg berör mer än ett vägnämndsområde.

*Samfundet för hembygdsvård* anför i sitt yttrande i huvudsak följande.

Även om den, som skall upprätta förslag till vägens sträckning, i vägstadgan ålägges att fara varsamt fram med föremål eller områden av märklig naturbeskaffenhet, innebär detta icke någon som helst garanti för att så i verkligheten blir fallet, emedan det icke kan förutsättas, att han äger här för erforderlig fackkunskap. Fornminnesskyddet tillgodoses därigenom, att riksantikvariens ombud granskar planerna samt i erforderliga fall lämnar anvisningar ute i terrängen. Motsvarande garanti bör krävas även för naturskyddet. Det är endast den naturvetenskapligt bildade och med länets lokala förhållanden synnerligen förtrogne fackmannen, som på kartan kan avgöra, om ett vägföretag berör områden eller föremål, som böra skyddas ur dessa synpunkter. Det kan likaväl gälla märkliga geologiska bildningar som växtplatsen för sällsynta örter eller märkliga träd.

Av dessa skäl synes det nödvändigt att varje planerat vägbygge på ett

så tidigt stadium som möjligt granskas av en specialist på naturskyddets område med god lokalkännedom.

I varje län bör för detta ändamål utses en sakkunnig representant för naturskyddet, vilken antingen kunde tänkas placerad såsom ledamot med särskilt specialuppdrag i länsvägnämnden eller också på annat sätt obligatoriskt underrättas om och beredas tillfälle taga del av varje arbetsplan innan densamma avlämnas till länsstyrelsen. Detta uppdrag förutsättes icke avlönat, men de direkta utgifterna, vilka i och för sig kunna väntas bli obetydliga, böra ingå i väggkostnaderna.

I sakkunnigförslaget finnes ingenstädes angivet, på vilket sätt vägvårdsintresset skall tillvaratagas ute i landet. Det kan ifrågasättas, om icke även för detta ändamål i varje län erfordras en person, vilken har sin uppmärksamhet riktad på den egentliga vägvården och påkallar vägvårdskonsulentens medverkan, där så synes lämpligt. I de flesta fall torde dessa båda uppdrag kunna förenas, ehuru i några fall, där uppdragens omfattning blir särskilt stor eller ur bägge synpunkter kvalificerad person icke kan erhållas, skilda representanter erfordras. Ifrågavarande person eller personer torde lämpligen böra utses av länsstyrelsen på förslag av samfundet för hembygdsvård och svenska naturskyddsföreningen.

Departements-  
chefen.

Något behov av samråd med ordföranden i länsvägnämnden torde såsom regel icke föreligga vid upprättande av arbetsplan. Föreskrift härom torde följaktligen icke böra meddelas. Fall kunna dock förekomma, då sådant samråd bör äga rum. Jag förutsätter emellertid, att, då så är fallet, vägförvaltningen inhämtar ordförandens i länsvägnämnden mening.

Vid upprättande av arbetsplaner äger redan nu visst samråd rum med en representant för hembygdsvården, för vars verksamhet statsbidrag utgår till samfundet för hembygdsvård. Detta samråd har i många fall visat sig värdefullt. Självfallet kommer förstatligandet icke att medföra någon ändring härutinnan. Några särskilda föreskrifter om dylikt samråd torde emellertid åtminstone för närvarande icke behöva meddelas i vägstadgan.

## 18 §.

Denna paragraf motsvarar med viss jämkning 18 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 151 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län* anser det föreslagna underrättelseförfarandet alltför omständligt. Ett bibehållande av kungörelseförfarandet syntes vara att föredraga.

*Vägingenjören i Kopparbergs län* anför i detta sammanhang.

Inom Dalarna förekomma mycket säregna jorddelnings- och ägorättsförhållanden, vilket bl. a. nödvändiggjort en speciallagstiftning beträffande jorddelning och registerföring för de storskiftade delarna av Kopparbergs län. Laga skifte finnes i dessa delar icke genomfört annat än i mycket begränsad omfattning. Provskifte pågår visserligen på ett flertal ställen, men genomförandet härav synes vara en både omständlig och tidsödande procedur. Den redan genom storskiftet i mycket små brukningsdelar styckade jorden i dessa trakter har genom s. k. sämjedelning uppdelats i än mindre delar. Områden finnas, där brukningsdelarna endast hava några få meters bredd. Genom sämje-

delningar hava även ägorättsförhållandena blivit mycket invecklade och svårutredda, varigenom i många fall lagfart å förvärvad mark icke kunnat erhållas eller i varje fall endast s. k. vilande lagfart.

Av det anförda torde framgå, att det blir ett besvärligt och framförallt tidsödande arbete att fastställa ägo gränser och att utreda vem som är ägare till fastighet, som beröres av tillämnat vägföretag. Dessa förhållanden böra givetvis utredas i god tid före ett arbetes igångsättande. En utredning av förevarande slag torde icke kunna utföras utan tillgång till lantmäteriteknisk sakkunskap. Vad beträffar Kopparbergs län synes därför ofrånkomligt att redan från början den av vägförstatligandekommittén föreslagna befattningen som värderingsman tillsättes.

I vissa fall torde, ändock att värderingsman finnes att tillgå, behov förefinnas av möjlighet till ett förenklat förfarande vid handläggning av frågor om upprättande av arbetsplan. Denna möjlighet bör få tillgripas, då det ej av taxeringslängd eller registerförteckning kan direkt utrönas, vem som är ägare av viss mark, eller då ägaren vistas å främmande ort. I sådant fall bör kallelse enligt 18 § och underrättelse enligt 20 och 24 §§ få ske genom annonsering eller på annat lämpligt sätt.

Det är uppenbart, att det av de sakkunniga föreslagna underrättelseförfarandet är mera omständligt än det nuvarande. Skall emellertid fastställande av arbetsplan medföra tvångsupplåtelse av vägrätt, måste fastighetsägaren beredas tillfälle att på ett tidigt stadium framföra sina synpunkter på vägföretaget. Det nuvarande kungörelseförfarandet innefattar icke tillräcklig säkerhet för att ägaren erhåller kännedom om förrättningen och tillfälle att framföra eventuella erinringar. Departements-  
chefen.

Det föreslagna underrättelseförfarandet kommer givetvis att medföra särskilda svårigheter i Dalarna på grund av de invecklade jorddelningsförhållandena därstädes. Jag vill emellertid framhålla, att viss äganderättsutredning måste ske även enligt nu gällande ordning, då ju väghållare icke äger rätt att taga mark i anspråk för väg utan medgivande av ägaren eller, i händelse av expropriation, utan att ägaren beretts tillfälle att yttra sig. Att äganderättsutredning enligt förslaget skall ske på ett tidigare stadium än enligt nu gällande ordning kan icke i mera avsevärd mån öka arbetet.

Viss jämkning i förslaget har i anledning av vad vägingenjören i Kopparbergs län anført vidtagits, såvitt angår kallelse å markägare, för att klargöra att förrättningens fortgång ej hindras av att ägare av viss fastighet ej är känd eller inom riket boende.

### 19 §.

Stadgandet motsvarar med vissa jämkningar 19 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 151 i betänkandet).

Länsstyrelsen i Värmlands län föreslår — med hänsyn till föreskriften i 20 §, att arbetsplan eller kopia därav skall under viss tid finnas tillgänglig hos länsstyrelsen, vägförvaltningen och vägnämndens ordförande — att arbetsplan, sedan densamma upprättats, skall ingivas till länsstyrelsen i tre exemplar.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrar.*

Det synes påkallat, att arbetsplaner, i vilka ingå broar, färjor och andra konstarbeten eller beläggningar i allmänhet underkastas förberedande granskning genom vederbörande experter i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Uttrycket »svåra tekniska arbeten» torde såsom allt för obestämt böra förtydligas i enlighet härmed.

Departements-  
chefen.

Stadgandet har jämkats så, att därav framgår att arbetsplan skall ingivas till länsstyrelsen i erforderligt antal exemplar.

I likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser jag, att arbetsplaner, som avse broar, färjor, andra konstarbeten eller beläggningar, böra i allmänhet underkastas en förberedande granskning genom vederbörande experter i styrelsen. Stadgandet har givits den avfattningen, att alla dylika planer skola insändas för sådan granskning, där ej styrelsen annorlunda förordnar. Jag förutsätter därvid, att styrelsen utfärdar erforderliga generella föreskrifter om i vilka fall granskning inom styrelsen skall äga rum.

## 20 §.

Denna paragraf återgiver med vissa jämkningar 20 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 151 och 152 i betänkandet).

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* föreslår, att tiden för avgivande av anmärkningar skall bestämmas till högst en månad. Styrelsen förklarar sig vidare förutsätta, att bestämmelsen, att fastighetsägaren skall underrättas om »vad av hans mark, som tages i anspråk» icke innebär, att lantmäteritek-nisk uppmätning skall göras. Det bleve i allmänhet icke möjligt att annat än uppskattningsvis angiva markbehovet.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* yttrar.

Enligt 20 § skall arbetsplan eller kopia därav under den tid länsstyrelsen bestämmer vara tillgänglig för allmänheten hos länsstyrelsen, vägförvaltningen och vägnämndens ordförande. Ehuru en sådan bestämmelse ej kan anses utesluta möjligheten att hålla arbetsplan eller kopia tillgänglig även på annat ställe, synes vara förtjänt att övervägas, huruvida icke detta bör komma till uttryck i författningen, så mycket hellre som särskilt i fråga om planer med lokal begränsning det kan vara lämpligare att för ifrågasvarande ändamål anlita annan än vägnämndens ordförande, exempelvis landsfiskalen eller kommunalnämnd. Det kan också ifrågasättas, huruvida icke i bestämmelsen borde beträffande tiden angivas att här endast skall avses söckendagar.

*Länsstyrelsen i Värmlands län* anser mindre lämpligt, att arbetsplanen hålles tillgänglig hos vägnämndens ordförande. Landsfiskalen, som hade fastställd daglig expeditionstid, syntes vara mera ägnad för denna uppgift.

Länsstyrelsen anför vidare följande.

Det föreskrives, att en var ägare av fastighet, över vilken vägen skall framdragas, skall underrättas bl. a. om vad av hans mark som tages i anspråk för vägen. Underrättelsen skall lämnas genom rekommenderad försändelse. Ett liknande underrättelseförfarande har för vissa fall föreskrivits i byggnadsstadgan, exempelvis beträffande byggnadsplan. Med hänsyn till den mängd fastighetsägare, som beröras av arbetsplan för en vägbyggnad, vill länsstyrelsen ifrågasätta, huruvida icke i stället kungörelseförfarande bör komma till användning. Uttrycket »om vad av hans mark, som tages i anspråk» synes även böra förtydligas. Äsyftas att areal skall angivas, torde densamma av förrättningsmannen böra angivas i fastighetsägarförteckningen.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län anser bestämmelserna angående underrättelse till markägarna om arbetsplans upprättande och fastställande innebära en alltför omständlig procedur. Då markägarna redan under förrättningen för planens upprättande varit i tillfälle att framföra sina synpunkter, borde underrättelsen kunna ske genom kungörelse i tidning samt anslag i laga ordning genom pastorsämbetenas försorg.

Liknande uttalanden hava gjorts av *länsstyrelserna i Jönköpings, Kalmar och Västerbottens län.*

*Länsstyrelsen i Kopparbergs län* ifrågasätter med hänsyn särskilt till äganderättsförhållandena i nämnda län, huruvida icke — i likhet med vad som gäller t. ex. vid sökande av lagfart i fall, då äganderätten icke kan styrkas — kallelse borde kunna ske genom ett kungörelseförfarande.

*Överlantmätaren i Kopparbergs län* anför.

Envar ägare av fastighet, över vilken vägen skall framdragas, skall enligt förslaget underrättas om vad av hans mark, som tages i anspråk. Detta torde innebära att fastighetsägarna skola få uppgift om de arealer av olika ägoslag, som tagas i anspråk. Om så är meningen, förutsätter detta en uppmätning och kartläggning av vägen jämte en ägobeskrivning till kartan. Därvid torde det icke kunna undgås att arealredovisningen hänför sig till varje berörd fastighet. Om då, såsom ofta är fallet inom de storskiftade byarna, en jordägares brukningsenhet består av delar av flera fastigheter, blir anknytningen mellan jordområde och vederbörlig fastighet en besvärlig och omständlig procedur, och såväl kartläggningen som ägobeskrivningens upprättande torde i regel erfordra lantmåteriteknisk sakkunskap.

Att, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordat, begränsa den tid, inom vilken anmärkningar skola ingivas, till högst en månad, synes mig icke lämpligt. Länsstyrelsen bör nämligen äga möjlighet att fritt bestämma tiden med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall, varvid såväl längre som kortare tid än en månad kan ifrågakomma. Jag vill i detta sammanhang framhålla, att länsstyrelsen givetvis kan besluta, att planen skall hållas tillgänglig endast å söckendagar och under viss tid på dagen. *Departements-  
chefen.*

Då vägnämnden har att avgiva yttrande över upprättad arbetsplan, synes det lämpligt, att ett exemplar av planen alltid finnes tillgängligt hos nämndens ordförande. Det är emellertid icke något som hindrar, att länsstyrelsen förordnar, att planen skall hållas tillgänglig även hos annan, exempelvis landsfiskalen i orten.

Som ägarförteckning alltid kommer att vara fogad till arbetsplanen, torde fastighetsägarnas underrättande icke behöva innebära mera betungande arbete för länsstyrelsen. Delgivningen förutsättes skola ske genom användande av brevkort med tryckt formulär, som ifylles. I anslutning till vad som föreslagits under 18 § torde — på samma sätt som för motsvarande fall föreskrivits i byggnadsstadgan — underrättelse endast behöva sändas till kända och i riket boende markägare. Med hänsyn härtill torde äganderättsförhållandena i Kopparbergs län icke böra medföra några särbestämmelser beträffande underrättelseförfarandet.

Självfallet behöver underrättelsen till markägaren icke innehålla någon

på lantmäteriteknisk uppmätning grundad, exakt uppgift om arealen av den mark, som kommer att tagas i anspråk för vägen. Det räcker med en på uppskattning baserad ungefärlig arealuppgift. I de fall, då arealuppgift icke anses kunna lämnas, bör det vara tillfyllest att markägaren får besked om vägens längd över hans mark samt vägens och dikenas bredd.

I övrigt torde vad i yttrandena anförts icke påkalla något uttalande.

#### 21—23 §§.

Dessa paragrafer äro väsentligen likalydande med 21—23 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 152 i betänkandet).

#### 24 och 25 §§.

Dessa paragrafer återgiva med vissa jämkningar 24 och 25 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 152 och 153 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* föreslår, att meningen »och att frågan äger tillräcklig aktualitet» i 24 § utgår.

*Länsstyrelsen i Södermanlands län* yttrar.

Därest, på sätt av de sakkunniga föreslagits, tillfälle beredes de markägare, som beröras av ett vägföretag, dels att närvara vid terrängundersökning till utrönande av den tilltänkta vägens sträckning och dels att avgiva de påminnelser, vartill uppgjord arbetsplan kan föranleda, synes i varje fall överflödigt att de, såsom i 24 § föreslagits, skola särskilt underrättas om beslut, varigenom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt arbetsplan eller fråga härom hänskjutits till Konungens prövning. För markägarnas del torde det få anses tillfyllest, om ifrågasatt beslut bekantgöres på det sätt, som i 91 § byggnadsstadgan föreskrives i fråga om beslut, varigenom byggnadsplan fastställts, eller sålunda genom kungörelse i ortstidning och anslag i vederbörande församlingskyrkor.

*Lantmäteristyrelsen* hemställer, att beslut enligt dessa paragrafer delgives även överlantmätaren för att denne skall vid granskning och prövning av fastighetsbildande förrättningar kunna taga hänsyn till ifrågasatta vägföretag.

*Departements-  
chefen.* I likhet med de sakkunniga anser jag, att arbetsplan icke bör fastställas, förrän företaget äger tillräcklig aktualitet. Därmed avses först och främst, att medel till företaget kunna beräknas bli tillgängliga under de närmaste åren. Även om så icke är fallet, bör emellertid arbetsplan kunna fastställas, därest beslut påkallas av hänsyn till byggnadsverksamheten i orten eller laga skifte.

För att markägarna skola få tillfälle att besvära sig över av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat fastställelsebeslut bör detta på föreslaget sätt delgivas dem.

Med hänsyn till överlantmätarnas och länsarkitekternas arbetsuppgifter böra även de erhålla del av beslut om fastställande av arbetsplan.

Delgivningen synes lämpligen böra ske genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg.

## 26 §.

Denna paragraf överensstämmer med 26 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 153 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* anför.

Frågan om vilka i andra stycket avsedda mindre omlägnings- och förbättringsarbeten, som skola komma till utförande, lärer liksom hittills lämpligen böra bedömas av länsstyrelsen. Då det synes ändamålsenligt att länsstyrelsen i samband därmed jämväl må äga pröva, om arbetet kan lända någon till förfång, förordas sådan ändring i stycket att orden »efter vägförvaltningens i länet beprövande» utbytas mot »efter länsstyrelsens beprövande».

Frågor av förevarande art skulle givetvis i länsstyrelsen föredragas av vägdirektören.

*Skogsstyrelsen* yttrar i fråga om denna paragraf.

Av vägstadgeförslagets 8 och 26 §§ (7 och 26 §§ i departementsförslaget) framgår, att förfarandet dels vid förberedande utredning, dels vid upprättande av arbetsplan för bland annat smärre omlägnings- och förbättringsarbeten skall kunna förenklas med hänsyn till omständigheterna från fall till fall. Skogsstyrelsen finner en sådan anordning ändamålsenlig och ägnad att underlätta utförandet av dylika arbeten. I de fall, då avsikten med omlägnings- och förbättringsarbeten är att gynna trafiksäkerheten eller endast lättare trafik, är det uppenbart, att vägorganisationens eget bedömande av behövliga åtgärder är tillfyllest. Förenklingen i förfarandet torde dock ej böra drivas alltför långt. Skogsstyrelsen vill sålunda framhålla, att smärre omläggningar och förbättringar å skogsbygdernas smärre allmänna vägar ej minst i mellersta och södra delarna av landet äro av mycket stor vikt för skogsbrukets transporter. På många av dessa vägar har ekonomisk transport av skogsprodukter försvårats eller omöjliggjorts av vägarnas ringa bredd och låga bärighet överhuvud eller på enstaka punkter. I sådana fall måste förbättringsarbetena tillgodose den tunga trafikens krav i avseende på fordonsbredd och tillåtet högsta hjultryck. Det kan därför i dessa fall vara lämpligt, att myndigheter och organ, vilkas verksamhetsområden beröras, bliva hörda vid såväl förberedande undersökning som angående arbetsplan. En sådan begränsning av i detta avseende föreslagna förenklingar torde kunna vinnas genom instruktiva bestämmelser med bibehållande av i vägstadgan föreslagen ordalydelse.

Förfarandet vid upprättandet och fastställandet av arbetsplan bör icke i *Departements-  
chefen.* något fall vara mera omständligt än nödigt. Då fråga är om smärre omlägnings- och förbättringsarbeten, kan förfarandet uppenbarligen förenklas utan att därigenom någons behöriga intressen eftersättas. Jag anser mig därför böra biträda vad de sakkunniga under denna paragraf föreslagit. Jag förutsätter därvid, att det förenklade förfarandet endast tillämpas med avseende å smärre rätningar och breddningar av väg o. d. Med hänsyn härtill kan det icke anses behöfligt att länsstyrelse prövar fråga om utförande av dylikt arbete.

De av skogsstyrelsen anförda synpunkterna böra beaktas vid prövning av arbetsplan för omlägnings- och förbättringsarbeten.

## 27 §.

Stadgandet är likalydande med 27 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 154 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Värmlands län* anför.

I 27 § föreskrives, att närmare anvisningar om upprättande av arbetsplan skola meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. För närvarande brukar arbetsplan omfatta planritningar, betänkande och kostnadsförslag. Betänkandet är merendels knapphändigt och ofullständigt. Enligt länsstyrelsens mening bör i betänkandet, utom annat, intagas uppgift, huruvida och i vad mån arbetsplanen berör område, för vilket stadsplan, stomplan, byggnadsplan eller avstyckningsplan fastställts. Vidare bör angivas, huruvida och i vad mån samråd ägt rum på sätt föreskrives i 17 § vägstadgan. Därjämte är det önskvärt, att i betänkandet angivas de kommuner, som beröras av arbetsplanen. Därest utredningen göres fullständig, kommer länsstyrelsens arbete med granskning av arbetsplanen att underlättas. Det är sålunda av vikt, att ändamålsenliga och lämpliga anvisningar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdas till ledning för förrättningsmännen. På grund härav får länsstyrelsen hemställa, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmodas samråda med länsstyrelserna vid meddelande av nya anvisningar.

*Departements-  
chefen.*

Vad länsstyrelsen sålunda anfört torde böra beaktas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid utarbetandet av ifrågavarande anvisningar.

*Om förändring av enskild väg till allmän.*

## 28—33 §§.

Dessa paragrafer äro, bortsett från smärre jämkningar, likalydande med 28—33 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 154 och 155 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* har i fråga om 31 § förklarat sig anse, att möjlighet borde finnas till undantag i särskilda fall från bestämmelsen om att ärenden av hithörande slag skola prövas i ett sammanhang en gång om året.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* föreslår beträffande 33 §, att beslut om intagning av enskild väg till allmänt underhåll skall intagas i länskungörelserna. Då jämväl annan än sökanden kunde anses ha klagorätt, framstode ett publicerande av beslutet som nödigt.

Stadgandena ha jämkats i enlighet med vad i yttrandena hemställts.

*Om handläggning av vissa andra vägfrågor.*

## 34 §.

Stadgandet överensstämmer i sak med 34 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 155 i betänkandet).

## AVDELNING III.

**Bestämmelser angående städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare.**

## 35—39 §§.

Dessa paragrafer överensstämman i sak med 35 och 36 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 155—157 i betänkandet).

*Överståthållarämbetet* yttrar beträffande dessa bestämmelser.

Den föreslagna lydelsen av 35 § i vägstadgan innebär att, då fråga uppkommer om byggande av allmän väg i stad, utredning med avseende å betydelse och angelägenhet skall genom länsstyrelse ske på huvudsakligen likartat sätt, såväl då fråga är om väg, som enligt fastställd stadsplan, stomplan eller avstyckningsplan skall ingå i gata, som då fråga är om väg utom dylikt område. Då stad enligt nu gällande ordning äger rätt att utan statlig myndighets vidare prövning bygga vägar av förstnämnda slag samt det jämväl under den tidigare behandlingen av frågan om vägväsendets förstatligande förutsatts, att stad endast skulle hava skyldighet att beträffande dylika vägar underställa upprättade arbetsplaner väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning, innebära de föreslagna bestämmelserna en utvidgning av kontrollen över städernas vägbyggande. Vad Stockholm beträffar är emellertid icke något att erinra mot den ökade befattning med vägfrågor, som härigenom är att förvänta för överståthållarämbetets del. Överståthållarämbetet äger nämligen genom trafikpolisintendenten och denne underlydande personal inom sig tillgång till sakkunskap vid bedömandet av ifrågasatta vägföretags betydelse med avseende å samfärdseln liksom beträffande uppkommande trafiktekniska spörsmål, varjämte på grund av den begränsade lokala omfattningen ämbetet torde äga förutsättningar för bättre överblick över vägförhållandena än vad fallet kan bli i länen.

Berörda bestämmelser i vägstadgan innebära emellertid avvikelser från vad vid fastställandet av grunderna för förstatligandet förutsatts även i så måtto, att arbetsplaner skola fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämväl för det fall, att statsbidrag för företaget icke ifrågasättes av staden. Såsom skäl för att sådan prövning finge anses påkallad har av vägsakkunniga anförts, att statsbidrag avsåges utgå till underhållet av samtliga allmänna vägar och att följaktligen den statliga vägorganisationen hade intresse av att pröva huru vägar byggdes, även om statsbidrag till byggandet icke komme att utgå. De sålunda anförda skälen synas dock icke överståthållarämbetet övertygande vid det förhållandet, att jämlikt de sakkunnigas förslag till bestämmelser angående beräkning av det statliga bidraget till underhåll skall tagas i betraktande vad vägar och gator av liknande karaktär i andra städer kosta i underhåll, varjämte begränsning av bidraget skall kunna ske, därest väg eller gata byggts efter högre standard än som betingats av samfärdselns behov. Det skulle enligt överståthållarämbetets uppfattning vara olyckligt, därest — såsom är att förvänta på grund av den föreslagna granskningen — utförandet av ett flertal vägföretag av jämförelsevis ringa betydenhet onödigtvis komme att förhalas. Det torde icke heller vara lämpligt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vars arbetsbörd efter förstatligandet likväl kommer att avsevärt ökas, belastas med ifrågavarande arbetsuppgifter.

*Svenska stadsförbundet* uttalar, att en tillämpning av väglagsbestämmelserna inom område med stadsplan eller stomplan svårigen kunde antagas

ifrågakomma beträffande andra byggnadsföretag än sådana av relativt enkel beskaffenhet. I fråga om mera omfattande företag därstädes — nybyggnad av trafikled eller mera kostsam omläggning eller förbättring av allmän väg — syntes man få förutsätta, att städerna (samhällena) funne med sin fördel förenligt att utföra dem i överensstämmelse med stadsplanen eller stomplanen. Men därmed komme företagen att innebära iordningställande av gata, varigenom tillämpning av väglagens bestämmelser på dem uteslötes. Mening- en kunde således icke vara, att det nu uppställda kravet på statlig myndig- hets fastställelse av arbetsplan skulle gälla företag av sistnämnda beska- ffenhet, och det vore ju också uppenbart orimligt att fordra fastställelse i fråga om ett företag, som avsåge iordningställande av en trafikled i enlig- het med redan befintlig, av Kungl. Maj:t prövad och fastställd stadsplan eller stomplan. Det hade icke anförts något bärande skäl för att kräva väg- och vattenbyggnadsstyrelsens fastställelse av arbetsplan för de till vägbyggnad verkligen hänförliga företag, som ju enligt det anförda knappast komme att innefatta annat än nödtorftiga förbättringsarbeten. Särskilt med tanke på möjligheten att stad funne sig böra utan statsbidrag vidtaga förbättrings- arbete, kunde det icke vara lämpligt att uppställa kravet på statlig faststäl- lelse av arbetsplanen.

Även *gatunämnden i Stockholm* påyrkar bibehållande av nuvarande ord- ning samt anför därvid bland annat.

Därest en trafikled är såsom gata intagen i stadsplan eller stomplan, be- tyder detta, att den efter omsorgsfull prövning ur olika synpunkter till läge och sträckning slutgiltigt fastställts. Nämnden finner det då icke böra få ifrågakomma, att för statsbidrag till dess byggande såsom allmän väg skola kunna uppställas villkor om ändrad sträckning av vägen eller dess utförande till mindre bredd än den fastställda, något som med det nya förfarandet uppenbarligen kan bliva fallet.

Nämnden anser emellertid i fråga om nya trafikleder befogat, att man går ett steg längre. Med avseende å trafikleder, som framdeles upptagas i stads- plan eller stomplan, torde det nämligen ur olika synpunkter vara lämpligast och riktigast, att Konungen vid fastställelse av planen tillika fastställer, om trafikleden skall anses såsom allmän väg. Därmed vinnes, att tvist mellan stad och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om vägens sträckning icke be- höver uppstå, utan prövningen i statsbidragsfrågan kommer att inskränka sig till angelägenhetsgraden i relation till medelstillgången.

Enahanda bör i förekommande fall gälla med avseende å för biltrafiken viktig gata. Om sålunda stadsplan ändras, så att en större trafikled inlägges inom område, där redan föreligger skyldighet för staden att ha gator upp- låtna, bör i samband med stadsplaneändringen trafikledens karaktär av för biltrafiken viktig gata angivas.

Vägar och gator inom stads- eller stomplanelagt område böra alltså enligt nämndens mening endast på nu angivet sätt fastställas såsom allmänna, res- pektive såsom för biltrafiken viktiga.

*Departements-  
chefen.*

Enligt nu gällande väglag (20 §) äger stad bygga allmän väg, som enligt fastställd stadsplan, stomplan eller avstyckningsplan skall ingå i gata eller allmän pats, utan att arbetsplan för företaget blivit fastställd av statlig myn- dighet. Detta undantag från eljest gällande bestämmelser har föranletts av

att vägens sträckning avgjorts av statlig myndighet genom fastställande av stadsplan eller av ändring däri.

Det är emellertid icke bara vägens sträckning, som är av intresse ur allmän synpunkt. Skall statsbidrag utgå till vägens byggande eller underhåll, är det för staten uppenbarligen av intresse, att vägen bygges på ett ändamålsenligt sätt. Det förefinnes med hänsyn härtill ett påtagligt intresse av att arbetsplanen för företaget granskas och fastställs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Häremot har bland annat invänts, att något sådant intresse icke föreligger, om trafikleden bygges utan statsbidrag. Denna invändning grundas bland annat på det förhållandet, att vid bestämmande av statsbidraget till vägens underhåll hänsyn skall tagas till vad vägar och gator av liknande karaktär i andra städer kosta i underhåll och att en begränsning av bidraget skall kunna ske, om vägen byggs efter högre standard än som betingats av samfärdselns behov. Med hänsyn härtill skulle, har det gjorts gällande, sätet för vägens byggande icke kunna påverka underhållsbidragets storlek. Detta bidrag avses emellertid icke skola fastställas uteslutande med ledning av en genomsnittskostnad för vägar eller gator av liknande karaktär. Vid bidragets bestämmande måste hänsyn även tagas till lokala förhållanden. Sätet för arbetets utförande blir därför av betydelse för underhållsbidragets storlek.

Det har mot de sakkunnigas förslag i denna del även invänts, att intet hinder möter mot att staden, i stället för att bygga sådan väg, varom nu är fråga, upplåter trafikleden såsom gata, i vilket fall fastställande av arbetsplan icke kommer i fråga. Det är emellertid att märka, att gatubyggnadsföretag, som upptagits i fördelningsplan, redan enligt gällande statsbidragsbestämmelser icke må påbörjas, förrän arbetsplanen blivit av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänd. En liknande bestämmelse har upptagits i det inom departementet utarbetade förslaget till förordning om statsbidrag till väg- och gatu-hållningen.

Ur det allmännas synpunkt måste även eljest anses välbetänkt — liksom det för flertalet städer torde vara behövt — att alla arbetsplaner för vägföretag bli föremål för granskning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens experter på området. Den olägenhet och det dröjsmål, som härav kunna föranledas, synas icke uppväga fördelarna av en dylik ordning. Jag anser mig därför böra biträda de sakkunnigas förslag i denna del. Enligt förslaget skall emellertid förfarandet vid upprättande och fastställande av arbetsplan för väg, som sammanfaller med gata eller allmän plats enligt fastställd stadsplan eller liknande plan, kunna förenklas. Inhämtande av yttranden i dylikt fall över arbetsplan torde i allmänhet icke erfordras.

#### 40 §.

Stadgandet är likalydande med 38 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 158 i betänkandet).

## AVDELNING IV.

**Bestämmelser angående städer, där kronan är väghållare.**

## 41 §.

Stadgandet motsvarar med viss redaktionell jämkning 37 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 158 i betänkandet).

**Övergångsbestämmelser.**

Stadgandena överensstämmer med 39 och 40 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 158 i betänkandet).

**Förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare.**

Enligt gällande rätt ha såväl landsbygdens befolkning som städernas invånare skyldighet att bekosta för den allmänna samfärdseln nödiga vägar och gator. Med hänsyn härtill skulle, uttalade vägförstatligandekommittén, det nu bestående förhållandet mellan landsbygden och städerna i förevarande hänseende rubbas, om landsbygdens befolkning helt befriades från väghållningsbesväret, medan städerna — om man bortsåge från de allra minsta bland dem — även framdeles av praktiska skäl skulle hålla de för den allmänna samfärdseln nödiga trafiklederna. Kommittén ansåg därför, att någon lättnad i bördorna härför borde beredas städerna. Därmed vore dock icke sagt, att man borde eftersträva en fullständig teoretisk likställighet i alla avseenden.

Kommittén uttalade vidare att, om lättnad skulle beredas städerna, nu gällande grunder för statsbidrag till städernas väg- och gatuväsende måste ändras. Det nuvarande systemet vore nämligen förenat med vissa brister.

För att tillräcklig hänsyn skulle kunna tagas till städernas behov av bidrag föreslog kommittén, att kostnaderna för underhållet av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna samt behovet av anläggning, omläggning och förbättring av sådana trafikleder helt lades till grund för tilldelningen av bidrag. I enlighet härmed borde anslaget för statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städerna uppdelas på två anslag, det ena för bidrag till underhållet och det andra för bidrag till väg- och gatubyggnadsföretag. Statsbidrag skulle utgå med viss procent av de beräknade kostnaderna för underhåll och byggande av de för biltrafiken viktiga trafiklederna.

I 1942 års proposition om vägväsendets förstatligande anslöt jag mig till kommitténs åsikt om att vid ett förstatligande av vägväsendet på landet sådan lättnad borde beredas städerna i deras bördor för de trafikleder, som vore nödiga för den allmänna samfärdseln, att största möjliga likställighet mellan landsbygd och städer i förevarande hänseende vunnes. Den erforderliga lättnaden borde åstadkommas statsbidragsvägen.

Jag förklarade mig icke hava något att erinra mot kommitténs förslag till nya grunder för statsbidrag till städernas väg- och gatuhållning samt förordade, att statsbidraget till såväl underhåll som byggande av väg skulle bestämmas till 95 procent av de beräknade kostnaderna.

Icke heller riksdagen framställde invändning mot de föreslagna nya grunderna för statsbidrag till städernas väg- och gatuhållning. Riksdagen tillstyrkte likaledes vad jag föreslagit beträffande bidragsprocenten.

Enligt de av mig föreslagna och av riksdagen godkända grunderna för ordnandet av den allmänna väghållningen i de stadsliknande samhällena skall till de samhällena, som erhålla rätt att själva ombesörja väghållningen inom sina områden, utgå statsbidrag efter enahanda grunder.

För närvarande äro bestämmelser om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städerna givna i två författningar, nämligen förordningen den 30 juni 1936 (nr 451) angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket samt kungörelsen den 8 juli 1936 (nr 466) med närmare bestämmelser rörande tillämpningen av sistnämnda förordning. Förordningen, som utfärdats med riksdagen, innehåller grunderna för beviljande av statsbidrag. Båda författningarna avse såväl vägdistrikt som städer.

Det kunde naturligtvis vara fördelaktigt att bibehålla systemet med två författningar, av vilka den ena, som skulle föreläggas riksdagen för godkännande, innehölle grunderna för bidragstilldelningen och den andra innefattade tillämpningsföreskrifter, utfärdade av Kungl. Maj:t. Med en sådan ordning kunde tillämpningsföreskrifterna ändras utan riksdagens hörande. I förevarande fall äro emellertid de flesta av de bestämmelser, som erfordras, av den natur, att de påverka storleken av statsbidragen.

Med framhållande av denna synpunkt hava *de sakkunniga* förklarat sig finna lämpligast, att samtliga bestämmelser sammanföras till en författning, som förelägges riksdagen. Därest behov av tillämpningsföreskrifter skulle yppa sig, borde emellertid Kungl. Maj:t äga befogenhet att utfärda sådana.

Det nu framlagda förslaget till förordning i ämnet — vilket förslag avser väg- och gatuhållningen i de städer och stadsliknande samhällena, som skola vara väghållare inom sina områden — har utformats i enlighet med de av mig föreslagna och av riksdagen godkända grunderna. Beträffande detaljbestämmelserna rörande statsbidragets storlek i varje särskilt fall överensstämmer förslaget i stort sett med de sakkunnigas förslag.

### 1 §.

Denna paragraf överensstämmer i sak med 1 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 161 och 162 i betänkandet).

*Kammarkollegiet* ifrågasätter, huruvida icke i avseende å byggande och underhåll borde i förtydligande syfte med gator likställas andra samfärdsleder, t. ex. passager över torg och andra platser inom stadsplan.

Av kammarkollegiet avsedda samfärdsleder torde — om förhållandena därtill föranleda — kunna beräknas ingå i de allmänna vägar och för auto-

*Departement-  
chefen.*

mobiltrafiken viktiga gator, till vilkas byggande och underhåll statsbidrag skall utgå enligt denna förordning. Med hänsyn härtill synes vad kammarkollegiet anfört icke nödvändiggör någon komplettering av den av de sakkunniga föreslagna avfattningen av denna paragraf.

## 2 §.

Stadgandet är likalydande med 2 § i sakkunnigförslaget och med 1 § andra stycket nu gällande statsbidragsförordning.

## 3 §.

Detta stadgande överensstämmer med 3 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 162 i betänkandet).

*Departements-  
chefen.*

I vissa yttranden har yrkats, att vederbörande stad eller samhälle skulle höras, innan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen enligt denna paragraf meddelar beslut, vilka gator som skola anses såsom för biltrafiken viktiga. Föreskrift härom torde icke vara erforderlig. På sätt de sakkunniga anfört förutsattes emellertid, att staden eller samhället genom vederbörande organ skall medverka vid prövningen. I andra yttranden har föreslagits, att frågans avgörande skulle anförtros åt länsstyrelsen. Då en enhetlig prövning för hela riket av förevarande frågor får anses önskvärd och några bärande skäl i övrigt icke anförts för att i detta hänseende frångå nu gällande bestämmelser, ansluter jag mig även härutinnan till de sakkunnigas förslag.

## 4 §.

Denna paragraf överensstämmer med 4 § i sakkunnigförslaget ävensom med 1 § tredje stycket nu gällande statsbidragsförordning allenast med den skillnad, att nu avses jämväl gata i samhälle.

## 5 §.

Paragrafen är, fränsett smärre formella jämkningar, överensstämmande med 5 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 163 i betänkandet).

I vissa yttranden har föreslagits sådan formulering av paragrafen, att till underhåll av väg och gata skulle räknas jämväl underhåll av avloppsbrunnar med tillhörande ledningar, stödmurar m. m. I andra yttranden har ett klargörande av skillnaden mellan väghållning och renhållning m. m. påyrkats.

*Departements-  
chefen.*

Det är icke möjligt att i statsbidragsförordningen i detalj angiva, vad som bör räknas till underhåll av väg eller gata. Det angivande av underhållsåtgärder, som innefattas i paragrafen och som ansluter sig till 5 § i förslaget till väglag, är att betrakta närmast som en exemplifiering. Om tvekan framdeles skulle uppstå i fråga om tolkningen av underhållsbegreppet, bör frågan kunna underställas Kungl. Maj:t, som med stöd av bestämmelserna i 21 § äger utfärda tillämpningsbestämmelser. I ett avseende torde dylika bestämmelser redan från början böra meddelas, nämligen i fråga om skiljande från

väghållningen av åtgärder för renhållning m. m. För bestämmande av städernas underhållsbidrag är en i möjligaste mån klar gränsdragning mellan gatuunderhåll och renhållning av stor betydelse. Enligt vad jag inhämtat, komma 1942 års vägsakkunniga att längre fram avgiva förslag till erforderliga tillämpningsbestämmelser i detta avseende.

Beträffande frågan om underhåll av avloppsbrunnar m. m. vill jag hänvisa till vad jag därom anfört i motiveringen till 2 § väglagen.

#### 6 §.

Denna paragraf är likalydande med 6 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 163 och 164 i betänkandet).

#### 7 §.

Stadgandet är med viss jämkning överensstämmande med 7 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 164—166 i betänkandet).

*Svenska stadsförbundet* har beträffande det i paragrafen innefattade stadgandet om statsbidragets minskande med belopp motsvarande tomtägarbidrag anfört i huvudsak följande.

Redan i sitt yttrande över vägförstatligandekommitténs betänkande har förbundet haft anledning beröra frågan om statsbidragets eventuella reducering med hänsyn till möjligheten att enligt gatukostnadsbestämmelser utfå bidrag av tomtägare till iordningställande av gata. Förbundet nödgas konstatera, att även enligt det nu framlagda förslaget skall som regel gälla, att sådan reducering skall ske oberoende av om det befunnits skäligt att uttaga tomtägarbidrag eller icke. Häremot har förbundet särskilt opponerat i nyssnämnda yttrande, och det vidhåller alltjämt sin mening i detta avseende.

De sakkunniga ha också själva framhållit, att den nu föreslagna regeln om denna reducering kommer att betyda, att för varje särskilt gatubyggnadsföretag, till vilket statsbidrag ifrågasättes, måste utredas, huru stora tomtägarbidragen kunna vara. Då denna utredning, såsom de sakkunniga klargjort, skall avse vad som maximalt skulle kunna uttagas av tomtägarna enligt stadsplanelagens allmänna regler om gatukostnadsbestämmelser, synes det förbundet uppenbart, att arbetet därmed måste ej blott bliva synnerligen besvärligt utan överhuvud taget möta oöverstigliga svårigheter. Huru långt bidragsskyldigheten för tomtägarna rätteligen kan utsträckas, beror ju på skiftande lokala omständigheter, förefintligheten av tidigare gatuhållningsskyldighet eller sådan skyldighets avlösning genom gatuskatter samt, såsom erfarenheten visat, jämväl andra omständigheter av svårbedömlig art, vilka i stadsplanelagen sammanfattas i stadgandet, att tomtägarnas åligganden enligt gatukostnadsbestämmelserna skola motsvara »skäliga anspråk på rättvisa och billighet». I flera fall har Kungl. Maj:t vid fastställelse av gatukostnadsbestämmelser sålunda efter de detaljerade föreskrifterna om bidragsskyldighets omfattning tillfogat det förbehåll, att denna skyldighet ej må utsträckas utöver vad som enligt stadsplanelagen är medgivet. Allt detta gör, att frågan om bidragsskyldighetens omfattning ofta måste komma att i sista hand prövas i domstolsväg och att det icke kan förutsättas vara möjligt för administrativ myndighet att med någon grad av säkerhet i förväg fastställa, vad som på grund av gällande gatukostnadsbestämmelser kan uttagas eller, där sådana bestämmelser icke finnas, vad som maximalt skulle kunna av tomtägare uttagas. Härvid bör jämväl uppmärksammas, att fråga

om gatukostnadsbestämmelser av betydelse för viss vägbyggnad kunde vara väckt men icke slutbehandlad, när väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle träffa avgörande i oförmålda hänseende för bestämmande av statsbidrag till denna vägbyggnad, att således Kungl. Maj:t efter detta avgörande finge taga ställning till samma spörsmål för fastställelse av gatukostnadsbestämmelser och att slutligen detta samma spörsmål även kunde komma under domstols handläggning såsom nyss nämnts.

Enligt de sakkunnigas egen mening torde »i många fall» bärande skäl kunna anföras för att icke uttaga eller för att begränsa tomtägarbidragen. I likhet med de sakkunniga anser förbundet självfallet, att statsbidrag bör i sådana fall utgå även till den del av gatukostnaden, som skulle hava täckts av tomtägarbidrag, därest erforderliga gatukostnadsbestämmelser antagits. Sätillvida är det givetvis ur städernas och samhällenas synpunkt tacknämligt, att de sakkunniga ansett sig böra föreslå en bestämmelse, som skulle medge undantag — efter Kungl. Maj:ts prövning — i sådana fall från den oförmålda regeln. Men det bör beaktas, att de för undantagsprövningen avgörande skälen måste hänföra sig till rent lokala förhållanden. Att för en stad eller samhälle — eller viss del därav — inga gatukostnadsbestämmelser beslutats eller att lindrigare sådana bestämmelser där beslutats än som enligt stadsplanelagen varit möjligt innebär givetvis vittnesbörd om att ur lokal synpunkt bärande skäl härför ansetts föreligga. Om det skall vara någon mening med den på Kungl. Maj:t ankommande prövningen i motsvarande hänseende i fråga om statsbidrag till gatubyggnad, måste det förutsättas, att den lokala uppfattningen i dylika fall kan komma att underkännas av Kungl. Maj:t. Det torde bliva svårt för de kommunala representanterna att efter ett sådant underkännande underlåta att besluta gatukostnadsbestämmelser av den innebörd Kungl. Maj:t enligt avgörandet i statsbidragsfrågan funnit skäliga böra gälla. Kravet på en särskild prövning i förevarande sammanhang beträffande skäligheten av tomtägarbidrag till gatubyggnad och sådant bidrags storlek måste därför anses innebära ett betydande ingrepp i den kommunala självbestämmanderätt, som stadsplanelagstiftningen härvidlag medgivit.

Av nu anförda skäl anser förbundet, att statsbidrag bör utgå på hela kostnaden för gatas iordningställande med förbehåll allenast för sådana tomtägarbidrag, som verkligen inflyta. Härvid torde man få tänka sig en anordning med utbetalning av fullt statsbidrag under alla förhållanden och återbetalning sedermera av mot inflytande tomtägarbidrag svarande statsbidragsbelopp på sätt de sakkunniga föreslå i fråga om statsbidrag till vägmarksanskaffning i samhällen (städer), där kronan skall vara väghållare.

Även *kammarkollegiet* anser de föreslagna reduktionsbestämmelserna medföra synnerlig vansklighet. Objektiva grunder för bedömandet syntes blott i undantagsfall stå till buds, och ett skälighetsbedömande bleve därför regel. Frågan om sådan reduktion borde hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning.

*Gatunämnden i Stockholm* har i denna fråga intagit en ståndpunkt, som i stort sett överensstämmer med vad stadsförbundet anförte.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* finner — med erinran, att reduktionen av bidraget enligt de sakkunnigas motivering alltid skulle ske efter vad som maximalt kunde uttagas av tomtägarna, oavsett om gatukostnadsbestämmelser funnes eller icke — för sin del egendomligt att, där bestämmelser av Kungl. Maj:t tidigare godkänts med stöd av stadsplanelagen, dessa på sådant sätt skulle sättas ur kraft. Om det oaktat meningen vore, att så skulle ske, syntes

det nödvändigt att maximiregeln komme till uttryck i författningen. Snarast syntes motiveringens tolkning strida mot lagtexten.

Den möjlighet, som stadsplanelagen bereder stad eller samhälle att av tomt-ägare uttaga bidrag till gatukostnaderna, utnyttjas olika av olika städer och samhällen. Det beror i första hand på stadens eller samhällets avgörande, om gatukostnadsbidrag skola uttagas med vad som maximalt är möjligt enligt stadsplanelagens bestämmelser, med viss del av detta maximibidrag eller icke alls. Då alla städer och samhällen i statsbidragshänseende böra vara likställda, kräves för en rättvis statsbidragstilldelning att alla sådana faktorer elimineras, som äro beroende av stadens eller samhällets eget ställningstagande. Till följd därav måste såsom huvudregel gälla, att statsbidrag utgår endast till den del av byggnadskostnaderna, som icke skulle ha täckts, även om erforderliga gatukostnadsbestämmelser antagits. Reduceringen skulle alltså uppgå till vad som enligt stadsplanelagens bestämmelser maximalt kan uttagas av tomtägarna. Jag finner sålunda principiellt hållbara skäl tala för en reglering av frågan i enlighet med de sakkunnigas förslag. Med hänsyn till de höga statsbidrag, som framdeles skola utgå, torde den nu ifrågakomna reduceringen icke bliva betungande ens för de städer och samhällen, där gatukostnadsbestämmelser icke antagits. Bestämmelsen i paragrafens andra stycke gör det för övrigt möjligt för Kungl. Maj:t att, när särskilda skäl därtill äro, medgiva bidrag utöver vad som följer av huvudregeln.

Med hänsyn till svårigheten att exakt fastställa det belopp, varmed reduceringen skall ske, tillämpar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för närvarande en summarisk beräkningsregel. Denna verkar emellertid alltför ojämnt. Det är vid sådant förhållande önskvärt, att bidragstilldelningen, såsom de sakkunnigas förslag innebär, närmare anslutes till de faktiska förhållandena. Detta torde vara möjligt, om städerna och samhällena i samband med avgivande av de uppgifter, som skola ligga till grund för fördelningsplanens utarbetande, lämna erforderligt material för ett mera detaljerat bedömande i varje särskilt fall av nu förevarande fråga. Väl är det sannolikt att en viss osäkerhet kan komma att vidlåda detta material med påföljd att avgörandet icke alltid kommer att exakt svara mot de verkliga förhållandena. Denna omständighet synes emellertid icke böra stå hindrande i vägen för en lösning av frågan på den väg, som befunnits i och för sig riktig. Måhända kan det, sedan närmare erfarenhet vunnits, visa sig önskvärt och lämpligt att på grundval av denna erfarenhet utforma ett förenklat förfarande. Härom bör Kungl. Maj:t med stöd av stadgandet i 21 § kunna meddela anvisningar.

Då den av de sakkunniga föreslagna författningstexten synes mig stå i sakkunnig överensstämmelse med de sakkunnigas motivering, finner jag icke erforderligt att genomföra ändring i det avseende, som länsstyrelsen i Uppsala län föreslagit.

#### 8 §.

Denna paragraf överensstämmer i sak med 8 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 167 i betänkandet).

## 9 §.

Stadgandet är lika med 9 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 167—169 i betänkanudet).

*Svenska stadsförbundet* har beträffande den i paragrafen innefattade bestämmelsen om inräknande i vissa fall i kostnadsunderlaget för statsbidrag av ersättning för upplåtelse av mark m. m. anfört, att det knappast syntes befogat, åtminstone i vad anginge allmän väg, att göra frågan om markanskaffningskostnaden beroende av Kungl. Maj:ts prövning i varje särskilt fall. Förbundet anför vidare.

I de sakkunnigas motivering uttalas, att endast i de fall, då vägföretaget kan anses vara »av utpräglat lokal betydelse och av särskild nytta för staden eller samhället», böra kostnaderna för markanskaffning till allmän väg helt bäras av staden eller samhället. Säkerligen måste man räkna med att de fall komma att bli ytterligt sällsynta, då statsbidrag alls anses kunna ifrågakomma till vägföretag av »utpräglat lokal betydelse». Att med tanke enbart på dessa sällsynta fall besvara Kungl. Maj:t med alla ifrågavarande vägbyggnadsärenden synes, då statsbidragsfrågan i övrigt skulle avgöras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, föga rimligt. Naturligare vore väl att i statsbidragsbestämmelserna intaga en generell regel om inräknande av markanskaffningskostnaden i kostnadsunderlaget för statsbidrag till vägbyggnad och samtidigt där intaga föreskrift att fråga om statsbidrag till vägföretag av så utpräglat lokal betydelse, att markanskaffningsbidrag ej synes böra ifrågakomma, skall i sin helhet av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Även *svenska kommunaltekniska föreningen* och *Göteborgs stads fastighetskontor* uttala sig i samma riktning som svenska stadsförbundet.

*Gatunämnden i Stockholm* påyrkar, att samma regler skola gälla för statsbidrag till ersättning för mark inom som utom stadsplanlagt område eller att statsbidrag beträffande mark inom sådant område åtminstone icke skall göras beroende av att kostnaden är för staden eller samhället betungande.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har ifrågasatt, om ej i kostnadsunderlaget borde få inräknas jämväl ersättning för å marken belägen byggnad samt skiljedomskostnad.

*Departements-  
chefen.*

Stads utgifter för anskaffande av mark må enligt nu gällande bestämmelser icke inräknas i den kostnad, som lägges till grund för beräkning av statsbidrag till väg- och gatubyggnadsföretag. Möjligheten för stad eller samhälle att i kostnadsunderlaget för beräkning av statsbidrag till byggnad av allmän väg eller för biltrafik viktig gata få inräkna ersättning för upplåtelse av mark m. m. har emellertid ansetts utgöra en förutsättning för den principiella likställighet mellan landsbygd och städer, som i det nu framlagda författningsförslaget eftersträfvats.

I detta avseende har invändning ej gjorts mot förslaget. Erinringarna rikta sig i första hand mot att frågan om markersättning skall behöva underställas Kungl. Maj:ts prövning. I anslutning till vad som tidigare tillämpats i fråga om statsbidrag till marklösen för landsbygdens vägar anser jag emellertid, att frågor om statsbidrag till förevarande ändamål åtminstone under den första tiden böra i varje särskilt fall avgöras av Kungl. Maj:t. Att

statsbidrag till marklösen för företag inom stadsplanelagt område göres beroende av huruvida ersättningen finnes vara synnerligen betungande, lärers vara rimligt med hänsyn till den särskilda nytta sådant väg- och gatuföretag regelmässigt bereder staden eller samhället.

#### 10 §.

Denna paragraf är väsentligen överensstämmande med 10 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 169 och 170 i betänkandet).

#### 11 §.

Ifrågavarande stadgande överensstämmer i huvudsak med 11 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 170 och 171 i betänkandet).

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har ansett, att bestämmelserna om upprättande av fördelningsplan för tilldelning av statsbidrag till städernas vägbyggnadskostnader böra ändras. Styrelsen anför härom följande.

Vid uppläggningsplanen av nu gällande regler för fördelningsplanens uppgörande torde ha förutsatts, att de årliga bidragen till byggande och förbättring av städernas för biltrafiken viktiga vägar och gator skulle kunna hållas tämligen konstanta. Denna förutsättning har emellertid icke uppfyllts. Vidare må framhållas, att ett stort antal av i gällande fördelningsplan upptagna arbeten icke kunnat komma till utförande på grund av rådande krisförhållanden. Bidragsutbetalningarna ske dock enligt planen, och städerna få tillgodogöra sig ränteinkomster å uppburna bidrag, varigenom statsbidraget i verkligheten kan komma att avsevärt överstiga 85 %. Då bidragsprocenten fr. o. m. år 1944 höjes till 95 %, kan verkliga bidraget jämte å bidraget influten ränta komma att uppgå till mera än 100 % av byggnadskostnaden.

Enligt nu gällande ordning skall i fördelningsplanen angivas den procent av totalsumman av de för städernas väg- och gatuarbeten årligen anslagna statsmedlen, som skall tillfalla varje stad. Då fördelningsplanen uppgöres, är denna totalsumma känd endast för det ena av de båda år, som fördelningsplanen skall omfatta. Det är därför ej möjligt att då beräkna, vilken procent som skall angivas i planen för att stad skall erhålla resterande bidrag till ett pågående företag. Olägenheten härav elimineras, därest nytt företag medtages i den nya fördelningsplanen, men så är ej alltid fallet. I fördelningsplanen för åren 1942—1943 ha t. ex. nya företag medtagits endast för 32 städer. Bidragsprocenten kan även beräknas, om totalsumman av städernas byggnadsbidrag är konstant för den tvåårsperiod, som planen omfattar. Men om byggnadsbidragen äro konstanta, synes det vara en onödig omgång att bestämma bidragsbeloppet via procentberäkningen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill föreslå, att fördelningsplanen uppgöres på i huvudsak samma sätt som en flerårsplan. Styrelsen skulle då beräkna ett särskilt belopp till varje företag, men i den fastställda planen skulle endast angivas totalsumman för varje stad. Därest stad fått mer än ett företag upptaget i planen, bör staden liksom hittills äga frihet att själv bestämma, i vilken ordning de olika företagen skola bringas till utförande. Fördelen med dylik fördelningsplan skulle vara, dels att förut omnämnda svårighet att beräkna procenttalet för slutbidrag bortfaller, dels att bidragens storlek kunna varieras och smidigare anpassas efter arbetenas bedrivande under den tvåårsperiod, som planen omfattar.

Styrelsen uttalar sig även i frågan, huruvida vid fördelningsplanens upprättande länsstyrelserna böra höras. Därom anför styrelsen följande.

Vid fördelningsplanens upprättande skola de olika arbetena i rikets samtliga städer i fråga om angelägenheten vägas mot varandra. Då länsstyrelserna icke kunna förutsättas äga överblick över behovet i andra städer än dem, som äro belägna inom eget län, synes bestämmelsen om länsstyrelsernas hörande medföra onödigt besvär och tidsspillan. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill erinra om att länsstyrelserna för närvarande höras endast angående de *behovsplaner*, som respektive städer upprätta till grund för fördelningsplanernas uppgörande. Länsstyrelserna få då tillfälle att pröva angelägenheten av de olika företagen inom länets städer. Denna ordning synes böra bibehållas.

I vissa yttranden föreslås, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall höra vederbörande länsstyrelse även före förordnande enligt näst sista stycket och före avgivande av förslag enligt sista stycket i paragrafen.

*Departements-  
chefen.*

På grund av de i sistberörda yttranden framställda önskemålen har jag ansett sådan jämkning i de sakkunnigas förslag böra äga rum, att vederbörande länsstyrelse skall höras jämväl vid handläggning av frågor om utbytande av visst företag i fördelningsplanen mot annat företag och om avgivande av förslag rörande särskild bidragstilldelning för brådskande företag.

I övrigt överensstämna de i departementsförslaget upptagna bestämmelserna om upprättande av fördelningsplan med nu gällande föreskrifter med det undantaget allenast att planen i enlighet med de sakkunnigas förslag skall fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

När nu gällande bestämmelser år 1938 fastställdes att gälla från och med den 1 juli 1939, var avsikten att städerna skulle erhålla en rätt långt gående frihet i fråga om utförande av väg- och gatubyggnadsföretag med statsbidrag. Sålunda avsågs, att städerna skulle äga själva bestämma, i vilken ordning de i planen upptagna företagen skulle komma till utförande. En sådan anordning förutsätter emellertid, dels att fördelningsplanen upptager byggnadsföretag i större omfattning än som motsvaras av de anvisade medlen, dels ock att anslagstilldelningen är relativt riklig och konstant, så att åtminstone de flesta städer kunna räkna med att en följd av år kontinuerligt utföra väg- och gatubyggnadsföretag. När den första fördelningsplanen (för åren 1940 och 1941) fastställdes, hade krisläget redan inträtt och anslagstilldelningen minskats. För många städer blevo bidragen mycket små. Då företag av detta slag icke kunna med ekonomisk fördel drivas med mindre vissa minimiprestationer utföras varje år, läto vissa städer anstå med arbetenas påbörjande till dess jämväl nästa års bidrag influtit. När nästa fördelningsplan (för åren 1942 och 1943) fastställdes, hade anslagstilldelningen ytterligare reducerats. Detta nödvändiggjorde, att vissa städer helt uteslötos ur fördelningsplanen. Kungl. Maj:t var då nödsakad att med särskilda, till beloppet fixerade bidrag tillgodose dessa städers behov av medel för påbörjade företags färdigställande. I övrigt fastställdes fördelningsplan enligt gällande regler. På grund av att mycket små belopp beräknades komma städerna till godo, måste de i planen upptagna företagen så starkt begränsas, att valfriheten för många städers vidkommande blev illusorisk. Av det anförda

framgår, att Kungl. Maj:t varit nödsakad att på grund av med krisen sammanhängande förhållanden genomföra medelsfördelningen på ett från de gällande bestämmelserna i viss mån avvikande sätt. Man kan då ifrågasätta, om icke bestämmelserna borde ändras. Det råder intet tvivel om att en återgång till den fördelningsmetod, som tidigare tillämpades för städernas s. k. utjämningsandel och som innebar beviljande av fixerade belopp till bestämda företag, bättre skulle lämpa sig vid fördelning av de under krisen starkt beskurna byggnadsanslagen till städerna. Emellertid lära städerna ha satt stort värde på den avsedda friheten i fråga om arbetenas utförande. Med hänsyn härtill och då de nu gällande bestämmelserna böra utan olägenhet kunna tillämpas, när mera normala förhållanden åter inträda, vill jag icke föreslå någon ändring i desamma. Jag förutsätter emellertid, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall äga rätt att — liksom Kungl. Maj:t redan gjort — vid tillämpningen av bestämmelserna vidtaga av krisförhållandena påkallade avvikelser.

Om jag sålunda icke anser skäl vara för handen att för närvarande rubba principen för bidragstilldelningen, synes anledning föreligga att ändra bestämmelserna för medlens utanordnande. För närvarande skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen årligen till stad utanordna staden enligt fördelningsplanen tillkommande andel av bidragsmedlen. Detta sker vare sig staden påbörjar arbetet omedelbart eller icke. Jämväl enligt de sakkunnigas förslag blir medlens utbetalande oberoende av frågan om arbetets omedelbara utförande. De beviljade statsbidragen äro emellertid avsedda att användas under det i fördelningsplanen angivna arbetsåret. Redan på grund av att arbetsåret sammanfaller med kalenderåret förskjutes medlens användning ett halvt år i förhållande till det budgetår, för vilket de anvisats. Ytterligare försenande av medlens användning bör icke ske annat än när särskilda förhållanden giva anledning därtill. Men även om sådan försenad användning icke alltid kan undvikas, bör det förebyggas att bidragsbeloppen ligga lyftade hos städer och samhällen, vilka sålunda kunna göra sig räntevinst på beloppen. Jag anser goda skäl tala för att utanordnandet av bidragsmedel till väg- och gatubyggnadsföretag sker i mån av arbetets fortgång. Då man emellertid — om största möjliga likställighet skall upprätthållas mellan städer och landsbygd — icke bör kräva, att städerna och samhällena förskottera byggnadskostnaderna, böra bidragen utbetalas i förskott av lämplig storlek. Stadgande härom har i departementsförslaget införts under 16 §.

#### 12 och 13 §§.

Dessa paragrafer äro likalydande med 12 och 13 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 171—173 i betänkandet).

#### 14 §.

Stadgandet överensstämmer, bortsett från smärre redaktionell jämkning, med 14 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 171—173 i betänkandet).

*Svenska teknologföreningen* har beträffande de föreslagna förutsättningarna för rätt att i underhållskostnaderna inräkna ränta och avskrivning å utgifter för beläggningsarbeten framhållit, att avsevärda besparingar i de flesta fall uppkomme efter utförande av permanentbeläggning å väg eller gata genom minskad åtgång av drivmedel och minskat slitage å fordonen. Detta medförde enligt föreningen en nationalekonomisk vinst, vilken skulle motivera, att vid jämförelse mellan den årliga kostnaden för beläggningen och den årliga kostnaden för underhåll av vägen eller gatan medelst grusning eller makadamisering hänsyn jämväl finge tagas till den vinst, som genom beläggningen uppstode för trafiken.

*Gatunämnden i Stockholm* uttalar sig i samma riktning som teknologföreningen.

*Departements-  
chefen.*

Enligt nu gällande bestämmelser för statsbidrag till vägdistriktens väghållning kan statsbidrag för beläggning av väg utgå antingen enligt reglerna för statsbidrag till byggande av väg, i vilket fall bidrag av vägbyggnadsanslag utgår i samband med arbetets utförande, eller enligt regler i stort sett överensstämmande med nu föreslagna. I sistnämnda fall åtnjutes statsbidrag av vägunderhållsmedel till annuiteten å ett för beläggningen upptaget lån. Vid ett par tillfällen hava framställningar gjorts om ändring i gällande bestämmelser på sätt av svenska teknologföreningen nu föreslagits. Dessa framställningar ha emellertid icke föranlett någon åtgärd, enär beläggningsarbetenas finansiering medelst underhållsmedel ansetts icke böra få öka statens kostnader för underhållet. Ett bifall till framställningarna skulle ha kunnat medföra automatiska kostnadsökningar för staten. Beläggningar, vilka icke enligt gällande bestämmelser kunnat finansieras med underhållsmedel, ha dock — på sätt nyss nämnts — i mån av tillgängliga byggnadsmedel kunnat finansieras såsom byggnadsföretag.

När nu möjlighet beredes städer och samhällen att finansiera beläggningsarbeten medelst underhållsmedel, bör man enligt min mening icke sträcka sig längre än hittills skett beträffande vägdistrikten. Som av de sakkunnigas motivering framgår, bör det dock stå stad eller samhälle fritt att finansiera ett dyrare beläggningsföretag av underhållsmedel. Detta medför dock icke, att statsbidraget ökas.

#### 15 §.

Denna paragraf överensstämmer med 15 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 171—173 i betänkandet).

*Länsstyrelsen i Uppsala län* erinrar om att jämkningar i de fastställda bidragsbeloppen enligt de sakkunnigas förslag kunde ske under vissa förutsättningar. Dit hörde förändring i väg- eller gatunätets omfattning. Däremot vore det ej klart, vad de sakkunniga avsett i fråga om förändring i prisläge eller trafikintensitet.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har påpekat, att det vore förenat med

svårigheter att med önskvärd noggrannhet beräkna underhållskostnaderna för en så pass lång tid som fyra år.

Mot de sakkunnigas förslag, att fastställd underhållskostnad skall jämkas <sup>Departements-</sup> <sup>chefen.</sup> med hänsyn till förändringar i väg- och gatunätets omfattning, har jag intet att erinra. Däremot synes det vara erforderligt att framhålla, att förändringar i fråga om prisläge eller trafikintensitet icke skola föranleda sådan jämkning. Fastställandet av underhållskostnader för fyraårsperioder och icke för ett år har föreslagits uteslutande för att minska de administrativa bestyren med kostnadernas fastställande. Om jämkningar med hänsyn till förändringar i prisläge och trafikintensitet under fyraårsperioden skulle få ske på framställning av stad vid sjunkande penningvärde eller ökad trafik, borde självfallet jämkningar ex officio genomföras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid en utveckling i motsatt riktning. Detta skulle medföra en högst avsevärt ökad arbetsbörda för styrelsen. Om variationerna i avseende å prisläge och trafikintensitet skulle förutsättas kunna bli så stora inom en fyraårsperiod, att jämkningar erfordrades, vore det bättre att minska periodens längd till exempelvis två år. Emellertid torde avvikelserna i olika riktningar från beräkningen i regel komma att på långt sikt jämna ut sig. Några större olägenheter av dessa ojämnheter torde i betraktande härav icke uppstå för de städer och samhällen, som skola vara väghållare inom sina områden.

#### 16 §.

Denna paragraf motsvarar 16 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 173 och 174 i betänkanDET). Med hänsyn till vad jag anfört under 11 § har emellertid i paragrafen införts bestämmelse om att statsbidrag till väg- och gatubyggnadsföretag skall utbetalas i förskott i mån av arbetets fortgång. Bestämmelsen är likalydande med nu gällande föreskrift i § 4 mom. 3 statsbidragskungörelsen i fråga om utbetalande av statsbidrag till vägföretag i vägdistrikt. Det har ansetts lämpligt att jämväl införa nu gällande förbehåll i fråga om utbetalande av statsbidrag till företag, som skall underställas vattendomstols prövning.

#### 17 §.

Denna paragraf saknar motsvarighet i sakkunnigförslaget.

Enligt 38 § i departementsförslaget till vägstadga skall väg- och vatten- <sup>Departements-</sup> <sup>chefen.</sup> byggnadsstyrelsen fastställa arbetsplan för varje vägbyggnadsföretag i stad. Detta gäller vare sig vägen är belägen inom eller utom stadsplanelagt område och vare sig företaget utföres med eller utan statsbidrag. De skäl, som åberopats till stöd härför, tala för att även gatubyggnadsföretag, till vilket statsbidrag ifrågasättes, skall utföras enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskad och godkänd arbetsplan. En sådan anordning innebär intet nytt utan bar motsvarighet i en bestämmelse, som Kungl. Maj:t hittills plägat meddela vid fastställande av fördelningsplan för tilldelning av medel till väg- och gatuarbeten i städerna. Emellertid torde det vara erforderligt att gå ett

steg längre. Då, såsom förut berörts, underhållskostnaderna väsentligen äro beroende av sättet för gatas byggande, bör statsbidrag till underhåll av gata, vars iordningställande påbörjats efter den 1 januari 1944, icke utgå, såvida icke väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — även om gatan iordningställes utan statsbidrag — granskat och godkänt arbetsplan för gatubyggnaden. Kungl. Maj:t bör dock äga medgiva att statsbidrag skall utgå utan hinder av vad nu sagts.

## 18 §.

Denna paragraf överensstämmer med 17 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 174 i betänkandet).

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har anfört, att det syntes uppenbart, att eventuellt överskott på beviljat statsbidrag icke skulle få användas för andra ändamål än som avsåge allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator. Ett uttalande härom borde göras i propositionen eller också bestämmelse i ämnet intagas i paragrafen.

*Departements-  
chefen.*

I 19 och 20 §§ departementsförslaget meddelade bestämmelser torde på tillfyllestgörande sätt klargöra, huru förfaras skall med statsbidrag till väg- och gatubyggnadsföretag eller del av sådant statsbidrag, beträffande vars användning stad eller samhälle icke förmått vederbörligen redovisa.

Har däremot visst överskott uppstått å till underhåll utanordnat statsbidrag, utan att överskottet orsakats av försummat underhåll eller dylikt, bör staden eller samhället få behålla överskottet på samma sätt som staden eller samhället får svara för den brist, som kan uppkomma för det fall att de verkliga kostnaderna överstiga de beräknade.

## 19—21 §§.

Dessa paragrafer överensstämma — bortsett från vissa redaktionella ändringar — med 18—20 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 174 och 175 i betänkandet).

*Övergångsbestämmelser.*

De till författningsförslaget hörande övergångsbestämmelserna äro, bortsett från visst tillägg, väsentligen överensstämmande med de sakkunnigas förslag (motiv, se s. 175 i betänkandet).

*Kammarkollegiet* framhåller, att bidragsskyldighet, som avses i detta författningsrum, i vissa fall kunde åligga ägare av annan fastighet än tomt. Vidare erinrar kollegiet om att i ett flertal fall skyldigheter vilade på fristående trafikföretag av olika slag, kanaler, järnvägar och spårvägar, avseende ansvar för hållande av samfärdselleder. I den mån staden eller samhället ägde rätt till på dylika skyldigheter grundade bidrag, syntes dessa böra behandlas på samma sätt som föreslagits i fråga om fastighetsägarbidrag.

*Departements-  
chefen.*

Vad kammarkollegiet sålunda anfört har föranlett ett tillägg till de av de sakkunniga föreslagna övergångsbestämmelserna.

## **Förordning om statsbidrag till städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare, för tillhandahållande av mark för allmän väg m. m.**

På sätt jag i motiven till 50 och 53 §§ i förslaget till väglag närmare utvecklade, bör skyldigheten för de stadsliknande samhällena att tillhandahålla mark för allmän väg inom stadsplanlagt område i princip bibehållas. Därmed är dock icke sagt, att samhällena böra ensamma bära denna börda.

Såväl vägförstatligandekommittén som de sakkunniga ha funnit besväret i många fall verka alltför betungande för samhällena samt med hänsyn härtill ansett nödvändigt, att lättnad beredes dem i förevarande hänseende.

Enligt *vägförstatligandekommitténs* förslag skulle den lättnad i skyldigheten att tillhandahålla mark, som kunde finnas påkallad, meddelas i form av statsbidrag. Därvid måste emellertid, uttalade kommittén, tillses att samhälle icke genom stats- och tomtägarbidrag finge dubbel ersättning. Mer eller mindre osäkra förhandskalkyler rörande tomtägarbidragen vore icke tillräckliga för en slutlig reglering av statsbidragsfrågan. Å andra sidan kunde det i vissa fall medföra alltför stora svårigheter för ett samhälle att av egna medel förskjuta kostnaden i dess helhet, och det vore då ej nog att statsbidrag lämnades först vid en sen och ovisst tidpunkt, när tomtägarbidragen fastställdes. Emellertid syntes, bland annat ur kontrollsynpunkt, ej heller lämpligt att, medan storleken av tomtägarnas tillskott ännu vore ovisst, lämna statsbidrag mot förpliktelse för samhället att till statsverket redovisa de från tomtägarna inflytande ersättningsbeloppen. Lika litet kunde den lösningen förordas, att samhället å staten överläte sina anspråk mot tomtägarna, så att statlig myndighet skulle indriva dessa bidrag och kronan i fall av process stå som tomtägarnas motpart. Saken borde därför ordnas så, att, i den mån samhälle funnes behöva lindring i sin förpliktelse att förskjuta markkostnader, detta erhöles större eller mindre lån av statsmedel mot en efter förhållandena lämpad räntesats, eventuellt räntefritt. Lånet kunde lämpligen ställas på viss, någorlunda kort tid, t. ex. 5 år, och förnyas erforderligt antal gånger, varje gång efter särskild prövning och på viss tid. Om, sedan tomtägarbidragen influerades, tillräcklig anledning skulle kvarstå till nedsättning av samhällets egen andel av kostnaden, finge samhälle dåmera söka statsbidrag därtill. Alltid skulle det dock icke vara erforderligt att låta statsbidragsfrågan på dylikt sätt anstå, tills tomtägarbidragen betalats. Det kunde ju t. ex. redan från början vara klart, att viss del av samhällets ifrågavarande prestationer icke vore av beskaffenhet att föranleda ersättnings-skyldighet för tomtägarna. Beviljande av statsbidrag och lån till samhällena för bestridande av markanskaffningskostnader skulle ankomma på Kungl. Maj:t, som sålunda skulle bestämma bidragsprocent för statsbidraget, lånetid för statslånet samt, om ränta skulle utgå, räntefoten. För ändamålet skulle tillskapas en särskild fond, till vilken riksdagen i mån av behov ansloge nödiga medel.

Den kritik, som anfördes i *yttranden över vägförstatligandekommitténs förslag* i denna del, riktade sig i huvudsak mot behållandet i princip av samhällenas markanskaffningsplikt och endast i mindre mån mot det sätt, varpå lättningen i nämnda förpliktelse skulle beredas. I åtskilliga yttranden framhölls emellertid, såsom i annat sammanhang delvis redan berörts, att lättningen vore otillräcklig samt att förslaget vore invecklat, varjämte samhällenas ekonomiska ställning bleve svår att överblicka. *Länsstyrelsen i Uppsala län* uttalade, att förslaget om statsbidrag i form av lån mot omprövning vart femte år eller liknande syntes vara mindre lyckligt. Själva frågan, huruvida samhällets svaga ekonomi eller dess obetydliga intresse av vägföretagets tillkomst borde föranleda jämkning, borde prövas i samband med tillkomsten av företaget. Kunde tomtägaren sedermera förpliktas att erlægga marklösen, borde beloppet redovisas till statsverket. Kontroll över att så skedde syntes utan större svårighet kunna utövas genom landsfiskalen och landskontoret.

*De sakkunniga* uttala, att de föreslagna bestämmelserna — tillämpade på det sätt kommittén torde hava förutsatt — syntes bereda erforderlig lättnad åt samhällena och skapade förutsättningar för en rättvis fördelning av besväret mellan staten, samhällena och tomtägarna. Å andra sidan kunde icke bestridas, att förslaget vore förenat med betydande olägenheter. Såsom samhällena själva antytt, kunde den andel av markanskaffningskostnaderna, som skulle falla på samhällena, icke på förhand beräknas. Samhällena kunde nämligen, då de hade att taga ställning till ifrågasatt vägföretag, icke bedöma med vilket procenttal statsbidraget komme att utgå eller om det lån, som kunde komma att beviljas, bleve räntefritt eller icke. Denna ovisshet kunde leda till att samhällena motsatte sig visst vägföretag eller en ifrågasatt utsträckning av stadsplan. Betydelsen av nu berörda olägenhet borde dock icke överdrivas.

De sakkunniga anföra vidare.

Vad som emellertid framför allt invänts mot vägförstatligandekommitténs förslag är, att statens och samhällets mellanhavanden i anledning av ett vägföretag icke bliva uppklarade inom rimlig tid. Beviljat lån förutsattes ju skola omsättas vart femte år, varje gång efter ny prövning, ända till dess tomtägarbidragen uppburits. Såsom i annat sammanhang redan påpekats uppgick beloppet av de tomtägarbidrag, som uppburits för den mark, som samhällena tillhandahållit under åren 1934—1938, och som beräknades inflyta under de närmaste åren därefter, till allenast 6 procent av markens sammanlagda värde. Det är sålunda uppenbart, att man måste räkna med att tomtägarbidragen inflyta först efter en mycket lång tid. Om en del av tomtägarbidragen icke inflyter — något som mycket väl kan tänkas — skulle länet vara i evighet. En sådan ordning synes knappast lämplig och skulle därjämte giva anledning till mycket onödigt arbete. Varje omsättning skulle ju föregås av en prövning, vid vilken bl. a. skulle kontrolleras, att tomtägarbidragen icke influtit. De fördelar, som metoden medför — främst säkerhet för att staten icke belastas med utgifter, som rätteligen böra falla på tomtägarna — kunna icke uppväga nu nämnda olägenheter. Det är icke ens säkert, att den åsyftade kontrollen kan — ekonomiskt sett — uppväga kostnaderna för det omständliga förfarandet.

Nu berörda olägenheter skulle kunna undvikas, om statsbidrag till markanskaffningskostnaderna lämnades, redan innan tomtägarbidragen bestämts och influtit, med skyldighet dock för samhället att sedermera till statsverket redovisa de från tomtägarna inflytande ersättningsbeloppen. Det är visserligen obestriddigt, att staten med en sådan lösning av frågan icke skulle få fullt samma säkerhet för att alla tomtägarbidragen komma statsverket till godo som med den av vägförstatligandekommittén föreslagna ordningen. De belopp, som härigenom skulle kunna förloras, äro dock på sätt framgår av det förut angivna sammanlagda beloppet av de tomtägarbidrag, som influtit för den under åren 1934—1938 tillhandahållna marken, både absolut och relativt sett så små, att det omständligare och med andra olägenheter förenade förfarandet icke på grund härav är att föredraga. Tillräcklig säkerhet skulle för övrigt kunna vinnas genom en på enklare sätt anordnad kontroll och genom föreskrift om skyldighet för samhälle att ersätta statsverket den kapital- och ränteförlust, som detta kan lida, om samhället eftergiver sin rätt i förhållande till tomtägarna eller försummar sin redovisningsskyldighet gentemot statsverket.

Beträffande storleken av det statsbidrag, som borde utgå, yttra de sakkunniga.

Då staten framdeles kommer att helt bära kostnaderna för all mark för allmän väg på den egentliga landsbygden, kan i förstone synas skäligt, att statsbidraget till samhällenas markanskaffningskostnader utgår med 100 procent, så att samhällena i nu berörda hänseende få samma lättnad som landsbygden. Det förhåller sig dock så, att ett vägbyggnadsföretag inom ett samhälle i allmänhet medför större fördelar för dess tomtägare och därmed även för samhället än vad ett dylikt företag på landet medför för vederbörande fastighetsägare och den kringliggande bygden. Skulle staten helt bekosta vägmärken i samhällena, skulle dessa faktiskt komma i ett bättre läge än landsbygden. De sakkunniga anse därför rättvist att samhällena själva svara för en del av kostnaderna. Denna andel synes skäligen kunna regelmässigt bestämmas till 20 procent. Statsbidraget skulle följaktligen såsom regel utgå med 80 procent av de verkliga kostnaderna. I den mån samhälle kan göra antagligt, att det icke har motsvarande nytta av vägföretaget, bör statsbidraget kunna höjas utöver vad nu sagts.

Om statsbidraget till markanskaffningskostnaderna bestämmas på nu angivet sätt, bör det åligga samhälle, som erhållit statsbidrag till kostnaderna, att till statsverket redovisa så stor del av uppburna tomtägarbidrag, som statsbidraget utgör av samhällets kostnader för markens tillhandahållande. Utgår statsbidraget med 80 procent, skulle samhället sålunda självt få behålla 20 procent av tomtägarbidragen, varigenom samhälles andel av kostnaderna åtminstone delvis skulle täckas. Samhället skulle härigenom få ett visst intresse av att indriva sistnämnda bidrag.

De företrädare för städer och stadsliknande samhällen, vilka av mig tillkallats att överlägga med de sakkunniga i denna fråga — trafikchefen A. Larsson i Malmköping, kommunalkamreraren J. Ericsson i Finspång och stadsingenjören A. Stenberg i Katrineholm — ha tillstyrkt vad de sakkunniga sålunda föreslagit med avseende å lättnad i skyldigheten för de stadsliknande samhällena att tillhandahålla mark för allmän väg inom stadsplanlagt område.

Mot de sakkunnigas förslag i denna del har i principiellt avseende erinran gjorts endast av *svenska stadsförbundet*, som i sitt yttrande anför.

Vad angår förslaget till förordning angående statsbidrag till vissa stadsliknande samhällen och städer för tillhandahållande av mark till allmän väg får förbundet erinra, att det i sitt yttrande över vägförstatligandekommitténs betänkande uttalat starka betänkligheter mot det förslag, som denna kommitté framställt i motsvarande hänseende. Den lösning av frågan, som nu föreslås, synes innebära avsevärda förbättringar. Om man nödvändigt skall förutsätta, att tomtägarbidrag enligt stadsplanelagens bestämmelser skola uttagas beträffande mark i gata, som tillika är allmän väg, synes denna lösning avgjort vara att föredraga framför vägförstatligandekommitténs förslag. Förbundet kan dock, såsom framhållits i yttrandet över sistnämnda förslag, icke finna att några avgörande betänkligheter behöva hysas mot att härvidlag göra undantag från principen om sådana tomtägarbidrag.

Ej heller synas bärande skäl hava anförts för den av de sakkunniga föreslagna begränsningen av statsbidragsnormen till 80 procent av de bidragsberättigade kostnaderna. Det synes i allt fall föga rimligt att därför åberopa de större fördelar, som tomtägare i ett samhälle i jämförelse med landsbygdens fastighetsägare förmenas ha av ett vägbyggnadsföretag, då man samtidigt kräver, att särskilda tomtägarbidrag skola erläggas och att mot statsbidraget svarande andel därav skall inbetalas till statsverket. Enligt förbundets mening bör från den givna utgångspunkten — största möjliga överensstämmelse med den egentliga landsbygden i fråga om väghållningens bekostande — statsbidragsprocenten icke sättas lägre än till 95.

*Departements-  
chefen.*

Då skyldigheten för de stadsliknande samhällena att utan kostnad för vederbörande vägdistrikt tillhandahålla mark för allmän väg inom stadsplanlagt område infördes i väglagstiftningen år 1927, uttalade föredragande departementschefen, att skyldigheten i regel icke syntes kunna bliva betungande för samhällena och att dessa hade möjlighet att uttaga markkostnaden av tomtägare utmed vägen. Erfarenheten har emellertid visat, att markanskaffningsplikten i många fall varit för samhällena alltför betungande.

Orsakerna härtill äro flera. Man synes vid 1927 års reglering av väghållningsbördan i samhällena icke hava uppmärksammat eller fäst avseende vid, att skyldigheten är mera omfattande än vad som skulle följa av en efter samhällets behov anpassad gatuhållning. Marken måste nämligen i vissa fall anskaffas redan innan skyldighet uppkommit för samhället att upplåta trafikleden såsom gata. Såsom en följd härav har gatumarksansättning icke kunnat genast uttagas av tomtägarna. Samhällena ha därjämte ej sällan tvingats att lösa sådana byggnader, som de enligt stadsplanelagens bestämmelser kunde ha räknat med skulle utan deras försorg borttrivas, innan skyldighet att upplåta gata för allmän trafik inträdde. Utredningen visar vidare, att gatumarksansättning av tomtägarna influtit i mycket begränsad utsträckning, oftast beroende av att byggnadsverksamheten varit ringa. Härtill kommer, att tomtägarnas bidragsplikt är begränsad i förhållande till tillåtenushöjd m. m. Slutligen må framhållas, att samhällenas markanskaffningsplikt på grund av ökad vägbyggnadsverksamhet tagits i anspråk i väsentligt större utsträckning än vad som kunde förutses vid 1927 års lagändring. Samtidigt har bördan för samhällena blivit mera betungande genom att vägarna under senare tid erhållit allt större bredder.

Då samhällenas skyldighet att tillhandahålla mark av skäl, som anförts

i annat sammanhang, måste bibehållas, anser jag med hänsyn till nu berörda förhållanden skäligt, att lättnad beredes samhällena i förevarande hänseende. Det kan naturligtvis ifrågasättas, om icke denna lättnad borde åstadkommas på det sättet, att bidrag endast lämnades i de fall, då bördan befinnerse alltför betungande för vederbörande samhälle. En sådan lösning av denna fråga synes emellertid icke stå i god överensstämmelse med grunderna för förstatligandet av väghållningen på landet.

Genom denna reform komma kostnaderna för mark för allmän väg på den egentliga landsbygden att helt falla på staten. Skillnaden mellan den egentliga landsbygden och samhällena är icke så stor, att det kan anses rimligt, att de även framdeles ensamma skola bära kostnaderna för markanskaffning. Å andra sidan medför ett vägbyggnadsföretag i ett samhälle i allmänhet större nytta för detta än vad ett vägföretag på landsbygden medför för vederbörande kommun. Skulle staten helt bekosta vägmarken i samhällena, skulle dessa faktiskt komma i ett bättre läge än landsbygden. Jag anser med hänsyn härtill, att markanskaffningskostnaderna bära fördelas mellan staten och samhällena.

Vägförstatligandekommitténs förslag, att den erforderliga lindringen i samhällenas markanskaffningsskyldighet skulle lämnas genom lån och statsbidrag, kan jag icke tillstyrka. Såsom de sakkunniga framhållit är kommitténs förslag förenat med betydande olägenheter.

I likhet med de sakkunniga anser jag lättnaden i samhällenas bördor i förevarande hänseende bära åstadkommas statsbidragsvägen. De sakkunniga ha föreslagit, att sådant bidrag såsom regel skall utgå med 80 procent av kostnaderna. Samhällena skulle sålunda själva svara för endast 20 procent därav. Enligt min mening är denna del i flertalet fall för liten i förhållande till den särskilda nytta, samhällena ha av ett vägföretag. Samhällenas andel synes mig därför skäligen bära bestämmas till 40 procent. I enlighet härmed skulle statsbidrag utgå med 60 procent av samhälles kostnader för mark för allmän väg.

Fall kunna emellertid förekomma, då det skulle bli alltför betungande för ett samhälle att självt svara för 40 procent av kostnaderna. Möjlighet bör därför finnas att höja statsbidraget utöver vad nyss sagts. Bestämmas bidraget såsom regel till 60 procent och får Kungl. Maj:t befogenhet att höja detsamma, ökas möjligheterna att rättvist anpassa bidraget i förhållande till varje samhälles behov.

Om statsbidraget till markanskaffningskostnaderna bestämmas på nu angivet sätt, bör det åligga samhälle att till statsverket redovisa så stor del av uppburna gatumarkensättning, som statsbidraget utgör av samhällets kostnader för markens tillhandahållande.

Vad här sagts om samhälle bör även gälla de små städer, där kronan är väghållare.

#### 1 §.

Stadgandet motsvarar med vissa smärre jämkningar 1 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 178 och 179 i betänkandet).

Kammarkollegiet anser uttrycket »bidrag av statsmedel för mark» böra förtydligas till »bidrag av statsmedel för värdet av mark».

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordar, att bidrag skall kunna utgå även till skiljedomskostnad.

Departements-  
chefen.

Stadgandet har förtydligats i enlighet med kammarkollegiets hemställan.

Vidkommande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag synes mig någon anledning i allmänhet icke finnas att anlita skiljemannaförfarande i stället för rättegång vid domstol för ersättningens bestämmande. Säkerheten för att ersättningen bestämmas på ett riktigt sätt torde vara större, om densamma prövas av domstol än av skiljemän. På grund härav och då staten, som skall betala den övervägande delen av ersättningen, icke skulle ha möjlighet att påverka skiljenämndens sammansättning, anser jag mig icke kunna tillstyrka, att statsbidrag skall utgå även till kostnad för skiljedom.

## 2 §.

Stadgandet är i huvudsak likalydande med 2 § i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 179 i betänkandet) med den ändring allenast, att bidragskvoten i enlighet med vad förut anförts satts till 60 i stället för 80 procent.

I anledning av de sakkunnigas i motiven gjorda uttalanden, att skälighetsprövning av ersättning icke borde äga rum, i den mån ersättning fastställts av domstol, framhåller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt yttrande, att det kunde tänkas, att domstolen icke haft anledning att taga ställning till det berättigade i framställt krav, exempelvis om staden eller samhället utan vidare godkänt kravet. Skälighetsprövning vid bidragsbeviljandet borde då kunna ske.

Departements-  
chefen.

I likhet med styrelsen anser jag skälighetsprövning av utdömt belopp böra ske i det av styrelsen angivna fallet. I den mån ersättningens belopp prövats av domstol, bör utdömt belopp utan vidare läggas till grund för bidragsbeviljandet.

## 3—7 §§.

Dessa paragrafer äro väsentligen likalydande med 3—7 §§ i sakkunnigförslaget (motiv, se s. 179—181 i betänkandet).

### Departementschefens hemställan.

Förut omförmälda, inom kommunikationsdepartementet utarbetade författningsförslag torde få såsom bilagor fogas till statsrådsprotokollet (*Bilaga A—I*).<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Bilaga C (Förslag till lag om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom), Bilaga D (förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 12 maj 1917 om expropriation), Bilaga E (förslag till lag om vad iakttagas skall i anledning av kronans övertagande av den allmänna väghållningen på landet), Bilaga F (förslag till lag om vägnämnder, länsvägnämnder och riksvägnämnd), Bilaga G (förslag till stadga angående handläggningen av vissa vägfrågor), Bilaga H (förslag till förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhäl-

Jämväl de av 1942 års vägsakkunniga och stadsplaneutredningen upprättade förslagen till lag om allmänna vägar, lag om ändring i vissa delar av stadsplanelagen den 29 maj 1931, lag om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom och lag om ändring i vissa delar av lagen den 12 maj 1917 om expropriation torde få biläggas statsrådsprotokollet (*Bilaga J—M*).

Föredraganden hemställer härefter, att lagrådets utlåtande över förenämnda inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag till lag om allmänna vägar, till lag om ändring i stadsplanelagen den 29 maj 1931 (nr 142), till lag om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom och till lag om ändring i vissa delar av lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.

---

len, som äro väghållare) och Bilaga I (förslag till förordning om statsbidrag till städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare, för tillhandahållande av mark för allmän väg m. m.) hava här uteslutits. Bilagorna överensstämma med motsvarande vid propositionen fogade författningsförslag med allenast följande ändringar. Förslaget till lag om vägnämnder, länsvägnämnder och riksvägnämnd har såtillvida ändrats, att under rubriken »Om besvär» införts tre med nr 27—29 betecknade paragrafer, att 27—30 §§ i bilagan erhållit härav betingad omnumrering samt att viss redaktionell jämkning ägt rum i 1 §. Rubriken till förslaget till stadga angående handläggningen av vissa vägfrågor (vägstadga) har undergått viss jämkning.

**Förslag**  
till  
**Lag**  
om allmänna vägar.

Häri genom förordnas som följer.

**Allmänna bestämmelser.**

**1 §.**

Allmän väg är sådan för den allmänna samfärdseln öppen väg, som enligt vad nedan sägs hålles genom det allmännas försorg.

Vad i lagen stadgas om väg gäller, där ej annat särskilt angives, allenast allmän väg.

**2 §.**

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

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

**3 §.**

Väghållning omfattar byggande och underhåll av väg.

**4 §.**

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

Ny väg må anläggas, om den prövas nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna. Om så prövas erforderligt ur det allmännas synpunkt, må väg omläggas eller på annat sätt förbättras.

Väg skall till läge och sträckning samt till bredd och anordning i övrigt byggas så, att ändamålet med vägen utan oskäligen kostnad vinnes med minsta intrång och olägenhet för annan.

Inom område, för vilket stadsplan, stomplan, byggnadsplan eller utomplansbestämmelser äro gällande, må väg ej göras så, att planen eller bestämmelserna motverkas.

## 5 §.

Väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick.

Till underhåll av väg räknas dels åtgärd för vägs vidmakthållande i fargillt skick, såsom påförande av väghållningsämnen, vägbanans jämnande, dikesrensning, underhåll och iståndsättning av bro eller färja samt ombyggnad av trumma, dels uppsättande av skyddsvärn, vägmärke eller annan dylik anordning, såvida åtgärden ej företages i samband med vägens byggande, dels ock öppnande och stängande av rörlig bro samt drift av färja.

Underhåll av väg omfattar vintertid även arbete för att hålla vägbanan till erforderlig bredd fri från hinder av snö och is samt för dess utmärkande, där så tarvas, ävensom sandning och åtgärd för vägbanas bättrande genom påskottning av snö, där å kortare sträckor till följd av ojämn snösamling uppstått menföre, som med hänsyn till trafikens art och omfattning är till avsevärd olägenhet.

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

## 6 §.

Särskild vinterväg må inrättas, om den prövas nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna.

Bliver genom inrättande av särskild vinterväg annan väg under vintertid obehövlig, vare dess hållande i laggillt skick under samma tid ej nödigt.

Upptages, med anledning av snöfall eller av annan giltig orsak, vid sidan av väg tillfällig körled, må med vägens försättande i laggillt skick anstå, så länge det på grund av det inträffade hindret finnes nödigt och körleden hålles i farbart stånd.

## 7 §.

Enskild väg, som prövas nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna, må förändras till allmän, om vägen befinner sig i ett för samfärdseln tillfredsställande skick.

Tarvas för vägens upplåtande för allmän trafik iståndsättningsarbeten, vilka blott äro av mindre omfattning, skall vad i första stycket sägs icke utgöra hinder för vägens förändring till allmän, om medel för arbetena finnas eller kunna beräknas bliva tillgängliga under den närmaste framtiden.

## 8 §.

Väg må indragas, om den efter tillkomsten av ny väg eller eljest icke längre anses behövlig ur det allmännas synpunkt och olägenheten för bygden av vägens indragande är ringa.

## 9 §.

Konungen bestämmer, huruvida och under vilka villkor avgift må upptagas för färjas begagnande.

## 10 §.

Vid väghållning skall iakttagas vad om fornminnen, naturminnesmärken och nationalparker är särskilt stadgat.

## Om väghållare.

## 11 §.

Väghållare är:  
på landet kronan;  
inom stads område staden.

I fråga om köping eller annat samhälle, för vilket stadsplanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning (stadsliknande samhälle), äger Konungen på begäran av samhället förordna, att detta skall vara väghållare.

Finnes stad eller sådant samhälle, för vilket Konungen meddelat förordnande att det skall vara väghållare, sakna förutsättningar därtill, må Konungen förordna, att kronan skall vara väghållare i staden eller samhället.

Där någon på grund av särskild förpliktelse har att svara för väghållning, skall därvid förbliva, intill dess väghållningen i föreskriven ordning övertages av kronan eller annan väghållare som ovan sägs.

## 12 §.

Vad i 11 § sägs innefattar ej hinder för landsting eller för kommun, ~~ändå~~ att den ej är väghållare, att lämna bidrag till byggande av väg.

## 13 §.

Där kronan är väghållare, handhaves väghållningen, enligt vad därom särskilt stadgas, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna i länen.

Där stad eller annat samhälle är väghållare, handhaves väghållningen av den kommunala nämnd eller styrelse som därtill utsetts, i Stockholm under in-seende av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och eljest under närmaste in-seende av vägförvaltningen i länet.

## Om prövning av vägfrågor.

## 14 §.

Fråga om byggande av väg och fastställande av arbetsplan därför, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg, om indragning av väg, så ock om övertagande av väghållning, som åligger någon på grund av särskild förpliktelse, skall, där ej Konungen annorlunda förordnar, prövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med länsstyrelsen. Stannar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i annan mening än länsstyrelsen, skall ärendet hänskjutas till Konungens prövning.

Vid handläggning av frågor, som i första stycket avses, företrädas de lokala vägintrössena på landet och i de städer, där kronan är väghållare, av vägnämnder och länsvägnämnder. Närmare bestämmelser om handläggningen meddelas av Konungen.

Ordnings- och säkerhetsfrågor, så ock vissa andra särskilt angivna frågor prövas enligt vad nedan sägs av länsstyrelsen eller av vägsynenämnd.

#### 15 §.

Beslut om fastställande av arbetsplan vare förfallet, där icke inom tre år från utgången av det år, under vilket beslutet vunnit laga kraft, vägens sträckning i terrängen blivit genom renstakning eller eljest tydligt utmärkt och vägarbetet påbörjats. Om synnerliga skäl därtill äro, äger Konungen föreskriva förlängning av giltighetstiden, varje gång högst tre år.

#### Om upplåtelse av mark för väg.

#### 16 §.

Sedan arbetsplan för väg fastställts genom lagakraftgående beslut, vare ägare av mark, som erfordras för vägen, pliktig att, där ej beslutet enligt 15 § förfallit, upplåta sådan mark åt väghållaren; och äge väghållaren nyttja marken för vägen utan hinder av den rätt annan må äga i avseende å fastigheten. Sådan nyttjanderätt kallas vägrätt.

Har mark för väg tagits i anspråk enligt medgivande av fastighetens ägare, föreligge ock vägrätt. Mark anses hava tagits i anspråk, då vägens sträckning över fastigheten blivit genom renstakning eller eljest tydligt utmärkt och vägarbetet påbörjats å fastigheten.

Har väg före den 1 januari 1944 färdigställts över fastighet utan att ägaren hos väghållaren gjort erinran mot vägens framdragande över hans mark, njute väghållaren jämväl vägrätt.

Förändring av enskild väg till allmän medför likaledes vägrätt för väghållaren.

#### 17 §.

För upplåtelse av mark till väg, så ock för annat intrång som orsakas av vägens byggande eller begagnande, vare fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållaren, där ej avtalats eller uppenbarligen förutsatts att ersättning ej skall utgå. Medför vägens framdragande jämväl nytta för ägaren, skall ersättningen jämkas med hänsyn därtill.

Enahanda rätt till ersättning för intrång tillkomme innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt i avseende å fastigheten, som upplåtits, innan marken tagits i anspråk.

#### 18 §.

Lider fastighet genom vägs framdragande över densamma synnerligt men, skall fastigheten av väghållaren lösas, om ägaren yrkar det.

Föranleder vägen synnerligt men vid nyttjandet av visst område av den återstående fastigheten, skall området, där ägaren yrkar det, läggas till vägen, och äge väghållaren, mot ersättning enligt 17 §, nyttja området med vägrätt, så länge den del av fastigheten, som eljest tagits i anspråk för vägen, användes för avsett ändamål.

#### 19 §.

Vad i fråga om ersättning avtalats eller uppenbarligen förutsatts skola gälla mellan väghållaren och fastighetens ägare eller annan sakägare, gälla jämväl mot den, som efter det marken tagits i anspråk förvärvat sakägarens rätt i avseende å fastigheten.

#### 20 §.

Där ej överenskommelse träffats om ersättning, skall den, som vill framställa ersättningsanspråk, instämma sin talan till ägodelningsrätten i den ort, där fastigheten ligger. Samma lag vare, om ägaren vill framställa yrkande, som avses i 18 §.

Väghållaren stånde jämväl öppet att få frågan om ersättning prövad av ägodelningsrätten.

Väghållaren vare pliktig vidkännas å ömse sidor uppkomna kostnader å målet, såvitt ej ägodelningsrätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna.

#### 21 §.

Bifalles yrkande om lösningsskyldighet enligt 18 § första stycket, skall målet i övrigt, utom såvitt angår kostnaderna vid ägodelningsrätten, hänvisas till handläggning i den ordning, som stadgas i lagen om expropriation. I ty fall äge såväl väghållaren som fastighetens ägare instämma talan därom.

#### 22 §.

Ersättning för nyttjande av mark, så ock för annat intrång som orsakas av vägens byggande eller begagnande, skall jämte sex procent ränta därå från den dag, marken togs i anspråk, nedsättas hos länsstyrelsen, och gälle om fördelning och utbetalande av nedsatt belopp samt verkan därav i tillämpliga delar vad som är stadgat för det fall att enligt lagen om expropriation nyttjanderätt eller servitutsrätt upplåtes; dock att beloppet må utan hinder av vad nu sagts utbetalas direkt till sakägaren, där det är väsentligen utan betydelse för annan rättsinnehavare i avseende å fastigheten.

#### 23 §.

Förmenar innehavare av fordran, varför fastigheten på grund av inteckning eller jämlikt 11 kap. 2 § jordabalken häftade, då marken togs i anspråk, att ersättning, varom i 17 § förmäles, blivit för lågt beräknad, vare han, i den mån ersättningens belopp till följd av överenskommelse mellan

väghållaren och fastighetens ägare eller av annan anledning ej blivit prövat av domstol, berättigad att, där ej full betalning för hans fordran lämnas honom, föra talan om att ersättningen, såvitt på hans eller annan sådan fordringsägares rätt inverkar, bestämmas av ägodelningsrätten.

Har ej ersättningen jämte ränta nedsatts hos länsstyrelsen på sätt i 22 § sägs, äge innehavare av fordran, som avses i första stycket, att mot avskrivning å fordringshandlingen erhålla ersättning av väghållaren för förlust, som till följd av underlåtenheten uppstått å fordringen. Talan härom instämnes till ägodelningsrätten.

#### 24 §.

Indrages väg, upphör vägrätten; och äge väghållaren bortföra vad å marken anbragts för vägändamål, där ej länsstyrelsen med hänsyn till uppkommen fråga om markens begagnande som enskild väg aktar nödigt anorlunda bestämma.

Är vad som må skiljas från marken ej bortfört inom ett år efter det vägen indragits eller vid den senare tidpunkt, länsstyrelsen på grund av särskilda omständigheter må hava bestämt, tillfalle det fastighetens ägare.

#### 25 §.

Har väghållaren erhållit tillstånd att taga mark för vägen i anspråk enligt lagen om expropriation, skall, där väghållaren fullföljer frågan därom, i stället för bestämmelserna i 17—20 och 22—24 §§ här ovan gälla vad i lagen om expropriation stadgas.

#### 26 §.

Å mark till väg, som enligt stadsplan eller stomplan är avsedd till gata eller annan allmän plats, skall vad i 16 § stadgas om vägrätt icke äga tillämpning, sedan marken tagits i anspråk för avsett ändamål.

**Om tillfällig upplåtelse av mark och om rätt att taga väghållningsämnen.**

#### 27 §.

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

Vid förrättningen skall tillses, att skada å växande gröda såvitt möjligt undvikas samt att skog icke onödigt nedhugges. Ej må utan ägarens medgivande träd skadas eller fällas i trädgård, annan därmed jämförlig plantering eller park.

## 28 §.

Kan på grund av pågående arbete, jordras eller översvämning eller av annan orsak samfärdseln icke utan våda framgå å väg, äger länsstyrelsen på framställning av väghållaren föreskriva, att nyttjanderätt till mark för tillfällig väg skall upplåtas för så lång tid sådan väg till följd av det inträffade hindret är nödig.

## 29 §.

Vill väghållare uppsätta snöskärm invid väg och kan överenskommelse med jordägaren icke träffas, äger vägsynenämnden meddela väghållaren tillstånd därtill.

## 30 §.

För skada genom åtgärd, som i 27 § avses, eller till följd av tillfällig vägs anordnande eller begagnande eller snöskärms uppsättande skall väghållaren gälda ersättning med belopp som, där överenskommelse ej träffas, bestämes av vägsynenämnden.

## 31 §.

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

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

## Ordnings- och säkerhetsföreskrifter.

## 32 §.

Å väg må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma upplag, grind eller annan anordning, som bereder olägenhet för samfärdseln eller väghållningen.

Utan hinder av vad nu sagts må ämnen, som erfordras för underhåll av väg, därå uppläggas. Å vägbana må dock sådant upplag förekomma allenast under pågående arbete med vägens underhåll. Upplag skall så anordnas, att därigenom, såvitt möjligt, varken samfärdseln lider olägenhet eller vägens avvattning försvåras.

Tillstånd till grinds bibehållande eller uppsättande må meddelas allenast beträffande väg med ringa samfärdsel och när synnerliga skäl därtill äro. Länsstyrelsen äger när som helst återkalla tillståndet, så ock 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 eller riksförsvarets behov.

### 33 §.

Utmed väg må ej utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnad på mindre avstånd än tolv meter från vägbanans mitt. Ej heller må inom nu nämnt avstånd utan sådant tillstånd förekomma upplag, stängsel eller dylik anordning, som hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten. Föreligga särskilda skäl att för tillgodoseende av trafiksäkerheten öka avståndet, äger länsstyrelsen föreskriva sådan ökning, dock högst till tjugu meter. Vid uppförande av byggnad å mark i annat höjdläge än vägbanans skall iakttagas, att till det eljest tillåtna minsta avståndet lägges så mycket, som motsvarar höjdskillnaden en och en halv gång räknad. Vid korsning i samma plan mellan allmänna vägar, mellan allmän väg och enskild, allmänneligen befares väg eller mellan allmän väg och järnväg eller spårväg må icke utan länsstyrelsens tillstånd byggnad uppföras eller i denna paragraf avsedd, för trafiksäkerheten vådlig anordning förekomma inom ett område, som begränsas av räta linjer mellan punkter, belägna i vägarnas mittlinjer femtio meter från korsningen.

I närheten av väg må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma stängsel, som förorsakar snösamling på vägen.

Upplag 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 vägsynenämnden föreskriver skyldighet för jordägaren att borttaga eller ändra anordningen eller utbyta den mot anordning, vilken icke medför fara eller olägenhet, som ovan sägs. För skada, som uppkommer i anledning av sådant föreläggande, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägsynenämnden.

### 34 §.

Har arbetsplan för vägbyggnadsföretag blivit fastställd genom lagakraftägande beslut, skall, så länge beslutet är gällande, vad i 33 § första stycket är stadgat om förbud mot uppförande av byggnad äga motsvarande tillämpning med avseende å mark, som enligt arbetsplanen skall tagas i anspråk för vägen, och område utmed sådan mark.

Är fråga väckt om byggande av väg, äger länsstyrelsen meddela förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad inom visst område, som kan beräknas bliva taget i anspråk för vägen eller komma att ligga i omedelbar närhet av densamma. Sådant förbud må ej meddelas för längre tid än tre år. Vid behov äger länsstyrelsen föreskriva förlängning av tiden; dock skall beslutet härom underställas Konungens prövning. Då vägens sträckning blivit bestämd genom fastställande av arbetsplan, gälle i stället för förbudet vad i första stycket stadgas.

## 35 §.

Vad i 33 och 34 §§ är stadgat äger icke tillämpning i fråga om bebyggnade av område, för vilket stadsplan, stomplan eller byggnadsplan fastställts.

## 36 §.

Är för vinnande av fri sikt, för vägs upptorkande eller för hindrande av snösamling å väg erforderligt, att träd eller buske borthugges eller att träd kvistas, eller påkallas eljest i trafiksäkerhetens intresse sådan åtgärd, må, där est överenskommelse med jordägaren icke kan träffas, vägsynenämnden föreskriva skyldighet för jordägaren att inom viss tid ombesörja den erforderliga röjningen. Nämnden äger tillika föreskriva, att det område, föreläggandet avser, skall, intill dess annorlunda bestämmes, genom jordägarens försorg hållas fritt från skymmande träd och buskar på sätt i beslutet närmare angives.

Uppkommer i anledning av föreläggande, varom nu är sagt, avsevärd skada, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägsynenämnden.

## 37 §.

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, till upplysning för de vägfarande, finnas uppsatta erforderliga vägmärken.

## 38 §.

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

## 39 §.

Annonstavla, reklamskylt eller dylikt må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma utmed väg på mindre avstånd än femtio meter från vägbanans mitt. Vad nu är sagt avser dock icke å byggnad inom tätbebyggt område uppsatt tavla, skylt eller dylikt samt ej heller sådan anordning, som uppsatts å annorstädes belägen byggnad till upplysning om på stället bedriven affärsrörelse eller annan verksamhet. Stadgandet i första punkten äger ej heller tillämpning beträffande anslagstavla för meddelanden rörande kommunala angelägenheter, föreningssammanträden, auktioner eller dylikt.

Ej må i något fall inom synhåll från väg förekomma i första stycket avsedd anordning, som till form, färg eller eljest är av beskaffenhet att av vägfarande kunna förväxlas med vägmärke eller säkerhetsanordning av fastställd typ.

Anordning, som allenast på grund av vägs omläggning eller annan därmed jämförlig omständighet skulle komma att falla under förbud enligt första stycket, må förbli orubbad, där ej vägsynenämnden föreskriver skyldighet för jordägaren att borttaga anordningen. För skada, som upp-

kommer i anledning av sådant föreläggande, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägsynenämnden.

40 §.

Om framdragande av elektriska ledningar å eller utmed väg är särskilt stadgat.

**Om arbetslag för vinterväghållning på landet.**

41 §.

Därest länsstyrelsen finner det erforderligt, skall å länets landsbygd finnas ett eller flera arbetslag med uppgift att vid svåra snöfall biträda med vinterväghållningen, då det av vägförvaltningen prövas oundgängligt för att hålla väg öppen för trafik. Varje arbetslag tilldelas viss vägsträcka.

42 §.

Arbetslag bildas genom att länsstyrelsen utser erforderligt antal personer, vilka ha sitt hemvist eller stadigvarande arbete på lämpligt belägna fastigheter, som länsstyrelsen bestämmer.

Den, som fyllt sjutton men ej sextio år, vare skyldig att tjänstgöra i arbetslag.

Vad nu sagts gäller dock ej

a) den som av ämbete eller allmän tjänst är hindrad att tjänstgöra i arbetslaget;

b) den som i yrke eller anställning skulle lida synnerligt förfång, om han utkallas till tjänstgöring i arbetslag;

c) den som eljest uppgiver hinder, vilket godkännes av länsstyrelsen.

För den som avflyttar från orten upphör tjänstgöringsskyldigheten.

43 §.

Ägare eller brukare av fastighet eller den, som är satt att företräda ägaren eller brukaren, skall på anmodan av länsstyrelsen eller den länsstyrelsen förordnar föreslå, vem eller vilka som böra uttagas för fastigheten. I första hand böra föreslås personer, vilka förklarat sig villiga att tjänstgöra i arbetslaget.

Länsstyrelsen uttager i första hand dem, som åtagit sig tjänstgöringsskyldighet och som prövas därtill lämpliga.

44 §.

Länsstyrelsen förordnar tills vidare för fem år i sänder fogde för arbetslaget.

Fogde som tjänstgjort fem år är ej skyldig att mottaga nytt förordnande.

Fogden vare pliktig

att på anmaning av vägförvaltningen kalla arbetslagets medlemmar till tjänstgöring,

att under vägförvaltningens överinseende övervaka och leda fullgörandet av de arbetsuppgifter, arbetslaget fått sig förelagda, samt

att tillse att erforderliga åtgärder vidtagas för utseende av ersättare till den, som avgått ur arbetslaget.

Instruktion för fogde utfärdas av länsstyrelsen.

#### 45 §.

Medlem av arbetslag är skyldig att, efter beslut av vägförvaltningen, på kallelse infinna sig till arbete på anvisad plats; dock äge han i sitt ställe sätta annan lämplig person.

#### 46 §.

Ersättning till arbetslag skall utgå i mån av utfört arbete. Kan överenskommelse ej träffas, bestämmes ersättningen av länsstyrelsen.

### **Särskilda bestämmelser för stad eller stadsliknande samhälle, som är väghållare.**

#### 47 §.

Stad som är väghållare vare berättigad att, under de förutsättningar och i den ordning särskilt stadgas, erhålla bidrag av statsmedel till väghållningen med nittiofem procent av den beräknade kostnaden för staden, efter avdrag för vad som belöper på vägmark och förvaltningskostnad.

#### 48 §.

Underlåter staden att bygga väg, för vilken arbetsplan blivit fastställd och för vars byggande staden erhållit i 47 § stadgat bidrag av statsmedel, eller eftersätter staden underhållet av väg, och sker ej rättelse efter tillsägelse av vägförvaltningen, skall förhållandet anmälas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Styrelsen äger, även utan anmälan, förelägga staden viss tid, inom vilken erforderliga åtgärder skola hava vidtagits vid äventyr, om den tiden försittes, att styrelsen låter utföra dem på stadens bekostnad.

Innan föreläggande meddelas, skall länsstyrelsens yttrande inhämtas.

#### 49 §.

Vad i 47 och 48 §§ stadgas om stad skall äga motsvarande tillämpning å stadsliknande samhälle, som är väghållare.

### **Särskilda bestämmelser för stad eller stadsliknande samhälle, där kronan är väghållare.**

#### 50 §.

Skall i stad, där kronan är väghållare, väg byggas inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd, skall, där ej Konungen annorlunda förordnar, staden utan kostnad för kronan tillhandahålla den mark, som erfordras för vägen.

## 51 §.

Beträffande gata, som tillika är allmän väg, skall vad i 39, 40, 42 och 43 §§ stadsplanelagen stadgas om staden i stället tillämpas å kronan, dock att framställning, som avses i 42 § första stycket nämnda lag, må göras såväl av kronan som av staden.

Underhållet av gata, som tillika är allmän väg, skall åvila kronan.

Staden skall, där ej Konungen annorlunda förordnar, gälda den kostnad, som föranledes av att gatan enligt stadsplanen bygges eller underhålles till större bredd eller med dyrbarare utförande i övrigt än som betingas av trafiken eller förses med underjordisk avloppsledning.

## 52 §.

Den inskränkning i tomtägars skyldighet att ersätta staden gatumark, som enligt 45 och 46 §§ stadsplanelagen eller motsvarande äldre bestämmelser gäller, därest i gatumark ingår allmän väg, skall ej inträda, om vägen efter det kronan övertagit väghållningen byggts inom område, som ingår i stadsplanen.

## 53 §.

Vad i 50—52 §§ stadgas om stad skall äga motsvarande tillämpning å stadslignande samhälle, där kronan är väghållare; dock att vad i 52 § stadgas skall gälla, om vägen efter den 1 januari 1928 byggts inom område, som ingår i stadsplanen.

**Om vägsynenämnd.**

## 54 §.

Vägsynenämnd skall utses för varje område, för vilket enligt vad särskilt föreskrivits skall finnas vägnämnd, så ock för stad, där allmän väg finnes, och stadslignande samhälle, som är väghållare. Vägsynenämnden skall bestå av ordförande och två ledamöter.

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

## 55 §.

Ordförande och en ledamot i vägsynenämnden jämte suppleant för en var av dem förordnas av länsstyrelsen för fyra år, räknat från utgången av det år, då förordnandet meddelades. En ledamot jämte suppleant för honom utses för samma tid, inom vägnämndsområde av vägnämnden samt i stad eller stadslignande samhälle av den myndighet, som utövar dess beslutanderätt. De två ledamöterna och suppleanterna för dem skola vara mantalsskrivna och boende inom vägsynenämndens område.

Avgår ordförande, ledamot eller suppleant före den bestämda tjänstgöringstidens utgång, skall ersättare utses för den tid, som återstod för den avgångne.

## 56 §.

Den som vill påkalla vägsynenämndens prövning av något ärende skall göra framställning därom hos länsstyrelsen, som beslutar om ärendets hänskjutande till nämnden.

## 57 §.

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

Kan till följd av jäv eller laga förfall nämnden icke bliva fulltalig, skall länsstyrelsen förordna ersättare för behandling av det ärende, varom fråga är.

## 58 §.

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

## 59 §.

Ordförande och ledamot i vägsynenämnd skola för sitt arbete och därmed förbundna kostnader njuta ersättning av väghållaren; dock äger nämnden, om det av särskild anledning prövas skäligt, ålägga väghållarens motpart att helt eller delvis återgälda väghållaren vad denne fått utgiva.

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

## 60 §.

Närmare bestämmelser rörande vägsynenämnd meddelas av Konungen.

**Om ansvar, handräckning och fullföljd av talan.**

## 61 §.

Bryter någon mot förbud, som meddelats i denna lag eller på grund av föreskrift däri;

eller underlåter jordägare att ställa sig till efterrättelse föreläggande, som meddelats med stöd av 33 § tredje stycket, 36 § första stycket eller 39 § tredje stycket;

eller eftersätter fogde för arbetslag vad honom åligger;

eller underlåter, utan tillstånd eller godtagbar anledning, medlem av arbetslag att på kallelse inställa sig till eller fullgöra arbete och har han ej satt annan lämplig person i sitt ställe,

straffes med böter från och med tio till och med trehundra kronor.

## 62 §.

Böter som ådömas enligt denna lag tillfalla kronan.

## 63 §.

Uppföres byggnad i strid mot förbud, som meddelats i eller med stöd av 33 eller 34 §, äger överexekutor meddela handräckning till rättelse i vad sålunda olagligen skett. Beträffande sådan handräckning gälla enahanda bestämmelser, som äro stadgade för det i 191 § utsökningslagen avsedda fall.

Varder förbud, som meddelats i eller med stöd av 32, 33, 38 eller 39 § och ej avser byggnadsuppförande, icke iakttaget och sker ej rättelse genast efter tillsägelse av väghållaren eller utmätningsmannen i orten, eller efterkommes ej föreläggande, som meddelats med stöd av 33 § tredje stycket, 36 § första stycket eller 39 § tredje stycket, äger utmätningsmannen föranstalta om rättelse.

## 64 §.

Ansökan om handräckning enligt 63 § må göras av väghållaren. Kostnaden för förrättningen skall, där ansökan gjorts av annan väghållare än kronan, förskjutas av väghållaren och omedelbart efter förrättningens slutförande av utmätningsmannen uttagas hos den försumlige.

## 65 §.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut om fastställande av arbetsplan för vägbyggnadsföretag, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg, om indragning av väg eller om övertagande av väghållning, som ålegat någon på grund av särskild förpliktelse, meddelas efter anslag. Den som är missnöjd med beslutet har att, vid talans förlust, inom en månad från den dag, då beslutet meddelades, däröver anföra besvär hos Konungen.

Över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut i annan fråga, som omförmäles i denna lag eller med stöd av densamma utfärdad författning, må klagan hos Konungen föras i den ordning, som är bestämd för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut.

## 66 §.

Över länsstyrelsens beslut i fråga, som omförmäles i denna lag eller med stöd av densamma utfärdad författning, må klagan hos Konungen föras i den ordning, som är bestämd för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut.

## 67 §.

Den som ej åtnöjes med vägsynenämndens beslut i fråga, som omförmäles i denna lag, äger att över beslutet anföra besvär hos länsstyrelsen senast å femtonde dagen från det han erhöll del av beslutet.

## 68 §.

Besvär över beslut jämlikt 28 § om upplåtelse av nyttjanderätt till mark för tillfällig väg, jämlikt 29 § om uppsättande av snöskärm, jämlikt 33 § första stycket om ökning av där angivna minsta avstånd eller jämlikt 34 § andra stycket om förbud att uppföra byggnad eller över föreläggande jämlikt 48 § må ej verka uppehåll med beslutets eller föreläggandets verkställande eller hindra uttagande av kostnad därför, med mindre den myndighet, som har att pröva besvären, annorlunda förordnar.

## Övergångsbestämmelser.

## 69 §.

Denna lag skall, där ej annat föranledes av vad nedan stadgas, träda i kraft den 1 januari 1944.

Genom denna lag upphävas

lagen den 7 juni 1934 (nr 241) om allmänna vägar, med undantag dock för bestämmelserna i 62—65 §§;

lagen den 16 maj 1930 (nr 141) om vägrätt;

så ock vad i övrigt finnes i lag eller särskild författning stridande mot nya lagens bestämmelser.

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

## 70 §.

Kronan samt de städer och stadsliknande samhällen, vilka skola ombesörja väghållningen inom sina områden, skola den 1 januari 1944 övertaga de vägar, som enligt förut gällande lag äro att anse såsom allmänna.

## 71 §.

Är vid tiden för denna lags ikraftträdande fråga om byggande av väg, förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg, indragning av väg eller övertagande av väghållning, som ålegat någon på grund av särskild förpliktelse, beroende på länsstyrelsens prövning, skall ärendet handläggas och prövas i den ordning, som stadgas i nya lagen.

## 72 §.

Beslut om vägbyggnadsföretag, som av länsstyrelsen meddelats före den 1 januari 1944 men som icke verkställts före den 1 januari 1947, upphör att gälla sistnämnda dag, om icke dessförinnan vägens sträckning blivit genom renstakning eller eljest tydligt utmärkt och vägarbetet påbörjats. Konungen äger dock föreskriva förlängning av tiden för beslutets giltighet, varje gång med högst tre år.

Har länsstyrelse före den 1 januari 1944 beslutat, att enskild väg skall förändras till allmän under förutsättning, att vissa iståndsättningsarbeten utföras, skall beslutet förfalla, om arbetena icke verkställts före den 1 januari 1947.

## 73 §.

Har vägrätt uppkommit före den 1 januari 1944, skall, i stället för 17—23 §§ nya lagen, vad i 3—6 §§ lagen den 16 maj 1930 om vägrätt finnes stadgat om rätt till ersättning och om rätt att föra talan alltjämt äga tillämpning, dock att talan skall instämmas till ägodelningsrätten i den ort, där fastigheten ligger. Mål som anhängiggjorts före nya lagens ikraftträdande skola behandlas enligt äldre lag.

## 74 §.

Av länsstyrelse jämlikt äldre lag meddelat tillstånd till uppsättande eller bibehållande av grind å väg eller annat dylikt särskilt tillstånd skall icke till följd av denna lags ikraftträdande upphöra att gälla.

Beslut, som länsstyrelse eljest meddelat med stöd av äldre lag, vare, där ej annat följer av vad ovan stadgas, gällande intill dess annorlunda förordnas.

Av vägnämnd enligt äldre lag meddelat beslut vare ock gällande, intill dess annorlunda förordnas.

## 75 §.

Vad i denna lag stadgas om förbud i vissa fall mot byggnads uppförande samt om ansvar och handräckning vid överträdelse av sådant förbud skall icke äga tillämpning med avseende å byggnad, som vid 1943 års utgång redan påbörjats och mot vars uppförande hinder icke förelåg enligt då gällande bestämmelser.

## 76 §.

Upplag eller annan anordning, som skulle komma att falla under förbud enligt 33 §, må, om anordningen lagligen tillkommit före 1943 års utgång, förbli orubbad, där ej vägsynenämnden föreskriver skyldighet för jordägaren att borttaga, ändra eller utbyta anordningen. Underlåter jordägaren att ställa sig föreläggandet till efterrättelse, vare lag som i 61 § och 63 § andra stycket sägs.

För skada, som uppkommer i anledning av föreläggande enligt första stycket, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmas av vägsynenämnden.

## 77 §.

Ersättning, som jämlikt 14 § lagen den 7 juni 1934 om allmänna vägar tillkommer samhälle för väghållning under år 1943 eller tidigare, skall bestämmas enligt förut gällande föreskrifter.

## 78 §.

Såvida ej Konungen för särskilt fall annorlunda förordnar, skola väg- och bropenningar, där de hittills av vägfärande erlagts, upphöra, då sådant kan ske utan förnärmande av någons enskilda rätt.

## 79 §.

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

## 80 §.

Snöploglag, som vid denna lags ikraftträdande äro inrättade enligt bestämmelser i äldre lag, skola bibehållas till den 1 juni 1944 eller, om arbetslag för vinterväghållning dessförinnan uppsattes enligt denna lag, till dess så skett. Å snöploglag, som bibehålles efter utgången av år 1943, skola förut gällande bestämmelser alltjämt äga tillämpning.

## 81 §.

Vägsynenämnd skall utses i god tid före denna lags ikraftträdande.

## 82 §.

Förordnar Konungen före den 1 januari 1944, att kronan skall från och med nämnda dag vara väghållare i stad, skall frågan, vilka gator i staden som böra förklaras tillika vara allmänna vägar, så snart ske kan upptagas och avgöras enligt vad i denna lag stadgas om förändring av enskild väg till allmän.

---

*Bilaga B.*

**F ö r s l a g**

till

**L a g**

**om ändring i stadsplanlagen den 29 maj 1931 (nr 142).**

Härigenom förordnas, att i stadsplanlagen den 29 maj 1931 skall införas en ny paragraf, betecknad 55 a §, jämte rubrik av följande lydelse.

**Om gata som tillika är allmän väg.**

**55 a §.**

Beträffande gata, som tillika är allmän väg, skall iakttagas vad särskilt är stadgat i lagen om allmänna vägar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1944.

---

**1942 års vägsakkunnigas förslag**  
till  
**L a g**  
om allmänna vägar.

**Allmänna bestämmelser.**

1 §.

Denna lag avser sådana för den allmänna samfärdseln öppna vägar, vilka på grund av vad i denna lag sägs skola hållas genom det allmännas försorg. Sådana vägar kallas allmänna.

2 §.

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 brukande utförd anordning.

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

3 §.

Väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick.

4 §.

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 giltig 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 finnes 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 den omfattning, som kräves för sådan trafik, eller allenast i den utsträckning, som erfordras för samfärdsel med åkdon framfört av dragare.

5 §.

Kronan är väghållare på landet; dock äge Konungen, på begäran av köping eller annat samhälle, för vilket stadsplanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning, förordna, att samhället skall vara väghållare inom sitt område.

Väghållare inom stads område är staden; dock äge Konungen förordna, att kronan skall vara väghållare inom stad, som finnes sakna förutsättningar att själv ombesörja väghållningen inom sitt område.

Åligger någon på grund av särskilt åtagande att svara för väghållning, förbliver därvid, intill dess väghållningen i föreskriven ordning övertages av kronan, staden eller samhället.

## 6 §.

Vad i 5 § sägs innefattar ej hinder för kommun eller landsting att lämna bidrag till byggande av väg.

## 7 §.

På Konungens prövning ankommer, huruvida och under vilka villkor avgifter må upptagas för begagnande av färjinrättning.

Såvida ej Konungen för särskilt fall annorlunda förordnar, skola väg- och bropengar, där de hittills av vägfarande erlagts, upphöra, då sådant kan ske utan förnärmande av någons enskilda rätt.

## 8 §.

Vid väghållning skall iakttagas vad om fornminnen, naturminnesmärken och nationalparker är särskilt stadgat.

**Om byggande av väg, förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg och indragning av väg m. m.**

## 9 §.

Ny väg må anläggas såsom allmän, om den prövas nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna.

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 den allmänna samfärdseln, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande, må ock byggas såsom allmän.

## 10 §.

Väg må, om så prövas nödigt med hänsyn till samfärdseln eller eljest ur det allmännas synpunkt, omläggas, breddas eller på annat sätt förbättras.

## 11 §.

Enskild väg, som prövas nödig för den allmänna samfärdseln eller som eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna, må förändras till allmän, om vägen befinner sig i ett för samfärdseln tillfredsställande skick.

Tarvas för vägens upplåtande till allmän trafik istandsättningsarbeten, vilka blott äro av mindre omfattning, skall detta icke utgöra hinder för vägens förändring till allmän, om medel för arbetena finnas eller kunna påräknas bliva tillgängliga under den närmaste framtiden.

## 12 §.

Särskild vinterväg må inrättas, om den kan anses nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna.

## 13 §.

Väg må indragas, om den på grund av tillkomsten av ny väg eller eljest icke längre anses behöfvig ur det allmännas synpunkt samt vägens indragande icke för bygden föranleder annat än ringa olägenhet.

## 14 §.

Utredning av fråga om anläggning, omläggning, breddning eller annan förbättring av väg, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg, om indragning av väg ävensom angående kronans,

stads eller samhälles övertagande av väghållning, som ålegat någon på grund av särskilt åtagande, ankommer, där ej Konungen annorlunda förordnar, på vederbörande länsstyrelse och den statliga vägorganisationen.

Avgörandet av fråga, varom i första stycket sågs, så ock fastställandet av arbetsplan för vägbyggnadsföretag skola, i den mån Konungen icke annorlunda förordnar, ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dock skall avgörandet eller fastställandet tillkomma Konungen, om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid sin prövning finner sig vara av annan mening än länsstyrelsen och de båda myndigheternas åsikter icke kunna sammanjämkas.

Närmare bestämmelser rörande handläggningen av de vägfrågor, varom i första stycket förmäles, så ock om upprättandet och fastställandet av arbetsplan för vägbyggnadsföretag meddelas av Konungen.

#### 15 §.

Beslut om fastställande av arbetsplan skall vara förfallet, i den mån icke vägens sträckning i terrängen blivit genom renstakning eller eljest tydligt utmärkt och vägarbetet påbörjats inom tre år från den dag, beslutet vann laga kraft.

#### Om upplåtande av mark för väg.

#### 16 §.

Har mark enligt medgivande av fastighetens ägare tagits i anspråk för väg utom område, för vilket stadsplan eller stomplan blivit fastställd, må marken sedan nyttjas för vägen utan hinder av den rätt annan må äga i avseende å fastigheten. Mark anses hava tagits i anspråk, då vägens sträckning över fastigheten blivit genom renstakning eller eljest tydligt utmärkt och vägarbetet påbörjats å fastigheten.

Beslut om fastställande av arbetsplan för väg utom område, för vilket stadsplan eller stomplan blivit fastställd, skall, i den mån beslutet icke på grund av vad i 15 § stadgas förfallit, medföra rätt för väghållare att taga den mark, som erfordras för vägen, i besittning samt nyttja marken för väg utan hinder av den rätt annan må äga i avseende å fastigheten. Jämväl beslut om förändring av enskild väg till allmän medför för väghållare rätt, som nu sagts.

Sådan nyttjanderätt, som i denna paragraf avses, kallas vägrätt.

#### 17 §.

Har väg före den 1 januari 1944 färdigställt över fastighet utan att ägaren hos väghållaren gjort erinran mot vägens framdragande, föreligge ock vägrätt, ändå att ägaren icke medgivit, att marken tages i anspråk.

#### 18 §.

För upplåtelse av mark till väg så ock för annat intrång, som orsakas av vägens byggande eller begagnande, vare fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållare, där ej avtalats eller uppenbarligen förutsatts, att ersättning ej skall utgå.

Enahanda rätt till ersättning för intrång tillkomme innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt i avseende å fastigheten, som upplåtits, innan marken togs i anspråk.

Innehavare av fordran, för vilken fastigheten svarar vid tiden för markens tagande i anspråk, njute mot avskrivning å fordringshandlingen ersättning av väghållaren för förlust, som genom vägrätten uppstått å fordringen.

## 19 §.

Föranledes av marks tagande i anspråk för väg synnerligt men för en del av den återstående fastigheten, vare väghållare på yrkande av ägaren skyldig att lösa nyttjanderätt jämväl till sådant område, och äge väghållaren därefter, utan hinder av den rätt annan må äga i avseende å fastigheten, nyttja området, så länge den mark, som tagits i anspråk för vägen, användes för avsett ändamål.

Lider genom marks tagande i anspråk för väg hela den återstående delen av fastigheten synnerligt men, skall äganderätten till hela fastigheten av väghållaren lösas, om ägaren det begär.

## 20 §.

Vid bestämmandet av ersättning till fastighetens ägare skall hänsyn tagas till vad väghållare visar sig hava utgivit till annan sakägare, beträffande innehavare av fordran, för vilken fastigheten svarar, dock endast i den mån avskrivning skett å fordringshandlingen.

Medför vägens framdragande jämväl nytta för fastigheten eller för särskild rätt i avseende å denna, skall den ersättning, som må tillkomma fastighetens ägare eller annan sakägare, jämkas med hänsyn därtill.

## 21 §.

Vad i avseende å ersättning avtalats eller uppenbarligen förutsatts skola gälla mellan väghållare och fastighetens ägare eller annan sakägare, gälle jämväl mot den, som efter det marken togs i anspråk förvärvat sakägares rätt i avseende å fastigheten.

## 22 §.

Där ej överenskommelse träffats om ersättning, skall den, som vill framställa ersättningsanspråk, anhängiggöra sin talan, om han är innehavare av fordran, inom tio år och eljest inom två år från det vägen blivit färdigställd över fastigheten. Försittes den tid, vare rätt till talan förlorad. Talan instämnes till ägodelningsrätten i den ort, där fastigheten ligger.

Vad nu sagts beträffande ersättningsanspråk skall äga motsvarande tillämpning med avseende å yrkande av fastighetens ägare om lösningskyldighet för väghållare enligt 19 §.

Väghållare stånde jämväl öppet att få fråga om ersättning prövad av ägodelningsrätten enligt vad nu sagts, dock må talan mot sådan innehavare av in-tecknad fordran, som ej framställt ersättningsanspråk, ej mot dennes bestridande upptagas till prövning.

## 23 §.

Har talan om ersättning eller lösningskyldighet enligt 19 § första stycket instämts till ägodelningsrätten och vill väghållare förvärva rätt till mark, som erfordras för väg, genom expropriation, skall målet på yrkande av väghållare förklaras vilande, intill dess Konungen prövat ansökan om expropriation och det visat sig, om väghållare inom föreskriven tid fullföljt rätten till expropriation. Bifalles ansökan om expropriation och fullföljer väghållare inom föreskriven tid rätten till expropriation genom stämning till behörig domstol, skall det hos ägodelningsrätten anhängiggjorda målet avskrivast, såvitt angår huvudsaken.

## 24 §.

Bifalles yrkande om lösningskyldighet enligt 19 § andra stycket, skall målet, i vad avser annat än kostnaderna å detsamma, av rätten hänvisas till handläggning i den ordning, som stadgas i lagen om expropriation; och äge i ty fall såväl väghållaren som fastighetens ägare göra ansökan om stämning.

## 25 §.

Väghållare vare pliktig vidkännas å ömse sidor uppkomna kostnader å mål rörande vägrätt, såvitt ej rätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna.

## 26 §.

Ersättning för nyttjande av mark så ock för annat intrång, som orsakas av vägens byggande eller begagnande, skall jämte sex procent ränta därå från den dag, marken togs i anspråk, nedsättas hos länsstyrelsen, och gälle om fördelning och utbetalande av nedsatt belopp samt verkan därav i tillämpliga delar vad som är stadgat för det fall att enligt lagen om expropriation nyttjanderätt eller servitutsrätt upplättes; dock att beloppet må utan hinder av vad nu sagts av väghållaren utbetalas direkt till sakägaren, där det är väsentligen utan betydelse för annan rättsinnehavare i avseende å fastigheten.

## 27 §.

Varder väg indragen, upphöre vägrätten; och äge väghållare bortföra vad å marken anbragts för vägändamål, där ej länsstyrelsen med hänsyn till uppkommen fråga om markens begagnande som enskild väg aktar nödigt annorlunda bestämma.

År vad som må skiljas från marken ej bortfört inom ett år efter det vägen indragits eller vid den senare tidpunkt, länsstyrelsen på grund av särskilda omständigheter må hava bestämt, tillfalle det fastighetens ägare.

**Om visst tillfälligt upplåtande av mark och om rätt att taga väghållningsämnen.**

## 28 §.

År fråga väckt om anläggning 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.

Vid förrättningen skall tillses, att skada å växande gröda såvitt möjligt undvikas samt att skog icke onödigt nedhugges. Ej må i trädgård, annan därmed jämförlig plantering eller park utan ägarens medgivande träd skadas eller fällas.

## 29 §.

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

## 30 §.

Vill väghållare, till förekommande av snösamling å väg, uppsätta snöskärm, och kan överenskommelse med jordägaren icke träffas, äger den i 41 § omnämnda vägsynenämnden meddela väghållaren tillstånd därtill.

## 31 §.

Har genom åtgärd, som i 28 § avses, eller till följd av tillfällig vägs anordnande eller begagnande eller snöskärms uppsättande skada uppkommit, skall väghållaren härför gälda ersättning med belopp, som i brist på överenskommelse bestämmes av vägsynenämnden.

## 32 §.

Vill väghållare å annan än kronan tillhörig mark taga sand, grus, jord eller sten till vägs underhåll, och kan överenskommelse med jordägaren icke träffas, må frågan hänskjutas till vägsynenämnden, 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 huruledes rätt, som nu sagts, må utövas samt till vilket belopp eller efter vilka grunder ersättning skall gäldas.

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

**Ordnings- och säkerhetsföreskrifter.**

## 33 §.

Å väg må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma upplag, grind eller annan anordning, som bereder olägenhet för samfärdseln eller väghållningen.

Utan hinder av vad nu sagts må ämnen, som erfordras för underhåll av väg, därå uppläggas. Å vägbanan må dock sådant upplag förekomma allenast under pågående arbete med vägens underhåll. Upplag skall så anordnas, att därigenom, såvitt möjligt, varken samfärdseln beredes olägenhet eller vägens avvattning försvåras.

Tillstånd till grinds bibehållande eller uppsättande må meddelas allenast beträffande väg med ringa samfärdsel och när synnerliga skäl därtill äro. Länsstyrelsen äger när som helst återkalla tillståndet så ock 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.

## 34 §.

Utmed väg må ej på mindre avstånd än tolv meter eller, vad angår ödebygdsväg, nio meter från vägbanans mitt utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnad eller förekomma upplag, stängsel eller dylik anordning, som hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten. Föreligga särskilda skäl att för tillgodoseende av trafiksäkerheten öka de i första punkten angivna minsta avstånden, äger länsstyrelsen föreskriva sådan ökning, dock högst till tjugu meter. Vid uppförande av byggnad å mark i annat höjdläge än vägbanans skall iakttagas, att till det eljest tillåtna minsta avståndet lägges så mycket, som motsvarar höjdskillnaden en och en halv gång räknad. Vid korsning i samma plan mellan allmänna vägar, mellan allmän väg och enskild, allmänneligen befaren väg eller mellan allmän väg och järnväg eller spårväg må icke utan länsstyrelsens tillstånd byggnad uppföras eller i denna paragraf avsedd, för trafiksäkerheten vådlig anordning förekomma inom ett område, som begränsas av räta linjer mellan punkter, belägna i vägarernas mittlinjer femtio meter från korsningen.

I närheten av väg må ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma stängsel, som förorsakar snösamling på vägen.

Upplag 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 vägsynenämnden föreskriver skyldighet för jordägaren att borttaga eller ändra anordningen

eller utbyta den mot anordning, vilken icke medför fara eller olägenhet, som ovan sägs. För skada, som uppkommer i anledning av sådant föreläggande, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägsynenämnden.

#### 35 §.

Har arbetsplan för vägbyggnadsföretag blivit fastställd, skall, så länge beslutet om fastställandet är gällande, vad i 34 § första stycket är stadgat om förbud mot uppförande av byggnad äga motsvarande tillämpning med avseende å mark, som enligt arbetsplanen skall tagas i anspråk för vägen, och område utmed sådan mark.

Är fråga väckt om anläggning eller omläggning av väg, äger länsstyrelsen meddela förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad inom visst område, som kan beräknas bliva taget i anspråk för vägen eller komma att ligga i omedelbar närhet av densamma. Sådant förbud må ej meddelas för längre tid än tre år. Vid behov äger länsstyrelsen föreskriva förlängning av tiden; dock skall beslutet härom underställas Konungens prövning. Då vägens sträckning blivit bestämd genom beslut om fastställande av arbetsplan för vägen, upphör förbudet och träder i stället bestämmelsen i första stycket i tillämpning.

#### 36 §.

Vad i 34 och 35 §§ är stadgat äger icke tillämpning i fråga om bebyggande av område, för vilket stadsplan, stomplan eller byggnadsplan fastställts.

#### 37 §.

Är för vinnande av fri sikt, för vägs upptorkande eller för hindrande av snösamling å väg erforderligt, att träd eller buske borthugges eller att träd kvistas, eller påkallas eljest i trafiksäkerhetens intresse sådan åtgärd, må därest överenskommelse med jordägaren icke kan träffas, vägsynenämnden föreskriva skyldighet för jordägaren att inom viss tid ombesörja den erforderliga röjningen. Nämnden äger tillika föreskriva, att det område, föreläggandet avser, skall, intill dess annorlunda bestämmes, genom jordägarens försorg hållas fritt från skymmande träd och buskar på sätt i beslutet närmare anges.

Uppkommer i anledning av föreläggande, varom nu är sagt, avsevärd skada, skall väghållare gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägsynenämnden.

#### 38 §.

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

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

#### 39 §.

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

#### 40 §.

Om framdragande av elektriska ledningar å eller utmed väg är särskilt stadgat.

### Om vägsynenämnd.

#### 41 §.

För varje vägnämndsområde och för varje stad, där allmän väg finnes, så ock för varje samhälle på landet, vilket är väghållare inom sitt område,

skall utses en vägsynenämnd för fullgörande av de uppgifter, som jämlikt denna lag tillhöra sådan nämnd. Vägsynenämnd skall bestå av ordförande och två ledamöter.

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

#### 42 §.

Ordförande och en ledamot i vägsynenämnden jämte suppleant för en var av dem förordnas av länsstyrelsen för fyra år, räknade från och med den 1 januari året näst efter det, då förordnandet skedde. En ledamot jämte suppleant för honom utses för samma tid inom vägnämndsområde av vägnämnden, i stad av stadsfullmäktige eller, där sådana icke finnas, å allmän rådstuga samt i samhälle av dess fullmäktige, eller, där sådana icke finnas, av kommunal- eller municipalstämman. De två ledamöterna och suppleanterna för dem skola vara mantalsskrivna och boende inom vägsynenämndens område.

Avgår ordförande, ledamot eller suppleant före den bestämda tjänstgöringstidens utgång, skall ersättare utses för den tid, som för den avgångne återstår.

#### 43 §.

Den, som vill påkalla vägsynenämndens prövning av något ärende, skall göra framställning därom hos länsstyrelsen, som beslutar om ärendets hänskjutande till nämnden.

#### 44 §.

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

Kan till följd av jäv eller laga förfall nämnden icke bliva fulltalig, skall länsstyrelsen förordna ersättare för behandling av det ärende, varom fråga är.

#### 45 §.

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

#### 46 §.

Ordförande och ledamot i vägsynenämnd skola för sitt arbete och därmed förbundna kostnader njuta ersättning, som skall gäldas av väghållaren; dock äger nämnden, om så av särskild anledning prövas skäligt, ålägga väghållarens motpart att helt eller delvis återgälda väghållaren vad denne fått utgiva.

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

#### 47 §.

Närmare bestämmelser rörande vägsynenämnd meddelas av Konungen.

### Om arbetslag för vinterväghållning.

#### 48 §.

I kommun på landet skall, i den mån länsstyrelsen finner erforderligt, finnas ett eller flera arbetslag med uppgift att vid svåra snöfall biträda vägförvaltningen med vinterväghållningen. Varje arbetslag tilldelas viss vägsträcka.

Arbetslag må icke tagas i anspråk för vinterväghållning annat än då vägförvaltningen finner så oundgängligen erforderligt för att hålla den vägsträcka, arbetslaget tilldelats, öppen för trafik.

## 49 §.

Arbetslag skall uppsättas av lämpligt belägna och i övrigt tjänliga fastigheter, vilka därtill indelats av länsstyrelsen.

Länsstyrelsen bestämmer det antal män, som skall uppsättas av varje fastighet.

## 50 §.

Ägare eller brukare av indelad fastighet eller annan, som är satt att företräda ägaren eller brukaren, skall, på begäran av länsstyrelsen eller den länsstyrelsen förordnar, avgiva förslag på vem eller vilka, som för fastigheten böra uttagas för tjänstgöring i arbetslaget. I förslaget böra i första hand upptagas personer, som äro villiga att åtaga sig dylik tjänstgöringsskyldighet.

Till tjänstgöring i arbetslag uttager länsstyrelsen bland de sålunda föreslagna den eller dem, som åtagit sig tjänstgöringsskyldighet och som prövas därtill lämpliga. Där för någon fastighet det föreskrivna antalet tjänstgöringsskyldiga i arbetslaget icke kan utses efter överenskommelse, äger länsstyrelsen att bland de män, som ha hemvist eller stadigvarande arbete på fastigheten, uttaga erforderlig personal. Därvid må icke uttagas män under sjutton eller över femtiofem år.

Av länsstyrelsen meddelat beslut om uttagning av personal för arbetslag skall gälla tills vidare.

Rätt till befrielse från tjänstgöringsskyldighet i arbetslag äger

a) ämbets- eller tjänsteman, som av sin befattning är hindrad att tjänstgöra i arbetslaget;

b) den som på grund av sitt yrke eller anställningsförhållande skulle lida synnerligt förfång, om han utkallas till tjänstgöring i arbetslag;

c) den som uppnått femtiofem års ålder; eller

d) den som eljest uppgiver hinder, vilket godkännes av länsstyrelsen.

För den, som avflyttar från orten, upphör tjänstgöringsskyldigheten.

## 51 §.

Länsstyrelsen förordnar för fem år i sänder någon av arbetslagets medlemmar att vara fogde för detta.

Fogde som tjänstgjort fem år är ej skyldig att mottaga nytt förordnande såsom fogde.

Fogde vare pliktig

att tillse att erforderliga åtgärder vidtagas för utseende av ersättare till den, som avgått ur arbetslag,

att på anmaning av vägförvaltningen fortskaffa kallelse till arbetslagets medlemmar att infinna sig till tjänstgöring, samt

att under vägförvaltningens överinseende övervaka och leda fullgörandet av de arbetsuppgifter, arbetslaget fått sig förelagt.

Instruktion för fogde utfärdas av länsstyrelsen.

## 52 §.

Medlem av arbetslag är skyldig att på anmaning av vägförvaltningen infinna sig till tjänstgöring på anvisad plats, dock äge medlem rätt att i sitt ställe sätta annan, som är därtill lämplig.

## 53 §.

Ersättning till arbetslag skall utgå i mån av utfört arbete. Kan överenskommelse ej träffas angående ersättningens belopp, skall detta bestämmas av länsstyrelsen.

**Särskilda bestämmelser rörande väghållningen i stad.**

## 54 §.

Stad, där kronan är väghållare, vare skyldig att utan kostnad för kronan tillhandahålla mark, som erfordras för byggande av väg inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd. Den inskränkning i tomtägars 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 byggts efter det kronan övertog väghållningen inom område, som ingår i stadsplanen.

## 55 §.

Till bestridande av kostnaderna för väghållningen i annan stad än som i 54 § avses utgår bidrag av statsmedel efter ty därom är särskilt stadgat.

## 56 §.

Stad vare icke skyldig att bygga andra vägar än sådana, till vilkas utförande bidrag av statsmedel utgår med 95 procent av stadens beräknade utgifter för byggnadsarbetena.

## 57 §.

Den närmaste uppsikten över väghållningen i annan stad än Stockholm utövas av vägförvaltningen i länet, och åligger det förty vägförvaltningen att övervaka väghållningens behöriga fullgörande samt att vidtaga därför nödiga åtgärder, allt i enlighet med vad i denna lag eller särskilda författningar närmare stadgas. I Stockholm utövas den närmaste uppsikten över väghållningen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

## 58 §.

Underlåter stad att bygga väg, beträffande vilken arbetsplan blivit fastställd och till vars utförande staden erhållit bidrag av statsmedel, eller yppas brist i underhållet av väg och sker ej rättelse efter tillsägelse av vägförvaltningen, skall förhållandet genast anmälas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som förelägger staden viss tid, inom vilken erforderliga åtgärder skola hava företagits vid äventyr, om den tid försittes, att åtgärderna varda genom styrelsens försorg på stadens bekostnad vidtagna. Föreläggande må av styrelsen meddelas jämväl utan särskild anmälan.

Innan föreläggande meddelas, skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämta länsstyrelsens yttrande i ärendet.

**Särskilda bestämmelser rörande väghållningen inom stadsliknande samhällen.**

## 59 §.

Skall i samhälle, där kronan är väghållare, väg byggas inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd, åligger det samhället att utan kostnad för kronan tillhandahålla mark, som erfordras för vägens byggande. Den inskränkning i tomtägars 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.

## 60 §.

Vad i 55—58 §§ är stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl med avseende å väghållningen i sådant stadsliknande samhälle på landet, som är väghållare inom sitt område.

## Om ansvar, handräckning och fullföljd av talan.

## 61 §.

Med böter från och med tio till och med trehundra kronor straffes den som bryter mot förbud, som meddelats i denna lag eller på grund av föreskrift däri;

jordägare, om han underlåter att ställa sig till efterrättelse föreläggande, som meddelats med stöd av 34 § tredje stycket, 37 § första stycket eller 76 §;

fogde, därest han eftersätter vad honom enligt 51 § tredje stycket åligger; samt

medlem av arbetslag, vilken kallats till tjänstgöring, därest han, utan att i sitt ställe sätta annan, som är därtill lämplig, utan tillstånd eller godtagbar anledning utebliver från eller lämnar arbete, som han blivit satt att utföra.

Förseelse åtalas av allmän åklagare.

## 62 §.

Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan.

## 63 §.

Uppföres byggnad i strid mot förbud, som meddelats i eller med stöd av 34 eller 35 §§, äge överexekutor meddela handräckning till rättelse i vad sålunda olagligen skett.

Varder förbud, som meddelats i eller med stöd av 33, 34 eller 39 §§ och ej avser byggnads uppförande, icke iakttaget och sker ej rättelse genast efter tillsägelse av väghållaren eller utmätningsmannen i orten, eller efterkommes ej föreläggande, som med stöd av 34 § tredje stycket, 37 § första stycket eller 76 § meddelats, äge utmätningsmannen föranstalta om rättelse.

## 64 §.

Ansökan om handräckning enligt 63 § må göras av allmän åklagare eller väghållare. Kostnaden för förrättningen skall av väghållaren förskjutas men omedelbart efter förrättningens slutförande av utmätningsmannen uttagas av den försumlige.

## 65 §.

Den, som ej åtnöjes med vägsynenämndens beslut i fråga, som omförmäles i denna lag, äger att över beslutet anföra besvär hos länsstyrelsen senast å femtonde dagen från det han erhöill del av beslutet.

## 66 §.

Över länsstyrelsens beslut i fråga, som omförmäles i denna lag eller med stöd av densamma utfärdad författning, må klagan hos Konungen föras i den ordning, som är stadgad för ekonomimål i allmänhet.

## 67 §.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut om fastställande av arbetsplan för vägbyggnadsföretag, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg, om indragning av väg ävensom angående kronans, stads eller samhälles övertagande av väghållning, som ålegat någon på grund av särskilt åtagande, meddelas efter anslag. Den som är missnöjd med beslutet har att, vid talans förlust, inom en månad från den dag, då beslutet meddelades, däröver anföra besvär hos Konungen.

Över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut i annan fråga, som omförmäles i denna lag eller med stöd av densamma utfärdad författning, må klagan hos Konungen föras i den ordning, som är stadgad för ekonomimål i allmänhet.

## 68 §.

Besvär över beslut jämlikt 29 § om upplåtelse av nyttjanderätt till mark för tillfällig väg eller jämlikt 30 § om uppsättande av snöskärm eller över föreläggande jämlikt 58 § må ej verka uppehåll med beslutets eller föreläggandets verkställande eller hindra uttagande av kostnad därför, med mindre den myndighet, som har att pröva besvären, annorlunda förordnar.

## Övergångsbestämmelser.

## 69 §.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1944.

Genom denna lag upphävas

lagen den 7 juni 1934 om allmänna vägar, med undantag dock för bestämmelserna i 62—65 §§;

lagen den 16 maj 1930 om vägrätt;

kungörelsen den 30 april 1936 med närmare bestämmelser angående vägnämnd;

så ock vad i övrigt finnes i lag eller särskild författning stridande mot nya lagens bestämmelser.

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

## 70 §.

Den statliga vägorganisationen samt de städer och samhällen, vilka skola själva ombesörja väghållningen inom sina områden, skola vid 1944 års ingång övertaga alla de vägar, som enligt förut gällande lag voro att anse såsom allmänna.

## 71 §.

Är vid denna lags trädande i kraft fråga om byggande av väg, förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg, indragning av väg eller kronans, stads eller samhälles övertagande av väghållning, som ålegat någon på grund av särskilt åtagande, beroende av länsstyrelsens prövning, skall frågan handläggas och avgöras i den ordning, som stadgas i den nya lagen.

## 72 §.

Beslut om vägbyggnadsföretag, som meddelats före den 1 januari 1944 men som icke verkställts före den 1 januari 1950, skola upphöra att gälla sistnämnda dag, om icke dessförinnan vägens sträckning i terrängen blivit genom renstakning eller eljest tydligt utmärkt och vägarbetet påbörjats.

Har länsstyrelse före den 1 januari 1944 beslutat, att enskild väg skall

förändras till allmän under förutsättning, att vissa iståndsättningsarbeten utföras, skall beslutet förfalla, om arbetena icke verkställts före den 1 januari 1950.

## 73 §.

Mål om ersättning för upplåtelse av vägrätt, som anhängiggjorts före denna lags ikraftträdande, skola behandlas enligt äldre lag.

## 74 §.

Av länsstyrelse jämlikt äldre lag meddelat tillstånd till uppsättande eller bibehållande av grind å väg eller annat dylikt särskilt tillstånd skall icke till följd av denna lags ikraftträdande upphöra att gälla.

## 75 §.

Vad i denna lag stadgats om förbud i vissa fall mot byggnads uppförande samt om ansvar och handräckning i anledning av överträdande av nämnda förbud skall icke äga tillämpning med avseende å byggnad, som vid 1943 års utgång redan påbörjats och mot vars uppförande hinder icke förelåg enligt då gällande bestämmelser.

## 76 §.

Upplag eller annan anordning, som skulle komma att falla under förbud enligt 34 §, må, om anordningen lagligen tillkommit före 1943 års utgång, förbli orubbad, där ej vägsynenämnden föreskriver skyldighet för jordägaren att borttaga, ändra eller utbyta anordningen. För skada, som uppkommer i anledning av sådant föreläggande, skall väghållaren gälda ersättning med belopp, som bestämmes av vägsynenämnden.

## 77 §.

Har ersättning, som jämlikt 14 § lagen den 7 juni 1934 om allmänna vägar tillkommer samhälle för väghållning under år 1943 eller tidigare, icke blivit vid utgången av sistnämnda år bestämd, skola beträffande sättet för ersättningens bestämmande förut gällande föreskrifter tillämpas.

## 78 §.

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

## 79 §.

Snöploglag, som vid denna lags ikraftträdande äro inrättade enligt bestämmelser i äldre lag, skola bibehållas till den 1 juni 1944 eller, om arbetslag för vinterväghållning dessförinnan uppsatts enligt denna lag, till dess så skett. Under den tid efter utgången av år 1943, som snöploglagen bibehållas, skola förut gällande bestämmelser beträffande snöploglagen alltjämt äga tillämpning.

## 80 §.

Vägsynenämnd skall utses i god tid före denna lags ikraftträdande.

## Stadsplaneutredningens förslag

till

lag om ändring i vissa delar av stadsplanelagen den 29 maj 1931.

Härigenom förordnas, att 33 och 54 §§ stadsplanelagen den 29 maj 1931 skola erhålla ändrad lydelse på sätt i det följande angives samt att i samma lag skall införas en ny paragraf, betecknad 44 a §, av nedan angivna innehåll.

### 33 §.

Är fråga om marks avstående till gata eller annan allmän plats, äger staden taga marken i besittning, sedan stämning i expropriationsmålet utfärdats och hos Konungens befallningshavande ställts pant eller borgen för expropriationsersättningen jämte sex procent årlig ränta därå från tillträdesdagen. I fall som nu nämnts skall stadgandet i 79 § lagen om expropriation äga tillämpning.

### 44 a §.

Är kronan väghållare i stad, skall beträffande gata, som tillika är allmän väg, vad i 39, 40, 42 och 43 §§ stadgas angående staden i stället gälla i fråga om kronan med iakttagande:

att framställning, som i 42 § första stycket sägs, må göras antingen av kronan eller av staden, samt

att, om gata enligt stadsplanen bygges till större bredd eller med dyrbarare utförande i övrigt än som betingas av trafiken eller förses med underjordisk avloppsledning, merkostnaden skall gäldas av staden.

### 54 §.

Underhåll av gata eller annan allmän plats så ock av underjordisk avloppsledning skall vila å staden.

Är kronan väghållare i stad, skall dock beträffande gata, som tillika är allmän väg, underhållet åvila kronan; skolandet, där gatan enligt stadsplanen underhålles till större bredd eller med dyrbarare utförande i övrigt än som betingas av trafiken eller är försedd med underjordisk avloppsledning, merkostnaden för underhållet gäldas av staden.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1944.

Bilaga L.

**1942 års vägsakkunnigas förslag**

till

**lag om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom.**

Härigenom förordnas, att 1 kap. 8 § tredje stycket lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom skall erhålla följande ändrade lydelse:

Om nyttjanderätt till mark för allmän väg är stadgat i lagen om allmänna vägar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1944.

Bilaga M.

**1942 års vägsakkunnigas förslag**

till

**lag om ändring i vissa delar av lagen den 12 maj 1917 om expropriation.**

Härigenom förordnas *dels* att 77 § andra och tredje styckena samt 78 § lagen den 12 maj 1917 om expropriation skola upphöra att gälla, *dels* ock att 79 § samma lag skall erhålla följande ändrade lydelse:

Har den exproprierande tagit marken i besittning utan att ersättningen blivit bestämd av expropriationsnämnd, och kan sådan uppskattning icke lämpligen äga rum, innan den anläggning, för vilken expropriationen sker, längre fortskridit, äge rätten på framställning av part låta anstå med tillsättande av nämnd.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1944, dock att förut gällande bestämmelser skola äga tillämpning med avseende å expropriation för vägbyggnadsföretag, som beslutats dessförinnan.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 28 april 1943.*

Närvarande:

justitieråden ALSÉN,  
LIND,  
regeringsrådet EKLUND,  
justitierådet ERICSSON.

Enligt lagrådet den 1 april 1943 tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 26 mars 1943, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till

- 1) lag om allmänna vägar;
- 2) lag om ändring i stadsplanelagen den 29 maj 1931 (nr 142);
- 3) lag om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom; samt
- 4) lag om ändring i vissa delar av lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsrådet T. A. Bexelius.

Förslagen föranledde följande yttranden av lagrådet.

**Förslaget till lag om allmänna vägar.**

7 §.

Gällande lag innehåller icke någon föreskrift om det skick, vari enskild väg skall befinna sig för att kunna intagas till allmänt underhåll. I förslaget har däremot enskild vägs förändring till allmän med visst undantag gjorts beroende av att vägen befinner sig i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. Vad sålunda stadgats torde närmast vara avsett som en erinran till de prövande myndigheterna, att väg icke må upplåtas såsom allmän för samfärdseln förrän vägen försatts i fargillt skick. Då fråga om enskild vägs intagande till allmänt underhåll framdeles skall avgöras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller, i händelse av meningsskiljaktighet mellan denna och länsstyrelse, av Kungl. Maj:t, lärers något behov av en dylik erinran icke förefinnas. Såsom en följd härav kan även andra stycket utgå.

Andra stycket torde för övrigt, om ock första stycket bibehölles oförändrat, vara utan självständig betydelse. Erinras må sålunda att, om enskild väg icke kan utan betydande omlägnings- eller förbättringsarbeten upplåtas för allmän trafik, frågan om utförandet av sådana arbeten skall enligt 29 § i förslaget till vägstadga behandlas i den för vägbyggnadsärenden angivna ordningen samt spörsmålet om vägens förändring till allmän avgöras i samband därmed. Vägens övertagande till allmänt underhåll är följaktligen beroende av att medel till arbetena finnas tillgängliga. Lika litet som detta ansetts behöva angivas beträffande vägföretag i allmänhet, torde föreligga något behov att för det i andra stycket av förevarande paragraf avsedda fall uttryckligen angiva, att beslutet är beroende av att medel finnas eller beräknas bli tillgängliga under den närmaste framtiden.

Där allmänna medel icke finnas eller kunna ställas till förfogande för iståndsättande av enskild väg, som prövas nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna, kan det för vägitressenterna ofta framstå såsom fördelaktigt att själva åtaga sig kostnaden för vägens iståndsättande. För att icke intressenterna skola behöva riskera att nedlägga kostnader på vägen utan att denna därefter intages till allmänt underhåll böra enligt remissprotokollet intressenterna kunna efter framställning erhålla ett förhandsbesked om att vägen verkligen kommer att förändras till allmän om den sättes i stånd. Det med sådant förhandsbesked avsedda syftet torde även kunna vinnas, där beslutet om vägens förändring till allmän förknippas med det villkoret att de erforderliga arbetena utföras av intressenterna inom viss kortare, i beslutet angiven tid.

#### 14—15 §§.

I 14 § första stycket meddelas bestämmelser om de myndigheter som ha att pröva vägförslag, bl. a. fråga om fastställande av arbetsplan för vägföretag, varjämte i 15 § anges under vilka förutsättningar beslut om fastställd arbetsplan förfaller. De närmare föreskrifterna om arbetsplan äro meddelade i förslaget till vägstadga. Då upprättande av arbetsplan skall ske för varje vägföretag och planens fastställande — som i regel skall äga rum — är förutsättning för väghållarens rätt att taga vägmärken i anspråk och därigenom förvärva vägrätt, vore det onekligen en fördel om den i praktiskt och rättsligt avseende viktiga grundval för vägföretag som arbetsplanen sålunda utgör kunde i själva lagen komma att tydligare framträda än som skett i förslaget. Detta syfte torde kunna vinnas genom att i 15 § utsäges att, innan väg bygges, arbetsplan för vägen skall upprättas och fastställas, och att det — i anslutning till 26 § vägstadgan — föreskrives att fastställande ej är erforderligt i fråga om sådant förbättringsarbete eller mindre omlägningsarbete som ej kan antagas lända till förfång för ägare av fastighet som beröres av vägföretaget eller nyttjanderätts- eller servitutsrättshavare. Som en följd av det föreslagna nya stadgandet bör omnämnande av arbetsplan i 14 § första stycket ej ske.

Som en väsentlig förutsättning för markägarens skyldighet att upplåta

mark för väg angiver remissprotokollet att ägaren får tillfälle närvara vid förrättning för arbetsplans upprättande och att han underrättas om upprättad arbetsplan och om dess fastställande. Föreskrifterna härutinnan äro meddelade i förslaget till vägstadga. Enligt lagrådets mening bör en erinran om dessa föreskrifter, som äro av grundläggande betydelse för enskild rätt, komma till uttryck i själva lagen. Viss föreskrift i ämnet finnes ock i gällande vägslag, 38 § tredje stycket. En erinran i angivet syfte torde såtillvida kunna meddelas att i det av lagrådet ifrågasatta stadgandet angående arbetsplan utsäges att fastställande skall föregås av planens utställelse för granskning.

Det nuvarande stadgandet i 15 § torde, efter jämkning, böra upptagas såsom ett andra stycke efter det av lagrådet föreslagna nya första stycket.

Vid omnämmandet i andra stycket av 14 § av de lokala nämnder som skola medverka vid behandlingen av vägfrågor synes — på motsvarande sätt som skett beträffande hänvisningen till vägstadgan — böra erinras om den lag om vägnämnder m. m. vartill förslag samtidigt framlagts.

Stadgandet torde lämpligen kunna upptagas, efter bestämmelserna om arbetsplan, såsom särskild paragraf, 16 §, varjämte hänvisningen till vägstadgan med fördel kan intagas i en ny, 17 §.

#### 16 §.

Då av den avfattning första stycket i förevarande paragraf erhållit ej med full tydlighet framgår, att vägrätten och följaktligen även rätten till ersättning härför uppkommer icke i och med att beslutet om fastställande av arbetsplan vinner laga kraft utan först genom att marken tages i anspråk för avsett ändamål, synes stadgandet böra undergå en härav betingad jämkning.

Som vägrätt, vilken uppkommit före den nya lagens ikraftträdande, uppenbarligen utan särskilt stadgande äger bestånd jämväl därefter, synes tredje stycket böra utgå.

#### 17 §.

I 22 § av förslaget — som innehåller bestämmelser om nedsättning och utbetalning av sakägare tillkommande ersättningsbelopp — stadgas att sex procent ränta å sådant belopp skall utgå från den dag då vägmark togs i anspråk. Då stadgandet om räntas utgående synes ha sin plats i nu förevarande bestämmelse som reglerar själva ersättningsskyldigheten, torde en härav betingad jämkning böra vidtagas i såväl denna bestämmelse som 22 §.

#### 18 och 21 §§.

Enligt 18 § andra stycket skall väghållare, om marks tagande i anspråk för väg föranleder synnerligt men för en del av den återstående fastigheten, på yrkande av ägaren vara skyldig att lösa nyttjanderätt jämväl till sådant område. I anslutning härtill meddelas vissa processuella bestämmelser i 21 §. Området anses skola utgöra en del av vägen och sålunda omfattas av vägrätten.

Uppenbarligen bör ägare av fastighet i allo hållas skadeslös i anledning av vägs framdragande över fastigheten. I enlighet härmed bör ägaren, på sätt också stadgas i första stycket av 18 §, kunna, därest fastigheten lider synnerligt men, fordra att den lösas. Om endast en del av fastigheten på ett eller annat sätt kommer att kunna mindre väl utnyttjas för sitt ändamål, torde ägaren merendels kunna bliva ersatt genom gottgörelse för det intrång som orsakas honom, utan att dock nyttjanderätten och än mindre äganderätten till det område, vars brukbarhet blivit nedsatt, frånhändes honom. Hinder bör ej heller föreligga att, efter omständigheterna, få nyttjanderätten till sådant område inlöst. Men för att så skall kunna ske i den ordning som stadgas angående vägrätt synes en förutsättning böra vara, att området såsom vanligen också torde vara fallet kan användas för vägändamål. Att härutöver vidga vägrättsbegreppet torde av flera skäl icke vara tillrådligt. Framför allt skulle det ur rättssäkerhetssynpunkt vara mindre tillfredsställande, därest även jämförelsevis stora områden utan att kunna anses höra till vägen skulle vara upplåtna under vägrätt. I dessa fall bör äganderätt — icke vägrätt — ifrågakomma och följaktligen expropriationsförfarande tillämpas. I den mån fråga ej är om större områden torde något verkligt behov av särskild inlösningsplikt knappast föreligga. Antingen lär, såsom nämnts, gottgörelse för dessa områdens mindre användbarhet kunna beredas jordägaren i form av ersättning för intrång eller också torde områdena, åtminstone som regel, kunna och böra hänföras till vägen enligt den bestämning av begreppet väg som upptages i förslagets 2 § och såsom sådana böra upplåtas under vägrätt.

I enlighet med denna uppfattning synes å ena sidan lösningsplikten enligt första stycket böra vidgas att omfatta jämväl del av fastighet, å andra sidan bestämmelserna i andra stycket om vägrättens utvidgning att omfatta jämväl områden för annat än vägändamål böra utgå. Då avgörandet av frågan huruvida i det särskilda fallet lösningsplikt föreligger skall ankomma å ägodelningsrätten, lär det icke behöva befaras, att expropriationsförfarande skall bliva erforderligt i andra fall än som verkligen betingas av jordägarens berättigade intressen, än mindre att genom expropriation av allenast viss del av en fastighet olägenhet därav skulle uppstå ur fastighetsbildningssynpunkt. Ej sällan torde för övrigt den exproprierade — och således gravationsfria — delen kunna sammanläggas med annan fastighet.

Lagrådet får alltså hemställa, att åt hithörande bestämmelser gives det huvudsakliga innehåll, att därest vägs framdragande över fastighet föranleder synnerligt men vid nyttjandet av densamma eller viss del därav ägaren skall vara berättigad fordra, att fastigheten eller delen skall lösas, att yrkande här om skall framställas i enahanda ordning som är stadgad beträffande talan om ersättning, att, därest väghållaren förklarats lösningspliktig, i avseende å frågans vidare behandling bestämmelserna i lagen om expropriation i tillämpliga delar skola lända till efterrättelse, samt att såväl väghållaren som fastighetens ägare må göra ansökan om stämning.

## 20 §.

I de fall då efter jorddelningslagens tillkomst ägodelningsrättens kompetens vidgats till att omfatta annat än jorddelningsmål (jfr jorddelningslagen 21 kap.) eller ändring skett i lag, som jämväl tidigare tillerkände ägodelningsrätt sådan vidgad kompetens, har fråga varit om särskilda förrättningar, företagna av lantmätare eller annan (jfr 1939 års lag om enskilda vägar resp. 1925 års ensittarlag), och hava i sådant sammanhang särskilda bestämmelser meddelats i fråga om förfarandet i målet och talan mot däri meddelade beslut. Lagrådet har intet att erinra emot förslaget att låta ägodelningsrätten bliva första domstol jämväl beträffande vägrättsmål men anser erforderligt att särskilt stadgande meddelas om förfarandet och talarätten i sådana mål. Stadgandet torde lämpligen kunna erhålla den avfattning, att i fråga om förfarandet i mål som här avses samt talan mot däri meddelade beslut skall i tillämpliga delar gälla vad angående jorddelningsmål, som anhängiggöras genom stämning, finnes stadgat i lagen om delning av jord å landet.

## 22 §.

Till skydd för inteckningshavare och med dem likställda rättsägare stadgas i 22 § att ersättning för nyttjande av mark och för intrång skall jämte ränta nedsättas hos länsstyrelsen för fördelning och utbetalande i den ordning som är stadgad för det fall att enligt expropriationslagen nyttjande- eller servitutsrätt upplåtes. Från denna regel stadgas dock det undantag, att beloppet må utbetalas direkt till sakägaren, där det är väsentligen utan betydelse för annan rättsinnehavare i avseende å fastigheten.

Då ersättningen i övervägande antalet fall icke torde beröra inteckningshavernas rätt, bör utbetalningen i dessa fall, såsom de sakkunniga jämväl framhållit, göras till sakägaren. Anledningen till att stadgandet det oaktat avfattats som om ersättningens nedsättande skulle vara regel har av de sakkunniga angivits vara behovet att understryka, att utbetalning sker på väghållarens egen risk. Detta framgår emellertid med tillräcklig tydlighet av bestämmelsen i 23 § andra stycket. På det att i samtliga parterers intresse nedsättning icke må ske i onödan, torde stadgandet höra jämkas på det sätt, att däri uttryckligen angives under vilken förutsättning ersättningen skall nedsättas. Lagrådet hemställer alltså, att nedsättning förklaras skola äga rum allenast där genom vägrätt fastigheten undergått sådan minskning i värde, att den kan antagas ej utgöra full säkerhet för fordran, för vilken fastigheten svarade då marken togs i anspråk.

## 23 §.

Utöver det skydd som beredes inteckningshavare genom bestämmelsen i 22 § och det därtill anslutande stadgandet i andra stycket av förevarande paragraf äger enligt första stycket inteckningshavare som förmenar att ersättning blivit för lågt beräknad att, i den mån ersättningsbeloppet till följd av överenskommelse mellan väghållaren och fastighetens ägare eller av an-

nan anledning ej blivit prövat av domstol, föra talan om att ersättningen, såvitt på hans eller annan sådan fordringsägares rätt inverkar, bestämmes av ägodelningsrätten.

Stadgandet, som avfattats med 9 kap. 73 § vattenlagen såsom förebild, torde för inteckningshavaren sakna större praktiskt värde men kunna giva anledning till onyttiga värderingar med därav följande fördelningar. I de undantagsfall, då på förevarande område tillämpningen av regeln kan ifrågakomma, torde inteckningshavarens rätt, helst väghållaren måste antagas städse vara solvent, kunna på enklare sätt fullt tillgodoses därigenom, att inteckningshavaren jämväl för detta fall erhåller rätt till ersättning av väghållaren för liden förlust. Någon fara för väghållaren lär härigenom icke kunna uppkomma. Förutsättning för bifall till en talan om dylik ersättning torde nämligen som regel vara, att vid exekutiv auktion å fastigheten utretts att fordringen blivit nödlidande. Erinras må slutligen, att någon speciell preskriptionstid till förkortning av den allmänna icke föreslås, medan för motsvarande fall enligt vattenlagen talan måste anhängiggöras inom sex månader.

### 25 §.

Det torde, liksom hittills, utan särskilt stadgande vara klart att den omständigheten att väghållaren är berättigad att förvärva eller måhända redan förvärvat vägrätt icke utesluter honom från att vid behov anlita expropriationsförfarande för förvärv av mark för allmän väg, vare sig med äganderätt eller med nyttjanderätt. Förevarande stadgande, som saknar motsvarighet i vägrättslagen, synes hava till syfte att reglera förfarandet i sådana fall, då talan om ersättning för vägrätten anhängiggjorts vid ägodelningsrätt och väghållaren inleder expropriationsförfarande. Motsvarande spørsmål var föremål för uppmärksamhet under förarbetena till gällande vägrättslag. Sålunda framhölls i den till grund för lagstiftningen liggande promemorian, att det vore tydligt att, om stämning i expropriationsmålet redan utfärdats, den jämlikt vägrättslagen väckta talan borde avvisas. Hade expropriationsfrågan ej fortskridit så långt, att stämning ågått, syntes målet böra förklaras vilande i avbidan på huruvida expropriation komme till stånd, varvid vore att märka, att en beviljad expropriationsrätt förfölle, därest densamma icke fullföljdes genom stämning inom viss utsatt tid. Fullföljdes ej expropriationen, föreläge uppenbarligen intet hinder för talans prövning enligt vägrättslagen. Mot detta uttalande restes icke någon gensaga under lagstiftningsärendets fortsatta behandling. Med hänsyn till vad sålunda förekommit hemställer lagrådet, att förevarande stadgande — som för övrigt icke löser samtliga kollisionfall — måtte utgå.

Bestämmelserna om vägrätt och vad därmed hör samman, 16—26 §§, synes lämpligen böra så uppställas, att efter det grundläggande stadgandet om vägrätt (16 §) upptagas reglerna om ersättning till jordägaren samt nyttjanderätts- och servitutsrättshavare (17 §) och därefter stadgandena om de

rättsanspråk inteckningshavare kunna göra gällande jämte det därtill knutna nedsättningsförfarandet (22 och 23 §§). Därefter synas böra följa bestämmelserna i 19 §, vidare reglerna om förfarandet beträffande vägrättsmål (20 §) och om lösningsplikt (18 och 21 §§) samt slutligen föreskrifterna i 24 och 26 §§.

Vägrätsbestämmelserna torde lämpligen böra upptagas under rubriken »Om vägrätt.»

#### 42 §.

Enligt förevarande paragraf har för den som skall vara skyldig tjänstgöra i arbetslag för att biträda med vinterväghållning bestämts en minimiålder av sjutton år. I de för närvarande gällande författningar, jämlikt vilka personal må uttagas till fullgörande av anvisat arbete, har motsvarande ålder fastställts till i vissa fall sexton och i andra aderton år. Då det torde vara lämpligt att beträffande personal som tvångsvis kan åläggas arbetsplikt åldersgränserna ej varieras mera än som av förhållandena betingas, ifrågasätter lagrådet huruvida icke i nu ifrågavarande fall minimiåldern borde fastställas till sexton år.

#### 50—53 §§.

Enligt det föreliggande förslaget skall stad fortfarande i regel vara väghållare inom sitt område, men Kungl. Maj:t skall äga förordna att kronan skall vara väghållare inom stad som saknar förutsättningar att själv ombesörja väghållningen inom sitt område. Vidare skall enligt förslaget kronan som regel vara väghållare inom stadsliknande samhällen. Vad sålunda föreslagits har ansetts medföra vissa ändringar i föreskrifterna i stadsplanelagen angående ansvarigheten för iordningställande och upplåtande till allmänt begagnande samt underhåll av gata inom område som ingår i stadsplanen. Ändringarna innebära att, då kronan är väghållare i stad eller stadsliknande samhälle, stadens eller samhällets skyldigheter i angivna hänseenden skola åvila kronan. Erforderliga föreskrifter härom hade efter samråd mellan vägsakkunniga och stadsplaneutredningen ansetts böra införas i stadsplanelagen, 44 a och 54 §§, varom förslag utarbetats av utredningen. Genom hänvisningen i 56 § samma lag kommo ändringarna att bliva tillämpliga jämväl å stadsliknande samhällen. Då emellertid de förpliktelser om vilka här är fråga skola ankomma å kronan i egenskap av väghållare ha bestämmelserna i ämnet synts departementschefen böra meddelas i väglagen och upptagits i 51 och 53 §§, medan en erinran om de särskilda bestämmelserna rörande »gata som tillika är allmän väg» intagits i stadsplanelagen. De av departementschefen anförda skälen för bestämmelsernas placering synas vara beaktansvärda. Tillgodoseende av såväl stadsplaneutredningens som departementschefens synpunkter torde enligt lagrådets mening lämpligen böra ske på det sätt, att bestämmelserna såsom innebärande ändringar i stadsplanelagens regler införas i nämnda lag, men att samtidigt den erinran om dessa ändringar som bör upptagas i väglagen så avfattas att redan därav kronans förpliktelser i detta hänseende tydligt framgå.

Bestämmelserna i stadsplanelagen torde kunna utformas i huvudsaklig överensstämmelse med stadsplaneutredningens förslag. Vid avfattandet av dessa bestämmelser böra om möjligt komma till tydligare uttryck i lagtexten vilka gator varom här är fråga. Frånsett de gator i staden eller samhället, som framdeles komma att byggas av kronan som väghållare, avses sålunda dels sådana allmänna vägar som efter lagens ikraftträdande komma att efter hand iordningställas och upplåtas som gata, dels sådana redan upplåtna trafikleder som, såvitt gäller stad, komma att i anslutning till kronans övertagande av väghållningen förklaras tillika vara allmänna vägar samt, i fråga om samhällena, komma att alltjämt bestå såsom allmänna vägar.

Med utgångspunkt från de sålunda föreslagna bestämmelserna i stadsplanelagen torde åt stadgandet i 51 § i väglagen kunna givas det innehåll *att* för iordningställande och upplåtande av väg såsom gata i stad, där kronan är väghållare, kronan i stället för staden är ansvarig efter vad i 44 a § stadsplanelagen stadgas, samt *att* underhållet av väg i sådan stad skall, jämväl sedan vägen upplåtits såsom gata, i stället för staden åvila kronan enligt 54 § stadsplanelagen och att samma lag skall vara i fråga om gata som förklarats tillika vara väg. Genom hänvisning i 53 § väglagen bliva dessa bestämmelser tillämpliga jämväl å de stadsliknande samhällena.

Den föreslagna regleringen av väghållningen i stad och stadsliknande samhälle, där kronan skall vara väghållare, har ansetts böra medföra — utöver vad i det föregående berörts om kronans skyldighet att fullgöra vissa staden åvilande förpliktelser i fråga om gata som tillika är allmän väg — att staden gentemot kronan skall vara pliktig att kostnadsfritt tillhandahålla mark som erfordras för vägs byggande inom stadsplanelagt område. Bestämmelse härom har upptagits i förslagets 50 §. I anslutning härtill har i 52 §, som enligt hänvisningen i 53 § gäller jämväl stadsliknande samhälle, stadgats att den inskränkning i tomtägars skyldighet att ersätta staden gatumark, som enligt 45 och 46 §§ stadsplanelagen eller motsvarande äldre bestämmelser gäller därest i gatumark ingår allmän väg, ej skall inträda, om vägen efter det kronan övertagit väghållningen byggts inom stadsplanelagt område. Medan bestämmelserna i 50 och 51 §§ uppenbarligen reglera förhållandet mellan kronan såsom väghållare och staden, avser stadgandet i 52 § att reglera förhållandet mellan staden och tomtägarna i denna. Den tidigaste motsvarigheten till ifrågavarande bestämmelse tillkom år 1927 i sammanhang med ordnandet av frågan om köpingars och municipalsamhällets förhållande till det allmänna väghållningsbesväret och infördes då i 9 § av 1891 års lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, varefter stadgandet med i sak oförändrat innehåll upptogs i 17 § i 1934 års allmänna väglag. Bestämmelsen tillkom för att för stadsliknande samhällen underlätta den då införda skyldigheten att utan kostnad för väghållningsdistriktet tillhandahålla mark, som erfordrades för byggande av väg inom stadsplanelagt område, ett förhållande som klart framgår av dåvarande departementschefens yttrande, att det därigenom vore sörjt för att samhällena skulle kunna enligt fastighetsbildningslagens bestämmelser uttaga markkost-

naden av tomtägarna utmed vägen. Enligt lagrådets mening har stadgandet, såsom i realiteten innebärande en ändring i och utvidgning av stadsplanelagens bestämmelser om tomtägars skyldighet att ersätta gatumark, sin rätta plats i stadsplanelagen.

Då nu en genomgripande reglering av frågan om väghållningen sker, synes anledning föreligga att upptaga stadgandet i dess naturliga sammanhang. Stadgandet bör i vad det avser stad införas i 45 § stadsplanelagen och upptagas såsom ett tillägg till första stycket med innehåll, att däri angiven inskränkning ej skall gälla såvitt avser allmän väg i stad, där kronan är väghållare och vägen efter det väghållningen övertagits av kronan byggts inom område som ingår i stadsplanen. Då för samhällenas del reglerna avse väg som byggts efter den 1 januari 1928, torde beträffande dem ett särskilt stadgande av huvudsakligen samma innehåll som det i 17 § 1934 års väglag upptagna vara påkallat och böra införas som ett tredje stycke i 56 § stadsplanelagen. Emellertid synes jämväl i väglagen en erinran böra göras om dessa bestämmelser. Detta synes lämpligen kunna ske genom upptagande såsom ett andra stycke i 50 § förevarande förslag av ett stadgande, att om stadens rätt att av tomtägare uttaga ersättning för den tillhandahållna marken är stadgat i stadsplanelagen. Genom hänvisningen i 53 § blir stadgandet tillämpligt jämväl å samhällena.

#### 55 §.

Enligt förevarande paragraf skall en ledamot i vägsynenämnd på landet utses av vägnämnden inom området. Varken i förslaget till väglag eller i förslaget till lag om vägnämnder m. m. upptagas bestämmelser om rätt till klagan över sådant val eller annat beslut av vägnämnd eller länsvägnämnd. Möjlighet torde dock böra finnas att föra talan mot dylikt beslut. Föreskrift härom synes böra givas i sistnämnda lag.

#### 69 §.

I 62 § gällande väglag stadgas att den skyldighet att utföra väghållning, som enligt tidigare bestämmelser kunde åligga medlem av stadskommun, skall upphöra från och med den 1 januari 1937, såvida icke Kungl. Maj:t, på framställning av staden, förordnar om skyldighetens avskrivning under en tid av tio år, räknade från nämnda dag. I 63—65 §§ samma lag givas närmare bestämmelser om den successiva avskrivningen.

I 69 § i det remitterade förslaget föreslås att 62—65 §§ gällande lag icke skola upphävas i samband med lagen i övrigt. De sakkunniga ha såsom skäl härför anfört, att sistnämnda lagrum väl nu torde sakna all aktualitet, men att det vore tänkbart att behov av bestämmelserna kunde uppkomma, varför de icke nu borde upphävas. Att överföra dem till den nya väglagen vore icke lämpligt, då de, på sätt framginge av innehållet, endast avsåge tiden till den 1 januari 1947.

Enligt vad lagrådet inhämtat hava samtliga av städer gjorda framställningar om successiv avskrivning av den skyldighet att utföra väghållning,

som tidigare åvilat fastighetsägare, av Kungl. Maj:t lämnats utan åtgärd. På grund härav och då ifrågavarande skyldighet enligt bestämmelsen i 62 § skulle upphöra den 1 januari 1937, därest framställning om avskrivning icke dessförinnan inkommit till Kungl. Maj:t, lärers något behov av föreskrifterna i 62—65 §§ gällande lag icke längre förefinnas. En härav betingad ändring bör följaktligen vidtagas i förevarande paragraf.

I övrigt torde vissa paragrafer i förslaget böra jämkas i formellt hänseende.

---

**Förslaget till lag om ändring i stadsplanelagen den 29 maj 1931 (nr 142).**

Lagrådet hänvisar till vad som anförts vid 50—53 §§ av förslaget till lag om allmänna vägar.

---

**Förslaget till lag om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom.**

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

---

**Förslaget till lag om ändring i vissa delar av lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation.**

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Ur protokollet:  
*G. Lindencrona.*

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
den 30 april 1943.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER,  
SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, ANDERSSON, GJÖRES.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, anmäler efter gemensam beredning med t. f. chefen för justitiedepartementet, statsrådet Bergquist, lagrådets den 28 april 1943 avgivna utlåtande över de den 26 mars 1943 till lagrådet remitterade förslagen till lag om allmänna vägar, lag om ändring i stadsplanelagen den 29 maj 1931 (nr 142), lag om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom samt lag om ändring i vissa delar av lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation.

Efter redogörelse för utlåtandet anför föredraganden.

De ändringar i förslagen, om vilka lagrådet hemställt, beröra icke förslagens huvudgrunder och äro väsentligen av formell natur. Jag anser mig böra biträda ändringsförslagen.

Härutöver ha i redaktionellt hänseende vissa jämkningar ansetts böra vidtagas såväl i förenämnda till lagrådet remitterade lagförslag som ock i vissa av de övriga vid statsrådsprotokollet för den 26 mars 1943 fogade författningsförslagen.

De sålunda överarbetade författningsförslagen torde nu böra föreläggas riksdagen.

Föredraganden hemställer, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition *dels* föreslå riksdagen att antaga förslagen till

- 1) lag om allmänna vägar;
- 2) lag om ändring i vissa delar av stadsplanelagen den 29 maj 1931 (nr 142);
- 3) lag om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom;
- 4) lag om ändring i vissa delar av lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation;
- 5) lag om vad iakttagas skall i anledning av kronans övertagande av den allmänna väghållningen på landet; samt
- 6) lag om vägnämnder, länsvägnämnder och riksvägnämnd;  
*dels* föreslå riksdagen att godkänna förslagen till
  - 1) förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare; samt

2) förordning om statsbidrag till städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare, för tillhandahållande av mark för allmän väg m. m.;  
*dels ock* inhämta riksdagens yttrande över förslaget till stadga angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadga).

Vad föredragande departementschefen sålunda hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämma, behagar Hans Maj:t Konungen bifalla.

Ur protokollet:

*F. Wessberg.*