

**Nr 149.**

Av herr **Olsson** i Berg m. fl., om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning och förslag till sådan ändring av lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, att kostnaden för underhåll av enskild väg må kunna delvis övertagas av väghållningsdistriktet.

Bland frågor, som under senaste åren träget framförts genom motioner i Riksdagen, är den om ökat statsbidrag till allmänna vägunderhållet på landet.

Då detta allmänna vägunderhåll utgör en mycket tung börda för dem det åligger, samt dessutom trycker synnerligen ojämnt inom olika till och med varandra nära belägna väghållningsdistrikt, så är det helt naturligt att energiska strävanden skola göra sig gällande för att söka få denna börda lättad och utjämnad. Men det är icke nog med underhållstungan av de allmänna på respektive väghållningsdistrikt indelade vägarne, utan jordbrukarne på landet hava därjämte ofta mycket långa sträckor livligt trafikerade enskilda s. k. utfartsvägar från respektive byalag och gårdar, vilkas nödtorftiga underhåll mången gång är vida dyrbarare för dessa avlägset belägna jordbruk, än det dem åliggande allmänna vägunderhållet.

Utan nödtorftig kommunikation är ett jordbruk omöjligt i våra dagar, då jordbrukets produkter måste förvandlas i penningar till mångahanda utgifter; och utvecklingen för övrigt fordrar förutsättningar för samtrafik, därest icke avlägset liggande orter inom vårt land skola helt avfolkas.

Det är därför av nöden, och bör med rätta betraktas såsom en ej oväsentlig statens angelägenhet, att tillse, i vilken mån anordningar kunna åvägbringas för tillgodoseende av trängande kommunikations-

behov till avlägset liggande bygder, i större utsträckning än som nu kan ske.

Som bekant, skall nämligen en väg helt övertagas av väghållningsdistrikt till underhåll, därest någon hjälp från det allmänna därtill skall kunna erhållas.

Därvid är att märka, att vägen skall hava den betydelse från trafiksynpunkt, att den kan betraktas såsom *allmän*; att enligt kap. 2 § 8 väglagen ur vägkassan skall bekostas iståndsättande av enskild väg som till allmänt underhåll övertages samt, att det i huvudsak beror på de väghållningsskyldiges beslut, om en enskild väg övertages av ett väghållningsdistrikt till underhåll eller icke.

Det blir därför i oskäligt liten utsträckning, som enskilda vägar, trots deras vidsträckta användning av en större allmänhet, bliva indelade till allmänt underhåll; ty detta beror sålunda på, dels om vägen har sådan trafik, att de väghållningsskyldige anse den hava egenskap av *allmän*, och dels de kostnader, som vägkassan får vidkännas för vägens iståndsättande, så att den, tekniskt sett, får landsvägs- eller bygdevägs natur enligt väglagen, och sålunda kan komma i åtnjutande av statsbidrag.

Det ställer sig nämligen ofta så, på grund av de ökade kostnaderna för väghållningsdistriktet, som föranledas av övertagande av enskilda vägar till allmänt underhåll, att de väghållningsskyldige ställa sig afvisande i det längsta — och i varje fall blir utgången beroende på en mer eller mindre tillfällig, godtycklig uppfattning hos de väghållningsskyldige, som ej sällan är framkonstruerad.

Det vore därför otvivelaktigt önskvärt, om väglagen kunde ändras därhän, att den bleve så att säga mera elastisk, i ändamål att underhållstungan av enskild, för en viss allmänhet betydelsefull väg kunde lagenligt uppdelas emellan väghållningsdistrikt och de respektive enskilde.

Därför, då fråga väckes om väghållningsdistrikts övertagande av enskild väg, borde en sakkunnig och objektiv utredning åvägbringas — t. ex. genom den särskilda nämnd om vilken väglagen i kap. 4 stadgar — för att bestämma i vilken mån sådan enskild väg är att anse såsom allmän och huruvida eventuellt underhållstungan borde fördelas emellan väghållningsdistriktet och de respektive vederbörande enskilde underhållsskyldige.

Enligt väglagen ha vi såsom bekant två slag af allmänna vägar, nämligen lands- och bygdevägar, vilkas karaktär är betingad av deras större eller ringare betydelse för den allmänna trafiken.

De praktiska förhållandena äro nog emellertid sådana, att det med

skäl kan ifrågasättas, huruvida icke en tredje kategori av vägar väl läte försvara sig. Det finnes ju inom varje ort i hela vårt land för trafiken på landet betydande vägar av enskild natur, om vilka man kan säga, att de från trafiksynpunkt hava en komplicerad egenskap av allmänna och enskilda.

Det är just beträffande sådana vägar, som stora orättvisor och svårigheter yppas beträffande underhållningsskyldighetens utgörande i förhållande till trafikanternas nytta av vägen.

Här borde en uppskattning, på ovan antytt eller annat sätt, kunna ske, för att utröna sådan vägs egenskap av allmän å ena och enskild å andra sidan, och underhållskostnaden sålunda fördelas i den mån vägens egenskap, från ovan angivna synpunkt, betingade sådan fördelning.

Efter vårt förmenande, skulle mycket vinnas om en ändring av väglagen i ovan angivna syfte bleve genomförd, därigenom ock de svåraste olägenheterna beträffande byavägsunderhållet skulle kunna avhjälpas.

Emellertid lär knappast en motionär kunna åstadkomma den förberedande utredning, som för det åsyftade målets vinnande erfordras, och föreslå behövliga ändringar i väglagen.

Vi tillåta oss därför vördsamt hemställa, det Riksdagen behagade besluta

att i skrivelse anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta utreda och till Riksdagen snarast inkomma med förslag till sådan ändring av lagen den 23 oktober 1891, angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, att kostnaden för underhåll av enskild väg må kunna uppdelas emellan väghållningsdistrikt med lagenligt bidrag av statsmedel och respektive vederbörande enskilde, i den mån sakkunnig, objektiv uppskattning av vägens betydelse i trafikhänseende finner densamma i avsevärd grad på samma gång tjäna ett betydande enskilt och allmänt trafikintresse.

Stockholm den 25 januari 1913.

Cornelius Olsson.

J. M. Johansson.

Oskar Lundgren.

Gustaf Larsson.

Carl J. Ödman.