

Nr 98.

Av herr **Molin**, med förslag till tillägg till lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet.

Vid 1907 års riksdag förelåg till behandling kungl. proposition med förslag till lag om enskilda vägar på landet. Lagförslaget biträdades med åtskilliga förändringar av lagutskottet. Den viktigaste förändringen var förslaget om en ny paragraf i lagen (§ 35), som lagutskottet i anledning av herr Olssons i See motion formulerade som följer:

»Vad i denna lag om väghållningsskyldighetens fördelning stadgas, må ej innefatta hinder för kommun att lämna bidrag till byggande och underhåll av enskild väg eller bro.» Lagutskottets förslag i denna punkt var enhälligt (se utlåtandet nr 46). Vid behandlingen av lagförslaget i kamrarna beslöt andra kammaren utan debatt att godkänna utskottets förslag beträffande § 35, under det första kammaren efter debatt med 59 röster mot 35 avslög paragrafen i fråga. För att icke fälla hela lagförslaget beslöt sedermera andra kammaren att biträda första kammarens beslut.

Från debatten i första kammaren, vilken debatt är väl värd att läsas bland annat i kuriositetens intresse, må antecknas, att skälet för avslag å § 35 framförallt härledde sig av fruktan för den då förestående reformen av den kommunala rösträtten och de faror av samhällsomstörtning, som en dylik skulle komma att föra med sig. Det kan nu, 11 år därefter, med fullt fog sägas, att första kammarmajoriteten fattade sitt beslut i frågan i desperation över att en kommunal rösträttsreform över huvud taget bragts på tal.

De av första kammarens ledamöter, som i denna fråga ej sågo spöken mitt på ljusa dagen, hävdade i motsats till dem, som yrkade avslag, att det varit »icke allenast av billighetskäl utan även för att vinna

enhet och konsekvens i rättsskipningen», som lagutskottet gjort det föreslagna tillägget.

Ser man nu, huru förhållandena gestalta sig 11 år efter sedan lagen om enskilda vägar på landet tillkom, befinnes, att lagutskottet vid 1907 års riksdag hade rätt i sin uppfattning om billigheten, rättvisan och konsekvensen av att kommunerna borde äga rätt att anslå medel till enskilda vägar, och att första kammarmajoriteten hade orätt. Att den saken ej långt tidigare kunnat praktiskt påvisas, beror i främsta rummet på att vederbörande vägintrössenter av fruktan för de stora kostnader, som vore förenade med laga förrättningar enligt lagen om enskilda vägar på landet, i det längsta dröjt med att påkalla förrättningar av dessa slag. Sedan emellertid åtskilliga landsting trätt emellan såväl beträffande kostnaderna för indelningen som även kostnaderna för vägarnas iståndsättande (i detta hänseende må särskilt Norrbottens och Västernorrlands läns landsting omnämnas), har det blivit fart på vägdelningarna och den bristen i lagstiftningen kännbar, att kommun ej skall äga rätt att anslå medel för vägarnas iståndsättande.

Bristen på vägar, särskilt i Norrland, är stor. Ofantliga områden sakna vägar alldeles, och överbärande antalet byar hava att trafikera usla byvägar för att komma i förbindelse med de fåtaliga allmänna vägarna. I följd därav, och då det allmänna väganslaget icke ens torde täcka tiondedelen av behovet, måste befolkningen, hellre än att vänta kvartsekellång tid på landsvägar med statsanslag, tillgripa utvägen att indela by- och utfartsvägarna till iståndsättning och framtida underhåll enligt lagen om enskilda vägar på landet. Därigenom har denna lag, vad särskilt Norrland beträffar, kommit att få en tillämpning, som de flesta av lagstiftarna vid 1907 års riksdag knappast kunde ana. Sålunda har inträffat, att vägar av flera mils längd, sammanbindande flera socknar och till stadigvarande utfartsväg för massor utav fastigheter och byar indelts enligt lagen om enskilda vägar på landet, ehuru vägarna äga alla tänkbara kvalifikationer för att bli föklarade och byggda såsom allmänna vägar, såvida allmänna medel för ändamålet inom rimlig tid stått till buds. Det måste i sådana fall, då kommunerna ha sina livsintressen förbundna vid att drägliga kommunikationer öppnas, anses som överhövan avvita, att lagstiftningen skall vara sådan, att den rent av *förbjuder* dem att hjälpa till, då så behövs; med andra ord, att lagstiftningen skall, om ej direkt så dock indirekt, *förbjuda* kommun att understödja sina egna livsintressen.

Då jag anser, att frågan om kommuns rätt att anslå medel för

ifrågavarande ändamål är tillräckligt utredd genom lagutskottets enhälliga utlåtande nr 46 vid 1907 års riksdag och andra kammarens vid samma riksdag i anledning därav *enhälligt* fattade beslut, dristar jag mig på grund av det anförda och med hänvisning till *sakskälen* uti första kammardebatten i frågan hemställa,

att riksdagen för sin del måtte besluta följande tillägg till lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet:

»§ 35.

Vad i denna lag om väghållningsskyldighetens fördelning stadgas, må ej innefatta hinder för kommun att lämna bidrag till byggande och underhåll av enskild väg eller bro.»

Stockholm den 22 januari 1918.

Emil Molin.
