

Nr 74.

Av herr **Bondeson m. fl.**, *angående skrivelse till Konungen med begäran om utredning och förslag beträffande vissa ändringar i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*

På sid. 234 i »Berättelsen om vad i rikets styrelse sedan sista lagtima riksdagssammanträde sig tilldragit» lämnas en del uppgifter om det hittillsvarande resultatet av den utredning, som den 29 sept. 1911 igångsattes genom tillkallandet av vägskattesakkunniga. Dessa — den s. k. vägkommissionen — avlämnade i december 1916 sitt första utlåtande med förslag om ny lag om allmänna vägar på landet.

Under förra hälften av år 1918 avlämnades ytterligare förslag till lag om vägkommunal styrelse på landet och övergångslag till lagarna om allmänna vägar på landet och om vägkommunal styrelse på landet.

Dessa lagförslag lära senare ha utsänts på remiss till olika myndigheter för yttrande. Enligt vad som upplyses, saknas emellertid ännu möjlighet att slutbehandla frågan inför regering och riksdag på grund av att kommissionen ännu ej avlämnat betänkande beträffande städernas och samhällenas vägväsende och icke heller i utsikt ställt förslag till automobilskatt.

Man torde icke kunna räkna med, att den nya väglagen, sedan den en gång beslutats, kommer att avsätta några frukter i form av bättre väghållning, förrän tidigast 5 år efter antagandet. I bästa fall skulle man sålunda kunna räkna med att omkring 1930 en tidsenligare anordning av vägunderhållet skulle kunna tillämpas.

Det måste emellertid anses ur alla synpunkter olämpligt, att våra vägkommunikationer under en så lång tid som 10 år skola undvara varje mera genomgripande förbättring. Det ligger nämligen i

sakens natur, att varje större omgestaltning av vägunderhållet för närvarande, under väntan på ny lagstiftning, möter mycket stora svårigheter vid genomförandet.

Samtidigt vinner med varje dag den uppfattningen alltmer insteg, att ökad motortrafik på vägarna liksom förbättringar av den vanliga körtrafiken innebära en av de möjligheter, som snarast måste tillgripas för att nedbringa transportkostnaderna och därmed också levnadskostnaderna.

Det torde numera vara allmänt bekant, att en ekonomisk vägtrafik vare sig med häst eller motor är omöjlig, om vägarna äro illa eller mindre väl skötta.

Med dessa förhållanden för ögonen måste man komma till den ovan anförda slutsatsen, att vårt vägväsende ifråga om vägunderhållet icke längre tid än nödigt bör vara i saknad av reformer.

En nära till hands liggande åtgärd har redan tidigare antytts vid riksdagens behandling av väglagsfrågan, nämligen sammanslutning till större enheter vid underhållet, särskilt genom entreprenader.

Inom flera vägdistrikt ha också entreprenader i större eller mindre omfattning förekommit, och torde intresset för denna form av vägunderhåll vara i starkt stigande.

Med den nuvarande avfattningen av § 64 läggas emellertid stora hinder i vägen för entreprenadunderhåll, och torde en mindre ändring av denna § till underlättande av beslut om entreprenad därför vara mycket önskvärd.

På flera ställen förekommer redan sedan länge underhåll av hela vägnätet genom vägstyrelsens försorg. Därvid användas dels entreprenader, dels lega för de olika arbetena.

Med anledning av uppgifter från landsfiskalerna i Ramsele och Junsele distrikt, lämnade till svenska vägföreningen, har nämnda förening i sin tidskrift häft. 3, 1918, meddelat följande:

»Enligt en redogörelse från landsfiskal Domeij i Junsele fanns inom sistnämnda socken redan på 1840-talet en sammanslutning mellan sockenmännen, vilken sammanslutning ombesörjde vägunderhållet å den enda väg som fanns inom socknen. Då under 1880-talet ifrågasvarande väg blev ombyggd samt ytterligare vägar började anläggas, beslöt man sig för att fortsätta på det praktiserade sättet för vägunderhållets utgörande, vilket stadfästes genom kommunalstämma. När väglagen av år 1891 skulle tillämpas inom det väghållningsdistrikt, vartill Junsele socken hörde, nämligen Resele tingslags, beslöto väg-

hållarne i Junsele socken på kommunalstämma att gemensamt underhålla de vägar inom väghållningsdistriktet, som de blevo tilldelade. Enligt den av en kommitté uppgjorda planen, som antogs å stämma, har vägunderhållet sedan slutet av 1890-talet utförts gemensamt för socknens vägskafteskyldiga genom en vägfogde, som sedermera utackorderat vägunderhållet på entreprenad. Årskostnaderna uppdelas sedan efter vägtalslängden på de olika skatteskyldiga. Någon som helst annan urkund för vägunderhållets utgörande inom socknen än den omtalade vägstämmans protokoll finnes icke. Enligt landsfiskal Domeijs uttalande i ovan berörda redogörelse fungerar vägunderhålningen på ett synnerligen tillfredsställande sätt både med hänsyn till det praktiska arbetet och i ekonomiskt hänseende.»

»Även inom Ramsele intill Junsele gränsande socken har en liknande sammanslutning mellan väghållarne ägt rum sedan ett tiotal år tillbaka.

Enligt en av landsfiskal Westberg lämnad redogörelse beslöto de väghållningsskyldige, när ny vägdelning inom väghållningsdistriktet år 1908 trädde i tillämpning, på ett anordnat möte att bilda en förening för väghållningens fullgörande för en tid av fem år i sänder. Enligt de kortfattade regler, varom man på detta möte kom överens, skulle väghållningen omhänderhavas av en direktion av tre personer med uppdrag att på ändamålsenligaste sätt ombestyrja densamma samt att uttaxera och uppbära intressenternas tillskott. Efter det direktionen uppdelat vägarna i lämpliga skiften (1.—3 km. långa), har underhållet av dessa skett medelst entreprenad. Utdebiteringen av kostnaden verkställes av kommunalnämndens ordförande, som även uppbär de väghållningsskyldiga tillkommande statsbidrag. Årliga kostnaden för vägunderhållet har utgjort omkring 25 öre för vägtal, men även med denna förhållandevis låga uttaxering har föreningen kunnat reservera medel för vissa planerade grundförbättringar. Enligt landsfiskal Westbergs utsago äro vägarna såväl i Ramsele som Junsele, utan att kunna sägas vara mönstervägar, dock avgjort bättre än vägarna i angränsande distrikt, där vägföreningar saknas. Landsfiskal Westberg framhåller dessutom de stora fördelar, som genom en dylik vägförening uppstå för landsfiskalerna själva, nämligen att de endast hava att göra med en enda i stället för hundratals väghållare.»

Även inom andra landsdelar har man i stor utsträckning praktiserat att utlämna hela vägunderhållet på entreprenad och funnit detta synnerligen ändamålsenligt. Detta har kunnat ske, där full-

ständig enighet varit rådande. Men med den nuvarande avfattningen av § 64 har det varit möjligt för en enda väghållningsskyldig att hindra en dylik åtgärd. Detta är ett missförhållande, som måste anses föga motiverat. Genom motionen i andra kammaren vid 1919 års riksdag av herr Magnusson i Tumhult väcktes uppmärksamheten härå, ehuru det den gången icke blev möjligt att få en lagändring till stånd. Redan då anfördes emellertid vägande skäl för en reform, varigenom vägstämman med viss kvalificerad majoritet skulle kunna överlåta hela vägunderhållet på entreprenör. Till förmån härför talade i första kammaren herrar Pers, Markgren, Alex. Hamilton och Lindblad och i andra kammaren herrar Åkerlund, Dan. Persson, Söderberg i Hobborn och Raoul Hamilton. I motiveringen till bestämmelserna i § 12 av väglagen, antagen genom lag, som trädde i kraft den 1 januari 1907, fann kommerskollegium den av riksdagen önskade anordningen, varigenom väg eller vägstycke, som därtill särskilt lämpade sig, skulle få underhållas medelst entreprenad — — särdeles ändamålsenlig. Enligt kollegiets åsikt torde den ock ur en annan synpunkt kunna finnas lämplig, nämligen för vinnande av närmare erfarenhet om fördelarna eller olägenheterna för väghållningen av entreprenadsystemet och såsom ett varsamt försök till systemets införande, att efterföljas av flera, om nämnda erfarenhet talade till förmån därför.

Att arfarenheten talar till förmån för entreprenadsystemet bestrykes — utom av ovan anförda exempel — även därutav, att vägkommissionen i sitt förslag till lag om allmänna vägar på landet infört en § (§ 26) av följande lydelse: »Vägunderhållet besörjes genom anlitan­de av entreprenad eller lega, genom anställande av vägvakter eller på annat sätt, som må finnas för ändamålet lämpligt, varvid för under­håll, som åligger kommun, jämväl må, i den ordning nedan stadgas, av fastigheter inom kommunen uttagas arbetsbidrag in natura (vägdagsverken)».

Emot en förändring, varigenom vägstämman redan nu beredes möjlighet att med viss kvalificerad majoritet besluta om hela väg­underhållets upplåtande på entreprenad, skall måhända invändas, att därmed bör få anstå, till dess att vägkommissionens förslag i dess helhet föreligger för riksdagen. Härtill må genmål­as, att ett dylikt uppskjutande på en lång och obestämd tid av denna högst nyttiga och nödiga reform icke kan anses lämpligt. Dessutom skulle den­ samma, om den nu beslutas, giva ytterligare erfarenheter, som kunde

vara till gagn, när riksdagen senare går att taga ställning till de stora lagförslagen, som väl omsider skola komma.

Det bör betonas, vad som redan framhölls vid 1911 års riksdag, att det här icke är fråga om något obligatoriskt införande av entreprenadssystemet. Vill man dessutom hava ännu starkare garantier för minoriteten av väghållningsskyldige, kan det stipuleras, att beslutet om entreprenad skall fattas vid vederbörligen utlyst vägstämma av de till naturaunderhåll förpliktade vägfyrkar med minst $\frac{4}{5}$ majoritet. Huvudsaken är, att icke ett ringa fåtal och kanske en enda bland de väghållningsskyldige skall kunna, såsom nu är fallet, alldeles omintetgöra en åtgärd, som av ekonomiska och praktiska skäl befinnes ändamålsenlig. Ehuru vi hålla före, att jordbruksutskottet mycket väl skulle kunna formulera de lagändringar, som betingas av en reform i nu angiven riktning, vilja vi icke för vår del nu yrka därpå, utan nöja oss med att hemställa om en skrivelse till Kungl. Maj:t, som redan till 1921 års riksdag bör kunna framlägga förslag i ärendet.

Med anledning av vad sålunda anförts, få vi föreslå,

att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till sådana ändringar i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, att de till naturaunderhåll förpliktade väghållningsskyldige må kunna vid vederbörligen utlyst vägstämma med viss kvalificerad majoritet på entreprenad överlåta väghållningen inom hela distriktet.

Stockholm den 21 januari 1920.

N. A. Bondeson.

August Ljunggren.

P. M. Olsson.
