

Nr 72.

Av herr **Månsson** i Erlandsro **m. fl.**, om vissa ändringar i väglagen.

De vid tiden för tillkomsten av nu gällande väglag (slutet av 1880 och början av 1890-talet) rådande trafikförhållandena å landsbygden voro helt olika de nuvarande. De allmänna vägarna tillgodosågo i övervägande mån det *lokala* trafikbehovet och nyttjades sålunda huvudsakligen av den jordbrukande befolkningen. Huvudparten av väghållningsbesväret ansågs därför böra läggas på just jordbruksfastigheterna. Denna större belastning i fråga om repartitionen av vägtungan komparerades emellertid i viss mån genom den form, i vilken densamma fick av jordbrukarna utgöras, nämligen medelst naturaprestationer. På grund av trafikens art erfordrades ingen högre vägstandard, och det tekniskt sett ganska enkla underhållsarbetet kunde utföras å tider, då inga brådskaende göromål förekommo i jordbruket.

I den mån samfärdseln å de allmänna vägarna ökades och därmed krav på en alltmer högre vägstandard yppades, ändrades emellertid förhållandena i nu berörda avseende. Utvecklingen gick till en början tämligen långsamt; automobilismens genombrott och oerhörda utveckling under de senaste 6 å 7 åren har emellertid medfört en fullständig omvälvning.

Från att vara leder för så gott som uteslutande den lokala samfärdseln hava vägarna i stor utsträckning kommit att bliva rikssamfärdsleder; från att hava huvudsakligen tjänat den jordbrukande ortsbefolkningens intresse tillgodoser även det mera lokala vägnätet numera i avsevärd, kanske övervägande grad andra befolkningslagars trafikbehov. Det må erinras, att den handelns och industriens trafik, som förr besörjdes nästan enbart av järnvägarna, numera i allt större utsträckning överflyttats till automobilerna och därmed vägarna. Vägnätets vidmakthållande måste sålunda anses vara ett hela folkets intresse.

Automobilismens inflytande på själva underhållsarbetets art och omfattning har givetvis varit oerhört. Vägunderhållet måste skötas så gott som kontinuerligt — icke som förr då och då vid för vederbörande lämpliga tidpunkter — samt kräver ofta maskinella hjälpmedel. Detta ökade arbete medför givetvis ofta oerhört stegrade kostnader, vilka på grund av vägbördans ojämna tryck i övervägande grad kommit att belasta just jordbrukarna.

Det är naturligt, att de sålunda ändrade förhållandena medfört behov av en ny väglagstiftning, innebärande en rättvisare fördelning av vägtungan och möjlighet till ett effektivare vägunderhåll.

Ett föreliggande förslag till ny vägslag har emellertid genom 1922 och 1923 års riksdagars beslut fallit, och det synes icke antagligt, att en helt ny vägslagstiftning kommer att genomföras under de närmaste åren. Det torde därför vara befogat att söka genom detaljändringar i den gällande lagen avskaffa de mest framträdande olägenheterna och orättvisorna i det nuvarande systemet.

Främst stå givetvis kraven på en förändring av repartitionstalen för väghållningstungan, gående ut på att låta alla befolkningslager mera effektivt än nu är fallet bidra till vägunderhållet och sålunda lätta på den jordbruket åvilande bördan. Denna fråga läser dock komma att behandlas i samband med den förestående regleringen av kommunalskattesystemet i dess helhet.

Bland andra spörsmål, som snarast kräva en bättre lösning än den för närvarande givna, må här nämnas frågan om förhållandet mellan arrendators skyldigheter och rättigheter med avseende å vägunderhållet. Med hänsyn därtill, att jordbrukaren som regel haft att fullgöra väghållningsbesväret genom naturaprestationer d. v. s. genom eget eller folks och dragares arbete, och då givetvis ifråga om utarrenderad gård endast brukaren men icke ägaren disponerar över de arbetskrafter, dragare och fordon m. m., som erfordrades för arbetets utförande, har fullgörandet av naturavghållet av ålder åvilat brukaren. Jag vill erinra om att i det lagrum, som före tillkomsten av 1891 års vägslag reglerade nu förevarande fråga, nämligen byggningsbalken 25 kap. 8 §, stadgades, att vägbördan åvilade »alla, som å landet hemman äga eller bruka». Om hemman brukades av annan än ägaren, ålåg och utkrävdes bördan av brukaren.

I detta förhållande har sedan den tiden i praktiken ingen ändring skett och läser, med hänsyn till ovan nämnda skäl ifråga om behärskandet av medlen för fullgörandet av vägunderhållsarbetet, icke heller kunna ske. Det må påpekas, att 1907 års lag om nyttjanderätt till fast egendom uttryckligen stadgar, att arrendatorn svarar för all skatt och annan allmän tunga, som utgår för fastigheten.

Någon avsikt att åstadkomma rubbning i detta av ålder bestående och av naturliga orsaker betingade förhållande kom icke till uttryck vid utarbetande av 1891 års vägslag. På grund emellertid av stadgandenas ordalydelse har den uppfattningen gjort sig gällande, att väghållningsskyldigheten åligger fastighetsägaren, en uppfattning, som ock vunnit bekräftelse genom Kungl. Maj:ts i särskilt fall meddelade beslut.

En följd av att fastighetsägaren ansetts formellt svara för väghållningsskyldigheten har emellertid blivit, att honom också tillkommer den med skyldigheten förknippade rättigheten, nämligen rösträtt i vägstämman. Arrendatorn åter, som skyldigheten i praktiken åvilas, har icke någon motsvarande möjlighet att göra sin mening gällande och inverkar på beslut, som dock kunna på det kraftigaste ingripa i hans förhållanden.

Det oriktiga i detta sakernas tillstånd har givetvis tidigare uppmärksamats; försök hava också gjorts att vid upprättande av röstlängd i den-

samma införa brukaren i stället för ägaren — detta i analogi med vad som gällde för den kommunala rösträtten. Dylikt beslut har dock undanröjts i högre instanser.

Så länge emellertid som den fastighet åvilande underhållsbördan icke var allt för tung och några prestationer utöver det så att säga normala och förutsedda icke krävdes, framstod måhända icke missförhållandet mellan brukarens skyldigheter och rättigheter så klart. Även i detta avseende hava emellertid de senaste åren medfört en förändring. Naturavägunderhållet har, som ovan antytts, blivit oerhört betungande och kraven på vägstandarden hava höjts ofta utan hänsyn till om vederbörande underhållsskyldige haft tillräckliga ekonomiska resurser att fylla de högre fordringarna. Särskilt i ett avseende har det måst för vederbörande arrendator hava känts hårt, att i dessa viktiga frågor stå helt utanför de beslutandes krets, nämligen när det gäller beslut om övergång från naturaväghållning till underhåll medelst väggkassan.

För att möjliggöra ett vägunderhåll, som fullt motsvarade automobilismens krav har genom ändring i väglagen tillfälle beretts att å väggkassan helt eller delvis överflytta vägunderhållet inom ett väghållningsdistrikt. Detta innebär för innehavare av jordbruksfastighet, att formen för vägtungans utgörande förändras från naturaprestation till gäldande av kontant vägskatt. Om vägbesvärets utgörande i penningar redan i och för sig kan betraktas såsom mera tyngande än dess utgörande in natura, måste det givetvis kännas i dubbel måtto hårt med den nu gällande, för jordbruket öförmånliga repartitionsgrunden. Och synnerligast för en arrendator — ej minst under rådande svåra tider för jordbruket — kan naturaarbetets ersättande med ett avsevärt kontant skattebelopp helt och hållet rubba de ekonomiska beräkningarna, kanske helt förändra de grunder, på vilka arrendeavtalet är byggt. Och likväl har arrendatorn ringa möjlighet att inverka på ett beslut i nu förevarande fråga.

Det torde visserligen icke nu böra ifrågasättas att söka ernå den genomgripande förändringen, att fastighetens brukare i förevarande avseende generellt insättes i stället för ägaren. Mycket skulle emellertid vara vunnet redan om genom jämkning av väglagen möjlighet bereddades att i vägfyrktalslängden för en fastighet införa brukaren i stället för ägaren i sådant fall, där *medgivande* av ägaren härtill föreläge i en eller annan form (exempelvis genom bestämmelse i arrendekontraktet).

I detta sammanhang tillåta vi oss påpeka ännu en fråga, där en jämkning av väglagens stadganden synes önskvärd.

Jämlikt 52 § äga de väghållningsskyldiga att å vägstämma låta sin talan föras genom av dem kommunvis å kommunalstämmor efter vägfyrktal utsedda ombud. Av stadgandenas avfattning synes icke alldeles klart framgå, huruvida för en och samma kommun må på detta sätt utses två eller flera ombud. I praktiken hava vid skilda tillfällen två eller flera ombud uppträtt för en kommun; och har detta i så lägre som högre instanser godtagits i de fall, då ombuden röstat lika, men icke eljest.

Med den betydelse vägfrågorna ernått komma givetvis lättare än förr intressekonflikter att uppstå; särskilt inträder lätt motsättning mellan naturaunderhållare och andra väghållningsskyldige, exempelvis i fråga om vägunderhållets överlåtande på vägkassan.

Om det utsedda kommunombudet företräder den ena parten i en dylik intressekonflikt, kunna visserligen de, som räkna sig till den andra parten, själva eller genom befullmäktigat ombud uppträda å vägstämman och göra sin mening gällande. Detta medför emellertid ofta för vederbörande alldeles onödigt besvär och omgång, synnerligast om väghållningsdistriktet är vidsträckt och förbindelserna dåliga.

Det vore med hänsyn härtill önskvärt, att vederbörande stadgande underginge sådan jämkning, att för varje kommun finge utses två eller flera ombud, med uppdelning av kommunens röstvärde sig emellan på det att de skiljaktiga meningsriktningarna inom kommunen, som kunna representeras av naturavghållare och andra väghållningsskyldige måtte bliva företrädda.

Med stöd av vad nu anförts, få vi hemställa,

1:o) att riksdagen måtte för sin del besluta sådana ändringar i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet att

dels brukare av jordbruksfastighet må i fall, då medgivande härom av fastighetens ägare föreligger, införas i vägfyrktalslängd i stället för ägaren,

dels för väghållningsskyldiges representerande å vägstämman genom kommunvis utsedda ombud jämlikt 52 § i nämnda lag må för varje kommun kunna utses två eller flera ombud, representerande såväl dem, som fullgöra vägunderhållet in natura som övriga väghållningsskyldige, samt

2:o) att, därest vederbörande utskott finner något av dessa förslag kunna förordas, utskottet måtte låta utarbeta förslag till ändrad lydelse av förenämnda lag i erforderliga delar.

Stockholm den 20 januari 1926.

Nils Månsson.

J. Fjellman.

Gust. A. Gustafsson.

Carl Larson,
Tönnersa.

Thore Alströmer.

Janne Nilsson.

Harry Weibull.

Albert Johanson.

Johan Jönsson,
Revinge.