

Nr 192.

Av herr **Borell**, om utredning rörande reformerad lagstiftning
beträffande enskilda vägar.

När lagen den 29 juni 1926 om enskilda vägar tillkom, synes man närmast hava haft uppmärksamheten inriktad på de fall, att ett jämförelsevis obetydligt antal intressenter haft del i en väganläggning. Emellertid har det visat sig, att denna lag fått vidsträckt tillämpning beträffande tätbebyggda samhällen, framför allt sådana med bebyggelse av bostadsegnahem. Vägarna i dylika samhällen hava ofta befunnit sig i ett bristfälligt skick, varför man begagnat den utväg att åstadkomma bättre vägförhållanden, som sagda lagstiftning erbjudit.

Grundläggande för rättsförhållandena i en samfällighet enligt lagen om enskilda vägar är vanligen en förrättning, verkställd av lantmäterikunnig person och tvenne gode män. Vid denna förrättning bestämes bl. a. vilka fastigheter som skola ingå i vägsamfälligheten och vilka vägar den skall avse, och fastställes tillika efter vilken grundkostnad skall fördelas å de olika fastigheterna. Förrättningen kan överklagas hos domstol, som lärer ha i sin hand att i förekommande fall göra ändring i vad förrättningsmännen beslutat eller återförvisa ärendet till förrättningsmännen för ny handläggning. Sedan förrättning vunnit laga kraft och samfälligheten bildats, kunna stadgar för densamma antagas. Så snart intressenterna äro flera än två, skall alltid en styrelse utses. Denna äger synnerligen vidsträckt rätt att besluta om uttaxering, och den rätt, som tillkommer intressenterna såsom sådana, d. v. s. "stämman", är starkt begränsad. Bestämmelserna om samfällighetens förvaltning m. m. bygga för övrigt huvudsakligen på de regler, som äro givna rörande sammanlutningar enligt vattenlagen.

Det är helt naturligt, att när det gäller samhällen av ifrågavarande typ, ofta med hundratal delägare, stridiga intressen skola kunna göra sig gällande. Ej minst gäller detta, när intressenterna utgöras av dels ett stort antal ägare av bebyggda fastigheter, dels ägare av obebyggd mark, vanligen tomtexploatorer. Oavsett att i dylika fall intresse motsättningar i och för sig ligga nära till hands, lärer det få medgivas, att det rent objektivt sett kan erbjuda mycket stora svårigheter att i brist på uttryckliga regler åstadkomma en rättvis avvägning av kostnaderna för dels nybyggnad, dels underhåll i förhållandet mellan bebyggda och obebyggda områden.

Erfarenheten har också visat, att i sådant avseende uppstått tvister, vilka i åtskilliga fall föranlett förrättningarnas överklagande hos domstol. En följd härav har blivit, att under loppet av flera år, under det tvister fullföljts genom olika domstolsinstanser, vägarna kunnat bliva särskilt försummade, varför svårigheterna med deras iordningställande ökats i stället för minskats. Lagen

har sålunda kommit att få en alldeles motsatt effekt mot den avsedda. Inträffar det i ett sådant fall, att ett vägärende av sista instans återförvisas till ny handläggning av förrättningsmännen, kunna tillika de belopp, vanligen uppgående till åtskilliga tusental kronor, som måst utbetalas för den första förrättningen och för rättegången, anses vara i huvudsak bortkastade. Nu förhåller det sig i verkligheten så, att i brist på klara bestämmelser förrättningarna ofta medfört i olika avseenden varierande resultat, varför man ej kan undgå att räkna med risken, att de stundom skola komma att upphävas.

Att här föreligger ett mycket beklagligt missförhållande ligger i öppen dag. Det torde även vara uppenbart, att det ej kan undanröjas annorledes än genom lagstiftning, vid vilken ifrågavarande samhällens synpunkter särskilt beaktas och såvitt möjligt klara regler åsyftande dessa samhällens säregna förhållanden givas. Särskilt är det av vikt, att så många anledningar till tvistigheter som möjligt undanröjas. Det synes böra betydligt noggrannare än nu angivas, vilka förhållanden skola regleras vid förrättning och med vilken noggrannhet detta bör ske. Likaså lära normerna för kostnadsfördelningen böra erhålla en helt annan belysning än vad som hittills skett. Beaktas må, att ju knapphändigare ifrågakommande spørsmål vid förrättningen behandlats, desto större makt är lagd i styrelsens hand. Även förhållandena mellan styrelsen och stämman böra erhålla en klar avgränsning; det synes i sådant avseende böra tagas under särskilt överbäggande i vad mån stämman bör kunna — givetvis inom de rämärken, som fastställts vid förrättningen — binda styrelsen. Törhända kunde förslag till normalstadgar utarbetas. Även i andra avseenden synas ifrågavarande samhällens vägfrågor böra tagas under omprövning. Erfarenheterna från de samfälligheter av dylik art, som redan finnas eller vilkas bildande ifrågasatts, lära kunna inhämtas och utgöra en värdefull grundval för reformerad lagstiftning.

Tillika må här uppmärksamheten fästas på ifrågavarande samhällens kreditförhållanden. Det är tydligt att det mest rationella ordnandet av vägförhållandena ofta förutsätter en relativt betydande engångskostnad. Framför allt är det klart, att ett någorlunda snabbt tillfredsställande av *samtliga* fastigheters vägbehov ej kan äga rum utan stor engångskostnad. Det har emellertid visat sig, att kreditinrättningarna hysa en viss tvekan om möjligheten att utlämna lån till ifrågavarande samfälligheter; i ett eller annat fall har uttalats en i och för sig ej grundad uppfattning, att upplåningen skulle liksom kommunlån underställas Kungl. Maj:ts prövning. I andra fall har man möjligen ej haft klart för sig vägsamfälligheternas egenskap av juridiska personer; i åter andra fall synes man hava varit tveksam hur vid bristande betalning lånet skulle kunna indrivnas, o. s. v. I verkligheten synes samfälligheternas kreditvärdighet med hänsyn till styrelsernas uttaxeringsrätt vara fullt jämförbar med den som tillkommer municipalsamhällen av liknande struktur. Utan att uttala mig om de utvägar, som böra sökas, tillåter jag mig understryka

önskvärdheten av att i förevarande sammanhang frågan om de enskilda vägsamfälligheternas kreditbehov och kreditmöjligheter ägnas tillbörligt beaktande.

Det lär vara uppenbart, att den fråga det här gäller ej kan lösas annorledes än efter en ingående utredning.

Jag hemställer sålunda,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om verkställande av omedelbar utredning rörande frågan om en reformerad lagstiftning beträffande enskilda vägar, under särskilt beaktande av att denna lagstiftning må bliva lämpad för mer tätbebyggda samhällen, samt avgivande av förslag i ämnet till 1935 års riksdag.

Stockholm den 23 januari 1934.

Th. Borell.