

Nr 25.

Ankom till Riksdagens kansli den 19 februari 1913 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av väckt motion 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.

(2:a Avd.)

I en inom Andra kammaren väckt, till jordbruksutskottets behandling överlämnad motion, nr 149, hava herrar *Olsson* i Berg *m. fl.* hemställt, att Riksdagen måtte 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 lag-enligt 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.

Till stöd härför har anförts följande:

»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

Bihang till Riksdagens protokoll 1913. 10 saml. 11 häft. (Nr 25.)

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.

Utän nödtorftig kommunikation är ett jordbruk omöjligt i våra dagar, då jordbrukets produkter måste förvandlas i penningar till många-handa 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 kommunikationsbehov 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 avvisande 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 låte 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 lärer knappast en motionär kunna åstadkomma den förberedande utredning, som för det åsyftade målets vinnande erfordras, och föreslå behöfliga ändringar i väglagen.»

Utskottet vill ingalunda bestrida riktigheten av det i motionen påpekade förhållandet, att vissa enskilda vägar å landet, med hänsyn

Utskottet.

till å dem framgående trafik, tjäna ett — i många fall betydande — allmänt samfärdselintresse samtidigt som ett mera begränsat enskilt eller lokalt samt sålunda lända till gagn och användning icke blott för dem, vilka vägunderhållet i varje särskilt fall åligger, utan i avsevärt större omfattning. Ej heller har utskottet förbisett, att denna bristande överensstämmelse mellan trafikintresse och väghållningsbesvär i vissa fall kan bliva så stor, att ett verkligt missförhållande uppstår, i det att en eller ett fåtal enskilda måste ensamman och kanske med betydande kostnader underhålla för allmän samfärdsel behövliga vägar. Då utskottet sålunda medgiver det befogade i motionärernas framhållande av att faktiskt underhållsskyldigheten av vissa vägar, som, oaktat sin betydelse, dock ej äro att räkna såsom allmänna, understundom kan ställa sig tryckande för och ojämnt belasta vissa enskilda väginressenter, finner utskottet å andra sidan icke lämpligt att utan vidare godtaga det förslag till berörda missförhållandes avhjälpande, som blivit av motionärerna framlagt.

Utskottet anser det nämligen vara ganska antagligt, att, även med tillhjälp av redan förefintliga lagbestämmelser, det skall låta sig göra att komma betydligt närmare det tillstånd av rättvisa i avseende å underhållet av i motionen åsyftade vägar, variill motionärerna säga sig sträva.

I sådant hänseende erbjudas såväl lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet som lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar å landet otvivelaktigt ganska betydelsefull hjälp. Vad den förra lagen beträffar, äro ju de stadganden, som återfinnas i dess 4, 41 och 42 §§, delvis avsedda just att öppna möjlighet för förändring av enskild väg till allmän, då samfärdsförhållandena sådant påkalla. Och härvidlag är att märka, att det ingalunda, såsom motionärerna förmena, är förbehållet de väghållningsskyldiga i distriktet att avgöra, huruvida en sådan förändring skall komma att äga rum. I stället är det ju i varje särskilt fall Konungens befallningshavande obehaget att besluta om enskild vägs indelning till allmänt underhåll, så snart utredning visar, att det allmänna samfärdselintresset överväger. Otvivelaktigt torde alltså vara, att genom nämnda lagstadgandens alljämt fortgående praktiska utnyttjande ett flertal enskilda vägar, som rätteligen borde hava egenskapen av allmänna, komma att därtill omvandlas.

Vad åter angår lagen om enskilda vägar å landet, torde utan överdrift kunna påstås, att genom densammas tillkomst en jämnare fördelning åstadkommits, än vad förut varit fallet, beträffande underhålls-

bördan för sådana vägar, i det att åtminstone alla de personer, som hava stadigvarande nytta av en väg, numera kunna förpliktas till gemensamt underhåll av densamma. Då emellertid härtill kommer, att under den korta tid, sistberörda lag funnits till, endast ganska ofullständig erfarenhet kunnat vinnas om densammas verkningar, såväl i förevarande som andra avseenden, torde det vara lämpligt att, i och för ett allsidigt bedömande av det av motionärerna framkastade spörsmål, avvakta ytterligare erfarenhetsrön av lagen.

Slutligen torde i detta sammanhang förtjäna beaktande ett av Kungl. Maj:t, under sjätte huvudtiteln, innevarande års Riksdag förelagt förslag om ett extra anslag av 500,000 kronor till anläggning av enkla vägar i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län. Skulle detta förslag vinna Riksdagens bifall, kommer därigenom att tillskapas en i viss måtto ny vägtyp, och torde det, innan någon åtgärd i den av motionärerna antydda riktningen vidtages, vara av stort intresse att erfara, vilken betydelse för ifrågavarande landsdelar ett dylikt nytt väg-system kan visa sig medföra.

Av det sagda torde framgå, att utskottet, som livligt behjärtar det i motionen uttryckta önskemål om en så vitt möjligt jämnare och mindre tyngande fördelning av underhållsskyldigheten av vissa betydelsefullare enskilda vägar å landet, dock håller före, att detta önskemål väsentligen torde kunna vinnas inom nuvarande lagstiftnings ram samt genom ett mera genomfört utnyttjande av de möjligheter, nämnda lagstiftning medgiver. Att, innan en kommande utveckling jävat detta utskottets antagande, i enlighet med motionärernas förslag genom lagändring söka utforma en ny vägtyp, utgörande ett slags mellanting mellan allmänna och enskilda vägar, anser utskottet icke tillrådligt. Utskottet finner sig därför böra hemställa,

att förevarande motion ej må av Riksdagen bifallas.

Stockholm den 18 februari 1913.

På jordbruksutskottets vägnar:

D. PERSSON i Tällberg

Närvarande: hrr Persson, Tamm, Odelberg, frih. De Geer, Paulson, Fahlén, Lindblad, Pers, Ericsson, Lundell, Nilsson i Kabbarp, greve Hamilton, Kronlund, Andersson, Linders och Hellström.
