

Nr 129.

Av herr **Edén m. fl.**, om ändring i väglagen, åsyftande att bereda möjlighet för väghållningsdistrikt att helt eller delvis övertaga väghållningsbesväret.

Den 24 augusti 1920 har chefen för kommunikationsdepartementet jämlikt bemyndigande uppdragit åt särskilda sakkunniga att verkställa omarbetning av utav vägkommissionen avgivet förslag till lag om allmänna vägar på landet samt till vägkommunal lag och övergångslag ävensom i övrigt avgiva förslag i de särskilda hänseenden, vartill omarbetningen kunde för-
anleda.

I underdånig skrivelse den 19 april 1920, vilken sedermera överlämnats till ovannämnda 1920 års vägsakkunniga för att tagas i övervägande vid fullgörandet av det dem lämnade uppdrag, har Svenska vägföreningen anfört, bland annat: Behovet av väglagsreformer vore sedan länge brännande. Alla förslag till vinnande av förbättrat vägunderhåll hade på senare tid undanskjutits i avbidan på väglagens fullständiga omarbetning. Då numera för varje år stegrade krav ställdes på vägarnas transportförmåga, saknades i följd härav de enklaste förutsättningar för vägarnas hållande i det skick, trafiken krävde. Föreningen hemställde därför, bland annat, att förslag till ny väglag måtte framläggas till 1921 års riksdag eller, därest så ej kunde ske, att partiella lagändringar måtte med det snaraste genomföras, därvid föreningen särskilt ville framhålla behovet av ökad möjlighet att vid vägunderhåll använda entreprenad eller vägvaktsystem.

I en den 18 november 1920 till vägsakkunniga avlåten skrivelse har Svenska vägföreningens tekniska utskott under åberopande av vägföreningens ovannämnda underdåniga skrivelse ytterligare framhållit det tvingande be-
Bihang till riksdagens protokoll 1921. 4 saml. 45 häft. (Nr 129—131.) 1

Svenska vägföreningens framställning till Kungl. Maj:t 19/4 1920.

Svenska vägföreningens framställning till 1920 års vägsakkunniga.

hovet av en snabb vägreform. Utskottet har därvid i huvudsak anført: De allmänna vägarna företedde i många delar av vårt land en bild av börjande förstöring, som med säkerhet komme att ökas i den mån motortrafiken växte. Det nuvarande vägunderhållet, som på ett föråldrat sätt utfördes utan sakkunnig ledning och utan möjlighet till rationell drift, skedde i många fall förgäves, trots de därmed förbundna dryga kostnaderna. Med dessa förhållanden för ögonen vore det tydligt, att frågan om omedelbara vägreformer vore av synnerligen brådskande natur. De första resultaten i form av ett förbättrat vägunderhåll av en blivande ny väglag kunde knappast påräknas förr än mot slutet av år 1924. Det syntes därför vara nödvändigt att söka efter sådana provisoriska åtgärder till ett förbättrat vägunderhåll, som omedelbart kunde vidtagas inom ramen av den nuvarande lagstiftningen. En sådan åtgärd torde ligga i en utveckling av väglagens § 64 om underhålls-entreprenader. Erfarenheten hade visat, att entreprenadsystemet vore ett mycket lämpligt sätt för vägunderhållets utförande. Entreprenader hade på frivillig väg, vid sidan av lagen, länge förekommit på några håll i landet. År 1920 hade dessa entreprenaders antal ökats, utvisande att intresset för denna underhållsmetod vuxit. För en var med vägväsendet närmare förtrogen lämnade vägarnas nuvarande tillstånd jämte den fortgående tillväxten och omläggningen av vägtrafiken övertygande bevis för det omedelbara behovet av ett rationellt vägunderhåll. Så vore det på många håll ofrånkomligt, att vägarna vältades med maskinvältar, vilka dyrbara maskiner dock endast kunde rationellt utnyttjas inom större områden och tillsammans med åtskilliga andra maskinella anordningar. En enkel och naturlig utväg till uppnåendet av ett förbättrat vägunderhåll syntes vara, att vägdistriktet ägde rättighet att själva övertaga vägunderhållet. Fullgörandet av underhållet kunde sedan ske antingen på så sätt att vägdistriktet, i likhet med så gott som alla våra stadssamhällen, själva utförde underhållet och anskaffade sakkunniga biträden och maskinell utrustning, eller också, vilket torde vara den närmast till hands liggande utvägen, att vägdistriktet utlämnade underhållet på entreprenad. En åtgärd, som denna torde icke vara av beskaffenhet att på något sätt föregripa eller förrycka ett blivande förslag till ny väglag och en sådan reform torde därför utan svårighet kunna utbrytas ur det blivande stora väglagsförslaget och kunna föreläggas redan 1921 års riksdag. Under återopande av vad sålunda anförts hemställde tekniska utskottet om utarbetande av förslag till sådan ändring av väglagen, att väghållningsdistrikt skulle kunna själv övertaga vägunderhållet inom distriktet och besluta om sättet för dess fullgörande.

Redan vid väglagens antagande hemställde åtskilliga motionärer, att 1891 års lag-
 vägunderhållet måtte ordnas genom införande av entreprenadsystem. 1891 utskott.
 års lagutskott yttrade emellertid i anledning av motionerna, bland annat, att utskottet hyste den bestämda övertygelsen, att entreprenadsystemets tillämpning i ett land så jämförelsevis folkfattigt som vårt, och där brist på konkurrens säkerligen skulle uppdriva kostnaden långt över arbetets verkliga värde, skulle ställa sig alltför dyrbart för att icke snart nog kännas som en börda, mer tryckande än den man vill avskaffa. Motionerna föranledde ingen riksdagens åtgärd.

I anledning av väckta motioner vid 1900 års riksdag om bland annat Riksdagens
 tillägg till § 12 väglagen i syfte att utsträcka befogenheten för de väg- skrivelse den
 hållningsskyldiga att upplåta vägunderhållet på entreprenad, yttrade riksdagen i skrivelse den 14 maj 1900: »Ehuru riksdagen icke anser lämpligt, att majoriteten av de väghållningsskyldiga inom ett distrikt erhåller rätt besluta, att vägunderhållet i dess helhet inom distriktet skall på entreprenad upplåtas, håller Riksdagen däremot före, att majoriteten, under förutsättning att lämpliga garantier stadgas, må kunna medgivas rätt bestämma, att ett visst vägstycke icke skall indelas till underhåll in natura utan övertagas av väggkassan. Eu väg kan nämligen till exempel därigenom, att den ligger långt ifrån de mer odlade och bebyggda delarna av distriktet, hava sådant läge, att dess intagande i vägdelningen skulle förrycka denna samt omöjliggöra en lämplig fördelning av vägunderhållet. Det synes Riksdagen därför vara fördelaktigt, att i väglagen införas en bestämmelse i syfte att flertalet väghållningsskyldiga inom ett distrikt må kunna besluta, att underhållet av väg eller vägstycke, som därtill särskilt lämpar sig, må på entreprenad upplåtas.»

I yttrande över berörda skrivelse anförde kammarkollegium, att kolle- Kammarkollegii yttrande
 gium, i betraktande av vad till stöd därför anförts och jämväl på grund i anledning av
 av egen erfarenhet, funnit den av riksdagen önskade anordning, i vad riksdagens
 den avsåge att, för beredande av lämplig vägdelning, väg eller vägstycke, skrivelse den
 som därtill särskilt lämpade sig, skulle få underhållas medelst entreprenad 14/5 1900.
 och sålunda från delningen undantagas, särdeles ändamålsenlig. Enligt kollegii åsikt torde den ock ur en annan synpunkt kunna finnas lämpligt, 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 erfaren-

het talade till förmån därför. På den av några vederbörande väckta frågan att redan nu öppna möjlighet till upplåtande av väghållningen i dess helhet inom ett distrikt på entreprenad, hade kollegium så mycket mindre ansett sig böra ingå, som därutinnan framställda förslag, innebärande en väsentligare rubbning i lagens huvudgrunder, jämväl strede mot riksdagens nu särskilt därom uttalade mening.

*Proposition
till 1905 års
riksdag.*

Uti proposition till 1905 års riksdag yttrade vederbörande departementschef, att vad anginge frågan om beredande av möjlighet att på entreprenad upplåta vägunderhållet i sin helhet inom ett distrikt, eller åtminstone i någon större omfattning, kunde nog en sådan anordning i orter med långt driven jorddelning, framförallt i Kopparbergs län, vara eftersträvansvärd för undvikande av de svårigheter, som där måste möta såväl för själva vägdelningen med utskiftning av en massa till ytterlighet små väglotter som ock för fullgörande av det sålunda indelade väghållet och tillsynen därå. Med departementschefens redan tillkännagivna uppfattning om syftet med ifrågavarande lagrevision och om gränserna för densamma samt i betraktande för övrigt av riksdagens hittills visade obenägenhet mot entreprenadsystemets införande i lagen, hade han emellertid nu icke trott sig böra gå längre än riksdagen själv ifrågasatt, nämligen till förslag om undantagande från vägdelning av endast sådana vägar eller vägsträckor, som på grund av sin belägenhet eller beskaffenhet kunde förhindra en lämplig delning.

*1905 års
riksdag.*

I anledning av uti propositionen framställt förslag öppnades genom ett vid 1905 års riksdag beslutat tillägg till 12 § väglagen möjlighet att vid vägdelning utesluta väg eller vägsträcka från delning, för det fall att sådant funnes erforderligt för beredande av lämplig och bekväm vägdelning. Genom ändring av nuvarande andra stycket av samma paragraf ökades den redan förut förefintliga möjligheten för väghållare in natura, vars fastighet var avsides eller obekvämt belägen i förhållande till densamma tilldelat vägstycke, att i stället för att utgöra vägunderhåll in natura till vägkassan inbetala det belopp, vartill honom åliggande vägunderhåll uppskattats.

Vid samma riksdag hemställde herr O. A. Ericsson i Ovanmyra med instämmande av 16 ledamöter av andra kammaren, att riksdagen måtte i samband med behandling av ovannämnda proposition besluta sådana ändringar och tillägg i väglagen, att väghållningsdistrikt skulle äga rätt

besluta använda entreprenadssystemet för underhållet av distriktets allmänna vägar den tid mark vore bar.

Vederbörande utskott yttrade i anledning av nyssnämnda motion: »Vid behandling av herr Ericssons motion i nu förevarande del har utskottet sökt för sig klargöra, på vad sätt en anordning i motionens syfte överhuvud skulle tänkas genomförd. I detta avseende hava för utskottet framställt sig två, väsentligt olika alternativ, bådadera, som det vill synas, lika förenliga med motionens kläm. Enligt det ena alternativet — alternativ I — skulle majoriteten av samtliga de väghållningsskyldiga inom distriktet få besluta, att distriktets vägunderhåll i dess helhet skulle upplåtas på entreprenad. Hela väghållningskostnaden skulle då, i den mån den ej betäcktes genom statsbidraget, som i ty fall skulle ingå i vägkassan, eller andra tillgängliga medel, bestridas ur nämnda kassa och uttaxeras på samtliga vägfyrcar till lika andel för en var av dem. Särskilda nämndens uppskattning finge betydelse endast för statsbidragets beräkning. Det andra alternativet — alternativ II — skulle avse entreprenad blott för det indelade vägunderhållet, varom alltså endast de in natura väghållningsskyldigas flertal skulle få besluta. Kostnaden för det sålunda bortlagda vägunderhållet skulle alltså bli väghållarnas egen affär och gäldas ur en särskild kassa, till vilken inginge det på sagda underhåll belöpande statsbidraget, och vars behov i övrigt skulle fyllas genom uttaxering å naturavghållarna vare sig efter vägfyrk, vägtal eller i mån av värdet å vars och ens naturaprestation enligt särskilda nämndens uppskattning.

Förhållandet mellan bemälda väghållare, å ena, samt övriga väghållningsskyldiga, å andra sidan, lämnades fullständigt orubbat, och de viktiga bestämmelserna om vägkassan och vägskatten skulle alltså icke heller av förändringen röna någon påkänning. I båda fallen skulle bestyret med entreprenaderna åligga vägstyrelsen samt entreprenörerna bli i lagens mening väghållare. Vare sig man nu väljer alternativ I — tilltalande genom sin enkelhet, men givetvis innebärande en förskjutning av väghållningsbesväret, verkande efter omständigheterna till godo för den ena klassen av väghållningsskyldiga på den andras bekostnad, eller tvärtom — eller stannar vid alternativet II såsom innebärande minsta rubbning av förhållandena, rör sig frågan dock alltid om tvång för minoriteten. Utskottet ställer sig emellertid tveksamt, huruvida en lagändring av sådan innebörd på här ifrågavarande område ännu må hava tillräckligt stöd i den allmänna rättsuppfattningen, helst riksdagen, på sätt nyss härom erinrats, ännu så sent som år 1900 bestämt uttalat sig däremot. I allt fall har

utskottet av en annan anledning funnit sig nödsakat att avstå från tanken på framläggande av ett förslag till en sådan lagändring, som motionären avsett. Bestämmelserna om införande av ett fakultativt entreprenadsystem, vare sig efter den ena eller andra typen, torde ingalunda kunna bli va den summariska beskaffenhet, som mången torde hava föreställt sig. Hånsyn till minoriteten lærer under alla omständigheter betinga åtskilliga föreskrifter till lämpligt skydd mot missbruk från en majoritet. Ur synpunkten av det allmännas intresse torde ej heller kunna undvaras en del andra bestämmelser till betryggande av vägunderhållets behöriga fullgörande genom entreprenaden. Och slutligen påkallas stadganden till ordnande av entreprenörernas rättsliga ställning såsom väghållare i väglagens mening. I saknad av tillräckligt underlag för bedömande av allt vad i dessa hänseenden kan finnas lämpligt och nödigt att stadga, har utskottet ansett sig icke böra framlägga förslag i ämnet. Betydligt enklare ställer sig frågan, om man vill inskränka sig till ett underhjälpande av frivillig sammanslutning mellan enskilda väghållare i ändamål att gemensamt upplåta dem åliggande vägunderhåll på entreprenad. Uppenbarligen äro de redan nu oförhindrade att härom överenskomma, men i saknad av särskilt skydd för sådana sammanslutningar torde dessa knappast kunna komma till någon vidsträcktare utbredning. Mycket skulle emellertid enligt utskottets åsikt kunna vinnas till fördel, i stort sett, för såväl väghållarna som vägunderhållet, om sådana föreningar kunde komma till någon allmännare användning. Här skulle också, enligt vad utskottet håller före, lagstiftningen utan svårighet kunna lämna verksamt bistånd genom meddelandet allenast av bestämmelser dels till tryggande av sådan förenings fortbestånd gentemot växlingar i äganderätten till intressenternas fastigheter och dels särskilt därhån, att entreprenörerna under lämpliga förbehåll från det allmännas sida skulle bli va erkända såsom väghållare i officiell mening.»

På grund av vad sålunda anförts framlade utskottet förslag till bestämmelser om fullgörande av vägunderhåll i vissa fall medelst entreprenad, vilket förslag bifölls; och finnas dessa bestämmelser intagna i 64 § väglagen.

*Motion vid
1911 års riksdag.*

De sålunda vidtagna åtgärderna hava emellertid icke ansetts tillfyllest. I en vid 1911 års riksdag väckt motion hemställdes sålunda av herr Magnusson i Tumhult om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran, att de, som inom väghållningsdistriktet hade att utgöra vägunderhåll in natura, måtte få befogenhet att överlåta på entreprenad underhållet av alla inom

distriktet befintliga vägar. Jordbruksutskottets majoritet avstyrkte motionen, men förordades densamma av åtskilliga reservanter. Motionen blev av riksdagens båda kamrar avslagen, i andra kammaren med allenast obetydlig röstövertikt.

Vid 1920 års riksdag väcktes inom båda kamrarna motioner med i huvudsak enahanda yrkanden, som i nyssnämnda, vid 1911 års riksdag väckta motion framstälts. Jordbruksutskottet anförde i avgivet utlåtande, att det funne motionerna beaktansvärda och att utskottet icke hyste några betänkligheter mot en utredning i angivet syfte, men hemställde att, då inom den närmaste tiden, måhända redan till 1921 års riksdag, förslag till reform av hela vägväsendet komme att föreligga, motionerna icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd. Utskottets hemställan bifölls.

*Motioner vid
1920 års riks-
dag.*

För egen del hava 1920 års vägsakkunniga i ett den 11 december 1920 avgivet betänkande efter ovannämnda inledande historik anført följande:

*1920 års väg-
sakkunniga.*

På sätt även torde framgå av den ovan lämnade redogörelsen har den övertygelsen alltmer vunnit insteg, att väghållningen icke längre kan på ett tillfredsställande sätt besörjas i de former och efter de metoder, som hittills använts. Särskilt sedan automobiltrafiken under de senare åren tagit allt större omfattning, har det mångenstädes visat sig hart när omöjligt för den enskilde vägglottsägaren att hålla sitt vägstycke i fullgott skick, även om avsevärda kostnader och arbete därvid använts. Betydande olägenheter hava även framträtt på grund av vägarnas uppdelning i ofta mycket små väglotter, vilka helt naturligt icke blivit underhållna på likartat sätt. För erhållande av ett gott vägunderhåll synes det åtminstone beträffande hårt trafikerade vägar ofrånkomligt, att arbetet utföres under sakkunnig ledning och med tillhjälp av lämpliga maskiner. Uppenbart är, att den enskilde vägglottsägaren endast i undantagsfall är i tillfälle att sköta sitt vägunderhåll enligt sådana principer, och de möjligheter till samverkan mellan vägglottsägare, som lämnats genom stadgandet i 64 § väglagen, kunna icke anses tillräckliga, då svårigheterna att uppnå enighet mellan ett flertal väghållare ligga i öppen dag. Hur starkt behovet av en ändring i förevarande hänseende gjort sig gällande, framgår bäst därav, att uti ett flertal väghållningsdistrikt i de norra länen allt vägunderhåll övertagits av vägkassan. Ehuru sådan åtgärd lär sakna stöd

av lag, har den uppenbarligen funnits så välbetänkt, att den av ingen överklagats. Under sista tiden har det i Kronobergs län förekommit, att de väghållningsskyldiga inom ett distrikt beslutat att upplåta hela distriktets väghållning på entreprenad till enskilt företag. Det i 64 § väglagen stadgade förfarandet har givetvis ej kunnat iakttagas, men då beslutet ej överklagats, har det åtminstone hittills länt till efterrättelse.

I sitt den 15 december 1916 avgivna förslag till lag om allmänna vägar på landet har vägkommissionen, som funnit nödigt att det hittillsvarande in natura underhållssystemet avskaffades, i stället föreslagit, att vägunderhållet skulle besörjas genom anlåtande av entreprenad eller lega, genom anställande av vägvakter eller på annat sätt, som må finnas för ändamålet lämpligt. Förslaget har i denna del icke mött någon gensägelse, och 1920 års vägsakkunniga hava även för sin del funnit den föreslagna bestämmelsen särdeles lämplig.

Även om man alltså är övertygad om nödvändigheten av en snar ändring uti förevarande avseende, kan det dock sättas i fråga, huruvida en sådan ändring omedelbart bör genomföras, då förslag till ny väglagstiftning inom kort torde komma att framläggas för riksdagen.

Vägsakkunniga hoppas visserligen kunna bliva färdiga med sitt arbete så tidigt, att sådant förslag kan föreligga vid 1922 års riksdag, men om än förslaget då upphöjes till lag, lärer den nya lagstiftningen, med hänsyn till de genomgripande förändringar den torde komma att medföra, kunna träda i tillämpning tidigast vid 1925 års ingång. Härtill kommer en omständighet, vilken för de vägsakkunniga varit avgörande. Vid bearbetningen av vägkommissionens förslag hava de sakkunniga i likhet med kommissionen funnit landstingsområdena böra utgöra väghållningsdistrikt. Under det att kommissionen ansett utförandet av vägunderhållet i allmänhet skola åligga distriktets kommuner mot ersättning av distriktet efter uppskattning, hava de sakkunniga kommit till den övertygelsen, att vägunderhållet bör utföras direkt av väghållningsdistriktet. De medel, som i sådant hänseende skola stå väghållningsdistriktet till buds, äro i främsta rummet vägunderhållets upplåtande på större eller mindre entreprenader men även dess ombesörjande genom fast anställda vägvakter eller på annat sätt, allt eftersom i varje fall anses lämpligast. Tydligt är dock, att svårigheter kunna yppas vid övergången från det gamla systemet till det nya. Därvid skulle det vara de nya väghållningsdistrikten till god hjälp, om en del av vägunderhållet redan övertagits av de gamla vägdistrikten, vare sig det vore upplåtet på entreprenad eller ombesörjdes på annat sätt. Hade

vid den nya lagstiftningens ikraftträdande entreprenadväsendet vunnit en allmännare utbredning, kunde man äga förhoppning, att de nya väghållningsdistrikten skulle äga tillgång på vana entreprenörer, skolade instruktörer och övat arbetsmanskap. De erfarenheter av entreprenadväsendet, som de gamla vägstyrelserna hunnit förskaffa sig, skulle även kunna bliva till mycken nytta. Liknande fördelar torde även kunna påräknas, om väghållningen komme att på annat sätt utföras av de nuvarande vägdistrikten. Då härtill kommer, att genom vidtagande av en lagändring uti ifrågasvarande syfte utsikt till avsevärd och trängande förbättring av vägunderhållet synes föreligga, hava vägsakkunniga icke tvekat att redan nu hemställa om ändring i gällande lagstiftning.

Beträffande den närmare utformningen av den ifrågasatta lagändringen synas såväl motionärerna vid 1911 och 1920 års riksdagar som Svenska vägföreningens tekniska utskott hava tänkt sig, att den borde åvägbringas genom sådan ändring i 64 § väglagen, att viss majoritet bland väghållarna in natura skulle kunna upplåta distriktets vägunderhåll på entreprenad. Entreprenaden borde följdriktigt bliva dessa väghållares ensak, vare sig entreprenadsumman över- eller understege den av särskilda nämnden uppskattade kostnaden för distriktets vägunderhåll in natura. Lämpligheten av en sådan anordning, om ens åsyftad, torde kunna ifrågasättas. Lagstiftarens tanke har givetvis varit den, att samtliga väghållningsskyldiga skulle lika belastas i förhållande till sitt vägfyrktal*, låt vara att till följd av föräldrade uppskattningar av in natura underhållet för närvarande så ej torde vara förhållandet. Därest de på grund av växande trafik och andra omständigheter ökade svårigheterna i fråga om vägunderhållet göra det nödvändigt att anlita entreprenad, bör ej den därav föranledda ökningen i kostnad falla endast in natura väghållarna till last utan samtliga väghållningsskyldiga. Därjämte har det icke syntts lämpligt att ovillkorligen föreskriva, att vägunderhållet skall upplåtas på entreprenad eller att alla distriktets allmänna vägar utan undantag skola göras till föremål för dylik upplåtelse, när sådant skall ifrågakomma.

Vägsakkunniga hava, såsom ovan antytts, funnit stadgandena i 64 § väglagen, enligt vilka en enda väghållare kan mot samtliga övriga väghållares önskan förhindra vägunderhållets upplåtande på entreprenad, vara föga tillfredsställande. Så länge det nuvarande vägunderhållssystemet bibehålles såsom regel, torde det emellertid vara nödvändigt att iakttaga en viss försiktighet i fråga om tillåtandet av avvikelser därifrån. Såsom förutsättning

* En vägfyrk för inkomst motsvaras av fem vägfyrkar för jordbruksfastighet (jordbruksfyrk).
Bihang till riksdagens protokoll 1921. 4 saml. 45 häft. (Nr 129—131.) 2

för sådan avvikelse synes böra krävas en allmän önskan hos de väghållningsskyldiga, men synes det ej föreligga hinder att under sådan förutsättning åt de väghållningsskyldiga överlämna att bestämma, i vilken omfattning och i vilken riktning en avvikelse från det nuvarande underhållssättet skall äga rum. Vägsakkunniga hava för sin del funnit frågan lämpligen böra lösas på det sätt, att de väghållningsskyldiga med viss majoritet, vilken i analogi med kommunalförfattningarnas bestämmelser om kvalificerad majoritet torde kunna bestämmas till två tredjedelar av de å vägstämman avgivna rösterna efter röstvärdet, må besluta, att samtliga vägar eller viss vägsträcka inom väghållningsdistriktet skola övertagas till underhåll medelst vägkassan. Väghållningsskyldig, som därigenom helt eller delvis befriades från vägunderhåll in natura, skulle i stället till vägkassan inbetala ett bidrag, som motsvarade uppskattade kostnaden för det underhåll, varifrån han befriats. Detta bidrag torde böra utgå efter de grunder, som angivas i 12 § andra stycket väglagen. Efter det väg sålunda övertagits till underhåll av vägkassan, skulle den fortfarande anses såsom indelad väg, liksom nu är fallet med sådan väg, som jämlikt 12 § andra stycket övertagits av vägkassan. Genom vägkassans övertagande av väghållningen skulle vinnas en jämnare fördelning av väghållningsbördan å distriktets samtliga väghållningsskyldiga. Vidare lämnades vägstyrelsen frihet att anordna vägunderhållet på det sätt, som enligt olika orters skiftande förhållanden kunde anses lämpligast. Att entreprenadsystemet därvid i stor utsträckning skulle komma till användning, torde med visshet kunna antagas. Något hinder för upprättande av entreprenadavtal för sådan tid, att de kunde tänkas komma att gälla även efter tiden för den nya lagstiftningens ikraftträdande, läser ej förefinnas, då de nya väghållningsdistrikten givetvis böra i övergångsbestämmelserna till den blivande nya väglagen förklaras pliktiga att övertaga de förutvarande distriktens förpliktelser, åtminstone i det fall, att entreprenadavtal jämlikt 64 § väglagen fastställts av Kungl. Maj:ts befallningshavande. Såsom i annat sammanhang framhållits skulle det till och med kunna vara till stor fördel för ett nytt distrikt, om det ej behövde på en gång vidtaga åtgärder för ordnande av vägunderhållet inom hela dess område.

Mot den föreslagna anordningen torde komma att invändas, att därigenom väghållare, som fortfarande vilja utföra vägunderhållet in natura, kunna tvingas att avstå därifrån och i stället nödgas vidkännas kontanta utlägg. De flesta väghållare torde emellertid känna det som en lättnad att avstå från väghållning in natura mot erläggande av den uppskattade kostnaden därför. Uppskattningarna äro nämligen i regel av äldre datum,

så att de uppskattade kostnaderna icke tillnärmelsevis torde motsvara de verkliga kostnaderna. Med nutidens intensivare jordbruk och dyrbarare arbetskraft har det därjämte blivit allt svårare för väghållarna att, ofta på för jordbruket olämpliga tider, nödgas avstå från dragare och manskap för vägarbetets utförande. Därest väghållningen övertages av väggkassan, torde för övrigt de, som så vilja, kunna påräkna sysselsättning med framförning av väglagningsämnen och andra arbeten.

Även torde kunna invändas att, därest allenast viss vägsträcka inom väghållningsdistrikt övertages till underhåll medelst väggkassan, komma de övriga väghållarna in natura icke blott icke i åtnjutande av den fördel, som en befrielse från väghållningen i regel torde innebära, utan bliva därtill ytterligare betungade med sin andel i det belopp, varmed väggkassans underhållskostnad för vägsträckan tilläventyrs kommer att överstiga den uppskattade kostnaden. Om än en sådan invändning icke kan anses helt och hållet sakna fog, har det dock synts de sakkunniga vara av vikt, att icke hela väghållningsdistriktets vägnät i förekommande fall skulle behöva på en gång övertagas av väggkassan. Ett sådant villkor kunde mången gång verka avskräckande och därigenom minska nyttan av den ifrågavarande lagändringen. Därjämte bör ihågkommas, att, även om man i regel icke lärer kunna åstadkomma ett fullgott vägunderhåll för allenast den uppskattade kostnaden, böra väggkassans utgifter för underhållet till följd av dess större möjligheter att åstadkomma ett rationellt vägunderhåll komma att icke obetydligt understiga summan av de olika in natura väghållarnas sammanlagda verkliga kostnader därför.

Med hänsyn till den ingripande betydelsen av vägstämmas beslut i förevarande ämne hava de sakkunniga trots sig böra föreslå, att beslutet för att bliva gällande skall underställas Kungl. Maj:ts befallningshavandes prövning.

På grund av vad de sakkunniga sålunda anført hava de hemställt om sådan ändring i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, att i 12 § efter dess andra stycke såsom ett tredje stycke insättes ett stadgande av innehåll, att, därest för beredande av bättre och jämnare vägunderhåll sådant finnes nödigt, må de väghållningsskyldiga besluta, att samtliga vägar eller viss vägsträcka inom väghållningsdistriktet skola övertagas till underhåll medelst väggkassan med skyldighet för dem, som därigenom helt eller delvis befrias från vägunderhåll in natura, att i stället bidra med penningar på sätt i andra stycket av nyssnämnda paragraf sägs, dock att beslutet för att bliva gällande skall

underställas Kungl. Maj:ts befallningshavandes prövning; varjämte en obetydlig redaktionsändring beträffande nuvarande tredje stycket lärer bliva erforderlig; samt att i 52 § efter dess andra stycke såsom nytt tredje stycke intages ett stadgande av innehåll, att utgången av omröstning bestämmes genom enkel pluralitet av de i omröstningen deltagandes röster efter röstvärdet; dock att till beslut i fråga, som avses i 12 § tredje stycket, erfordras två tredjedelar av de avgivna rösterna.

Landsvägstrafiken har under de sista tiotal åren undergått en högst väsentlig ökning, beroende företrädesvis på den oanade användning, som automobilfordonen under denna tid erhållit. Härav påkallas förvisso åtskilliga reformer i den nuvarande väglagstiftningen. Det av vägkommissionen avgivna, av 1920 års vägsakkunniga på sätt ovan nämnts nu under omarbetning varande förslaget till vägväsendets reformering innehåller också flera beaktansvärda uppslag i sådant avseende. Emellertid hinner, såsom 1920 års vägsakkunniga framhållit, den pågående omarbetningen av detta förslag slutföras först inom sådan tid, att proposition i ämnet kan föreläggas tidigast 1922 års riksdag, och under gynnsammaste fall beräknas lagförslaget, om det vinner riksdagens bifall, komma i full tillämpning först något av åren 1924 eller 1925.

Under sådana förhållanden har det synts oss av nöden, att den speciella fråga, beträffande vilken förslag redan föreligger från de ovannämnda sakkunniga, om möjligt redan vid innevarande riksdag bringas till sin lösning, varigenom åtminstone ett av de mest trängande behoven å ifrågasvarande område skulle bliva tillgodosett. Det är nämligen enligt vår mening en angelägenhet av synnerlig vikt, att möjlighet såsom föreslagits beredes vederbörande väghållningsdistrikt att genom ett helt eller delvis övertagande av väghållningsbesväret inom distriktet sörja för, att vägunderhållet utföres på ett sätt, som efter de numera inträdda trafikförhållandena tillfredsställer berättigade fordringar på vägarnas beskaffenhet. En sådan anordning lärer ock på sätt de sakkunniga uttalat kunna vidtagas utan att den slutliga revisionen av väglagen föregripes.

De vägsakkunnigas ifrågavarande förslag synes oss vila på sunda och riktiga principer och ger oss i övrigt icke heller anledning till någon vår särskilda erinran. Vi anse oss därför kunna helt tillstyrka detsamma och tillåta vi oss åberopa den närmare motivering därför, som givits av de sakkunniga.

Under åberopande av det ovan anförda hemställa vi,

att riksdagen måtte
för sin del besluta om sådan ändring i lagen den
23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets ut-
görande på landet,

att i 12 § efter dess andra stycke såsom ett tredje
stycke insättes ett stadgande av innehåll, att, därest
för beredande av bättre och jämnare vägunderhåll så-
dant finnes nödigt, må de väghållningsskyldiga besluta,
att samtliga vägar eller viss vägsträcka inom väghåll-
ningsdistriktet skola övertagas till underhåll medelst
vägkassan med skyldighet för den, som därigenom helt
eller delvis befrias från vägunderhåll in natura, att i
stället bidra med penningar på sätt i andra stycket
av nyssnämnda paragraf sägs, dock att beslutet för att
bliva gällande skall underställas vederbörande länssty-
relsens prövning;

samt att i 52 § efter dess andra stycke såsom nytt
tredje stycke intages ett stadgande av innehåll, att ut-
gången av omröstning bestämmes genom enkel plurali-
tet av de i omröstningen deltagandes röster efter röst-
värdet, dock att beslut i fråga, som avses i 12 § tredje
stycket, erfordras två tredjedelar av de avgivna rösterna.

Den närmare utformningen av de föreslagna bestämmelserna ävensom
de redaktionella ändringar i väglagen, som av dessa kunna bliva en följd,
torde lämpligen kunna verkställas av vederbörande utskott.

Stockholm den 20 januari 1921.

Nils Edén.

Raoul Hamilton.

Jakob Pettersson.

Rob. Karlsson.

W. Bäckström.

Linus Lundström.

Carl Jansson.

Erik Röing.

Felix Hamrin.

E. A. Nilson.

Ulrik Leander.

