

Nr 157.

Kungl Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändrad lydelse av 12, 52 och 60 §§ i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet; given Stockholms slott den 4 mars 1921.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t föreslå riksdagen att antaga vid statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 18 februari 1921 fogat förslag till lag om ändrad lydelse av 12, 52 och 60 §§ i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

GUSTAF.

Walter Murray.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 18 februari 1921.

Närvarande:

Statsministern friherre DE GEER, ministern för utrikes ärendena greve WRANGEL, statsråden ERICSSON, DAHLBERG, MURRAY, ELMQUIST, MALM, BERGQVIST, HAMMARSKJÖLD, EKEBERG, TAMM, HANSSON.

Efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet anförde chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Murray följande:

Då jag nu ber att få underställa Kungl. Maj:t frågan om vissa ändringar i de i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållnings-

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 1 saml. 134 häft. (Nr 157).

211 21 1

besvärets utgörande på landet meddelade bestämmelser om vägunderhållets ordnande, ber jag till en början få redogöra för vad i ifrågasvarande hänseende tidigare förekommit.

Historik.
1891 års
riksdag.

Redan vid tillkomsten av lagen den 23 oktober 1891 hemställde åtskilliga motionärer, att vägunderhållet måtte ordnas genom införande av entreprenadsystem. 1891 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 dyrbar för att icke snart nog kännas som en börda, mer tryckande än den man ville avskaffa. Motionerna föranledde ingen riksdagens åtgärd.

I anledning av väckta motioner vid 1900 års riksdag om bland annat tillägg till 12 § väglagen i syfte att utsträcka befogenheten för de väghållningsskyldiga 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 vägkassan. En väg kan nämligen t. ex. 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 införes 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».

Kammar-
kollegium.

I yttrande över berörda skrivelse anförde kammarkollegium, att kollegium i betraktande av vad till stöd därför anförts och jämväl på grund av egen erfarenhet funnit den av riksdagen önskade anordning, i vad den avsåge att, för beredande av lämplig vägdelning, väg eller vägstycke, som därtill särskilt lämpade sig, skulle få underhållas medelst entreprenad och sålunda från delningen undantagas, särdeles ändamålsenlig. Enligt kollegii 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. 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.

1905 års
riksdag.

Uti proposition nr 21 till 1905 års riksdag med förslag till ändring i vissa delar av väglagen 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, framför allt i Kopparbergs län, vara eftersträfvansvärd 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 dittills 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.

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 delningen för att underhållas medelst vägkassan, därest sådant funnes erforderligt för beredande av lämplig och bekväm vägdelning. Genom ändring av nuvarande andra stycket av samma § ökades den redan förut förefintliga möjligheten för väghållare in natura, vars fastighet var avsidet 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, varjämte enahanda möjlighet bereddes innehavare av vägloft, som till följd av dess beskaffenhet var särskilt svår att underhålla.

Vid 1905 års riksdag hemställde herr O. A. Ericsson i Ovanmyra med instämmande av 16 ledamöter av andra kammaren, att riksdagen måtte i samband med behandling av ovan nämnda proposition besluta sådana ändringar och tillägg i väglagen, att väghållningsdistrikt skulle äga rätt besluta använda entreprenadsystemet för underhållet av distriktets allmänna vägar den tid mark är 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 bortlejdade 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 vägfyrc, 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 tillgodo för den ena klassen av väghållningsskyldiga på den andras bekostnad, eller tvärtom — eller stannar för alternativ 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 här ovan 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 av den summariska beskaffenhet som mången torde hava föreställt sig. Hänsyn till minoriteten lär 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 allmänna användning. Här skulle också, enligt vad utskottet håller före, lagstiftningen utan svårighet kunna lämna verksamt bistånd genom meddelande allenast av bestämmelser dels till tryggande av sådan förenings fortbestånd gent emot växlingar i äganderätten till intressenternas fastigheter och dels särskilt därhän, att entreprenörerna under lämpliga förbehåll från det allmännas sida skulle bli 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.

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 Tumlhult 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.

Motioner
vid 1920 års
riksdag.

Vid 1920 års riksdag väcktes inom båda kamrarna motioner med i huvudsak enahanda yrkande, som i nyssnämnda, vid 1911 års riksdag motion framstälts. Jordbruksutskottet anförde i avgivet utlåtande, att utskottet funne motionerna beaktansvärda och 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.

I skrivelse den 19 april 1920 har Svenska vägföreningen anfört, att behovet av väglagsreformer sedan länge vore 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, 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.

*Svenska vägföreningen
den 19/4 1920.*

Vägföreningens tekniska utskott har sedermera ytterligare framhållit det tvingande behovet av en snabb vägreform och därvid i huvudsak anfört:

*Svenska vägföreningens
tekniska
utskott.*

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 för-gäves, 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 förrän 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 entreprenadssystemet 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 viltades 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 vägdistrikten finge rättighet att själva övertaga vägunderhållet. Fullgörandet av underhållet kunde sedan ske antingen på så sätt att vägdistrikten, i likhet med så gott som alla våra stadssamhällen, själva utförde underhållet och anskaffade sakkunniga biträden och maskinell ut-

rustning, eller också, vilket torde vara den närmast till hands liggande utvägen, att vägdistriktet utlämnade underhållet å entreprenad. En åtgärd som denna torde icke vara av beskaffenhet att på något sätt föregripa eller förtrycka ett blivande förslag till ny väglag och en sådan reform torde därför utan svårighet kunna utbrytas ur det blivande stora väglagsförslaget och föreläggas redan 1921 års riksdag.

Under åberopande 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.

*Kristianstads
läns hushåll-
ningssällskap.*

I skrivelse till Kungl Maj:t den 15 december 1920 har Kristianstads läns hushållningssällskap på anförda skäl tillstyrkt bifall till vägföreningens framställning.

*1920 års väg-
sakkunniga.*

Sedan vägföreningens skrivelse överlämnats till 1920 års vägsakkunniga för att tagas i övervägande vid fullgörandet av det dem lämnade uppdrag, hava de sakkunniga i skrivelse den 11 december 1920 yttrat bland annat:

»På sätt även torde framgå av vad tidigare i frågan förekommit 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 väglottsägaren 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 väglottsägaren endast i undantagsfall är i tillfälle att sköta sitt vägunderhåll enligt sådana principer, och de möjligheter till samverkan mellan väglottsägare, som lämnats genom stadgandet i 64 § väglagen, kunna icke anses tillräckliga, då svårigheten att uppnå enighet mellan ett flertal väghållare ligger 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 förfarande 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 be-

sörjas genom anlitande 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 bli färdiga med sitt arbete så tidigt, att sådant förslag kan föreligga vid 1922 års riksdag, men om än förslaget då upphöjes till lag, lär 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 efter som 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 arbetsmanskaper. De erfarenheter av entreprenadväsendet, som de gamla vägstyrelserna hunnit förskaffa sig, skulle även kunna bli till mycken nytta. Liknande fördelar torde även kunna påräknas, om väghållningen komme att på annat sätt utföras av de nuvarande vägdistrikten. Då härtil kommer, att genom vidtagande av en lagändring uti ifrågavarande 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 följderiktigt bli dessa väghållares ensak, vare sig entreprenadsumman över- eller understeg 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 skola 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 upplätas på entreprenad eller att alla distriktets allmänna vägar utan undantag skola göras till föremål för dylik upplåtelse, när sådan 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 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 $\frac{2}{3}$ 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, lär 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 väghållningen 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 in-

tensivare 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 vägkassan, torde för övrigt de, som så vilja, kunna påräkna sysselsättning med framkörning av väglagningsämnen och andra arbeten.

Även torde kunna invändas att, därest allenast viss vägsträcka inom väghållningsdistrikt övertages till underhåll medelst vägkassan, 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 vägkassans underhållskostnad för vägsträckan till äventyrs 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 vägkassan. Ett sådant villkor kunde mången gång verka avskräckande och därigenom minska nyttan av den ifrågasatta lagändringen. Därjämte bör ihåggkommas, att, även om man i regel icke lär kunna åstadkomma ett fullgott vägunderhåll för allenast den uppskattade kostnaden, böra vägkassans 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.»

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställa 1920 års vägsakkunniga dels att i 12 § väglagen måtte såsom ett tredje stycke insättas ett stadgande av innehåll, att, därest för beredande av bättre och jämnare vägunderhåll sådant funnes nödigt, de väghållningsskyldiga skulle äga besluta, att samtliga vägar eller viss vägsträcka inom väghållningsdistriktet skulle övertagas till underhåll medelst vägkassan med skyldighet för den, som därigenom helt eller delvis befriades från vägunderhåll in natura, att i stället bidra med penningar på sätt i andra stycket av nyssnämnda § sägs; dock att beslutet för att bliva gällande skulle underställas Kungl. Maj:ts befallningshavandes prövning; dels ock att i 52 § väglagen såsom nytt tredje stycke skulle intagas ett stadgande av innehåll, att utgången av omröstning skulle bestämmas genom enkel pluralitet av de i omröstningen deltagandes röster efter röstvärdet; dock att till beslut i fråga, som avsåges i 12 § tredje stycket, erfordrades två tredjedelar av de avgivna rösterna.

I särskilda motioner vid innevarande års riksdag har hemställts dels av herr Edén m. fl. (II:129), att riksdagen måtte för sin del besluta de av de vägsakkunniga föreslagna lagändringarna, dels ock av herr Bondeson m. fl. (I:14) och herr Olsson i Blädinge m. fl. (II:59), att

*Motioner
vid 1921 års
riksdag.*

riksdagen måtte fatta enahanda beslut allenast med den ändring att, om väghållningsdistrikts samtliga vägar övertagits till underhåll av vägkassan, det belopp, som därför erfordrades, skulle, i den mån detsamma icke täcktes genom statsbidrag, påföras samtliga vägfyrkar till lika andel för en var av dem.

*Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.*

I utlåtande över 1920 års vägsakkunnigas berörda framställning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört:

Genom bestämmelserna i 64 § av nu gällande väglag förefunnes visserligen rätt för de naturavghållare, som sig därom förenade, att åt särskild entreprenör upplåta underhållet å de vägdelar, som underhölls av de om beslutet eniga väghållarna, men vore det nu ej möjligt för vägstämman att såsom sådan besluta om naturavghållningens upphörande och väghållningens utlämnande på entreprenad eller utförande på annat sätt. Den föreslagna lagändringen bleve därför till gagn ej blott för åstadkommande av ett bättre vägunderhåll, utan även med hänsyn därtill att, då en blivande lagstiftning efter allt att döma komme att innebära naturaunderhållets fullständiga upphörande, det torde vara önskvärt, att denna övergång icke komme att ske på en gång och alldeles oförberett. Det vore nämligen fördelaktigt, om dessförinnan på frivillighetens väg en del vägdistrikt övertog vägunderhållet medelst vägkassan, varigenom dels vägstyrelsernas erfarenhet skulle vidgas i avseende på sättet för det blivande vägunderhållets utförande och dels det trängande behovet av bättre vägunderhåll tidigare skulle komma att tillgodoses.

Styrelsen hemställer förty om bifall till den föreslagna lagändringen.

*Svenska
vägföreningen
den 9/2 1921.*

Sedan jämväl Svenska vägföreningen fått tillfälle att yttra sig i ärendet, har föreningen — efter att hava erinrat om förut omförmälda, av föreningen och dess tekniska utskott gjorda framställningar — vidare anfört:

Vid jämförelse mellan de vägsakkunnigas skrivelse och vägföreningens framställningar är uppenbart, att de stå i god överensstämmelse med varandra och syfta mot samma mål eller snar förbättring av vårt vägväsende.

Givetvis skulle våra vägar bli bättre och jämnare underhållna, om arbetet utfördes av kompetenta entreprenörer och med tidsenliga maskiner än på det nuvarande primitiva sättet, i regel utan ledning och utan lämpliga redskap. Sedan vägarna en gång genom respektive vägstyrelser blivit grundligt iordningställda, skulle de med ett genomfört vägvaktsystem för jämförelsevis ringa kostnader under längre tid kunna hållas i fullt trafikdugligt skick.

En annan fördel, som även av vägsakkunniga kraftigt framhålles, är den, att genom entreprenadsystemets införande vid de nuvarande väghållningsdistrikten, en stam av kompetenta entreprenörer samt dugliga arbetsledare, förmän och vägarbetare skulle skapas, ävensom att de nuvarande vägstyrelserna — vare sig arbetet inom distriktet komme att utföras genom vägstyrelsen själv eller genom entreprenör eller på annat sätt — skulle komma att samla värdefulla erfarenheter i vägfrågor. Av de vägsakkunnigas förevarande yttrande framgår, att de

funnit landstingsområdena böra utgöra väghållningsdistrikt och att inom dessa nya distrikt vägunderhållet bör utföras direkt av distriktet. Om ett lagförslag i denna riktning vinner fastställelse, så torde den ovanberörda stammen av dugande entreprenörer, arbetsledare m. fl., ävensom den av vägstyrelserna i de gamla väghållningsdistrikten förvärvat erfarenheten om ett ändamålsenligt vägunderhåll kunna bli av betydande nytta vid igångsättande av vägunderhållsarbeten under de ifrågasatta nya formerna. Av här anförda skäl finner vägföreningen för sin del vägsakkunnigas nu föreliggande förslag innebära en god lösning av frågan.

Emellertid hava vid innevarande års riksdag i båda kamrarna väckts motion avseende sådan modifikation i de sakkunnigas förslag att, om hela vägnätet inom väghållningsdistrikt övertagits till underhåll av vägkassan, de för vägväsendet erforderliga medlen skola, i den mån de icke täckas av statsbidrag, uttaxeras lika på varje vägfyrk. Genom antagande av en sådan lagstiftning skulle — utöver det i främsta rummet eftersträfvade målet, nämligen ett förbättrat vägunderhåll — även vinnas en utjämning av väghållningsbördan mellan de olika naturavghållarna inbördes.

Föreningen har med stöd av vad sålunda anförts tillstyrkt bifall till de vägsakkunnigas förslag med den uti berörda motioner förordade modifikation; och har föreningen därvid förklarat sig förutsätta att, när övertagande av allenast viss vägsträcka skall äga rum, den särskilda nämnden skall vid bestämmandet av bidraget från den, som befrias från underhåll av vägsträckan, taga hänsyn till de för underhållet gällande å pris vid tiden för övertagandet.

De allmänna vägarna utsättas numera mångenstädes för en sådan påfrestning, att väghållningen enligt det hittills tillämpade systemet icke kan på ett tillfredsställande sätt ombesörjas av den enskilde väghållaren. Såsom framgår av den förebragta utredningen, har ock behovet av nya former för åvägabringande av sammanslutning mellan de väghållningsskyldiga för samfällt vägunderhåll så starkt gjort sig gällande, att det icke kan anses riktigt att låta med saken anstå till dess frågan om en ny väglag kan i sin helhet upptagas till prövning. Vid valet mellan de olika sätt, på vilka detta behov må kunna tillgodoses, har jag lika med 1920 års vägsakkunniga ansett ordnandet av vägunderhållet efter andra grunder än de hittills tillämpade vara ett spörsmål, som berör samtliga väghållningsskyldiga och ej allenast väghållarna in natura. Beslutanderätten i sådan fråga liksom ock skyldigheten att bära en eventuell ökning av underhållskostnaderna bör därför tillkomma samtliga väghållningsskyldiga.

Departement-
schefen.

De vägsakkunnigas förslag till ändring av 12 § väglagen innebär, att de väghållningsskyldiga skulle kunna besluta, att samtliga vägar inom distriktet eller ock viss vägsträcka skulle övertagas till underhåll av vägkassan. Väghållningsskyldig, som därigenom befriades från vägunderhåll

in natura, skulle i gengäld bidra med penningar efter uppskattade kostnaden för det vägunderhåll, varifrån han befriats. Givetvis skulle sådan väghållningsskyldig vara pliktig att därutöver erlägga vägs katt i enlighet med vad som jämlikt 60 § väglagen gäller för väghållare in natura.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle, därest samtliga vägar inom ett väghållningsdistrikt övertoges till underhåll medelst vägkassan, väghållarna in natura i genomsnitt erlägga samma belopp per vägfyrk som övriga väghållningsskyldiga. Summan av in natura väghållarnas till vägkassan ingående bidrag skulle nämligen bli lika med den av särskilda nämnden uppskattade kostnaden för underhåll av all indelad väg inom distriktet efter avdrag av statsbidrag. Vid sådant förhållande bleve den vägs katt, som jämlikt 60 § tredje stycket väglagen komme att utdebiteras på varje till vägunderhåll in natura förpliktad vägfyrk, tillhopa med vad av omförmälda, enligt 12 § utgående bidrag i medeltal belöpte å sådan fyrk lika med den vägs katt, som fölle på annan vägfyrk. Någon förskjutning i väghållningsbesvärets nuvarande fördelning mellan de olika beskattningsföremålen skulle alltså icke äga rum, för såvitt den uppskattade kostnaden för vägunderhållet in natura motsvarade den verkliga kostnaden. För det fall att så icke vore förhållandet, skulle den föreslagna lagändringen visserligen medföra en förskjutning, men samtidigt en rättvisare fördelning.

Emellertid bestå för närvarande mångenstädes betydande ojämnheter i väghållningsbesvärets fördelning mellan väghållarna in natura. Även i distrikt, där vägdelning enligt nu gällande väglag verkställts, kan det förekomma, att omfattningen av en jordbruksfastighets vägunderhåll, som ju bestämts efter fastighetens taxeringsvärde vid tiden för vägdelningen, numera icke står i rimligt förhållande till dess vägfyrktal. Till ojämnheter i sådant avseende medverka, förutom förändringar i fastighetsvärdena, även ojämnheter i vägarnas gradering, ändringar i trafikförhållandena o. s. v. Ån starkare framträder denna olikhet mellan de särskilda väghållarna in natura i sådana distrikt, där vägdelning enligt gällande väglag ännu ej ägt rum och alltså vägunderhållet skall utgöras efter hemmantalet. Visserligen kunna ifrågavarande ojämnheter avhjälpas genom ny vägdelning och uppskattning, men tydligen bör en sådan vidlyftig och kostsam förrättning i det längsta undvikas, då ju ny lagstiftning på ifrågavarande område snart är att förvänta.

De av 1920 års vägsakkunniga föreslagna bestämmelserna finner jag i huvudsak lämpliga. Goda skäl synas dock tala för att nu begagna tillfället att i görligaste mån utjämna de ovan berörda olikheterna

mellan in natura väghållarna, helst dessa olikheter torde framträda än starkare, då väghållarna ej längre skola fullgöra väghållningsskyldigheten in natura. På grund härav har jag funnit den utväg, som förordats i de av herr Bondesson m. fl. och herr Olsson i Blädinge m. fl. väckta motionerna, vara förtjänt av beaktande. För det fall, att samtliga vägar inom väghållningsdistriktet övertagas till underhåll medelst vägkassan, skulle således särskilt bidrag icke utgå från väghållarna in natura, utan bör hela det belopp, som, utöver bidrag av statsmedel och vägkassans övriga inkomster, erfordras för väghållningsdistriktets behov, påföras samtliga vägfyrkar till lika andel för en var av dem. Härav föranledes även en omarbetning av tredje stycket i 60 § väglagen. Av vad ovan anförts torde framgå, att härigenom icke någon opåkallad förskjutning av väghållningsbördans fördelning mellan de olika beskattningsföremålen kommer att äga rum. Att hela bidraget av statsmedel uti ifrågavarande fall kommer att ingå till vägkassan, lär vara uppenbart.

I fråga om övertagande till underhåll medelst vägkassan av allenast viss vägsträcka inom väghållningsdistrikt synas de bestämmelser, som föreslagits av de vägsakkunniga, vara tillfredsställande. I sådant fall skall alltså även efter min mening väghållningsskyldig, som befrias från vägunderhåll in natura, i gengäld bidraga med penningar på sätt de sakkunniga föreslagit. Beträffande beräkningen av sådant bidrag äger uppenbarligen den väghållningsskyldige att tillgodoräkna sig vederbörlig andel i utgående statsbidrag.

I sitt yttrande över de vägsakkunnigas förslag synes Svenska vägföreningen hava förutsatt, att, så snart allenast viss vägsträcka jämlikt de föreslagna bestämmelserna övertoges till underhåll medelst vägkassan, ny uppskattning av kostnaden för underhållet av vägsträckan skulle äga rum för bestämmande av det i 12 § omförmälda bidrag, under det att för återstående vägar inom distriktet den gamla uppskattningen skulle gälla. En sådan anordning synes mig icke stå i god överensstämmelse med väglagens grunder och ej heller befordra en rättvisare fördelning av väghållningsbördan. Jag har alltså utgått ifrån att, intill dess ny uppskattning för hela väghållningsdistriktet äger rum, den dittills gällande uppskattningen skall läggas till grund för bidragets beräkande.

Lika med de sakkunniga finner jag de väghållningsskyldigas beslut i fråga om vägunderhållets övertagande av vägkassan vara av sådan vikt, att kvalificerad majoritet och godkännande av Kungl. Maj:ts befallningshavande bör uppställas såsom villkor för dylikt besluts giltighet.

Den möjlighet att upplåta vägunderhåll på entreprenad, som enligt 64 § väglagen står väghållare in natura till buds, har jag ansett kunna

fortfarande kvarstå. Kungl. Maj:ts befallningshavande blir ju alltid i tillfälle att övervaka, att sådant entreprenadavtal icke kommer i strid med ett av distriktets väghållningsskyldiga sedermera fattat beslut om vägs övertagande till underhåll medelst vägkassan.

Sedan departementschefen därefter uppläst ett i enlighet med ovan angivna grunder inom departementet upprättat förslag till lag om ändrad lydelse av 12, 52 och 60 §§ i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891, hemställde departementschefen, att lagrådets utlåtande över förslaget måtte, för det ändamål § 87 regeringsformen omförmäler, inhämtas medelst utdrag av protokollet.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall.

Ur protokollet:

August Wrede.

*Bilaga.***Förslag**

till

L a g

om ändrad lydelse av 12, 52 och 60 §§ i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891.

Häriigenom förordnas, att 12, 52 och 60 §§ i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891 skola i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

12 §.

Finnes — — — — — underhållas.

Är — — — — — vägstycke.

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 vägkassan; dock att beslutet för att bli va gällande skall underställas Konungens befallningshavandes prövning. Övertages allenast viss vägsträcka till sådant underhåll, skall den, som därigenom helt eller delvis befrias från vägunderhåll in natura, i stället bidra ga med penningar på sätt i andra stycket sägs.

I andra och tredje styckena oförmälda bidrag, vilka debiteras, indrivs och redovisas i sammanhang med vägskatten, ingå till vägkassan mot skyldighet för vägstyrelsen att ombesörja vägunderhållet.

52 §.

För avgivande — — — — — vägstämma.

Röstvärdet — — — — — äga rösta.

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 angivna rösterna.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd fredagen
den 25 februari 1921.*

Närvarande:

Justitierådet *Berglöf*, regeringsrådet *Ernberg*, justitieråden *Molin*,
Appelberg.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 18 februari 1921, hade Kungl. Maj:t förordnat, att för det ändamål § 87 regeringsformen omförmäler lagrådets utlåtande skulle inhämtas över upprättat förslag till lag om ändrad lydelse av 12, 52 och 60 §§ i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av hovrättsrådet Willand Aschan.

Detsamma föranledde inom lagrådet ej annan anmärkning, än att vid 12 § regeringsrådet *Ernberg* yttrade:

Då enligt det föreslagna nya stadgandet i denna paragraf för giltigheten av beslut om väggkassas övertagande av vägunderhåll förutsättes, att detta för beredande av bättre och jämnare vägunderhåll finnes nödigt, kan av det sålunda använda uttryckssättet framkallas den föreställningen, att dylikt beslut skulle få av de väghållningsskyldiga fattas allenast i undantagsfall eller där ett bättre och jämnare fördelat vägunderhåll icke kan på annat i lag medgivet sätt åstadkommas. Detta torde emellertid knappast vara avsett, utan torde meningen snarare vara, att beslut, varom här är fråga, må i den ordning, som i förslaget sägs, av de väghållningsskyldiga fattas så snart sådant kan antagas vara för åstadkommande av ett bättre vägunderhåll gagneligt. Då enligt förslaget för giltigheten av dylikt beslut fordras dels att detsamma fattats med två tredjedelar av de avgivna rösterna efter röstvärdet dels att beslutet efter underställning vinner Konungens befallningshavandes godkännande, torde dock förslaget tillika få anses utgå ifrån, att beslut, som här avses, ej må med laga verkan fattas ifall de väghållningsskyldiga eller vissa av dem skulle genom den därav föranledda förskjutningen i väghållnings-

besväret komma att oskäligt betungas. Detta har icke kommit till klart uttryck i förslaget.

På grund av vad sålunda blivit anført hemställes, att förevarande paragraf måtte i nu berörda delar givas det innehåll, att beslut, som här avses, må av de väghållningsskyldiga i den ordning, som sägs i 52 §, fattas, där sådant för beredande av ett förbättrat vägunderhåll finnes gagneligt och det utan oskäligt betungande av de väghållningsskyldiga eller vissa av dem kan ske, dock att beslutet icke må bliva gällande med mindre detsamma efter underställning vinner Konungens befallningshavandes godkännande.

Ur protokollet:

Erik Ölander.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 4 mars 1921.*

Närvarande:

Statsministern VON SYDOW, ministern för utrikes ärendena greve
WRANGEL, statsråden ERICSSON, DAHLBERG, MURRAY, ELMQUIST,
MALM, BERGQVIST, HAMMARSKJÖLD, EKEBERG, HANSSON.

Departementschefen, statsrådet Murray anmälde lagrådets den 25 februari 1921 avgivna utlåtande över det den 18 i samma månad till lagrådet remitterade förslaget till lag om ändrad lydelse av 12, 52 och 60 §§ i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, och hemställde departementschefen, att lagförslaget, som av lagrådets flertal lämnats utan anmärkning, måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Adelgren.
