

## Nr 244.

Av herr **Olsson** i Broberg **m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 100, med förslag till lag om allmänna vägar på landet.

Kungl. Maj:t har genom proposition nr 100 förelagt riksdagen förslag till lag om allmänna vägar på landet.

Detta förslag innebär en djupgående och genomgripande omläggning av vägväsendet å landet, dels därigenom att det nuvarande vägunderhållet in natura, som påvilar jordbruksfastigheter, avskaffas och dels därigenom att de nuvarande många väghållningsdistrikten — i regel härad — ersättas med landstingsområdena såsom väghållningsdistrikt.

Härigenom åstadkommes en sedan länge såsom nödvändig insedd, rättvisare fördelning av väghållningsbesväret och en utjämning mellan de gamla vägdistrikten. Samtidigt ernås möjlighet att övergå till ett system, vilket kan tillgodose de mycket ökade krav på ett tillfredsställande vägunderhåll, som nu göra sig gällande, särskilt där automobiltrafiken kommit till vidsträcktare användning.

Den föreslagna förändringen av väghållningen torde i stort sett vara en nödig förutsättning för åstadkommande av mera rationellt och tidsenligt vägunderhåll än vad med nuvarande lagstiftning är möjligt att åstadkomma. Om dessa allmänna principer torde icke heller föreligga någon meningsskiljaktighet.

Man kan likväl av flera skäl, särskilt ekonomiska, hava anledning att ställa sig tveksam ifråga om genomförandet av ett så genomgripande förslag på en gång för hela landet, som det föreliggande. Med vårt vidsträckta lands mycket olikartade förhållanden och därav föranledda olika behov, ej minst i kommunikationshänseende, borde enligt vår och många

mening möjlighet böra sökas för att de olika landstingen, eventuellt efter vägstämmornas inom landstingsområdet hörande, inom vissa gränser själva besluta om tidpunkten för den nya lagens tillämpning inom sina resp. områden — vilket beslut, med hänsyn till vad i ärendet förekommit bör prövas och fastställas av Konungens befallningshavande.

Genom en successiv övergång till de nya förhållandena, i den mån länsbefolkningen och K. bfhde funne den önskvärd och nödig, torde den nya lagen komma att träda i tillämpning i mån av behovet av ett rationellt vägunderhåll. Lagen torde på så sätt bliva mest populär och övergången mera behaglig och mindre kostsam, än om den på en gång skulle genomföras över hela landet.

Det bör icke förbises, att varje utredning saknas i fråga om de ökade kostnader, som den nya lagen självfallet kommer att medföra, vilka under nuvarande förhållanden säkerligen bliva betydande.

Varje steg i sådan riktning måste tagas med stor försiktighet i denna tid — ett skäl som icke minst talar för en mjuk och smidig övergång till den nya lagens tillämpning inom landets olika provinser. — Då varje landstingsområde enligt nya lagen kommer att utgöra en självständig enhet ifråga om vägväsendet, bör nu gällande väglag fortfarande kunna äga tillämpning inom de landstingsområden, som icke önska att omedelbart tillämpa den nya lagen, och bör detta så mycket bättre kunna ske, som den gamla lagen efter viss ändrad lydelse av § 12 år 1921 numera lämnar vägstämman frihet att besluta, att underhållet av större eller mindre delar av det allmänna vägnätet inom ett distrikt kan övertagas av vägkassan och skötas rationellt.

De grunder, efter vilka statsbidrag till det allmänna vägunderhållet utgår, behöva icke heller lägga hinder i vägen för en ordning, sådan som ovan angivits, då de vägsakkunnige i huvudsak godtagit nuvarande grunder för statsbidraget. Som bekant utgår nu statsbidrag med 30 % av den uppskattade kostnaden för vägunderhållet den tid marken är bar, med tilläggsbidrag till synnerligt betungade väghållningsdistrikt å det belopp, varmed kostnaden efter 5 års medelkostnad överstiger 30 öre per vägfyrk, och kan, därest anslaget för ändamålet det medger, sådant tilläggsbidrag uppgå till 50 % å nämnda medelkostnad. Dessa grunder sammanfalla så tillvida med de sakkunniges förslag, som jämväl detta upptager ett grundbidrag till 30 % av distriktets kostnadssumma samt därutöver, om distriktets jämförelsetal överstiger medeltalet av jämförelsetalet för alla distrikten i riket, jämväl ett tilläggsbidrag med belopp motsvarande 40 % av skillnaden mellan distriktets jämförelsetal och nämnda riksmedel. — Uti vägsakkunniges ovan angivna förslag utgår stats-

bidrag till verkliga kostnaden, däri inberäknad vinterväghållningen och förvaltningskostnad.

De sakkunniges förslag avviker så vitt från nu gällande grunder för statsbidrag till vägunderhållet, att enligt deras förslag statsbidrag utgår jämväl till vinterväghållningen och administrationskostnader samt tilläggsbidrag å det belopp, varmed distriktets kostnad överstiger riksmedeltalet. Sistnämnda beräkningsgrund torde väl vara rättvis, enär s. k. tilläggsbidrag är avsett att lätta den ekonomiska bördan för de *hårdast* betungade vägdistriktet, men det kan ifrågasättas huruvida den föreslagna anordningen bereder tillräcklig lättnad i den alltmer generell ökade väghållningsbördan. Rättvisan bör därför kräva, att tilläggsbidrag finge utgå till de *hårdast* betungade distriktet, i den mån deras kostnader var för sig överstege 30 öre per vägfyrk — lika med nu gällande grunder — dock begränsad till t. ex. 50 % av nämnda merkostnad. Om då därtill komme, att statsbidrag jämväl till vinterväghållning och administration finge utgå till de nuvarande vägdistriktet i de län, som icke önskade underkasta sig den nya lagen, skulle en viss principiell likformighet härutinnan ernås mellan de nya landstingsdistriktet och de gamla häradsdistriktet, vilket även i sin mån skulle bidra till att övergången till nya lagen skedde så småningom. Beträffande förvaltningen så torde det vara tillfyllest att den nya lagen bestämmer, att det i varje landstingsdistrikt skall finnas en välkvalificerad vägdirektör, men därutöver bör ej fastslås, att det skall anställas s. k. »vägmästare», utan bör det lämnas frihet åt länsvägsstyrelsen att anskaffa arbetsledning och annan erforderlig personal för vägunderhållets utförande. Bestämmelser i lagen, som avse anställande av »vägmästare» böra utgå, då konsekvensen därav kan bli, att vi få en onödigt stor legaliserad ny tjänstemannakår. Riksdagen torde knappast vara beredd att inlåta sig härpå, och ändamålet torde kunna tillgodoses, utan att ifrågavarande bestämmelser ingå i lagen.

Länsvägsstyrelsen bör erhålla den sammansättning, som lagråden Berglöv, Ernberg och Appelberg föreslagit och motiverat med fullgiltiga skäl, dock bör tilläggas, att där vägstyrelse har flera medlemmar än 5, hälften utom den av Konungens befallningshavande utsedde ledamoten skall bestå av innehavare av jordbruksfastighet.

Av det ovan anförda framgår, att vi kommit till den uppfattningen, att lagen bör genomföras så, att den successivt kan komma i tillämpning, i den mån behov därav uppstår i landets olika delar, samt att ovan angivna vederbörande själva få besluta om den närmare tidpunkten för dess tillämpning inom resp. områden.

I anslutning till förestående motivering tillåta vi oss sålunda hemställa,

det riksdagen måtte besluta antaga Kungl. Maj:ts proposition nr 100 med följande ändringar:

*Kap. 1.* Orden »med biträde av vägmästare» utgå och i stället tillfogas »på § 14. sätt med hänsyn till förhållandena kan befinnas lämpligt».

*Kap. 2.* Bestämmelserna om körlag utgå och i stället stadgas *skyldighet* för §§ 9, 10, 11, lämpligt belägna enskilda fastigheter att utföra transporter av väglagningsämnen. Motiven till detta ändringsyrkande äro i korthet följande: 12, 13.

Ett solidariskt åtagande mellan ett antal enskilda jordbruksfastigheter måste med nödvändighet medföra obehag och slitningar vid olika tillfällen. Om t. ex. en eller flera av körlagens medlemmar bliva insolventa, kan detta medföra oförskyllda obehag för de övriga, särskilt om hinder av denna eller annan art uppstår för några av körlagets medlemmar att utföra dem påvilande skyldigheter kort före den fastställda tidsfristens för körningarna utlöpande.

1911 års vägkommission, som först framkastade tanken på bibehållande av vissa naturaprestationer, har icke heller föreslagit någon liknande anordning utan att lämpligt belägna fastigheter skola utföra vissa prestationer var för sig. Ändamålet med propositionens bestämmelse synes lika väl kunna vinnas på detta sätt.

Enligt denna motivering hemställes, att paragraferna om körlag i propositionen ändras till följande lydelse:

»§ 9. Till framskaffande av väglagningsämnen skola indelas lämpligt belägna och i övrigt tjänliga jordbruksfastigheter. Varje indelad fastighet skall därvid tilldelas viss kvantitet väglagningsämne med skyldighet för fastigheten att, om vägstyrelsen så fordrar, i enlighet med dess anvisningar i avseende å plats och sätt för arbetets utförande framskaffa de för viss vägsträckas underhåll erforderliga väglagningsämnen mot ersättning på sätt nedan sägs.

Därvid skall iakttagas, att de fastigheter, som därtill kunna anlitas, bliva i möjligaste mån lika nyttjade samt att för fastighet avsedd vägsträcka förläggas så nära fastigheten som möjligt. Besvär, som, enligt vad nu är sagt, vilar å fastighet, åligger den, som brukar fastigheten.

Förslag till indelning uppgöres av vederbörande kommunal- eller vägnämnd. Förslagen granskas därefter av vägstyrelsen, och sedan ägare och brukare av jordbruksfastigheter blivit å vederbörande kommunalstämmor hörda över förslaget, fastställer Konungens befallningshavande indelningen att gälla tills vidare och intill dess så förändrade förhållanden inträtt, att ny indelning erfordras.»

§§ 10 och 11 utgå.

§ 12. »Vägstyrelsen skall före den 1 november giva varje indelad fastighet uppgift å den myckenhet väglagningsämnen, som under nästföljande år av fastigheten skall framforslas.

Fastigheterna erhålla av vägdistriktet för varje år full ersättning för utfört arbete. Kan överenskommelse ej träffas angående ersättningens belopp, skall tvisten avgöras av gode män på sätt i 1 kap. 15 § sägs.»

I anslutning till ändringarna i föregående paragrafer skulle § 13 komma att lyda:

»Eftersättes indelad fastighet åliggande arbete, äger vägstyrelsen låta ombesörja arbetet. Överskjuta kostnaderna härför den ersättning, som skolat tillkomma fastigheten för arbetets utförande, är fastigheten skyldig att ersätta skillnaden.»

§ 14. Denna paragraf avhandlar snöploglagsindelning. Det synes vara mest praktiskt, att förslag till sådan indelning uppgöres av kommunalnämnden i stället för av vägstyrelsen. Efter denna ändring skulle paragrafen erhålla följande lydelse:

»§ 14. För ordnande av vinterväghållningen skola till snöploglag indelas lämpligt belägna och i övrigt tjänliga jordbruksfastigheter. Varje snöploglag skall därvid tilldelas viss vägsträcka med skyldighet för ploglaget att, där vägstyrelsen ej jämlikt § 20 träffat annan anstalt för vinterväghållningens ombesörjande, därå fullgöra vinterväghållningen mot ersättning på sätt nedan sägs.

Vid snöploglagsindelning skall iakttagas, att ploglagen fördelas så att de fastigheter, som därtill kunna anlitas, bliva i möjligaste mån lika därtill nyttjade samt att ploglags vägsträcka förläggas så nära ploglagets fastigheter som möjligt. Besvär, som, enligt vad nu är sagt, vilar å fastighet, åligger den, som brukar fastigheten.

Förslag till snöploglagsindelning uppgöres av vederbörande kommunalnämnd. Förslagen granskas därefter av vägstyrelsen, och sedan ägare och brukare av jordbruksfastigheter blivit å vederbörande kommunalstämmor hörda över förslaget, verkställer Konungens befallningshavande indelningen. Sådan indelning skall gälla tillsvidare och intill dess beslut om ny snöploglagsindelning blivit i laga ordning meddelat.»

Kap. 4 § 2. I enlighet med ovanstående motivering bör första stycket i denna paragraf hava följande lydelse:

»För varje vägdistrikt skall finnas en vägstyrelse, bestående av minst fem ledamöter jämte lika antal suppleanter. Av dessa förordnas en ledamot jämte suppleant för honom av Konungens befallningshavande

för fyra år i sänder. De övriga väljas av landstinget för en tid av fyra år, räknade från och med den 1 januari året näst efter det, då valet skett; dock skall, när val sker första gången, halva antalet eller, om detta icke är jämnt, det antal, som är närmast under hälften, utses för allenast två år. Av de av landstinget utsedda ledamöterna i vägstyrelsen skola minst hälften ävensom suppleanterna för dessa inom landstingsområdet äga eller innehava jordbruksfastighet. Avgår — — — återstått.»

§ 3. Andra stycket föreslås ändrat som följer:

»Vägstyrelsen anställer erforderlig arbetsledning och annan för vägväsendet behövlig arbetskraft.»

§ 7. Då vägunderhållsbördan hädanefter skall evalveras i kontanta penningar, är det orimligt, att jordbruket skall betala sex gånger större kontant vägs katt än andra inkomsttagare.

Såsom de vägsakkunnige framhållit, ter det sig otvivelaktigt för de mindre jordbrukarna som en fördel att själva få verkställa det för naturavghållningen erforderliga arbetet i stället för att kontant betala detta. En omläggning av väghållningen på nu föreslaget sätt synes därför oundgängligen påkalla en lindring av jordbruksfastigheternas deltagande i väghållningen.

I § 7 erfordras därför den ändringen, att första och andra punkterna om vägs katten få följande lydelse i enlighet med de vägsakkunniges förslag:

»1.) All jordbruksfastighet med undantag som nedan säges påföres en vägfyrk för varje 200 kronor av taxeringsvärdet.

2.) Frälseränta ävensom all annan fastighet, varför fastighetsbevilning utgöres, påföres en vägfyrk för varje 300 kronor av taxeringsvärdet.»

På grund av ovan angiven motivering föreslås följande ändrade lydelse av § 13 mom. 2 punkt b.:

»Överstiger distriktets kostnadssumma för vägunderhållet efter medeltal för de sistförflutna fem åren 30 öre per vägfyrk, utgår ett tilläggsbidrag av 50 % å den del av det sålunda beräknade femåriga medeltalet, som överskjuter 30 öre per vägfyrk.»

Kap. 5 § 6. Med hänsyn till olämpligheten av att rubba de bestämmelser om hjulringsbredder, som på flera håll nu gälla eller snart tråda i kraft, bör minimibredden å hjulring sättas till 7 cm. I övrigt bör denna paragraf redigeras i överensstämmelse med k. propositionen nr 111 beträffande minimibredden å hjulringar.

Då uttrycket »kullrig» hjulring är svårt att tillämpa, då det torde

bero på rent subjektiv uppfattning när den skall anses vara så pass sliten, att den på grund av sin »kullrighet» bör förbjudas, och denna bestämmelse dessutom kan leda till onödiga kostnader vid anskaffning och underhåll av hjuldon, bör fjärde stycket i § 6 utgå, vilket ock motiveras därav, att uttrycken »tvärlister» och »framskjutande bulthuvuden» också borde leda till att bilar icke finge använda kedjor om hjulen, vilka skada vägarna mera än »kullrighet» eller »tvärlister» å vanliga arbetshjul för häståkdon.

*Kap. 8.* Beträffande övergångsbestämmelserna må framhållas, att dessa hava stor betydelse för lagens lyckliga genomförande, utan alltför stora kostnader för såväl det allmänna som den enskilde.

Som ovan framhållits anse vi, att lagen bör träda i tillämpning successivt i den mån landstingen efter vägstämmornas hörande det besluta för sina resp. områden och Konungens befallningshavande med hänsyn till avgivna yttranden och rådande förhållanden prövar nödigt och slutgiltigt förordnar.

Såsom en allmän regel torde därvid eventuellt anses lämpligt, att lagen trädde i tillämpning för landstingsområde där hälften av områdets vägstämmor därför uttalat sig.

Då beslut fattats om lagens tillämpning för visst landstingsområde böra övergångsbestämmelserna i Kungl. Maj:ts förslag kunna tillämpas för landstingsområdet med den förändring, att tillämpningen började med året näst efter det Konungens befallningshavande förordnat om lagens tillämpning och sålunda de åtgärder, som omförmälas i 2 § i fråga om utseende av landstingsvägstyrelse, vidtagas året näst efter det, under vilket Konungens befallningshavandes förordnande utfärdats och med denna utgångspunkt övergången ske i samma ordning som innefattas uti Kungl. Maj:ts förslag i nästföljande paragrafer.

Beträffande slutliga formuleringen av de av oss påyrkade ändringsförslagen få vi anhålla,

att särskilda utskottet ville utarbeta slutgiltigt förslag till lagtext i av oss berörda paragrafer, samt jämväl tillse att vederbörliga ändringar göras uti äldre lagar och författningar, som beröras av denna motion, i syfte att ernå likformighet mellan de nya landstingsdistrikten och de gamla häradsdistrikten i fråga om statsbidrag jämväl till vinterväghållning och administrationskostnader, ävensom i fråga om tilläggsbidrag i den mån kostnadssumman överstiger 30 öre per väg-

fyrk. Denna likformighet torde böra inträda från och med det år lagen trätt i tillämpning för något av landets landstingsområden.

Stockholm den 23 mars 1922.

*Oscar N. Olsson,*  
Broberg.

*Arthur Gustafson,*  
Kasenberg.

*B. Corneliusson.*

*Cornelius Olsson.*

---