

Nr 249.

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

Den omgestaltning av landets vägväsen, som föreslås i Kungl. Maj:ts proposition nr 100 med förslag till lag om allmänna vägar på landet, är av synnerligen genomgripande beskaffenhet. I och för sig själv innebär denna omständighet intet skäl att ställa sig avvisande mot det framlagda förslaget, såvida det kan anses uppenbart, att en dylik radikal omläggning av det rådande väghållningssystemet verkligen är ägnad att åstadkomma en avsevärd förändring till det bättre. Det torde ej heller kunna förnekas, att genom ett bifall till Kungl. Maj:ts proposition åtskilliga beaktansvärda fördelar kunde uppnås. En jämnare fördelning av väghållningsbördan skulle därmed åstadkommas samt framför allt ett mera effektivt och ändamålsenligt vägunderhåll, ett önskemål, som genom landsvägstrafikens starka utveckling gör sig allt starkare gällande.

Vad som emellertid skulle kunna skapa en viss betänklighet mot Kungl. Maj:ts förslag är, att den ekonomiska sidan av frågan ej synes ha varit föremål för tillräckligt beaktande. Den omfattande organisation, för vilken riktlinjerna uppdragas i Kungl. Maj:ts proposition, kommer givetvis att draga betydande kostnader, något som emellertid ej utesluter, att inbesparingar på andra punkter kunna göras genom en övergång från det gamla systemet för vägunderhåll till det nu föreslagna. I dessa avseenden råder dock en ovisshet, som måste skingras, innan det kan anses tillrådligt att upphöja Kungl. Maj:ts förslag till lag. Ett tillstyrkande av detta förslag kan endast ske under den förutsättningen att det genom inom utskottet verkställd utredning ådagalägges, att förslaget är genomförbart med hänsyn till landets ekonomiska resurser.

Om sålunda Kungl. Maj:ts förslag som helhet betraktat, i händelse det visar sig acceptabelt ur ekonomisk synpunkt, bör kunna tillstyrkas, torde emellertid vissa enskildheter i detsamma kunna göras till föremål för berättigad kritik. I flera punkter äro enligt vår mening ändringar i detsamma erforderliga.

Den bärande principen i Kungl. Maj:ts förslag är naturaunderhållets avskaffande, som genomförts konsekvent utom i ett par avseenden. En bestämd avvikelse från denna princip utgöra de i lagförslagets 2 kap. §§ 8—13 meddelade bestämmelserna om upprättande av körslag för framskaffande av väglagningsämnen. Till statsrådsprotokollet har statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet anfört, att han hölle för troligt, att sådana bestämmelser endast undantagsvis komma att tagas i bruk, men sannolikhet för att behov av dylika bestämmelser skall kunna komma att för vissa fall göra sig gällande likväl föreligger. Även om så vore fallet — vilket kan ifrågasättas — måste likväl Kungl. Maj:ts proposition i denna del anses vara mindre väl övervägd. I sin allmänna avfattning innebära dessa bestämmelser en tendens till klasslagstiftning, som under vissa förutsättningar kan leda till betänkliga följder. Det har lagts i vägstyrelsens hand att avgöra, när den frivilliga uppgörelsens väg i fråga om framskaffande av väglagningsämnen skall övergivnas och körslag i stället anlitas. Detta skall tydligen ske, när vägstyrelse ej kunnat träffa överenskommelse om enligt dess mening skälig ersättning för framforsling av väglagningsämnen. Den befogenhet som i detta avseende tillerkänts vägstyrelsen kan mycket väl tänkas ge anledning till missbruk, gentemot vilka det skiljedomsförfarande ej kan anses trygga, som angivits för den händelse överenskommelse ej kan träffas angående körslag tillkommande ersättning. Jordbrukarna åläggas härmed en arbetsskyldighet, som icke motsvaras av några liknande skyldigheter för andra samhällsgrupper att utföra arbete för det allmänna.

Den solidariska ansvarighet, som stadgas för körslagsmedlemmarna, är ägnad att ytterligare öka betänkligheterna mot de i ovan nämnda paragrafer meddelade bestämmelserna. En tredskande medlem av körlaget kan nämligen i kraft av dessa bestämmelser vålla övriga medlemmar oberäkneliga och betydande utgifter, som i händelse av den förres insolvens ej bliva gottgjorda.

Enligt 4 kap. § 2 i Kungl. Maj:ts lagförslag är vägdirektören berättigad att inväljas såsom ledamot av vägstyrelsen och inom denna deltaga i beslutet. Särskilt med tanke därpå att minimiantalet styrelseledamöter fastställts till endast fem, synes denna anordning mindre lämplig. Det torde vara önskvärt, att vägstyrelsen förfogar över en viss

grad av handlingsfrihet gentemot vägdirektören och denna handlingsfrihet skulle på ett menligt sätt beskäras, om i en mindre vägstyrelse den för vägunderhållet ansvarige tjänstemannen förfogade över en röst vid fattande av beslut. För att den nödiga kontakten mellan vägstyrelse och vägdirektör skall äga rum bör den senare närvara vid vägstyrelsens sammanträden. Däremot bör lagen föreskriva, att han inom denna icke äger att utöva rösträtt.

Beträffande de kvalifikationsfordringar, som skola tillämpas vid tillsättande av vägdirektörsbefattningar, heter det i 4 kap. § 3 av Kungl. Maj:ts förslag: »Såsom vägdirektör skall vägstyrelsen anställa en tekniskt utbildad man, vilken helst bör hava fullgjort vad som fordras för vinnande av anställning i väg- och vattenbyggnadsstaten.» Mot den begränsning av personurvalet, som med dessa bestämmelser om formell kompetens åsyftas, finnas flera invändningar. En reell kompetens torde i många fall kunna föreligga, ehuru de i lagtexten föreskrivna formella kompetensfordringarna icke äro uppfyllda.

Härtill kommer den omständigheten, att det kan ifrågasättas, om inom den korta tiden före lagens ikraftträdande kan uppbringas det föreskrivna antalet vägdirektörer med den av Kungl. Maj:ts föreslagna högre kompetensen. Även om detta skulle låta sig göra, är det tivelaktigt om därvid de för uppgiften mest lämpliga personerna erhöles. Troligen komme vid ett dylikt anställande på en gång av ett flertal vägdirektörer de praktiska kraven att bli mindre väl tillgodosedda och en mängd vägdirektörsposter för lång tid framåt att bli beklädda med för uppgiften mindre lämpliga personer.

Ifrågavarande bestämmelser böra av dessa skäl lämpligen erhålla ungefär följande lydelse: »Såsom vägdirektör skall vägstyrelsen anställa person, som äger nödiga förutsättningar och skicklighet att utföra honom åliggande uppgifter.»

Vid fastställandet av vägskatten har Kungl. Maj:ts följt den ende reservanten på denna punkt bland de s. k. vägsakkunniga. Majoriteten av dessa hade föreslagit, att jordbruksfastighet påföres en vägfyrk, icke som förut för varje 100 kronor av dess taxeringsvärde utan för varje 200 kronor av taxeringsvärdet, samt annan fastighet en vägfyrk för varje 300 kronor av taxeringsvärdet. Reservanten hade yrkat, att förut gällande bestämmelser i detta avseende skulle bibehållas, och Kungl. Maj:ts har gjort denna linje till sin. Då den motivering, som sakkunnigemajoriteten förebragt för sitt yrkande synes grundad på synnerligen starka skäl, måste en ändring i Kungl. Maj:ts förslag på denna punkt anses synnerligen befogad.

I 5 kap. § 6 av Kungl. Maj:ts lagförslag stadgas, att »hjulring arbetsåtkdon, som användes å väg, skall hava en bredd av minst åtta centimeter. Överstiger belastningen å hjulet 400 kilogram, skall bredden ökas med en centimeter för varje överskjutande fullt eller påbörjat hundratal kilogram av hjulets belastning». Denna bestämmelse torde i sin första punkt komma att förorsaka stora kostnader i de län, där man redan inrättat sig efter av länsstyrelsen med stöd av lagen den 28 juni 1907 utfärdad föreskrift om bredden av hjulringar. Stadgandet om ringbreddens avpassande efter belastningen torde i praktiken visa sig vara synnerligen svår att tillämpa och skulle om den tillämpades strikt kunna vålla åtskilliga olägenheter och kostnader. Något verkligt behov av lagförändring i detta avseende torde ej förefinnas, varför lagen den 28 juni 1907 med fördel lärer kunna bibehållas.

Med stöd av vad som sålunda anförts hemställes,

att utskottet måtte verkställa utredning, huru ett antagande av Kungl. Maj:ts proposition, nr 100, med förslag till lag om allmänna vägar på landet skulle ställa sig i ekonomiskt avseende;

att riksdagen i händelse denna utredning giver vid handen, att förslaget är ekonomiskt genomförbart, måtte besluta följande ändringar i Kungl. Maj:ts lagförslag:

2 kap.

§ 8 erhåller följande lydelse:

Vägunderhållet besörjes genom anlitage av entreprenad eller lega, genom vägvakter eller på annat sätt, som må finnas för ändamålet lämpligt.

§§ 9—13 utgå.

4 kap.

§ 2, femte stycket, erhåller följande lydelse: Vägdirektören är skyldig närvara vid vägstyrelsens sammanträden och äger därvid rätt att delta i överläggningarna men ej i besluten samt låta anteckna sin mening till vägstyrelsens protokoll.

§ 3, första stycket, erhåller följande lydelse: Såsom vägdirektör skall vägstyrelsen anställa person, som äger nödiga förutsättningar och skicklighet att utföra honom åliggande uppgifter.

§ 7, tredje och fjärde styckena, erhåller följande lydelse:

1. All jordbruksfastighet, med det undantag som nedan sägs, påföres en vägfyrc för varje 200 kronor av taxeringsvärdet.

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

5 kap.

§ 6 erhåller en lydelse, som överensstämmer med vad i lagen den 28 juni 1907 föreskrives; samt att utskottet måtte verkställa den närmare utformning av lagtexten, som eventuellt kan föranledas av ett bifall till motionen.

Stockholm den 23 mars 1922.

Johan Johansson
i Kälkebo.

K. A. Westman,
Brobygård.

E. G. Nilsson,
Vibberbo.

Hjalmar Svensson,
Grönvik.

Gerh. Strindlund.
