

Nr 88.

Ankom till riksdagens kansli den 17 maj 1934 kl. 5 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om utredning rörande re-
formerad lagstiftning beträffande enskilda vägar.*

(2:a avd.)

I två inom riksdagen väckta, till jordbruksutskottet hänvisade likalydande motioner, nämligen I: 192 av herr *Borell* och II: 306 av herr *Andersson* i Igelboda, har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om verkställande av omedelbar utredning rörande frågan om en reformerad lagstiftning beträffande enskilda vägar, under särskilt beaktande av att denna lagstiftning må bliva lämpad för mer tätbebyggda samhällen, samt avgivande av förslag i ämnet till 1935 års riksdag.

Beträffande de skäl, som åberopats till stöd för denna hemställan, hänvisas till motionerna.

Den nu gällande lagen den 29 juni 1926 om enskilda vägar, som antogs vid 1926 års riksdag (Prop. nr 28; jordbruksutskottets utlåtande nr 63; R. skr. nr 288), grundar sig på ett av den s. k. vägkommissionen avgivet förslag, vars tillkomst närmast föranletts av riksdagens i skrivelse den 16 april 1920 (nr 72) framställda anhållan om utredning och förslag rörande det enskilda vägväsendet. Sistnämnda skrivelse avsåg en revision i allmänhet av den då gällande lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet ävensom särskilt en rättslig reglering av det enskilda vägväsendet inom städernas utomplansområden, beträffande vilka tidigare ingen egentlig lagstiftning i ämnet funnits. Till stöd för yrkandet om den enskilda väglagens utsträckning till att gälla även städernas utomplansområden framhölls i första rummet behovet av dylik lagstiftning för de mycket stora områden av ofta ren landsbygdsstruktur, som tillhörde städerna utom deras planlagda områden.

Den nuvarande lagen bygger i väsentliga delar på 1907 års lag. Grundläggande för lagstiftningen är sålunda liksom enligt äldre rätt intresseprincipen, d. v. s. grundsatsen, att enskild väg skall byggas och underhållas av de fastigheter, som beräknas komma att använda vägen, varvid varje fastighets andel bestämmes i förhållande till den beräknade användningens omfattning för fastigheten ifråga. Mellan det allmänna och det enskilda vägväsendet har en fullständig åtskillnad i ekonomiskt och administrativt hänseende bibehållits. I 1926 års lag hava icke införts några möjligheter till fakultativa bidrag från det allmännas sida till sådana en-

skilda vägföretag, i fråga om vilka ett visst allmänt intresse föreligger. I flera avseenden innebär emellertid 1926 års lag förändringar av eller tillägg till den äldre lagen. Lagens stadganden hava utsträckts att gälla, förutom landsbygden, även städernas icke planlagda områden. I fråga om väghållningens utförande har den förändring vidtagits, att, då de väghållningsskyldige icke kunna förena sig i valet mellan vägdelning eller gemensamhetsystem, det skall vid förrättning fritt prövas, vilken form i det särskilda fallet bäst motsvarar rådande förhållanden. I lagen har vidare intagits stadgande om viss befogenhet att för enskild vägs byggande eller underhåll från annans fastighet mot ersättning taga sand, grus eller sten.

Redan före tillkomsten av 1926 års lag hade från åtskilliga håll gjorts gällande, att besväret med de enskilda vägarnas hållande, åtminstone i fråga om de större och viktigare, icke borde drabba ensamt de närmast intresserade utan läggas på större och bärkraftigare samfälligheter eller ock att bördan för de med enskilda vägars hållande betungade måtte på annat sätt lättas. Dylika synpunkter framfördes i de över vägkommisionens förslag avgivna yttrandena. I ett yttrande påpekades, hurusom en del fastigheter, som icke direkt berördes av ett vägföretag och således icke kunde tvingas delta i vägbygget och vägens underhåll, dock indirekt kunde komma att få väsentlig fördel av företaget. Förslag framställdes, att, då ett vägföretag kunde väntas medföra mera allmän nytta för ett större område eller om en enskild väg betjänade jämväl den allmänna samfärdseln, de väghållningsskyldiges kostnader skulle nedbringas genom att vägbygget och väghållningen understöddes genom bidrag av staten, landstinget, kommun eller väghållningsdistrikt. Från flera håll ifrågasattes, att andra grunder för det rättsliga reglerandet av väghållningsskyldighetens fördelning skulle gälla i städer och stadsliknande samhällen än på landet. Tillika påyrkades en viss bestämmanderätt för dylika samhällen över nya enskilda vägars läge och sträckning med hänsyn till ifrågavarande områdets lämpliga bebyggande och en framtida utveckling av stadsplanen.

Såsom av det redan sagda framgår, stannade emellertid statsmakterna vid tillkomsten av 1926 års lag för bibehållande av intresseprincipen och tillämpande av samma bestämmelser för landsbygd, städer och stadsliknande samhällen. Kravet på inflytande för städer och samhällen å nya vägars läge och sträckning föranledde dock upptagande i lagens 14 § av ett stadgande om inskränkning i valet av förrättningsman för verkställande av förrättningar inom dessa områden, så att sådana förrättningar företrädesvis må utföras av personer, som i sin verksamhet hava särskild beröring med stadens eller samhällets stadsplaneväsen.

Ett vid 1926 års riksdag motionsvis framställt förslag om sådan ändring i 24 §, att istället för överklagande till domstol infördes ett administrativt besvär förfarande, vann icke riksdagens bifall.

Lagen den 29 juni 1926 om enskilda vägar har sedermera icke undergått andra förändringar än en rent formell omredigering av 9 § i samband med tillkomsten av 1931 års stadsplanelag.

I anledning av riksdagens skrivelse den 13 maj 1932 nr 218 pågår utredning om viss ändring i lagens 8 § (jfr prop. till 1934 års riksdag nr 174 sid. 56). Utredningen avser frågan om lätnad för kronoarrendatorer i fråga om vägbyggnadsskyldigheten.

Beträffande frågan om bidrag från det allmännas sida till enskilda väg-företag må erinras om de möjligheter i dylikt hänseende, som för vissa speciella förhållanden stadgats i kungörelsen den 29 maj 1931 (nr 232) angående statsbidrag till byggande av enskilda utfartsvägar.

I två vid 1933 års riksdag väckta motioner I: 190 och II: 331 föreslogs, att väghållningsdistrikten skulle få lämna bidrag till underhåll av sådana enskilda vägar, som allmäneligen befaras. Motionerna föranledde ingen riksdagens åtgärd. I sitt utlåtande, nr 24, över dessa motioner erinrade utskottet om ett av 1929 års vägsakkunniga den 8 februari 1933 till Kungl. Maj:t avgivet förslag till lag om rätt att med motorfordon befara enskild väg (Statens off. utredn. 1933: 9). Detta lagförslag innefattar bestämmelser om möjlighet till bidrag av allmänna medel till underhållet av sådan enskild väg, som är allmäneligen befares eller eljest finnes vara av betydelse för allmän samfärd. Därest dylik väg är tillåten för trafik med motorfordon, skall nämligen enligt förslaget den, som underhåller vägen, av länsstyrelsen kunna tillerkännas bidrag av allmänna medel till kostnaden för vägens underhåll. Utskottet anförde, att ett genomförande av vad de sakkunniga sålunda föreslagit måste anses i icke oväsentlig grad innebära ett förverkligande av motionernas syfte samt att den vidare behandlingen av de sakkunnigas förslag därför syntes böra avbidas. Förslaget har ännu icke föranlett något ställningstagande från Kungl. Maj:ts sida.

Krav på utredning, åsyftande en reformering av lagen om enskilda vägar, hava framställts dels vid 1932 års riksdag i motionen II: 274 och dels vid 1933 års riksdag i motionen I: 141. Icke heller dessa motioner hava föranlett någon riksdagens åtgärd. Utskottet uttalade i sitt utlåtande nr 25 till 1932 års riksdag, att utskottet icke kunnat finna de av motionären framförda uppslagen vara tillräckligt starkt motiverade för att läggas till grund för en hänvändelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning och förslag. På liknande sätt uttalade sig utskottet i sitt utlåtande nr 23 till 1933 års riksdag beträffande den då väckta motionen. I sistnämnda utlåtande förklarade sig emellertid utskottet tillika icke vilja bestrida, att med hänsyn till vägväsendets hastiga utveckling en revision i vissa delar av lagen om enskilda vägar kunde tänkas snart bliva nödvändig.

Enligt vad utskottet inhämtat har lagen den 29 juni 1926 om enskilda vägar kommit att tillämpas i en omfattning och i fall, som icke torde va-

rit förutsedda vid lagens tillkomst. Då var uppmärksamheten huvudsakligen inriktad på förhållandena inom områden av ren landsbygdsstruktur, men numera har lagen fått en icke ringa användning även beträffande tätbebyggda samhällen. Det har därvid visat sig, att lagen i flera avseenden är mindre väl anpassad för samhällsförhållanden. Vad särskilt den för kostnadsfördelningen grundläggande intresseprincipen angår, låter det sig i fråga om en enskild utfartsväg för ett fåtal jordbruksfastigheter lätt nog fastställa, i vilken omfattning de särskilda fastigheterna kunna beräknas komma att begagna sig av vägen. Detsamma gäller däremot icke i motsvarande grad inom ett samhälle, där vägarna förutom karaktären av utfartsleder även hava att förmedla förbindelsen mellan samhällets olika delar. Vid ett flertal förrättningar inom samhällen har därför — i brist på någon med lagens avfattning bättre överensstämmande grund — fastigheternas taxeringsvärde tagits till norm för kostnadsfördelningen. Det torde dock vara tveksamt, i vad mån ett sådant förfaringssätt lagligen kan användas, om samhället genomkorsas av allmän väg. Vidare äro förhållandena på landsbygden vanligen så stabila, att vad som en gång fastställts beträffande nyttan av en väg för olika fastigheter även förblir tillämpligt under en längre tid. Inom ett samhälle, som befinner sig i utveckling, försiggå däremot oupphörliga förändringar genom att obebbyggda områden, för vilka vägar äro av ringa eller ingen nytta, bebyggas och därigenom få behov av väg. Alla dessa förändringar föranleda ofta återkommande behov av jämkningar i vägstnadsfördelningen, men en helt ny vägförrättning måste dock i regel anses onödig och alltför kostsam. Med hänsyn till nu berörda olägenheter finner utskottet en utredning i syfte att göra lagstiftningen bättre anpassad för de tätbebyggda samhällena vara påkallad. Huruvida olägenheterna lämpligen kunna övervinnas genom att andra grunder för det rättsliga reglerandet av väghållningskyldighetens fördelning uppställas för de tätbebyggda samhällena än för landsbygden eller om andra utvägar böra anlitas, torde först genom utredningen kunna bliva klarlagt. Vid utredningen torde även böra beaktas önskemålet om ett visst inflytande för länsstyrelse eller annan myndighet vid tillkomsten av enskilda vägar i samhällen, så att hänsyn toges till den framtida bebyggelsen och fastighetsbildningen samt möjligheten att framdeles få därtill lämpade vägar intagna till allmänt underhåll.

Vad den egentliga landsbygden beträffar, hava visserligen vid lagens tillämpning icke yppat sig så stora olägenheter som beträffande de tätbebyggda samhällena, men om en utredning i allt fall kommer till stånd, lär denna böra omfatta lagstiftningen i dess helhet. Sedan utredningen angående de allmänna vägarna innevarande år lett till antagande av ny lagstiftning därutinnan, föreligger icke vidare någon anledning att i avbidan på sådan utredning undanskjuta frågan om reformerad lagstiftning beträffande de enskilda vägarna. Vid den allsidiga utredning, som utskottet i följd härav förordar, torde frågan om tillkomsten och un-

derhållet av sådana enskilda vägar, som allmänneligen befaras, böra bliva föremål för uppmärksamhet. Vidare bör det i motionerna berörda önskemålet om klarare och fullständigare bestämmelser angående vägförrättningarna och de därvid bildade samfälligheterna, särskilt med avseende å dessas rättssubjektivitet och ekonomiska förhållanden, beaktas. Slutligen må övervägas, huruvida icke domstolsförfarandet vid förrättnings överklagande kan förenklas och rationaliseras eller möjligen ersättas genom ett administrativt förfarande.

Utskottet vill framhålla angelägenheten av att den föreslagna utredningen bedrivs så skyndsamt som möjligt. På grund av frågans vidd torde det dock icke kunna krävas, att förslag i ämnet förelägges 1935 års riksdag.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet,

att riksdagen i anledning av motionerna I:192 och II:306 må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte, med beaktande av vad utskottet här ovan anført, föranstalta om utredning rörande reformerad lagstiftning beträffande enskilda vägar samt för riksdagen framlägga det förslag, som för-anledes av utredningen.

Stockholm den 17 maj 1934.

På jordbruksutskottets vägnar:

C. J. JOHANSSON.

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Sederholm, August Nilsson, Carl Eriksson, Tjällgren, Bengtsson, Elof Andersson, Jacob Hansson* och *Karl Emil Johansson*; samt

från andra kammaren: herrar *Johansson* i Uppmälby, *Hedlund* i Häste, *Uddenberg, Gustafson* i Kasenberg, *Carlström, Andersson* i Tungelsta, *Gustafson* i Vimmerby och *Lundbom*.