

Nr 378.

Av herr **Lindmark m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 223, med förslag till lag om allmänna vägar m. m.

I proposition nr 223 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att antaga bland annat *dels* en lag om allmänna vägar, *dels* en lag om vad iakttagas skall i anledning av kronans övertagande av den allmänna väghållningen på landet och *dels* en lag om vägnämnder, länsvägnämnder och riksvägnämnd. I nu angivna delar kan förslaget giva anledning till vissa erinringar.

Lagen om allmänna vägar.

Enligt 11 § i förslaget till lag om allmänna vägar skall i princip kronan vara väghållare på landet och staden vara väghållare inom stads område. Detta skall emellertid enligt 12 § icke innefatta hinder för kommun eller landsting att lämna bidrag till byggande av väg. Såväl departementschefen som 1942 års vägsakkunniga framhålla, att nyssnämnda stadgande, vilket återfinnes även i 1934 års vägslag, intagits till förekommande av att kommunallagarnas bestämmelser om de uppgifter, till vilka kommunen får anslå medel, skulle utgöra hinder för kommun eller landsting att lämna bidrag till väghållningen. Man anser, att det även efter förstatligandet kan uppkomma fall, då landstinget eller kommunen finner med sina intressen förenligt att bidra till viss väg i stad eller stadlikt samhälle. Vidare påpekar departementschefen, att möjlighet borde även framdeles finnas för kommun att, på samma sätt som för närvarande ofta är fallet, bidra till anskaffande av mark, som erfordras för nyanläggning av väg.

Detta avsteg från principen att staten skall vara väghållare på landet kan inge betänkligheter. Såsom av Svenska vägstyrelsernas förbund framhållits, kan under tider med stor arbetslöshet frestelsen ligga nära för en kommun att genom bidrag skaffa sig förtursrätt till vissa vägarbeten, varigenom upprättade vägbyggnadsplaner rubbas samt kommunens invånare beskattas extra för ett vägändamål med åtföljande skattejämnhet mellan kommunerna såsom resultat. Vidare kan det komma att ligga alltför nära till hands för vederbörande statliga myndigheter att, under hänvisning till denna möjlighet för kommunen att själv sörja för de lokala vägbehoven, i större eller mindre grad sätta dessa åsido för det mera riksbetonade vägtrafiknätet. Med hänsyn till vad sålunda anförts hade kanske varit riktigast, att 12 § i förslaget till lag om allmänna vägar finge utgå. Då det emellertid är angeläget, att icke beröva kommunerna varje möjlighet att, där så finnes påkallat, ge-

nom ett bidrag ingripa till lösandet av de lokala vägfrågorna bör måhända bestämmelsen kunna bibehållas. *Därvidlag är det emellertid av synnerlig vikt, att från riksdagens sida klart utsäges, att denna möjlighet för kommunen eller landsting att lämna bidrag till byggande av väg icke får föranleda, att upprättade vägbyggnadsplaner utvidgas eller på annat sätt sönderbrytas.*

Över länsstyrelses beslut i vägmål föres för närvarande klagan i den ordning, som är bestämd för besvär över förvaltande myndigheters beslut i allmänhet. (Lagen om allmänna vägar 57 §. Jfr. lagen om vägdistrikt 65 §.) Detta innebär enligt kungl. förordningen den 14 december 1886 att besvarena skola inlämnas, i mål från Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västerbottens län innan klockan 12 å fyrtiofemte dagen och i mål från övriga orter i riket innan klockan 12 å trettionde dagen från delfåendet av det beslut, som överklagas. Menighet, som klagar, äger dock i det särskilda fallet tillgodonjuta femton dagar längre besvärstid än här ovan nämnts.

Enligt 65 § i förslaget till lag om allmänna vägar skall nu den ordningen införas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut om fastställande av arbetsplan för väg, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg eller om indragning av väg meddelas efter anslag, och den som är missnöjd med beslutet skall, vid talans förlust, inom en månad från den dag, då beslutet meddelades, däröver anföra besvär hos Konungen. I samband med beslutets anslående skall detsamma, enligt förslaget till vägstadga, genom tjänsteförsändelse delgivas länsstyrelse, vägnämnd, länsvägnämnd och ägare av fastighet, som omedelbart beröres av beslutet, varjämte meddelande om detta senare skall intagas i länskungörelserna.

Länsstyrelsen i Hallands län har i sitt yttrande beträffande denna del av förslaget anfört bland annat:

»Ett beslut om fastställande av arbetsplan kan emellertid på ett mycket betydelsefullt sätt beröra även andra än nämnda fastighetsägare, t. ex. en kommun och särskilda dess medlemmar. Det synes därför föga rimligt att — såsom det föreslagna stadgandet om att beslutet skall meddelas efter anslag (som uppsattes i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokal i Stockholm) och att besvärstiden skall räknas från beslutets dag innebär — uppställa den fiktionen, att t. ex. av beslutet berörd kommun och dess medlemmar genom ett sådant anslagsförfarande erhållit behörig del av beslutet samma dag som beslutet meddelades.»

Vad länsstyrelsen sålunda anfört förefaller att vara riktigt. Såsom länsstyrelsen framhållit, torde det icke erbjuda någon svårighet att erhålla bevis, huruvida laga kraft åkommit ett beslut, som må överklagas i nu gällande ordning och som kungjorts i vederbörande församlingar i överensstämmelse med föreskrifterna i Svensk författningssamling år 1942 nr 117 och 314. Därför torde anledning saknas att föreskriva, att beslut om fastställande av arbetsplan och övriga nu ifrågakvarande beslut skola meddelas efter anslag.

Härtill kommer att genom den föreslagna besvärsordningen besvärstider-

na skulle komma att högst avsevärt förkortas icke endast för vissa Norrlandslän utan även överhuvud taget för klagande menighet. Med hänsyn till den tid som i regel fordras för sammankallande av stämma och fullmäktige synes därför förslaget i denna del komma att medföra betydande olägenheter.

På grund av vad sålunda anförts torde besvär över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut böra, såväl i vad avser nu ifrågavarande som andra i 65 § omnämnda ärenden, föras i den ordning, som är bestämd för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut.

Lagen om vad iakttagas skall i anledning av kronans övertagande av den allmänna väghållningen på landet.

I 7 och 8 §§ i förslaget till lag om vad iakttagas skall i anledning av kronans övertagande av den allmänna väghållningen på landet ha intagits stadganden, enligt vilka genom påförande av särskild vägskatt ersättning i vissa fall skall kunna uttagas av vägdistrikt. Detta skall kunna ske, om vägdistriktet efter den 1 januari 1939 i syfte att å kronan överföra väghållningskostnader, som bort gäldas genom utdebitering av vägskatt, underlåtit att utdebitera dylik skatt i den utsträckning, som påkallas av omständigheterna, eller försummat underhållet av allmän väg i sådan grad, att vägen den 1 januari 1944 icke befinner sig i vederbörligt skick. Frågan om sådan ersättningsskyldighet skall prövas av Konungen, men före avgörandet skola yttranden inhämtas av länsstyrelsen samt den vägstämma och den vägstyrelse, som senast representerat vägdistriktet.

Lämpligheten överhuvud av en sådan bestämmelse som den nyss nämnda kan med skäl ifrågasättas. Vägdistrikten ha under de senare åren icke bara till följd av de rådande ekonomiska förhållandena samt läget på arbetsmarknaden haft att dragas med betydande svårigheter. I vissa delar av landet ha vägarna till följd av den militära beredskapen och stora övningar för armén blivit utsatta för orimligt stora påfrestningar, och trafiken har vid sådana tillfällen vida överstigit det mått för vilket de varit beräknade. Man måste därför räkna med, att vägbeståndet på vissa håll för närvarande är sämre än under normala förhållanden, och det vore givetvis oriktigt att i varje särskilt fall taga detta till anledning för ett ingripande av ifrågasatt slag. En sådan åtgärd skulle kunna te sig stötande, i synnerhet därför att återhållsamheten med avseende å vägunderhållet under de sist förflutna åren varit beroende ytterst av statliga regleringsåtgärder samt de direktiv, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämnat beträffande underhållet. Under år 1941 uppmanade nämligen styrelsen de olika vägdistrikten att låta vägunderhållet i viss grad eftersättas med hänsyn till de för närvarande höga kostnaderna och läget på arbetsmarknaden. I detta sammanhang må för övrigt framhållas, att icke minst vägdistrikten själva reagerat mot dessa

direktiv, under påpekande av att de vore farliga med hänsyn till vägarnas tillstånd och de kommande underhållskostnaderna. Slutligen får man icke heller glömma, att vägstyrelsernas förvaltning hela tiden stått under tillsyn av statliga myndigheter.

Mot ett ingrepp med ersättningsanspråk i sådana fall, där man visat uppenbar illojalitet och sökt att undandraga vägdistriktet utgifter, som det rätteligen bort bära, torde emellertid intet vara att invända.

Härvidlag böra emellertid vissa synpunkter beaktas. Om illojalitet i nu berörda avseende kan givetvis icke vara tal, när det är fråga om underlåtenhet att taga ut vägskatt eller försummelse av vägunderhållet, vilka hänföra sig till tid, då spørsmålet om vägväsendets förstatligande ännu icke kommit i sådant läge, att man med åtminstone någon grad av sannolikhet kunde räkna med att ett förstatligande skulle komma att äga rum. Därför synes det vara vanskligt att, såsom nu föreslagits i 7 §, bestämma den kritiska tidpunkten bakåt till den 1 januari 1939. Inte förrän under 1942 kom frågan om vägförstatligandet i sådant läge, att det rimligtvis kunde föreligga frestelser för vägdistrikt att genom manipulationer av olika slag söka på staten överyältra kostnaderna för vägunderhållet. *Med hänsyn härtill torde följaktligen 7 § böra ändras därhän, att underlåtenhet att uttaga vägskatt eller försummelse med avseende å underhållet skall ha inträffat efter den 1 januari 1942 för att kunna föranleda den föreslagna straffskatten.*

Vidare må framhållas, att det icke är otänkbart, att i fall, där fråga uppkommer om ersättningskrav mot visst vägdistrikt för försummelse eller underlåtenhet enligt 7 §, distriktet vid överlämnandet av vägarna till staten ägt avsevärda kontanta medel, fordringar m. m. till värden vida överstigande skulderna. En sådan omständighet bör givetvis tagas med vid bedömandet, huruvida ersättningsskyldighet föreligger, eller vid beräkningen av ersättningens belopp, ty det vore givetvis i sådana fall uppenbart orimligt, om distriktet skulle åläggas en straffskatt för hela det belopp, som motsvarar försummelsen eller underlåtenheten. *En avräkning bör härvidlag ske, därvid ersättningsskyldighet för distriktet fastställs endast om och i den mån det beräknade ersättningsbeloppet icke täckes av vad vägdistriktet till staten överlämnat i tillgångar utöver skulder.*

Slutligen är det givetvis ur olika synpunkter av synnerlig betydelse, att frågan, huruvida särskild vägskatt enligt 7 § kan påräknas eller är att befara, får sin lösning inom rimlig tid efter det att vägförstatligandet genomförts, så att frågan om ersättningsskyldighet för vägdistrikt icke hålles svävande under någon längre tid. Härutinnan bör avgörande träffas så snart som möjligt. I den föreliggande propositionen har bestämmelsen icke upptagits, som tillgodoser detta rimliga krav, ehuru 1942 års vägsakkunniga i sitt förslag förordat ett stadgande av innehåll, att framställning om uttagande

av särskild vägskatt bör väckas före den 1 januari 1945. Ett sådant stöd-gande bör inflyta i den nu ifrågavarande lagen.

Som ovan nämnts har prövningen, huruvida ersättnings skyldighet föreligger enligt 7 §, överlämnats till Konungen, eller alltså åt den ena av parterna i förevarande angelägenhet. Uttagandet av särskild straffskatt för underlåtenhet att upptaga vägskatt eller för försummelse med avseende å vägunderhållet bör emellertid företagas först efter en prövning, som inte bara är sorgfälligt utan även opartisk. Med hänsyn till rättssäkerhetens krav bör därför prövning av fråga, som omförmäles i 7 §, tillkomma laga domstol.

Lagen om vägnämnder, länsvägnämnder och riksvägnämnd.

En av de betänkligheter, som kunna resas emot förstatlighandet av vägväsendet, hänför sig till frågan om möjligheterna för de lokala intressena att göra sig tillräckligt gällande under den nya ordningen. För att söka i någon mån tillgodose dessa intressen föreslås inrättandet av vägnämnder, länsvägnämnder och en riksvägnämnd, av vilka emellertid de båda förstnämnda skola äga huvudsakligen rådgivande befogenheter.

Beträffande vägnämnden stadgas sålunda i 2 § nyssnämnda lag att den skall avgiva vissa av statliga myndigheter infordrade yttranden i fråga om byggande av allmän väg, förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg och indragning av allmän väg samt i övrigt fullgöra vissa i författning stadgade uppgifter. Vidare skulle den kunna anföra besvär över beslut av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller länsstyrelsen. Någon initiativrätt skall däremot icke tillkomma nämnden.

Det är ofrånkomligt att härigenom nämnden fått en alldeles för obetydlig ställning i vägorganisationen. Därest nämnden utrustades med befogenheten att mera aktivt utöva en fortlöpande uppsikt över väghållningens ombesörjande i orten samt genom framställningen till vederbörande statliga vägmyndigheter taga initiativ till lämpliga åtgärder med avseende å vägarna därstädes skulle man erhålla en mycket naturlig och lämplig form för en aktiv medverkan från trafikanterna och befolkningens sida i förevarande angelägenheter och därigenom skulle man icke onödigtvis alldeles bryta sönder de grundvalar, på vilka väghållningen vilat sedan gammalt här i landet. En sådan initiativrätt skulle förvisso också skapa större intresse för vägnämndens arbete och därigenom i sin mån på ett fördelaktigt sätt bidra till en god väghållning. Ortsbefolkningens insatser i fråga om det för dem mycket betydelsefulla vägväsendet skulle inte, såsom enligt förslaget, inskränka sig huvudsakligen till anförande av klagomål och besvär över de statliga myndigheternas beslut.

På grund av vad sålunda anförts bör vägnämnden tillerkännas rätt att själv framställa förslag i frågor rörande vägväsendet och vägtrafiken i orten.

Riksvägnämnden, som enligt föreliggande utredningar skulle bestå av 30

å 40 personer, av vilka flertalet skulle utgöra representanter för de lokala nämnderna, skulle säkerligen bliva synnerligen otymplig och svårhanterlig, och det kan ifrågasättas, om dess betydelse skulle komma att motsvara de stora kostnader, vilka ofrånkomligen skulle vara förenade med dess verksamhet. Erforderlig sakkunskap rörande vägväsendet torde vara företrädd inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens blivande organisation. Därtill kommer, att styrelsen givetvis kan från nu befintliga institutioner med sakkunskap i fråga om vägtrafiken och vägtekniska spörsmål ävensom andra frågor, som kunna vara av betydelse, erhålla nödiga upplysningar och rekommendationer. Ett samråd skulle härvidlag kunna åvägabringas, vilket i stort sett skulle kunna fylla samma ändamål som dem vilka man haft i åtanke, då man ifrågasatt tillskapandet av riksvägnämnden.

Genom att tillsätta en riksvägnämnd, skulle man inskjuta ett led i instansordningen, vilket säkerligen skulle avsevärt fördröja handläggningen av förekommande ärenden och giva vägförvaltningen en ännu starkare byråkratisk prägel än den erhållit enligt förslaget i övrigt. Vägväsendets centralisering kommer i och för sig att medföra en sådan byråkratisering av organisationen, att man icke onödigtvis bör ytterligare accentuera detta genom införandet av tungrodda och dyrbara förvaltningsorgan, som icke äro alldeles nödvändiga. Slutligen är det av vikt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med den makt densamma hädanefter kommer att få i avseende å väghållningen, själv får bära ansvaret för sina åtgärder och icke sättas i tillfälle att övervältra på eller dela detsamma med ett sådant organ som den föreslagna riksvägnämnden. Då densamma således torde kunna undvaras och säkerligen skulle ur såväl ekonomiska som andra skäl kunna medföra vissa olägenheter, *böra §§ 25 och 26 utgå ur förslaget till lag om vägnämnder etc. samt därav betingade ändringar ske även i andra författningar.*

I anslutning till vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen vid behandling av propositionen nr 223 måtte beakta de synpunkter och yrkanden, som här ovan framställts.

Tillika hemställas, att vederbörande utskott måtte utforma de ändringar i lagtexterna, som härav kunna föranledas.

Stockholm den 15 maj 1943.

Ewald Lindmark.

Jonas Eriksson,
Frägsta.

David Larsson
i Hede.

And. Andersson,
Gisselås.

Ivar Jansson,
Kalix.

Verner Hedlund.