

Nr 13

Utlåtande i anledning av väckta motioner om samplanering av det allmänna och det enskilda vägväsendet.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 143 i första kammaren av herr *Gustafsson, Nils-Eric*, och herr *Nilsson, Ferdinand*, samt nr 192 i andra kammaren av herr *Gustavsson* i Alvesta m. fl.

I motionerna, som är likalydande, hemställs "att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om sådan ändring av vägstadgan, att samplanering av det allmänna och enskilda vägväsendet kommer till stånd i enlighet med vad i motionen anförts".

Till stöd för sin hemställan anför motionärerna bl. a. följande.

De enskilda vägarna är numera inte endast av betydande omfattning utan utgör även en väsentlig del av det svenska vägnätet. Detta borde ha haft till följd att det enskilda vägnätet på ett annat sätt än vad som nu är fallet beaktas när projektering sker för om- eller nybyggnad av allmänna vägar. Visserligen finns vissa regler i vägstadgan om kommunikation mellan myndigheter och enskilda men erfarenheten visar att det i hög grad brister vid sammankopplingen av det enskilda vägnätet med nya allmänna vägar.

Motionärerna framhåller att en ny allmän väg kan medföra att en bygd som förut haft en sådan väg nu får enskild väg med statsbidrag. Vidare kan områden som haft dylik enskild väg med statsbidrag bli utan detta på grund av att ny allmän väg skär sönder befintligt enskilt vägsystem. Motionärerna anför följande exempel.

En ny allmän väg byggs och får en sträckning som väsentligt avviker från befintlig allmän väg. Den enskilda statsbidragsberättigade väg, som ansluter till den gamla allmänna vägen, delas av den nya vägen. Detta medför att vägghälvorna var för sig inte blir statsbidragsberättigade på grund av att det utmed dessa bor för få personer, som har det stipulerade avståndet till allmän väg. Trots att statsbidraget dragits in har trafikintensiteten ökat bl. a. beroende på att den enskilda vägen efter nya vägens tillkomst i stor utsträckning blivit en genomfartsväg för den kringliggande bygden.

Ett annat exempel är då sträckningen av en ny väg blir sådan att den kommer på ett betydande avstånd från en by, som är belägen invid den tidigare allmänna vägen, vilken nu tas ur allmänt underhåll. Den gamla vägen anslutes på ett sådant sätt att berörda fastighetsägare får en betydande sträcka att underhålla för att komma ut till allmän väg. Även om statsbidrag kan påräknas för detta underhåll blir bördan för de enskilda mycket betungande.

Underhållskostnaderna för den enskilda väghållningen kunde i dylika fall enligt motionärerna avsevärt nedbringas om vägförvaltningen i samband med

nybyggnad av allmänna vägen byggde anslutningsväg direkt från berörda by till den nya vägen. Man bör enligt motionärernas uppfattning i sådana sammanhang inte bortse från den totalekonomiska effekten, innebärande att en ökad kostnad för en anslutningsväg kan inbespara statsverket stora kostnader genom lägre väghållningsbidrag till den enskilda väghållningen.

Motionärerna fortsätter.

Frågor av här relaterat slag är icke sällan förekommande. Från väginträsenternas sida observeras ofta frågan i samband med arbetsplans utställande för granskning. Regelmässigt hänvisas då till marklösenförhandlingarna. Eftersom anslutning av enskild väg är en planeringsfråga uppstår ofta tidsbrist, särskilt med hänsyn till att ärendet i administrativ besvärordning får föras under högre myndighets prövning. Därtill kommer att marklösenförhandlingarna avser att på frivillig väg träffa ekonomisk uppgörelse om skada och intrång m. m. Om frivillig uppgörelse inte kan träffas återstår att få frågorna prövade domstolsvägen. Enligt lag äger dock inte domstolen att föreskriva vidtagande av åtgärder in natura.

Det synes enligt vår mening föreligga en uppenbar brist vid planeringen av de allmänna vägarna, eftersom inte anslutningsfrågorna av det enskilda vägväsendet på ett tillfredsställande sätt beaktas. Det är därför angeläget, att i vägstadgan företas sådan ändring, att det klart kommer till uttryck att samplanering skall ske.

Gällande rätt

Enligt 8 § *lagen den 30 juni 1943 om allmänna vägar* må väg indragas, om den efter tillkomsten av ny väg eller eljest icke längre anses behövlig ur det allmännas synpunkt och olägenheten för bygden av vägens indragande är ringa. I den till grund för lagen liggande propositionen (nr 223/1943) uttalade departementschefen, att varje beslut i ärende rörande indragning av väg bör grundas på en avvägning mellan å ena sidan kostnaderna för vägens underhåll och å andra sidan den nytta vägens bibehållande såsom allmän medför ur det allmännas synpunkt. Det vore då utan vidare klart, att vägen borde bibehållas såsom allmän, om dess indragande medförde större olägenhet för den därav berörda bygden.

Av betydelse i detta sammanhang är jämväl 25 § i samma lag. Enligt detta lagrum upphör vägrätten i och med att en väg indrages. Väghållaren äger bortföra vad å marken anbragts för vägändamål, där ej länsstyrelsen med hänsyn till uppkommen fråga om markens begagnande som enskild väg aktar nödigt annorlunda bestämma.

Enligt § 15 i *vägstadgan den 30 juni 1943* skall vid upprättande av arbetsplan särskilt iakttagas bl. a. att den allmänna vägen anslutes till befintligt och planerat vägnät på ett ändamålsenligt sätt. Vidare skall enligt § 17 vid utarbetande av arbetsplan samråd ske beträffande vägens sträckning och vägförslagets utformning i övrigt med länsstyrelsen och ordföranden i vägnämnden samt i före-

kommande fall med överlantmätaren, länsarkitekten och riksantikvariens ombud ävensom de övriga myndigheter, lokala organ och sammanslutningar som har ett väsentligt intresse av företaget.

Bestämmelser om rätt till enskild väg och om väghållningsskyldighet m. m. för sådan väg ges i 6—14 §§ *lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar*. Prövning av frågor om rättigheter eller skyldigheter enligt dessa lagrum skall verkställas vid förrättning i den ordning som stadgas i 15—39 §§ samma lag. Rätt att påkalla förrättning tillkommer ägaren av fastighet som saken förmenas angå ävensom i vissa fall nyttjanderättshavare till sådan fastighet. Ansökan om förrättning göres hos länsstyrelse, som även förordnar förrättningsman.

Regler om bidrag till byggande och underhåll av enskilda vägar finnes i *kungörelsen den 19 december 1952 ang. statsbidrag till enskild väghållning*. Enligt denna kungörelse kan byggnadsbidrag utgå för sådan väg som är av väsentlig betydelse såsom samfärdsled för en bygds befolkning. Sådant bidrag beviljas av länsstyrelsen med beaktande av vägföretagets båtnad för berörda fastigheter, byggnadskostnadens storlek i förhållande till antalet väghållare samt företagets förutsättningar i övrigt. Byggnadsbidrag må utgå med sjuttio procent av kostnaden för utarbetande av arbetsplan samt med högst sjuttio procent eller i vissa fall med högst åttiofem procent av beräknad övrig kostnad för företaget. Vidare kan väghållare erhålla bl. a. bidrag till vägunderhåll och vinterväghållning för enskild väg som är av väsentlig betydelse för en stor allmänhet eller för trafik av andra än väghållare eller där vägen är av väsentlig betydelse såsom samfärdsled eller utfart för en bebyggelse och vägen är av betydande längd eller vägens nödiga underhåll eller vinterväghållning måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande. Bidrag utgår i mån av tillgång å därtill anslagna medel och f. n. med årligen sjuttio eller i särskilda fall åttiofem procent av den uppskattade kostnaden för den väghållning bidraget avser. Beslut, varigenom byggnadsbidrag eller årligt underhållsbidrag beviljas, skall såsom villkor upptaga vissa skyldigheter för väghållarna.

Frågans tidigare behandling

I motioner väckta vid 1961 års riksdag (I: 285 och II: 252) framfördes önskemål om att väghållaren i vissa fall skulle vara behjälplig vid bildande av vägsamfällighet. Bl. a. lantmäteristyrelsen avgav remissyttrande. Avslutningsvis anfördes däri.

Huvudsyftet med motionerna synes, som ovan sagts, vara att genom medverkan från väghållarna få vägunderhållsfrågan vid behov enskilt organiserad så snabbt som möjligt sedan väg undantagits från allmänt underhåll. Flera olika åtgärder torde kunna medverka till att detta syfte uppnås. En sådan åtgärd synes vara att beslut om undantagande från allmänt underhåll icke i de fall anledning därtill finnes beslutas gå i verkställighet förrän vid en väsentligt senare tidpunkt än dagen för beslutets lagakraftvinnande, t. ex. ett eller ett

par år därefter. En annan åtgärd kan vara att väghållaren ålägges att på lämpligt sätt informera den krets fastighetsägare, som kan tänkas bli väghållnings-skyldig, så snart som möjligt, helst redan under förberedelserna till vägs undan-tagande från allmänt underhåll och samtidigt utreda frågan om eventuellt stats-bidrag till underhållet. En tredje åtgärd av betydelse skulle vara att väghållaren åtog sig att betala kostnaderna för erforderlig vägförrättning.

Sådana och eventuellt andra liknande åtgärder från det allmännas sida till-sammantagna eller i vissa fall var för sig torde vara tillräckliga för att ge ett ur de enskilda markägarnas synpunkt tillfredsställande resultat. En utredning med hänsyn till allmänna och enskilda intressen om lämpliga åtgärder av nyss antytt slag och deras närmare utformning torde vid ett genomförande av detta alternativ få ske genom Kungl. Maj:ts försorg.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 15 år 1961 uttalade tredje lagut-skottet i frågan följande.

Den omfattande ombyggnad och utbyggnad av landets vägnät, som för när-varande pågår och som framtvings av framför allt den tilltagande moto-rismen innebär, såsom motionärerna framhåller, att befintlig bebyggelse ofta får längre utfartsväg till den allmänna vägen. I den mån den förut befintliga allmänna vägen fortfarande kan sägas fylla ett allmänt behov torde indragning av densamma ej komma i fråga men i ett stort antal fall kan det icke rimligt-vis åläggas det allmänna att ansvara för både den gamla vägen och den nya vägen.

Om den gamla vägen skall indragas måste det enligt utskottets mening vara ur alla synpunkter förmånligt att denna åtgärd föregås av viss planering så att underhållet av vägen ej under någon tid kommer att helt eftersättas. Hur denna planering skall verkställas eller vilka åtgärder från vägmyndigheternas sida som eljest kan vidtagas bör närmare utredas, men utskottet anser de av lantmäteristyrelsen avslutningsvis anförda utvägarna förtjäna övervägande.

Den föreliggande frågan synes vara av den beskaffenhet att den utan olägen-het kan upptagas av 1960 års vägsakkunniga.

Riksdagen beslöt att motionerna jämte utskottsutlåtandet skulle överlämnas till 1960 års vägsakkunniga.

Samma år beslöt också riksdagen (L³U 1961:16) att frågan om anslutnings-vägar skulle närmare utredas av 1960 års vägsakkunniga. I utskottsutlåtandet framhölls att anläggandet av nya sådana vägar skulle många gånger kunna medföra betydande fördelar, såväl från ekonomiska synpunkter som trafik-säkerhetssynpunkter.

Pågående utredning

1960 års vägsakkunniga tillkallades enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 15 september 1960 för att verkställa översyn av väglagstiftningen. Enligt årets riksdagsberättelse beräknas de sakkunnigas arbete bli slutfört under år 1966.

Utskottet

Enligt vägstadgan skall vid upprättande av arbetsplan särskilt iakttagas bl. a. att den allmänna vägen anslutes till befintligt och planerat vägnät på ett ändamålsenligt sätt. Vid utarbetande av sådan plan skall vidare samråd beträffande vägens sträckning och vägförslagets utformning i övrigt ske med bl. a. länsstyrelsen och ordföranden i vägnämnden samt de myndigheter, lokala organ och sammanslutningar som har ett väsentligt intresse av företaget.

Motionärerna framhåller att de enskilda vägarna numera utgör en betydande del av det svenska vägnätet och blir mer och mer integrerade med de allmänna vägarna. Enligt motionärerna utvisar erfarenheten att det trots bestämmelserna i vägstadgan i hög grad brister vid sammankopplingen av det enskilda vägnätet med nya allmänna vägar. På bl. a. dessa skäl hemställer motionärerna att vägstadgan ändras på så sätt att det däri kommer till klart uttryck att samplanering på förevarande område skall ske.

Enligt utskottets mening är det av vikt att sådan samplanering kommer till stånd i större utsträckning än vad som för närvarande är fallet i syfte att främst från samhällsekonomisk synpunkt nå så gynnsamma resultat som möjligt i fråga om vägväsendet som helhet i landet. Riksdagen framhöll också år 1961 att då en gammal väg indrages det måste från alla synpunkter vara förmånligt att åtgärden föregås av viss planering så att underhållet av den gamla vägen ej under någon tid kommer att helt eftersättas. I likhet med vad som vid riksdagsbehandlingen då uttalades anser utskottet alltjämt att ovan återgivna av lantmäteristyrelsen anförda synpunkter är förtjänta av beaktande för att nå en lösning av förevarande problem. Dessa synpunkter liksom härmed sammanhängande frågor om indragning av väg övervägs emellertid för närvarande av 1960 års vägsakkunniga. Då utskottet med hänsyn till riksdagens tidigare ställningstagande anser sig kunna förutsätta att frågorna bringas till en tillfredsställande lösning, synes något uttalande från riksdagens sida i anledning av motionerna ej vara påkallat.

Utskottet får således hemställa,

att förevarande motioner, I: 143 och II: 192, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 1 mars 1966

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson, Svante Kristiansson, Ebbe Ohlsson, Erik Jansson, Åkesson, Herbert Larsson och Wirmark;

från andra kammaren: herrar Nyberg, Grebäck, Hedin, Svenning, fröken Anderson i Lerum, herr Tobé, fru Ekroth och herr Hammarberg.