

Nr 8

Av herr Skårman m. fl., om utredning angående den enskilda väghållningens organisation.

(Lika lydande med motion nr 7 i Andra kammaren)

Väghållningen inom område med fastställd stadsplan åligger kommunen. I övrigt regleras all enskild väghållning genom lag om enskilda vägar den 3 september 1939 med därefter tillkomna ändringar. Frågor om enskild väg avgöres vid förrättning, vartill länsstyrelsen på framställning av berörd sakägare förordnar förrättningsman, lantmätare eller annan.

För enskilda vägar i allmänhet fördelas väghållningsskyldigheten med hänsyn till den omfattning, som de deltagande fastigheterna kan beräknas komma att begagna sig av vägen. Normalt bildas en ekonomisk förening, vägsamfällighet, som sköter väghållningen. Det gamla systemet med väglotter förekommer alltmer sällan. Där emot förekommer i vissa fall att fastigheter eller företag åläggas slitageersättning, att erläggas till samfälligheten, vanligen årsvis och i förskott.

Uttagande av rätt att begagna sig av väg fungerar som regel nöjaktigt. Preskriptionstiden 5 år för erläggande av ersättning för av annan byggd väg förefaller ibland för kort och väcker motstånd, varför grunderna för denna kan behöva överses.

Väghållningen har med början från 1939 års lagstiftning kommit att bli alltmer beroende av statsbidrag, vilket beroende sedermera även utvidgats till kommunala bidrag från landsting och primärkommuner. Här har inträtt väsentliga brister i lagfunktionen. För byggande av väg kan stats- eller kommunbidraget, som prövas i särskild ordning, vara ovisst och beslutas först i framtiden. Härav följer att byggandet — utanför lagens gränser — måste beslutas *villkorligt*. Väghållningsskyldigheten vilar därvid på osäker grund, då man tills vidare får syssla med en annan vägsträckning än den beslutade. Statsbidragsväg får ej utan länsstyrelsens medgivande avstängas. Nämnade slitageersättning blir då *svår att indriva*. Bebyggelse och trafik är numera mycket föränderliga. Lagstiftningen däremot är konstruerad för tämligen stabila förhållanden och man tvingas *utanför lagen* anpassa sig till en väghållningsorganisation, vägsamfällighet, som t. ex. kan antaga nya väghållningsskyldiga och vid radikalt ändrade förhållanden för vissa fastigheter öka eller minska delaktigheten.

För tätorter med i regel ett nät av vägar brukar bildas vägföreningar, för vilka lagen anvisar en smidigare organisation än för vägsamfälligheterna. För vägförening brukar taxeringsvärde eller annan liknande summarisk grund gälla för delaktigheten. Kraftiga protester brukar dock komma från bl. a. sådana som bor vid allmän

väg och anser sina fastigheter därför vara oberoende av de enskilda vägarna. I vissa fall är det svårbedömt vem som bör bekosta *byggandet* av viss väg inom föreningens område.

För skogsvägar gäller vissa särbestämmelser som fungerar bra i och för sig men kan föranleda osäkerhet, då en skogsväg samtidigt kan vara utfartsväg och fritids- trafikken ökar.

Vägförrättningarna är ofta tvistiga och tar tid, varigenom de numera blir mycket kostsamma. De utgör en svår belastning för lantmäteriet som har andra huvuduppgifter. Själva väghållningskostnaderna reduceras ofta kraftigt genom allmänna bidrag, men sambandet mellan förrättningen och bidragen är oftast ganska formlöst och icke känt vid förrättningstillfället.

Det är många gånger svårt att göra en vägförrättning både laglig och praktisk i funktionen. Risk finnes också att den tillämpas på ett annat sätt än avsett. Härtill kommer att många väghållningsenheter är för små för att vara praktiska.

Av det anförda framgår att den 30-åriga lagen om enskilda vägar är mogen för en översyn. Härför talar även att vissa kommuner i större eller mindre utsträckning tagit hand om eller satsat på den enskilda väghållningen. Man kan tänka sig en utbyggnad av denna satsning i princip till en kommunal angelägenhet på sätt som skett med frågan om vatten och avlopp. Kommunerna bör därvid komma i åtnjutande av statsbidrag som andra väghållare.

Ett annat alternativ, som då och då luftas, är att överflytta den enskilda väghållningen på vägförvaltningarna som ju har hand om fördelningen av nuvarande statsbidrag. Av vad man ser av statlig väghållning på avlägset belägna, allmänna vägar förefaller detta alternativ dock föga lockande.

Sammanfattningsvis torde man kunna fastslå, att lagstiftningen om den enskilda väghållningens organisation — en gång föredömlig — är föråldrad och ter sig krånglig och bristfällig. Befolkningsomflyttningen, människornas genom bilen ökade rörlighet och genom standardstegringen ökade fritid är huvudanledningarna därtill och motiv nog för en översyn.

I särskild motion göres hemställan om en översyn av den för enskilda vägar gällande lagstiftningen.

Med hänvisning till vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om utredning av den enskilda väghållningens organisation.

Stockholm den 13 januari 1969

Bo Skårman (fp) *Gunnar Skagerlund (fp)* *Vilhelm Erik Carlsson (m)*

Lage Svedberg (s)

Maj Pehrsson (cp)