



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

F. A.
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1933:9
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



B E T Ä N K A N D E
MED FÖRSLAG TILL
LAG OM RÄTT ATT MED
MOTORFORDON BEFARA
ENSKILD VÄG M. M.

ÅVGIVET AV
1929 ÅRS VÄGSAKKUNNIGA

S T O C K H O L M

1 9 3 3

Statens offentliga utredningar 1933

Kronologisk förteckning

1. Lagberedningens förslag angående vissa internationella rättsförhållanden. 4. Förslag till konvention mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge angående aonkurs, m. m. Norstedt. 88 s. Ju.
2. Betänkande med förslag angående åtgärder för ett bättre utnyttjande av landets skogstillgångar. Beckman. 245 s. Jo.
3. Skattentjänningsberedningen 2. 1. De kommunala förvaltningsuppgifternas finansiering m. m. i vissa främmande länder. 2. Den nuvarande fördelningen mellan staten och kommunerna av utgifterna för de kommunala förvaltningsbestyren i Sverige. 3. De svenska kommunalförbunden. Norstedt. vj. 88 s. Fl.
4. Skattentjänningsberedningen 3. Principbetänkande med förslag till skattentjännande åtgärder genom överflyttning till staten eller till större kommunala utdebiteringsområden av kostnader för kommunala förvaltningsuppgifter. Norstedt. (2), 344 s. Fl.
5. Utredning och förslag rörande åtgärder för beredande av ökade möjligheter att indraga lärartjänster vid folkskoleväsendet. Norstedt. 19 s. E.
6. Brott mot politiska rättigheter. Brott mot allmän ordning och frid. Förberedande utkast till strafflag. Specifika delen. 11. Av J. C. W. Thyrén. Lund, Berling. 297 s. Ju.
7. Betänkande med förslag angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg m. m. Idun. 99 s. K.
8. Betänkande beträffande vattenfallsstyrelsens taxor för elektrisk kraft till abonnenter på landsbygden. Idun. 148 s. K.
9. Betänkande med förslag till lag om rätt att med motorfordon befara enskild väg m. m. Idun. 24 s. K.

Ann. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig fiirg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1933:9
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



B E T Ä N K A N D E

M E D F Ö R S L A G T I L L

LAG OM RÄTT ATT MED
MOTORFORDON BEFARA
ENSKILD VÄG M. M.

AVGIVET AV

1929 ÅRS VÄGSAKKUNNIGA

STOCKHOLM 1933

KUNGL. HOVBOKTRYCKERIET IDUNS TRYCKERI A.-B.
335807





THE
MOTORCYCLE
CLUB
OF
AMERICA

THE MOTORCYCLE CLUB OF AMERICA

THE MOTORCYCLE CLUB OF AMERICA

THE MOTORCYCLE CLUB OF AMERICA

THE MOTORCYCLE CLUB OF AMERICA

TILL KONUNGEN.

Genom beslut den 20 juni 1930 har Kungl. Maj:t uppdragit åt 1929 års vägsakkunniga att verkställa utredning av frågan om reglering av rätten att med automobil befara enskild väg samt till Kungl. Maj:t avgiva det förslag, vartill utredningen kunde giva anledning.

Sedan de vägsakkunniga nu verkställt berörda utredning, få de sakkunniga härmed i underdånighet överlämna dels av motiv åtföljt *förslag till lag om rätt att med motorfordon befara enskild väg* dels ock av detta lagförslag betingat *förslag till förordning om ändrad lydelse av 17 och 34 §§ motorfordonsförordningen den 20 juni 1930.*

Underdånigst

G. SEDERHOLM

C. J. JOHANSSON

N. E. NILSSON

THEOFIL ÖBERG

ELOF B. ANDERSSON

KARL ANDERSSON

NILS BOLINDER

Nils Ljunggren.

Stockholm den 8 februari 1933.

Förslag

till

Lag om rätt att med motorfordon befara enskild väg.

Häri genom förordnas som följer:

1 §.

Enskild väg må av en var befaras med motorfordon; dock äger länsstyrelsen beträffande viss sådan väg, efter framställning av den som bestrider underhållet av vägen eller deltagar däri (väghållare), meddela förbud mot trafik med motorfordon eller stadga inskränkningar i avseende därå.

Där så erfordras för trafiksäkerhetens främjande, må i fråga om enskild väg, som är allmänneligen befares eller eljest finnes vara av betydelse för allmän samfärd, beslut, som nyss nämnts, meddelas jämväl utan framställning från väghållare.

2 §.

Beträffande väg, som avses i 1 § andra stycket, må förbud jämlikt 1 § meddelas allenast under förutsättning att körning med motorfordon å vägen kan till följd av dennas ringa bredd eller eljest för dylik trafik otjänliga beskaffenhet eller annat särskilt förhållande medföra fara eller synnerlig olägenhet.

3 §.

Beslut, som meddelats jämlikt 1 §, vare, därest vägens underhåll bestrides av allenast en väghållare, ej gällande mot denne. Finnas flera väghållare, vare lag samma, därest väghållarna äro därom ense. Meddelat beslut gälle ej heller mot den, som av väghållaren eller, där flera väghållare finnas, av samtliga dessa erhållit tillstånd till trafik med motorfordon å vägen.

Enskild väg må, även om trafik med motorfordon därå eljest ej är medgiven, befaras med sådant fordon av polisman i tjänsteutövning ävensom av läkare eller veterinär i och för sjukbesök, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra därmed jämförliga fall av nödläge.

4 §.

Länsstyrelsen äger, när sådant erfordras för beredande av utfartsväg eller andra särskilda omständigheter föreligga, meddela viss person tillstånd att

med iakttagande av de försiktighetsmått, som må föreskrivas, för viss resa eller under viss tid eller tillsvidare med motorfordon befara viss enskild väg, varå trafik med sådant fordon eljest icke må äga rum.

Varder genom trafik, vartill tillstånd meddelats jämlikt första stycket, underhållet av enskild väg avsevärt försvårat, må länsstyrelsen föreskriva skyldighet för tillståndets innehavare att, efter ty finnes skäligt, bidraga till ombesörjande av sålunda försvårat underhåll. Bestrides underhållet av flera väghållare, skall sådant bidrag i brist på åsämjande mellan väghållarna fördelas av länsstyrelsen. Tillståndets innehavare må efter länsstyrelsens beprövande kunna åläggas ställa säkerhet för fullgörande av den ersättningsskyldighet, som han vid utövande av den ifrågavarande trafiken kan ådraga sig.

5 §.

Den, som underhåller för trafik med motorfordon tillåten väg, som avses i 1 § andra stycket, må av länsstyrelsen tillerkännas bidrag av allmänna medel till kostnaden för vägens underhåll. Bestrides underhållet av flera väghållare, skall sådant bidrag i brist på åsämjande mellan väghållarna fördelas av länsstyrelsen.

6 §.

Framföres motorfordon å enskild väg, varest fordonet icke må framföras, eller åsidosättes eljest föreskrift, som jämlikt denna lag meddelats i avseende å trafiken, straffes den felande såsom den, vilken gör sig skyldig till motsvarande förseelse vid trafik å allmän väg.

7 §.

Mot denna lag begången förseelse, som hänför sig till trafik å annan än i 1 § andra stycket avsedd väg, må åtalas allenast av målsägande.

8 §.

Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

9 §.

Vad i denna lag är stadgat om körning med motorfordon skall tillika gälla i fråga om körning med motorredskap eller traktortåg.

10 §.

De uppgifter, som enligt 1 och 4 §§ denna lag ankomma å länsstyrelse, utövas beträffande enskild väg i stad av polismyndigheten i staden.

Med polismyndighet avses: för Stockholm överståthållarämbetet; för annan stad, där poliskammare finnes, denna samt för övriga städer magistrat eller, där sådan ej finnes, stadsstyrelse.

11 §.

Emot beslut, som på grund av denna lag meddelas av länsstyrelse eller av polismyndighet, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gälla beslutet utan hinder av besvär till efterrättelse intill dess annorlunda kan bli vederbörligen förordnat.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1935.

Förslag

till

Förordning om ändrad lydelse av 17 och 34 §§ motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284).

Härigenom förordnas, att 17 och 34 §§ motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

17 §.

Angående rätt att med automobil färdas å enskild väg är särskilt stadgat.

34 §.

I avseende — — — följande undantag.

Med motoreykels — — — ej bemanningen.

Å motoreykel — — — ett bromssystem.

I ansökan — — — med bivagn.

Vad om — — — med nummer 1.

Å motoreykel — — — vitt sken.

Vad i — — — för last.

Med avseende — — — föra automobil.

Över utfärdade — — — är stadgat.

Beträffande rätt att med motoreykel färdas å allmän väg, å gata eller annan allmän plats i stad gälla, om till motoreykeln är kopplad bivagn, samma bestämmelser som för automobil.

Motoreykel utan bivagn må framföras även å allmän väg, varå automobiltrafik icke är tillåten, därest ej enligt 16 § 2 mom. meddelat förbud omfattar jämväl dylik motoreykel.

Angående rätt att med motoreykel färdas å enskild väg är särskilt stadgat.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1935.

Motiv

till förslag till lag om rätt att med motorfordon befara enskild väg.

I 17 § *nu gällande motorfordonsförordning* stadgas:

»I fråga om enskilda vägar och andra enskilda områden ankommer det på ägaren av vägen eller området att avgöra, huruvida körning med automobil därstädes må äga rum. Har automobiltrafik å sådan väg icke förbjudits och är den allmänneligen befa ren, äger länsstyrelse enahanda befogenhet och skyldighet som beträffande allmän väg.

Enskild väg må, även om automobiltrafik därå förbjudits, befaras med automobil i sådana fall, som i 16 § 7 mom. sägs.»

Enligt 16 § 7 mom. må allmän väg, även om automobiltrafik därå eljest ej är medgiven, befaras med automobil av polisman i tjänsteutövning ävensom av läkare eller veterinär i och för sjukbesök, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra därmed jämförliga fall av nödläge.

Angående motorcykel stadgas i 34 § tionde och elfte styckena:

»Beträffande rätten att med motorcykel färdas å allmän väg, å gata eller annan allmän plats i stad, ävensom å enskilt område, som allmänneligen befares, gälla, om till motorcykeln är kopplad bivagn, samma bestämmelser som för automobil.

Motorcykel utan bivagn må framföras även å väg, varå automobiltrafik icke är tillåten, därest ej enligt 16 § 2 mom. meddelat förbud omfattar jämväl dylik motorcykel eller vägen är enskild och ägaren förbjudit trafik å vägen med motorcykel.»

De av Kungl. Maj:t år 1903 tillkallade sakkunniga med uppdrag att inom dåvarande civildepartementet biträda vid utarbetande av förslag till bestämmelser rörande ordnande av automobiltrafiken, vilka sakkunniga den 16 mars 1904 avgåvo betänkande med förslag i ämnet, upptogo i sitt förslag en bestämmelse av innehåll, att, därest ej i särskild stadgad ordning annorlunda förordnats, körning med automobil skulle få äga rum å varje gata, väg eller annan plats, som vore upplåten eller tillgänglig för allmän körtrafik. Efter att hava framhållit, att fullgiltiga skäl näppeligen förefunnes för att med avseende å automobiltrafiks tillåtlighet göra skillnad på landsväg och bygdeväg, uttalade nämnda sakkunniga, att fog ej heller torde föreligga att inskränka automobiltrafiken till allenast allmänna vägar. Visserligen hade väglagstiftningen, som huvudsakligen avsett att reglera det allmänna vägunderhållet, dittills föga be-

fattat sig med de enskilda vägarna, vare sig de underhölles av kommunen eller av dem, som företrädesvis begagnade sig av vägarna, eller räknades till byvägar eller enskilda utfartsvägar; men både byvägar och utfartsvägar vore dock i stor utsträckning tillgängliga för allmän körtrafik. I regel vore de visserligen smala och illa underhållna, och automobiltrafik å dem vore därför ock i allmänhet icke möjlig, men det funnes dock för allmän körtrafik upplåtna utfartsvägar och gamla ej till allmänt underhåll indelade sockenvägar, vilka vore i ett för automobiltrafik fullt tillfredsställande skick och vilkas undantagande från automobiltrafik således näppeligen vore motiverat. De sakkunniga ansåge därför, att såsom regel varje väg, som vore för allmän körtrafik upplåten eller tillgänglig, också borde få befaras med automobil. Då det emellertid funnes ett stort antal vägar av olika slag, som i sitt dåvarande skick icke kunde lämpligen upplåtas för automobiltrafik, måste det lämnas åt vederbörande länsstyrelse att härutinnan meddela de förbud och inskränkningar, som prövades nödiga.

Nyssberörda förslag, i vad det avsåg automobiltrafiks tillåtlighet å enskild väg, ansåg sig vederbörande departementschef icke kunna biträda. Förslaget syntes honom icke stå väl i överensstämmelse med den förfoganderätt över enskild väg, som borde tillkomma dess ägare. I *proposition nr 70 till 1906 års riksdag* med förslag till förordning om automobiltrafik gavs åt ifrågavarande stadgande den avfattningen, att å enskild väg, som vore allmänneligen befaren, körning med automobil vore tillåten; men att länsstyrelse, där vägens ägare gjorde framställning därom, hade att meddela förbud mot all automobiltrafik å vägen eller mot körning därå med automobil av viss beskaffenhet. *1906 års riksdag* hemställde, att denna bestämmelse måtte utgå. Enligt riksdagens mening syntes nämligen med skäl kunna ifrågasättas, huruvida berörda förhållanden borde regleras annorlunda än i samband med föreskrifter om begagnande i allmänhet av enskilda vägar.

Enligt 8 § *förordningen den 21 september 1906 om automobiltrafik* var å allmän väg, vars bredd översteg 3.6 meter, automobiltrafik i regel tillåten, och ägde länsstyrelsen meddela tillstånd till sådan trafik å allmän väg jämväl av mindre bredd än den sagda. Beträffande allmän väg, varå automobiltrafik eljest skulle vara tillåten, ägde länsstyrelsen meddela förbud mot all sådan trafik eller mot körning med automobil av viss beskaffenhet. Vad sålunda stadgades i avseende å allmän väg skulle enligt 3 mom. i nämnda paragraf gälla även i fråga om enskild väg; som allmänneligen befores, där vägen blivit av ägaren eller hans rättsinnehavare till automobiltrafik upplåten. I fråga om annat enskilt område skulle det enligt samma paragrafs 4 mom. ankomma på ägaren eller hans rättsinnehavare att avgöra, huruvida körning med automobil därstädes finge äga rum.

I § 13 mom. 7 *förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik* stadgades: »I fråga om enskilda vägar och andra enskilda områden ankommer det på ägaren eller hans rättsinnehavare att avgöra, huruvida körning med automobil därstädes må äga rum, dock att i fråga om automobiltrafik å enskild väg, som

allmänneligen befares och som blivit av ägaren eller hans rättsinnehavare upplåten till automobiltrafik, K. B. äger enahanda befogenhet och skyldighet som beträffande allmän väg.»

Motsvarande bestämmelser återfunnos, med vissa redaktionella jämkningar, i § 17 *förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon*.

Till de år 1927 för utarbetande av förslag till ny förordning om motorfordon tillkallade sakkunniga framfördes från skilda håll klagomål över att ägare av enskilda vägar genom att förbjuda automobiltrafik å desamma nödgade den trafikerande allmänheten att framföra sina bilar betydande omvägar, ja till och med föranledde att vissa platser bleve utan automobilförbindelse.

För att kunna bilda sig en uppfattning om, i vad mån den i § 17 1923 års förordning stadgade inskränkningen i rätten att med motorfordon befara enskilda vägar föranlett olägenheter för den trafikerande allmänheten, anhöllo 1927 års sakkunniga hos länsstyrelserna om uttalande därutinnan. Länsstyrelserna, vilka i allmänhet i ärendet hörde landsfiskalerna, meddelade till övervägande antal, att, för såvitt det kunnat utrönas, berörda inskränkning icke föranlett någon olägenhet. Av några länsstyrelser omnämndes emellertid fall, då inskränkningen varit till men för trafiken. I Gotlands län hade sålunda i ett fall vägägarens förbud vållat svårigheter särskilt för turisttrafiken. Inom ett par län hade å vissa enskilda vägar linjetrafik ej kunnat anordnas. En eller ett fåtal av väginträsenterna hade i dessa fall, trots alla de övrigas medgivande, förbjudit vägens upplåtande för den ifrågasatta trafiken. I ett län hade ett större samhälle, dit enskild väg ledde, blivit utan automobilförbindelse på grund av förbud mot automobiltrafik å vägen. En länsstyrelse meddelade, att det i ett par fall försports missnöje över vägägars förbud, nämligen dels då enskild väg förkortade en vägsträcka och dels då sådan väg ledde till en lämplig badstrand eller annan plats, som allmänheten av en eller annan anledning gärna ville besöka o. s. v. De uppkomna olägenheterna hade länsstyrelserna i några fall sökt undanröja genom att få vägarna intagna till allmänt underhåll. Ett par länsstyrelser ansågo, att länsstyrelse borde i vissa fall äga befogenhet att mot vägägars bestridande meddela tillstånd till automobiltrafik å enskild väg.

I sitt den 31 juli 1929 avlämnade betänkande med förslag till ny motorfordonsförordning framhöllo 1927 års sakkunniga, att, med hänsyn till den utomordentliga betydelse automobilen intoge som samfärdsmedel, det givetvis vore mindre tilltalande att, därest enskild vägs beskaffenhet icke lade hinder för automobils framförande, vägens ägare skulle hava befogenhet att förbjuda automobiltrafik å densamma. En reglering av dessa förhållanden syntes därför de sakkunniga vara påkallad. En blivande reglering borde dock endast omfatta de enskilda vägar, som »allmänneligen befaras», ett uttryck som torde nära sammanfalla med 1903 års sakkunnigas »för allmän körtrafik upplåtna eller tillgängliga». Att beträffande de enskilda vägar åter, vilka huvudsakligen brukades av ägaren och hans husfolk, i lagstiftningsväg göra en inskränkning i jordäganderätten, syntes däremot ej böra ifrågakomma.

Enligt 1927 års sakkunnigas mening skulle (i huvudsaklig överensstämmelse med från länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län framkommet förslag) åt länsstyrelse kunna givas befogenhet att på särskild framställning och efter på sökandens bekostnad verkställd utredning förordna, att enskild väg finge trots ägarens förbud befaras med automobil i den utsträckning länsstyrelsen bestämde. Vid utredningen borde undersökas — förutom huruvida vägens upplåtande vore av behovet påkallat — ej mindre vägens beskaffenhet än även i vilken utsträckning densamma kunde komma att skadas av den ifrågasatta trafiken. Skulle vägen därigenom i särskild grad skadas, borde den ej upplåtas. Innebure skadan endast ett försvårat underhåll, borde skadan uppskattas. Medgäve länsstyrelsen, att automobiltrafik finge äga rum å vägen, kunde trafiken komma att omfatta endast viss person, visst fordon eller viss tid. Medgivande borde kunna, när helst anledning därtill föreläge, helt återkallas eller inskränkas i den omfattning länsstyrelsen funne erforderligt. Till gäldande av det försvårade underhåll, som automobiltrafiken medförde, borde trafikanterna bidra enligt länsstyrelsens bestämmande. Härifrån borde dock de, som mera tillfälligt trafikerade vägen, vara befriade.

I likhet med 1906 års riksdag ansågo emellertid 1927 års sakkunniga, att spørgsmålet om reglering av rätten att med automobil befaras enskild väg icke borde lösas annorlunda än i samband med frågan om rätten att i allmänhet begagna dylik väg. De sakkunniga framhöllo, att sistnämnda fråga bland annat med hänsyn till de ur underhållsskyldighets- och andra synpunkter högst olikartade förhållanden, vilka rådde med avseende å de olika enskilda vägarna i vårt land, för sin lösning torde tarva ingående och omfattande undersökningar samt förut-sätta en sakkunskap å området, som ej stode de sakkunniga till buds. Med hänsyn härtill hade de sakkunniga icke utarbetat förslag till reglering av ifrågasvarande förhållanden utan ansett sig böra stanna vid ett uttalande om önskvärdheten av att berörda spørsmål med det snaraste gjordes till föremål för utredning och gäves en lösning, som på ett lämpligt sätt avvägde vägägarens och den trafikerande allmänhetens berättigade intressen.

Då 1927 års sakkunniga av anförda skäl icke ansågo sig kunna närmare ingå på spørgsmålet om reglering av rätten att med automobil befaras enskild väg, föreslogo de bibehållande av då gällande stadgande i ämnet, dock i viss omarbetad avfattning. Den i 1923 års förordning förekommande bestämmelsen »har enskild väg upplåtits för automobiltrafik och är den allmänneligen befaren, äger länsstyrelse enahanda befogenhet och skyldighet som beträffande allmän väg» syntes de sakkunniga hava fått en icke fullt lycklig avfattning. Särskilt hade uttrycket »upplåten för automobiltrafik» föranlett meningsskiljaktigheter och givit anledning till tvistigheter. En formlig upplåtelse av enskild väg för automobiltrafik torde, yttrade de sakkunniga, ytterst sällan ske. Det vanligaste torde vara, att trafiken ägde rum med vägägarens tysta medgivande, ett medgivande som ej sällan hade sin grund i vederbörandes okunnighet om den rätt att förfoga över vägen uti ifrågasvarande hänseende, som tillkomme honom. En-

ligt de sakkunnigas mening syntes icke en formlig upplåtelse från ägarens sida böra fordras för att länsstyrelse skulle äga den befogenhet och skyldighet, som i 17 § sades. Givetvis vore det den omständigheten, att automobiltrafik faktiskt framginge å vägen, som påkallade länsstyrelsens ingripande. Vid dylikt förhållande skulle vad som åsyftades med ifrågavarande bestämmelse erhålla ett tydligare uttryck, därest orden »har sådan väg upplåtits för automobiltrafik» ersattes med »har automobiltrafik å sådan väg icke förbjudits».

1927 års sakkunniga föreslogo tillika en bestämmelse, att enskild väg skulle, även om automobiltrafik därå förbjudits, få befaras med automobil av polisman i tjänsteutövning ävensom av läkare eller veterinär i och för sjukbesök, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra därmed jämförliga fall av nödläge. De sakkunniga framhöllo, att, ehuru sådan trafik å eljest för automobiltrafik förbjuden enskild väg icke torde vara av beskaffenhet att föranleda ansvarspåföljd, de sakkunniga likväl av praktiska hänsyn ansett lämpligt att i förordningen intaga nyssberörda bestämmelse.

Nu gällande motorfordonsförordnings stadganden om automobiltrafik å enskild väg överensstämde med 1927 års sakkunnigas förslag i ämnet.

Vid 1930 års riksdag, som hördes över den föreslagna förordningen, förelåg till behandling en av herr Erik Andersson m. fl. väckt motion (I: 250), vari yrkades, att i 17 § förordningen skulle intagas följande tillägg: »Går enskild väg över flera fastigheter med olika ägare, må vägen dock icke till någon del avstängas för automobiltrafik, därest ej samtliga ägare av vägen därom äro ense.»

Vad angår innehållet i sistnämnda paragraf yttrade *andra lagutskottet*, att utskottet ansåge de synpunkter 1927 års motorfordonssakkunniga och nyssnämnda motionärer anfört värda allt beaktande. Att såsom i motionen föresloges utan särskild utredning intaga i motorfordonsförordningen en bestämmelse av föreslaget innehåll ville utskottet emellertid icke tillstyrka. Däremot ville utskottet förorda, att spørgsmålet om reglering av rätten att med automobil befara enskild väg skyndsamt upptoges till utredning.

Uttrycket »*allmänneligen befaren väg*» har varit föremål för skilda tolkningar. Såvitt de sakkunniga kunnat finna, upptogs uttrycket i svensk lagstiftning första gången genom *lagen den 8 juli 1904* (nr 29) om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § och 18 kap. 15 § strafflagen. Före denna lagändring straffbelades överdådig framfart och förargelseväckande beteende, om sådan förseelse ägt rum »å allmän väg, gata eller torgplats eller där allmän marknad eller auktion hålles» (11 kap. 15 §), samt fylleri, om den av starka drycker överlastade träfades »å väg, gata eller annat allmänt ställe» (18 kap. 15 §).

Till grund för 1904 års lag ligger ett inom justitiedepartementet utarbetat förslag till ändrad lydelse av nämnda paragrafer. I förslaget hade 11 kap. 15 § givits följande lydelse: »Far man överdådigt fram — — — å väg, gata,

torg eller annan plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares, straffes etc. — — —. Gör man oljud eller oväsande eller kommer eljest förargelse åstad å plats, som nyss är nämnd, eller där — — — straffes etc.» Enligt förslaget hade 18 kap. 15 § denna lydelse: Överlastar sig någon — — — och träffas han i sådant tillstånd å ställe, varom i 11 kap. 15 § förmäles, straffes etc.» Över förslaget inhämtades högsta domstolens yttrande.

Vid ärendets behandling därstädes yttrade *justitierådet Silverstolpe*, med vilken *justitierådet Skarin* instämde, följande: »Enligt nuvarande lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen är överdådig framfart belagd med straff, när den äger rum å allmän väg, gata eller torgplats, eller där allmän marknad eller auktion hålles. Då det i förslaget förekommande uttrycket: 'väg, gata, torg eller annan plats, som är upplåten för allmän samfärdsel', får antagas fullständigt motsvara det nu begagnade: 'allmän väg, gata eller torgplats', innefattar det i förslaget gjorda tillägget 'eller eljest allmänneligen befares' (i vad därunder inbegripen plats icke tillfälligtvis sammanfaller med ställe, där allmän marknad eller auktion hålles) en utsträckning av förfarandets straffbarhet till platser, som, utan att vara hänförliga till allmän väg eller dylikt, ändock av ett större antal personer användas för samfärdsel. Härunder skulle då komma att inbegripas enskilda personer tillhöriga utfarts- och byvägar, kvarn- och sågplatser samt till och med gårds- och tomtplatser, när vederbörande ägare eller innehavare låta andra personer å dessa ställen opåttalt färdas fram. En utsträckning av lagbudets tillämplighetsområde till sådana enskilda personer tillhöriga platser synes emellertid varken vara avsedd i de av riksdagen samt järnvägsstyrelsen och järnvägsföreningen gjorda framställningar, som givit anledning till förslaget, eller eljest påkallas av något mera kännbart behov. — — — Här- till kommer, att det vid tillämpningen säkerligen ofta skulle bliva förenat med stor svårighet att avgöra, huruvida en plats kunde anses vara sådan, som allmänneligen befares. Av nu anförda skäl anser jag, att uttrycket: 'eller eljest allmänneligen befares' bör uteslutas.»

Då ärendet sedan föredrogs i statsrådet yttrade *departementschefen*:

»Såsom av den lämnade redogörelsen framgår hava meningarna inom högsta domstolen varit delade beträffande frågan, huruvida de förseelser, om vilka i 11 kap. 15 § och 18 kap. 15 § strafflagen är fråga, böra bestraffas, då de ägt rum å platser, som, utan att vara hänförliga till allmän väg eller dylikt, likväl faktiskt allmänneligen befaras. För mig synas emellertid de skäl, som anförts emot förslagets ståndpunkt härutinnan, icke vara övertygande. På en plats, där faktiskt allmän samfärdsel äger rum, torde allmänheten böra åtnjuta den fred, som är i fråga, oavsett om platsen eljest skall anses såsom allmän eller enskild. Vad beträffar svårigheten att vid tillämpningen avgöra, huruvida en plats kan anses såsom allmänneligen befares, torde denna prövning ej vara av svårare art än mången annan, som en domstol har att företaga. Till jämförelse tillåter jag mig även åberopa, att i den nya norska strafflagen begreppet allmänt ställe

definieras i ordalag, som ganska nära överensstämmer med det remitterade förslagens uttryckssätt. Det heter i nämnda lags § 7: 'Ved offentligt Sted forstaaes i denne Lov ethvert for almindelig Færdsel bestemt eller almindelig befærdet Sted.' Efter min mening bör därför i denna punkt den föreslagna bestämmelsen bibehållas oförändrad.»

Genom proposition nr 90 förelades 1904 års riksdag till antagande ett lagförslag i ämnet, som i nu berörda delar överensstämde med ovannämnda förslag. Det framlagda förslaget vann i dessa delar riksdagens gillande och är, såvitt angår förargelseväckande beteende och fylleri, allt fortfarande gällande lag. Ansvar för överdådig framfart ådömes däremot numera enligt motorfordonsförordningen eller vägtrafikstadgan.

Såväl enligt 1 § *vägtrafikstadgan* den 20 juni 1930 som enligt *kungörelsen den 23 maj 1924* (nr 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg förstås med väg varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsl eller eljest allmänneligen befares.

Vid tillämpning av nämnda kungörelse har det ofta visat sig svårt att avgöra, om en enskild väg är allmänneligen befares.

Vid *sammanträde* i Stockholm den 24 och 25 februari 1925 för dryftande av vissa av 1924 års kungörelse föranledda spörsmål, i vilket sammanträde deltog bl. a. representanter för statens järnvägar, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och de enskilda järnvägarna, gjordes bl. a. följande uttalanden:

»Den i § 1 i kungörelsen intagna definitionen å vad, som i densamma förstås med 'väg', bör — med hänsyn till uttrycket 'allmänneligen befares' — förtydligas, så att från järnvägsinnehavarens sida tvekan icke behöver råda rörande vilka trafikleder, som avses. Förslagsvis bör införas ett stadgande av innebörd, att såsom väg, som 'allmänneligen befares', skall avses allenast sådan väg, vilken länsstyrelse efter vidtagen undersökning och hörande av vederbörande järnvägsförvaltning genom särskilt beslut förklarat vara i författningens mening 'allmänneligen befares'. För ernående av likformighet vid tillämpningen av ifrågavarande stadganden bör av järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gemensamt utarbetas ett förslag till förklaring av begreppet 'allmänneligen befares väg', vilket skulle kunna tjäna till ledning vid länsstyrelsernas bedömande av förevarande spörsmål. Bestämmelserna synes böra avfattas i huvudsaklig överensstämmelse med följande förslag.

För att väg skall kunna innefattas under det i kungörelsen förekommande uttrycket 'allmänneligen befares' bör å vägen förekomma icke enbart trafik av lokal natur utan jämväl långväga och genomgående trafik i mera avsevärd omfattning.

Till 'allmänneligen befares' vägar böra sålunda räknas:

vägar, som förmedla genomgångstrafik mellan allmänna vägar eller större samhällen,

vägar, som förmedla trafik från hela socknar eller andra större omnejder

till platser av vikt eller gagn för dessa, exempelvis till kyrkor, tingsställen, järnvägsstationer, hamnplatser, större industriella anläggningar och dylikt, huvudutfartsvägar för större byar eller flera dylika.

Till 'allmänneligen befarna' vägar böra däremot *icke* räknas:

vägar, som äro förbjudna för automobiltrafik,

utfartsvägar från mindre byar eller spridda gårdar samt

vägar, som endast användas för gångtrafik.

Vägar, som endast vissa tider av året äro 'allmänneligen befarna', böra endast under dessa tider vara underkastade kungörelsens bestämmelser.»

I skrivelse *den 14 mars 1925* till Konungen förklarade sig *järnvägsstyrelsen* ansluta sig till det vid sammanträdet gjorda uttalandet; och i skrivelse *den 3 april samma år*, likaledes till Konungen, anförde *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, att i fråga om de vägar, som betecknats såsom allmänneligen befarna, funnes intet närmare bestämt om vad därmed skulle förstås. För järnvägsförvaltningarnas del vore det emellertid nödvändigt att i varje särskilt fall bestämt känna, huruvida en enskild väg skulle betecknas såsom allmänneligen befaren eller ej, icke blott för att kunna veta, var märken eller säkerhetsanordningar skulle anbringas, utan särskilt med hänsyn till det ansvar, som vid inträffande olycka vid en korsning kunde drabba järnvägen, därest dylika anordningar icke utförts, men det efteråt skulle inträffa, att vägen betygades hava varit allmänneligen befaren. Det syntes därför styrelsen vara nödvändigt, att av myndighet direkt bestämdes, vilka en järnväg korsande vägar skulle anses allmänneligen befarna. Beträffande de vägar, som skulle läggas på allmänt underhåll, vore det vederbörande länsstyrelse, som hade bestämmanderätten; och det syntes på liknande sätt böra stadgas, att vederbörande länsstyrelse efter hörande av järnvägsförvaltningen skulle bestämma, vilka av de järnvägen korsande vägarna borde hänföras till allmänneligen befarna.

1927 års motorfordonssakkunniga föreslogo bl. a. den ändring i 1924 års kungörelse, att med väg skulle förstås »varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares, dock icke enskild väg, varå endast lokal trafik äger rum».

Rörande detta sitt förslag, som ännu icke lett till någon ändring av 1924 års kungörelse, anförde 1927 års sakkunniga bl. a.: Av den i de sakkunnigas betänkande lämnade historiska redogörelsen framginge, att med väg, som »är upplåten för allmän samfärdsel», åsyftades de allmänna vägarna samt att med väg, som »eljest allmänneligen befares» avsåges väg eller annan plats, varå, utan att densamma vore hänförlig till allmän väg eller dylikt, faktiskt allmän samfärdsel ägde rum, d. v. s. enskild väg som användes ej blott av ägaren och hans folk utan jämväl av allmänheten. Uttrycket allmänneligen befaren väg syntes taga sikte på allenast det förhållandet, att vägen faktiskt trafikerades av allmänheten, men däremot ej å trafikens större eller mindre intensitet. Det förefölle emellertid, som om även hänsyn härtill borde tagas, då det gällde att avgöra vilka enskilda vägar, som borde försees med kryssmärken

och andra säkerhetsanordningar i syfte att skydda trafiken. Det vid ovan nämnda sammanträde i februari 1925 framlagda förslaget åsyftade uppenbarligen att åstadkomma en reglering av 1924 års kungörelses tillämplighetsområde med utgångspunkt från trafikens intensitet och även art. De sakkunniga, som icke komme att ingå i detalj på förslaget, kunde emellertid icke underlåta att framhålla, att de i detta angivna vägar, varå 1924 års kungörelse ansåges böra tillämpas, i stort sett torde sammanfalla med väglagens »landsväg» och »bygdeväg». Förslaget, i vad det avsåge att från kungörelsen undantaga för automobiltrafik förbjudna vägar (även allmänna), syntes stå i dålig överensstämmelse med de principer, varpå kungörelsen byggde. Av dennas bestämmelser framginge, att avsikten vore att bereda skydd även vid vägar, som icke vore tillåtna för automobiltrafik. Då det gällde att med hänsyn till trafikens intensitet bestämma kungörelsens tillämplighetsområde, stode det för de sakkunniga klart, att denna borde äga tillämpning å alla allmänna vägar. Vad beträffade de enskilda vägarna borde de, vilka förmedlade långväga och genomgående trafik, falla under 1924 års kungörelse. Man torde kunna utgå från, att dessa enskilda vägar i allmänhet vore föremål för en ej alltför ringa trafik. Däremot torde de enskilda vägar, varå endast lokal trafik ägde rum, kunna undantagas från kungörelsens tillämplighetsområde. Det torde kunna antagas, att å dylika enskilda vägar trafiktätheten i regel vore ringa, vartill komme, att denna trafik med hänsyn till dess kännedom om platsförhållandena, järnvägens turlista o. s. v. vore i mindre behov av några särskilda skyddsanordningar.

Ehuru de vägsakkunniga anse, att spørgmålet om reglering av rätten att med motorfordon befara enskild väg helst bör lösas i samband med frågan om rätten att i allmänhet begagna dylik väg, hava de sakkunniga, i överensstämmelse med dem härutinnan givet uppdrag, inskränkt sig till att utarbeta förslag till allenast förstnämnda frågas lösning. I olikhet med 1927 års motorfordonssakkunniga, som ansågo en reglering av hithörande förhållanden böra omfatta allenast de enskilda vägar, som »allmänneligen befaras», hava de vägsakkunniga funnit övervägande skäl tala för att utsträcka regleringen till alla enskilda vägar. Med avseende å regleringens sakliga innehåll hava de vägsakkunniga emellertid beträffande de enskilda vägar, som äro av betydelse för allmän samfärdsl, föreslagit särskilda bestämmelser, som innebära en mera vittgående inskränkning i vederbörande väghållares dispositionsrätt än vad som föreslagits beträffande övriga enskilda vägar.

De vägsakkunnigas förslag bygger på den uppfattningen, att enskild väg, som är av betydelse för allmän samfärdsl, bör i förevarande avseende i stort sett jämföras med allmän väg. Den grupp enskilda vägar, som härvid åsyftas, omfattar huvudsakligen de vägar, som enligt gängse terminologi äro »allmänneligen befaras». Då emellertid detta uttryck, såsom av den förut lämnade redogörelsen framgår, visat sig svårtolkat och då uttrycket torde vara väl snävt

för att fullt täcka den grupp vägar, som av de sakkunniga i detta sammanhang åsyftas, användes i förslaget beträffande dessa vägar uttrycket »enskild väg, som är allmänneligen befaren eller eljest finnes vara av betydelse för allmän samfärdsel». Härmed avses vägar, som i fråga om sin betydelse för samfärdseln intaga en mellanställning mellan allmän väg och enskild väg i egentlig bemärkelse. Så är i första hand förhållandet, där i intressentskapet ingår ett större, i vissa fall mycket stort antal fastigheter. Såsom exempel på dylika vägar kunna nämnas åtskilliga förutvarande socken- eller häradsvägar, vilka ej bibehållits såsom allmänna, samt vidare utfartsvägar för större byar. Men även enskild väg, som underhålles av allenast en eller några få fastigheter, äger i många fall av viss anledning, exempelvis som genväg mellan två punkter i det allmänna vägnätet, betydelse för den allmänna samfärdseln.

De vägsakkunnigas förslag innebär i huvudsak följande. Motorfordonstrafik må förekomma å varje enskild väg, beträffande vilken förbud mot dylik trafik icke meddelats. Sådant förbud meddelas av länsstyrelsen och förutsättning därför är i regel att den, som underhåller vägen (väghållaren), gör framställning därom. Länsstyrelsen äger icke blott meddela förbud mot trafik med motorfordon utan även stadga inskränkningar med avseende därå. Beträffande enskild väg, som är allmänneligen befaren eller eljest finnes vara av betydelse för allmän samfärdsel, må förbud meddelas allenast under förutsättning att körning med motorfordon å vägen kan till följd av dennas ringa bredd eller eljest för dylik trafik otjänliga beskaffenhet eller annat särskilt förhållande medföra fara eller synnerlig olägenhet. Utan hinder av meddelat förbud må enskild väg med motorfordon befaras av väghållaren själv och av den, som därtill erhållit väghållarens tillstånd, ävensom av annan i vissa fall av nödläge. När särskilda omständigheter föreligga, äger länsstyrelsen meddela viss person särskilt tillstånd att med motorfordon befara enskild väg, varå sådan trafik eljest är förbjuden. Innehavare av dylikt tillstånd kan, därest den av honom utövade trafiken avsevärt försvårar vägunderhållet, av länsstyrelsen förpliktas att bidraga till ombesörjande av underhållet. Vidare innehåller förslaget, att den, som underhåller för trafik med motorfordon tillåten enskild väg av betydelse för allmän samfärdsel, må av länsstyrelsen tillerkännas bidrag av allmänna medel till underhållskostnaden.

Anmärkas må slutligen, att förslaget icke innehåller några bestämmelser angående rätt att med motorfordon färdas å enskilt område, som icke är att hänföra till väg. Den grundsats, som tagit sig uttryck i den i 17 § motorfordonsförordningen intagna bestämmelsen härutinnan, lär fortfarande böra gälla. Då emellertid sagda bestämmelse torde återgiva allenast vad som även utan direkt stadgande därom skulle vara gällande rätt, hava de sakkunniga, då enligt deras förslag frågan om rätt till trafik med motorfordon å enskild väg skall regleras i särskild lag, funnit det onödigt att i motorfordonsförordningen bibehålla 17 paragrafens stadgande om rätt till sådan trafik å annat enskilt område än väg.

Såsom motivering till och närmare redogörelse för innebörden av vissa av de föreslagna bestämmelserna få de sakkunniga anföra följande:

1 §.

Med hänsyn till den utomordentliga betydelse motorfordonen numera äga som samfärdsmedel, synes den gällande regeln, att det uteslutande ankommer på ägaren av enskild väg att avgöra, huruvida körning med motorfordon därstädes må äga rum, icke längre böra upprätthållas. I stället torde det böra läggas i länsstyrelsens hand att härutinnan träffa avgörande, som på ett lämpligt sätt avväger väghållarens och trafikanternas berättigade intressen. Då den av motorfordonstrafiken förorsakade olägenheten huvudsakligen består i att vägunderhållet försvåras, har det syntts de sakkunniga lämpligt, att befogenhet att utverka förbud mot dylik trafik tillerkännes endast den, som bestrider vederbörande vägs underhåll. Sådan befogenhet lärer däremot näppeligen böra tillkomma vägmarkens ägare i de fall, då han icke har att underhålla vägen utan detta arbete helt och hållet ankommer på annan. Underhålles enskild väg av flera, synes det böra stå en var av väghållarna fritt att begära förbud, varom nu är fråga, och detta antingen underhållsarbetet utföres av alla intressenterna gemensamt eller så, att en var eller några av dem stå i ansvar för viss väglott. Beträffande enskild väg av betydelse för allmän samfärdsel bör länsstyrelsen kunna, där så erfordras för främjande av trafiksäkerheten, meddela förbud även utan framställning från väghållare.

Gör den, som ensam underhåller enskild väg, framställning om förbud, torde sådant i regel böra meddelas, där ej fråga är om väg av betydelse för allmän samfärdsel. Påkallas däremot förbud av någon, som icke är ensam väghållare, bör länsstyrelsen givetvis bereda de övriga väghållarna tillfälle att yttra sig över framställningen och fästa vederbörligt avseende vid deras mening.

Självfallet är, att förbud kan meddelas beträffande icke blott en väg i dess helhet utan även viss sträcka därav. Meddelat förbud bör kunna av länsstyrelsen när som helst hävas, om anledning därtill förekommer.

Vad ovan sagts om förbud synes böra äga motsvarande giltighet i fråga om beslut, varigenom stadgas viss inskränkning med avseende å trafik med motorfordon å viss väg. Inskränkningen kan hänföra sig till exempelvis lastbilar eller bilar med viss tyngd, bredd eller hjultryck eller till hastigheten. Framställning om totalförbud bör kunna, även utan sekundärt yrkande därom, föranleda länsstyrelsens förbud allenast mot trafik med motorfordon av viss beskaffenhet.

2 §.

Beträffande enskild väg, som är allmänneligen befaren eller eljest finnes vara av betydelse för allmän samfärdsel, må förbud mot trafik med motorfordon meddelas allenast, därest till följd av vägens beskaffenhet eller annat särskilt för-

hållande dylik trafik å vägen kan medföra fara eller synnerlig olägenhet. I fråga om uttrycket »väg, som är allmänneligen befaren eller eljest finnes vara av betydelse för allmän samfärdsel», hänvisas till vad därom ovan sagts.

Den föreslagna bestämmelsen innebär visserligen en mycket långt gående inskränkning i vägägaren-väghållarens rätt att förfoga över sin väg, men då nu ifrågavarande vägars upplåtande för trafik med motorfordon är ägnat att i väsentlig grad främja den allmänna samfärdseln, torde berörda inskränkning likväl få anses befogad. Därest den å vägen framgående allmänna samfärdseln är jämförelsevis, d. v. s. i förhållande till annan samfärdsel å vägen, livlig, bör detta förhållande självfallet föranleda en noggrann omprövning, huruvida icke vägen såsom för den allmänna samfärdseln »nyttig och nödig» bör intagas till allmänt underhåll. För sådana fall, då enskild för trafik med motorfordon upplåten väg av betydelse för allmän samfärdsel likväl icke anses böra göras till allmän väg, hava de sakkunniga — såsom under 5 § närmare behandlas — föreslagit, att väghållaren tillerkännes bidrag av allmänna medel till vägunderhållets bestridande.

3 §.

Beträffande spörsmålet huruvida förbud skall gälla även mot väghållaren och den, som erhåller dennes tillstånd att med motorfordon befara vägen i fråga, synes uppenbarligen så icke böra vara fallet i fråga om vanlig enskild väg, då ju förbud härvidlag förutsätter väghållarens begäran därom. Mera tvivelaktig ställer sig däremot saken vid förbud beträffande väg av betydelse för allmän samfärdsel. I fråga om dylik väg äger nämligen enligt förslaget länsstyrelsen befogenhet att, om så erfordras för trafiksäkerhetens främjande, meddela förbud även utan väghållarens framställning. Då emellertid genom trafik med motorfordon, utövad av väghållaren eller av andra med hans tillstånd, övriga trafikanter å vägen icke torde löpa någon större risk, synes man icke böra betaga väghållaren rätten att befara sin väg med motorfordon och att åt annan upplåta dylik rätt.

Det nu sagda avser det fall, att väg underhålles av allenast en person. Är så icke förhållandet, torde meddelat förbud böra gälla även väghållarna själva, därest de ej enhälligt annorlunda besluta.

Vad som föreslagits i fråga om förbuds giltighet emot väghållaren och den, som erhållit hans tillstånd att trafikera vägen, synes böra äga motsvarande tillämplighet beträffande beslut, varigenom stadgats inskränkning med avseende å trafiken.

Bestämmelsen i förevarande paragrafs andra stycke, att enskild väg, även om trafik med motorfordon därå förbjudits, må befaras med sådant fordon i vissa särskilt angivna eller därmed jämförliga fall, är hämtad ur nu gällande motorfordonsförordning.

4 §.

Bestämmelsen i denna paragrafs första stycke ansluter sig till vad som enligt 16 § 6 mom. motorfordonsförordningen gäller i fråga om allmän väg, som är förbjuden för automobiltrafik.

Det har synt de sakkunniga rimligt, att den, som på grund av särskilt tillstånd av länsstyrelsen utövar trafik med motorfordon å enskild för dylik trafik eljest förbjuden väg, blir skyldig att i en eller annan form bidraga till ombesörjande av vägens underhåll. Av praktiska skäl torde emellertid dylik bidragsplikt böra åläggas, endast om den på grund av tillståndet utövade trafiken avsevärt försvårar vägunderhållet. Enligt förslaget ankommer det på länsstyrelsen att ålägga tillståndshavaren skyldighet, varom nu är fråga.

I allmänhet torde den av den särskilda trafiken förorsakade ökade åverkan å vägen böra vara konstaterad, innan bidraget kan närmare fastslås. Detta bör emellertid icke utgöra hinder för att, om erfarenhet redan föreligger om åverkan från jämförlig trafik, bestämma bidraget redan vid tillståndets beviljande. Sistnämnda tillvägagångssätt medför ju den fördelen, att trafikanten från början vet, vilka omkostnader han har att räkna med för trafiken. Bidraget bör kunna bestämmas antingen i penningar eller i form av prestanda in natura, såsom t. ex. framkörande av vissa lass grus eller dylikt. Underhålles vägen av flera, och kunna väghållarna icke enas om huru bidraget skall dem emellan fördelas, har länsstyrelsen att besluta härom.

5 §.

Byggande och underhåll av enskild väg har sedan gammalt betraktats såsom en helt och hållet enskild angelägenhet, varmed det allmänna icke har någon anledning att taga befattning.

Grundsatsen har varit den, att sådan väg skall byggas och underhållas av dem, som betjäna sig av vägen. Icke det mer eller mindre tillfälliga eller personliga begagnandet av en väg utan dennas varaktiga nytta och behövlighet för viss egendom har ansetts böra vara bestämmande för byggnads- och underhållsskyldigheten — en skyldighet, som fått karaktären av ett å fastigheterna vilande reellt onus. Den nu gällande enskilda väglagens stadganden i ämnet stå i full överensstämmelse med den sålunda angivna ståndpunkten. Enligt 6 § nämnda lag skall väg, som provas vara till stadigvarande nytta för två eller flera fastigheter, av dem samfällt underhållas. Skyldigheten att jämte annan fastighet deltaga i enskild vägs byggande är enligt lagens 4 § gjord beroende av att vägen är av synnerlig vikt för ändamålsenligt brukande jämväl av den fastighet, vars deltagande i byggnadsarbetet påkallas. Enligt 7 § skall vidare skyldigheten att bygga eller underhålla enskild väg emellan vederbörande fastigheter fördelas med hänsyn till den omfattning, vari de beräknas komma att begagna sig av vägen, dock att den, som icke fordrat vägen, icke må åläggas större andel än som svarar mot den nytta, hans fastighet genom vägen beredes.

Mot den sålunda i lagstiftningen fasthållna principen, att byggande och underhåll av enskild väg skall vara en angelägenhet uteslutande för de i vederbörande vägsamfällighet ingående fastigheterna, hava i den offentliga diskussionen framförts åtskilliga anmärkningar. Därvid har framhållits i huvudsak följande. De enskilda vägarna betjänade i stor utsträckning jämväl den allmänna samfärdseln och kunde, i den mån så vore fallet, ej gärna avstängas från allmänt begagnande. För landsbygdens avsättningsförhållanden och näringsliv hade det enskilda vägnätet stor betydelse. Likaså hade de enskilda vägarna en viktig uppgift för utbredande av odling och bebyggelse i mer avlägsna orter. Ett utbrett nät av goda enskilda vägar representerade alltså ur flera synpunkter ett viktigt samhällsintresse. Det vore förty principiellt oriktigt, att den enskilda väghållningen beträffande varje väg skulle åligga allenast de av vägen närmast intresserade fastigheterna. Därtill komme, att besväret drabbade de enskilda synnerligen ojämnt på grund av fastigheternas olika belägenhet i förhållande till allmän väg. Slutligen vore den gällande principen otjänlig därutinnan, att man ej på objektiva grunder kunde avgöra den ena eller andra fastighetens större eller mindre nytta av vägen.

På dessa grunder har man sökt göra gällande, att den enskilda väghållningen icke vidare borde betraktas såsom ett åliggande för allenast vissa, av respektive vägar särskilt intresserade fastigheter utan i stället överflyttas på staten eller kommunerna eller åtminstone lindras genom ekonomiskt understöd av det allmänna.

Å andra sidan och till försvar för den gällande principen har erinrats väsentligen följande. Hållandet av de enskilda vägarna tillgodosåge privata intressen. Vore en enskild väg av sådan betydelse, att den finge anses nyttig och nödig jämväl för den allmänna samfärdseln, borde den intagas i det allmänna vägnätet. Det allmännas uppostringar och förpliktelser för vägväsendet kunde ej skäligen sträckas längre än till byggande och underhåll av allmän väg. Anlitaandet av statens eller kommunernas medel för de enskilda vägarna skulle kunna leda till ekonomiska konsekvenser av oberäknelig räckvidd. En bestämd gräns mellan det allmänna och det enskilda vägväsendet måste uppehållas. Ett subventionerande av den enskilda väghållningen med statliga eller kommunala medel skulle tillika motverka en i sig själv berättigad överflyttning av de mera betydelsefulla enskilda vägarna till allmänna.

Frågor berörande det enskilda vägväsendets förhållande till staten, vägdistriktet och primärkommunerna hava under de senare årtiondena hos statsmakterna upprepade gånger bragts å bane. Sålunda hava i motioner vid olika riksdagar framställts åtskilliga mer eller mindre vittgående yrkanden i syfte att få den enskilda väghållningsbördan i större eller mindre utsträckning överflyttad på det allmänna.

På grundval av ett av särskilt tillkallade sakkunniga år 1918 avgivet betänkande med förslag angående ödebygds- och utfartsvägar m. m. framlades till 1918 års riksdag proposition angående statsbidrag till byggande av enskilda ut-

fartsvägar i de fyra nordligaste länen, och blev propositionen av riksdagen bifallen. Beslut om anslag för berörda ändamål har sedermera fattats vid varje riksdag. För innevarande budgetår utgör anslaget 500 000 kronor. Bidrag kan numera lämnas till byggande av utfartsvägar även inom andra delar av riket än de fyra nordligaste länen. Enligt kungörelsen den 29 maj 1931 (nr 232) angående dylikt statsbidrag gäller, att bidrag till företag inom de fyra nordligaste länen beviljas av länsstyrelsen. Fråga om bidrag till företag inom annat län skall länsstyrelsen med eget yttrande underställa Kungl. Maj:ts prövning. Statsbidrag må ej utgå, med mindre till vägföretaget bidrag, motsvarande minst 15 procent av statsbidragets belopp, lämnas av medel, som anvisats av lands- ting, kommun eller annan icke-sakägare. Statsbidrag utgår i allmänhet icke med mer än en fjärdedel till en tredjedel av den beräknade kostnaden för anläggningen och må ej för något fall bestämmas till högre belopp än som motsvarar hälften av samma kostnad. Väg, till vars byggande statsbidrag erhållits, må ej av vägintressenterna avstängas för trafik, där ej länsstyrelsen på ansökan funnit gott att i fråga om tyngre motorfordon medgiva sådant avstängande.

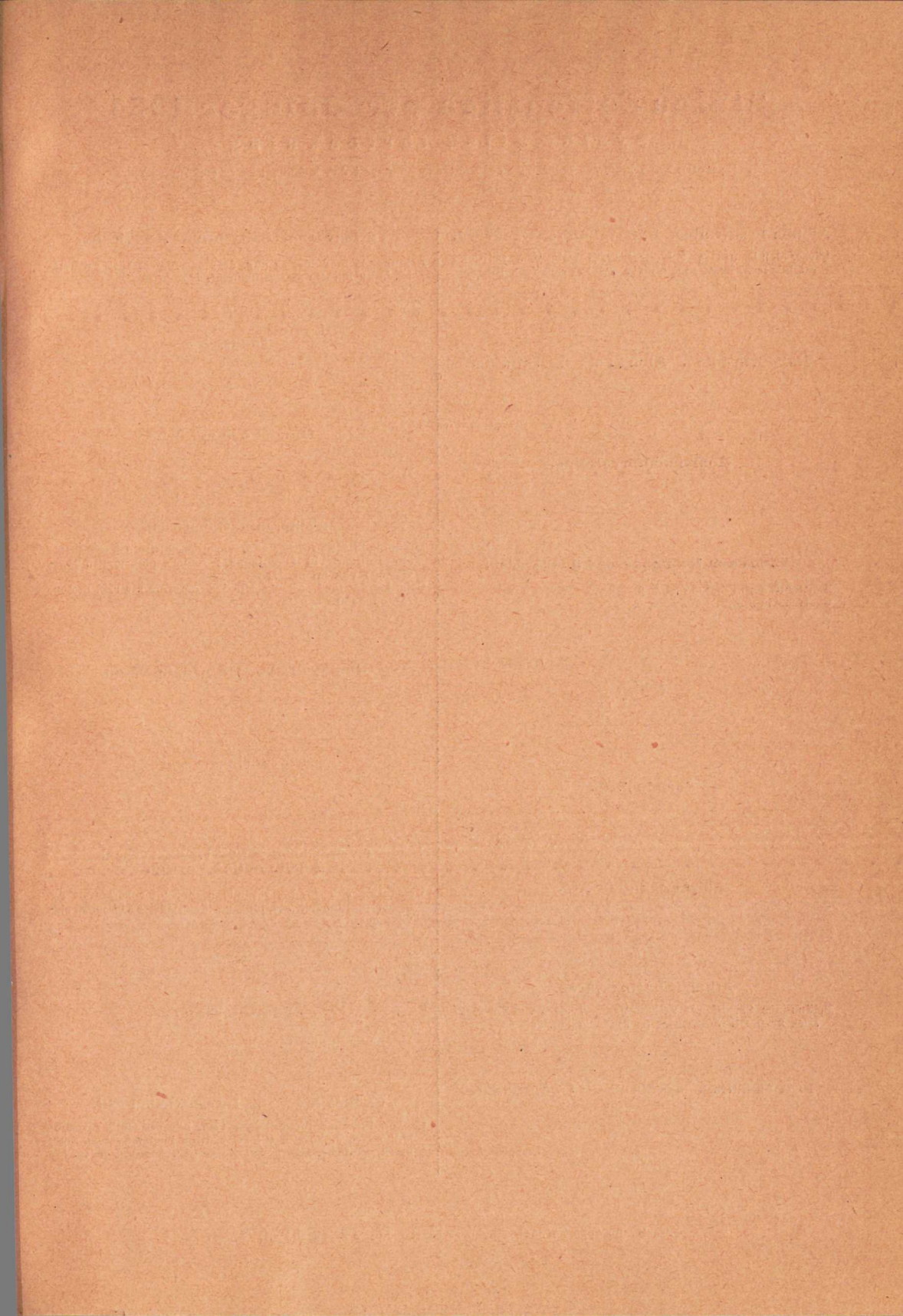
I riksdagsmotioner eller i annan ordning framkomna förslag om statsbidrag till underhåll av enskild väg hava däremot ännu icke lett till något positivt resultat.

Skulle den av de vägsakkunniga nu föreslagna regleringen av rätten att med motorfordon befara enskild väg genomföras, kommer frågan om bidrag från det allmänna till sådan vägs underhåll i ett väsentligt annat läge än för närvarande. Betages nämligen väghållaren rätten att efter eget gottfinnande bestämma, huruvida och i vilken utsträckning trafik med motorfordon må av allmänheten utövas å vägen, synes det icke vara med billigheten överensstämmande, att väghållaren ensam skall svara för vägunderhållet i de fall, då detta avsevärt försvåras till följd av berörda, å vägen allmänneligen bedrivna trafik. Enligt 4 § i förslaget skall den, som underhåller för trafik med motorfordon förbjuden väg, erhålla bidrag till underhållet, om detta avsevärt försvåras genom trafik, utövad efter särskilt tillstånd av länsstyrelsen. Uppenbarligen bör då även den, som underhåller väg, vara trafik med motorfordon må av en var utövas, erhålla bidrag under samma förutsättning, d. v. s. att underhållet avsevärt försvåras genom trafik av annan än väghållaren själv och hans folk. Att i dylikt fall uttaga särskilda bidrag av de olika trafikanterna skulle emellertid vara förenat med stora praktiska svårigheter. Det synes därför ligga närmast till hands, att bidrag utgår av allmänna medel, och hava de sakkunniga tänkt sig, att för ändamålet ett visst belopp av automobilskatte- medel skall ställas till varje länsstyrelses förfogande. Att bestämma bidragets storlek i varje särskilt fall blir förvisso en vanskelig uppgift. De sakkunniga avse emellertid icke med sitt förslag, att full ersättning skall givas för den åverkan, som den av andra än väghållarna själva och deras folk utövade trafiken åstadkommer å vägen. Då anspråk på bidrag sannolikt skulle komma att framställas i ett stort antal fall, torde nämligen det sammanlagda belopp,

som för ändamålet skäligen kan anslås, icke förslå till sådan full ersättning. Vid bidragens bestämmande bör även hänsyn tagas därtill, att allmän trafik med motorfordon i många fall medför vissa indirekta fördelar för väghållarna.

Kunna väghållarna icke enas om huru bidraget skall mellan dem fördelas, bör länsstyrelsen efter ty prövas skäligt verkställa fördelningen. Oftast torde härvidlag de grunder, som gälla för underhållsskyldighetens fördelning, kunna tjäna till ledning. I åtskilliga fall, exempelvis om allmän biltrafik i någon avsevärd omfattning förekommer allenast å viss sträcka av vägen, bör däremot annan fördelningsgrund tillämpas.

I enlighet med vad som gäller beträffande statsbidrag till byggande av enskilda utfartsvägar torde i särskild författning böra meddelas närmare bestämmelser angående statsbidrag till underhåll av enskild väg. Som villkor för erlållande av sådant bidrag bör självfallet gälla, att vederbörande väg hålles i ett för samfärdseln tillfredsställande skick.



Statens offentliga utredningar 1933

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Förberedande utkast till strafflag. Brott mot politiska rättigheter. Brott mot allmän ordning och frid. [6]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Skattentjänstberedningen 2. [3]
Skattentjänstberedningen 3. [4]

Politi.

Socialpolitik.

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Betänkande beträffande vattenfallsstyrelsens taxor för elektrisk kraft till abonnenter på landsbygden. [8]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag ang. åtgärder för ett bättre utnyttjande av landets skogstillgångar. [2]

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande med förslag ang. varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg m. m. [7]
Betänkande med förslag till lag om rätt att med motorfordon befara enskild väg m. m. [9]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Utredning och förslag rörande åtgärder för beredande av ökade möjligheter att indraga lärartjänster vid folkskoleväsendet. [5]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Lagberedningens förslag ang. vissa internationella rättshållanden. 4. Förslag till konvention mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge ang. konkurs, m. m. [1]