National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

LX. A

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1952: 26
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE MED FÖRSLAG TILL

ÄNDRADE BESTÄMMELSER RÖRANDE VÄGFÖRENINGAR M. M.

AVGIVET AV

1948 ÅRS VINTERVÄGHÅLLNINGSUTREDNING

STOCKHOLM
1952

Statens offentliga utredningar 1952

Kronologisk förteckning

1. 1949 års uppbördssakkunniga. 2. Betänkande med förslag till vissa ändringar i uppbördsförfarandet. Hæggström. 457 s. **Fi.**
2. Förslag till lag om bankrörelse m. m. Gummesson. 212 s. **Fi.**
3. Löneplan eller kollektivavtal. Kihlström. 99 s. **C.**
4. Nordisk passfrihet. Betänkande nr 1. Beckman. 38 s. **U.**
5. Det yngsta fångvårdsklientelet. Av T. Eriksson. Kihlström. 19 s. **Ju.**
6. Betänkande med förslag till allmänt resereglemente m. m. Hæggström. 173 s. **C.**
7. Allmän folkomröstning. 1950 års folkomröstnings- och valsättsutrednings betänkande. 2. Kihlström. 96 s. **Ju.**
8. Folkomröstningsinstitutet i Schweiz. Av E. Håstad. Bilaga 1 till 1950 års folkomröstnings- och valsättsutrednings betänkande. 2. Kihlström. 216 s. **Ju.**
9. Folkomröstningsinstitutet i Förenta staterna. Av E. G. Öhlin. Bilaga 2 till 1950 års folkomröstnings- och valsättsutrednings betänkande. 2. Kihlström. 159 s. **Ju.**
10. Sjömännens sjukförsäkring. Appelberg, Uppsala. 152 s. **H.**
11. Yttranden m. m. över 1950 års långtidsutrednings betänkande. Ekonomiskt långtidsprogram 1951—1955. Beckman. 66 s. **Fi.**
12. 1944 års nykterhetskommitté. 3. Undervisning, folkupplysning och forskning på alkoholfrågans område. Victor Petterson. 95 s. **Fi.**
13. Betänkande angående vissa fiskerättsliga förhållanden inom lappmarkerna samt tillgodogörandet av fisket i kronovattnen därstädes och i Jämtlands län m. m. Marcus. 246 s., 1 karta. **Jo.**
14. Förslag till kommunallag m. m. Kommunallagskommitténs betänkande. 3. Kihlström. 447 s. **I.**
15. Barrskogstillgångarna och skogsindustriens råvaruförsörjning. Beckman. 135 s. **H.**
16—17. Tull- och valutalättnader i resandetrafiken mellan de nordiska länderna. Betänkanden nr 2 och 3. Gernandt. 31 resp. 15 s. **U.**
18. Folkomröstningsinstitutet utanför Schweiz och Förenta staterna. Bilaga 3 till 1950 års folkomröstnings- och valsättsutrednings betänkande. 2. Kihlström. 88 s. **Ju.**
19. Semester åt husmödrar, lantbrukare m. fl. Gernandt. 53 s. **S.**
20. Busslinjeutredningen. 1. Betänkande med förslag till beräknande av tilläggsvärde (goodwill) för bussföretag m. m. Katalog och Tidskriftstryck. 163 s. **K.**
21. Räjongplan för fångvården. Gernandt. 67 s. **Ju.**
22. Betänkande angående hälso- och sjukvården vid krig och andra utomordentliga förhållanden. Gummesson. 219 s. **I.**
23. Bokutredningen. Kihlström. 310 s. **E.**
24. Betänkande med förslag till allmän förfogandelag och allmän ransoneringslag. Katalog och Tidskriftstryck. 276 s. **H.**
25. Zonexpropriationsutredningen. Betänkande med förslag till vissa ändringar i byggnadslagstiftningen. Sydsvenska Dagbladet, Malmö. 186 s. **Ju.**
26. Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande vägföreningar m. m. Appelberg, Uppsala. 135 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1952: 26
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE MED FÖRSLAG TILL

ÄNDRADE BESTÄMMELSER RÖRANDE VÄGFÖRENINGAR M. M.

AVGIVET AV

1948 ÅRS VINTERVÄGHÅLLNINGSUTREDNING

UPPSALA 1952
APPELBERGS BOKTRYCKERI AB

KUNGL. BIBLIOTEKET STOCKHOLM

Innehåll

Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet 5

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

Förslag till lag angående ändring i lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar 7

Förslag till kungörelse om ändring av kungörelsen den 3 december 1943 angående statsbidrag till enskild väghållning 23

1 kap. Huvuddragen av gällande bestämmelser om enskilda vägar 26

A. Lagen om enskilda vägar 26

B. Byggnadslagstiftningen 31

C. Statsbidragsbestämmelser 33

2 kap. Utredningsuppdragen 35

3 kap. Vägföreningsinstitutet 40

A. Tillämpningen av nu gällande bestämmelser om vägföreningar 40

B. Allmänna synpunkter på vägföreningsinstitutet 45

C. Framkomna önskemål i fråga om förfarandet i vägföreningsärenden 49

D. Allmänna principer för en reform av vägföreningsförfarandet . . 54

1. Inledning 54

2. Utkast till en reform med förfarandet i dess helhet förlagt till länsstyrelsen 56

a. Den tekniska utredningen 56

b. Sammanträdes- och beslutsförfarandet 58

c. Sakägarnas besvärsrätt 62

3. Utkast till en reform med utredningsförfarandet förlagt till särskild förrättning 63

4. Utredningens ställningstagande till de framlagda alternativa förslagen 66

5. Vissa viktigare detaljfrågor 70

4. kap. Åtgärder till förbättrande av framkomligheten och trafiksäkerheten på enskilda vägar 73
A. Vägbelysning 73
B. Sandning 81
C. Förbud mot hållande av grind eller led 85
D. Förbud mot trafikfarliga anordningar 96

5 kap. Vissa särskilda reformförslag 104
A. Rätt att föra talan i vägfrågor 104
B. Tillsyningsmän för väghållningen 109

6 kap. Specialmotivering till författningsförslagen 111
A. Förslaget till lag angående ändring i lagen om enskilda vägar . . . 111
B. Förslaget till kungörelse om ändring av 1943 års kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning 132

Till Herr Statsrådet

och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 26 augusti 1948 uppdrog Chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet samma dag åt dåvarande landshövdingen G. H. Andersson, lagmannen A. Bexelius, nuvarande generaldirektören K.-G. Hjort samt ledamöterna av riksdagens första kammare stenhuggaren K. H. Andersson och lantbrukaren O. L. Tjällgren att såsom utredningsmän inom kommunikationsdepartementet biträda med utredning angående statens övertagande av vintervägh̊llningen på vissa enskilda vägar. Tillika uppdrog Departementschefen åt landshövdingen Andersson att i egenskap av ordförande leda utredningsarbetet.

För att såsom expert biträda utredningen, vilken för sin verksamhet antagit benämningen *1948 års vintervägh̊llningsutredning*, tillkallade Departementschefen den 27 november 1950 f. d. landssekreteraren K. E. Lindström.

Som sekreterare åt utredningen förordnades den 8 december 1948 vägingenjören B. Nylin samt den 27 november 1950 hovrättsrådet V. Körlof.

Genom särskilda beslut den 9 juni 1950 och den 11 januari 1952 uppdrog Kungl. Maj:t åt utredningen att verkställa *dels* av riksdagen genom skrivelse den 10 maj 1950 (nr 198) begärd översyn av bestämmelserna om vägföreningar i 1939 års lag om enskilda vägar, *dels ock* av riksdagen genom skrivelse den 25 juni 1948 (nr 350) begärd utredning angående reglering av rätten att hålla grindar över enskild väg, till vilken statsbidrag utgår.

Till fullgörande av uppdraget att utreda frågan om statens övertagande av vintervägh̊llningen på vissa enskilda vägar har utredningen med skrivelse den 14 december 1950 till Chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet överlämnat betänkande rörande snöröjning på enskilda vägar.

Sedan jämväl övriga utredningsuppdrag nu slutförts, får utredningen härmed vördsamt till Herr Statsrådet överlämna betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande vägföreningar m. m.

Särskilt yttrande av herrar G. H. Andersson och Tjällgren bifogas.

Stockholm den 10 oktober 1952.

Gustaf Andersson

K. H. Andersson *K.-G. Hjort*

Alfred Bexelius *O. L. Tjällgren*

/ Voldmar Körlof

Författningsförslag

Förslag till lag angående ändring i lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar

Härigenom förordnas, *att* 1, 4, 14, 16, 48—50, 58, 63, 65 och 70 §§ lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar skola erhålla ändrad lydelse på sätt i det följande angives, *att* i 2 kap. sagda lag skola införas tre nya paragrafer, betecknade 14 a, 45 a och 49 a §§, av nedan angiven lydelse, *samt att* 71—93 §§ nämnda lag skola upphöra att gälla och i deras ställe såsom 3 kap. i lagen införas trettio pragrafer, benämnda 71—93, 93 a, 93 b, 93 c, 93 d, 93 e, 93 f och 93 g §§, jämte rubriker, allt på sätt nedan angives.

1 kap.

1 §.

Denna lag — — — — — eller eljest.

Vad i — — — — — till grunden.

Denna lag äger icke tillämpning, såvitt angår område, för vilket stadsplan fastställts; dock skall, där ej med stöd av stadgandena i 65 eller 90 § annorledes i laga ordning beslutes, fastställelse av stadsplan för område icke medföra att vad tidigare jämlikt denna lag bestämts rörande fastigheter eller vägar inom området upphör att gälla.

Denna lag — — — — — annans ägor.

4 §.

Väg skall — — — — — för annan.

Ej må väg så byggas, att plan eller bestämmelser, som enligt vad därom är stadgat innefatta hinder mot bebyggelse i strid mot planen eller bestämmelserna, motverkas eller eljest markens ändamålsenliga bebyggande försvåras. Ej heller må väg byggas i strid mot föreskrift, som meddelats i den ordning, varom i 78—90 §§ sägs. Inom område, för vilket regionplan finnes fastställd, skall denna plan tjäna till ledning vid utförande av vägföretag.

Vägunderhåll och — — — — — ändamål fordrar.

Vid väghållning — — — — — särskilt stadgat.

2 kap.

14 §.

I fall då vid förrättning eller genom dom enligt detta kapitel bestämts, att väg må för fastighet byggas eller begagnas, må till förmån för fastigheten,

där det kan ske utan märkligt men för annan fastighet, föreskrivas, att grind eller led ej får bibehållas eller uppsättas å vägen annorstädes än i korsning av järnväg, spårväg eller vattenväg. Vid meddelande av dylik föreskrift må dess tillämpning i övrigt begränsas efter ty skäligt prövas.

För intrånget — — — — — en gång.

14 a §.

Länsstyrelsen må, där så finnes påkallat för tillgodoseende av trafiksäkerheten å viss väg inom länet, meddela förbud att inom ett avstånd av högst nio meter från vägbanans mitt utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad, uppsätta stängsel, som skymmer sikten över vägbanan, eller vidtaga annan dylik för trafiksäkerheten menlig anordning. I samband med förbud, som nu sagts, må länsstyrelsen förordna, att visst befintligt stängsel, upplag eller annan därmed jämförlig anordning, som finnes medföra uppenbar fara för trafiken, skall borttagas eller utbytas mot anordning, varmed sådan olägenhet ej är förenad.

Förbud, varom i första stycket sägs, må helt eller delvis upphävas, om behovet därav upphört eller eljest synnerliga skäl till åtgärden föreligga.

Innan länsstyrelsen meddelar beslut i fråga, som avses i första eller andra stycket, skall länsstyrelsen verkställa erforderlig utredning och därvid på lämpligt sätt bereda de väghållningsskyldiga eller för dem utsedd styrelse, markägare och andra, som ha ett väsentligt intresse av frågan, tillfälle att avgiva yttrande. Om meddelat förbud skall underrättelse intagas i länskungörelserna och tidning inom orten.

Har, sedan förbud, som i första stycket sägs, blivit lagt å visst markområde, ansökan om tillstånd att bebygga området eller att där vidtaga annan av förbudet omfattad åtgärd lämnats utan bifall och kan till följd därav den fastighet, vartill området hör, eller del därav av ägaren utnyttjas allenast på sätt som står i uppenbart missförhållande till dess tidigare värde, vare fastighetens ägare berättigad till ersättning av statsmedel för den förlust han härigenom lider. Ersättning må, om särskilda skäl därtill äro, på begäran av kronan eller markägaren bestämmas att utgå med visst årligt belopp med rätt för kronan och den ersättningsberättigade att erhålla omprövning vid ändrade förhållanden.

Skada, som för markägare uppstår till följd av förordnande om borttagande eller ändring av befintlig anordning vid väg, skall ersättas av statsmedel. Sådan ersättning skall bestämmas att utgå på en gång.

Enahanda rätt till ersättning, som enligt vad nu är sagt gäller för markägare, tillkomme jämväl innehavare av nyttjanderätt eller annan sådan särskild rätt till marken, som upplåtits innan förbudet eller förordnandet meddelades.

Vad i fråga om ersättning avtalats eller uppenbarligen förutsatts skola

gälla mellan kronan och sakägare skall gälla jämväl mot den, som efter förbudets eller förordnandets meddelande trätt i sakägarens ställe.

Vill någon göra anspråk på ersättning enligt denna paragraf, har han att göra framställning därom hos länsstyrelsen. Kan överenskommelse ej träffas, skall den, som gjort framställningen, genom stämning hänskjuta tvisten till ägodelningsrätten i den ort, där den av förbudet eller förordnandet berörda marken är belägen. Kronan stånde jämväl öppet att på sätt nu sagts få frågan prövad av ägodelningsrätten. Där ej rätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna, skall kronan vidkännas å ömse sidor uppkomna kostnader i målet. I övrigt skall om förfarandet i mål, som här avses, samt om talan mot däri meddelade beslut i tillämpliga delar gälla vad i lagen om delning av jord å landet finnes stadgat angående jorddelningsmål, som anhängiggöras genom stämning.

16 §.

Rätt att — — — — — — fastighetens väghållningsskyldighet.

Om rätt i vissa fall för nyttjanderättshavare, som fullgör väghållningsskyldighet för av honom innehavd fastighet, att för fastigheten påkalla förrättning enligt detta kapitel skils i 65 §.

Väckes sålunda fråga, som i 6—14 §§ avses, må härutinnan talan vid förrättningen städse föras av innehavare av nyttjande- eller servitutsrätt, i den mån frågan rörer hans rätt.

Har efter förrättningens början fastighet övergått till ny ägare eller innehavare, vare han i lika mån som företrädaren bunden av vad denne medgivit eller godkänt.

45 a §.

Där genom upplåtelse enligt 9 eller 13 § eller till följd av förbud enligt 14 eller 14 a § fastighet undergått sådan minskning i värde, att den kan antagas ej utgöra full säkerhet för fordran, för vilken fastigheten svarade då marken togs i anspråk, skall ersättning som i nämnda paragrafer avses nedsättas hos länsstyrelsen; och gälle om fördelning och utbetalande av nedsatt belopp samt verkan därav i tillämpliga delar vad som är stadgat för det fall att enligt lagen om expropriation nyttjanderätt eller servitutsrätt upplåtes.

Har förlust å fordran som i första stycket avses uppstått till följd av att nedsättning ej skett, njute fordringens innehavare av väghållaren ersättning för förlusten mot avskrivning å inteckningshandlingen.

48 §.

För att övervaka byggande, underhåll och vintervägh̊llning av väg, som gjorts till föremål för vägdelning, skall, där någon av väglottshavarna det fordrar, anställas särskild ojävig tillsyningsman. Bliva väglottshavarna ej

ense om valet av tillsyningsman, skall sådan på anmälan utses av länsstyrelsen.

Länsstyrelsen bestämme — — — — — skäligt prövas.

Tillsyningsmannen entledigas — — — — — efter omständigheterna.

Vad ovan i första och tredje styckena stadgats om väglottshavare skall, där fastighets väghållningsskyldighet jämlikt 5 § eller eljest på grund av nyttjanderättsavtal skall fullgöras av innehavaren, tillämpas såväl å denne som å fastighetens ägare.

49 §.

Försummar väglottshavare att vederbörligen bygga eller underhålla sin väglott eller att fullgöra vintervägh̊llning därå och bättrar han ej ofördröjligen efter tillsägelse, skall tillsyningsman, som i 48 § omförmäles, hålla syn genom två ojävige män, av vilka den ene skall vara nämndeman, ägodelningsnämndeman eller god man vid lantmäteriförrättningar. Varder vid synen, till vilken den försumlige skall i god tid kallas, bristen vitsordad, uppskatte synemännen i penningar kostnaden för dess botande. Därefter äge tillsyningsmannen erhålla utmätning hos den försumlige för det uppskattade beloppet jämte synekostnaderna samt vare pliktig att, i den mån medel sålunda för ändamålet tillhandahållits honom, ofördröjligen ombesörja utförande av det eftersatta arbetet. Nöjes ej väglottshavaren åt synen eller honom påförda synekostnader, instämme sitt klander till allmän underrätt i orten inom tre månader efter utmätningen eller vare sin talan kvitt.

Vad i — — — — — laggillt skick.

49 a §.

Uppföres byggnad eller vidtages annan åtgärd i strid mot förbud, som meddelats med stöd av 14 a § första stycket, äger länsstyrelsen vid vite förelägga den felande att undanröja eller ändra det utförda. Överexekutor äger ock meddela handräckning till rättelse av vad olagligen skett. Ansökan om handräckning må göras av ägare eller innehavare av fastighet, som äger begagna vägen. Beträffande sådan handräckning gälla enahanda bestämmelser som äro stadgade för det i 191 § utsökningslagen avsedda fallet.

Efterkommes ej förordnande, som länsstyrelsen med stöd av 14 a § första stycket meddelat om borttagande eller ändring av anordning vid väg, äger på begäran av länsstyrelsen utmätningsmannen föranstalta om att åtgärden vidtages.

Begär utmätningsman, att kostnad för handräckning, som fordrats av länsstyrelsen, skall förskjutas, må det ske av allmänna medel.

50 §.

Har genom förrättning eller dom enligt detta kapitel bestämts, att arbete med vägs eller väglotts byggande, underhåll eller vintervägh̊llning skall

för två eller flera fastigheter utföras gemensamt, och äro ej fastigheterna i samme ägares, eller i fall som i 5 § tredje stycket avses, samme innehavares hand, skola fastigheterna utgöra en samfällighet för handhavandet av den gemensamma väghållningen och därmed förenade angelägenheter. Ej må dylik vägsamfällighet utöva verksamhet, som är främmande för dess sålunda angivna ändamål. Vad i 3 § stadgas angående väghållningens omfattning innebär dock icke hinder för samfällighet, som ombesörjer vintervägh ållning, att i den utsträckning medlemmarna besluta vintertid verkställa sandning å vägarna.

För samfälligheten — — — — — å sammanträde.

58 §.

Menar medlem — — — — — annorlunda förordnar.

Talan, som — — — — — sitt säte.

Dylik talan må, i fall då rösträtt å sammanträde för fastighet utövas av dess innehavare, föras ej mindre av denne än även av fastighetens ägare. Där fastighet upplåtits till nyttjande med villkor, att nyttjanderättshavaren skall fullgöra ägaren åvilande förpliktelser mot samfälligheten, äge jämväl nyttjanderättshavaren föra sådan talan, som nu nämnts.

63 §.

Uttaxering skall — — — — — för inbetalningen.

Förmenar väghållningsskyldig eller sådan nyttjanderättshavare, som omförmäles i 58 § tredje stycket, att den i längden verkställda uttaxeringen eller fördelningen ej är med lag överensstämmande, äge han genom stämning å styrelsen inom trettio dagar efter sammanträdet påfordra rättelse i den gjorda debiteringen. Talan, som nu nämnts, skall anhängiggöras hos allmän underrätt i den ort, där styrelsen har sitt säte. Uttaxerat belopp skall, ändå att klandertalan väckts, inbetalas å tid, som av styrelsen bestämts, vid äventyr att, där ej rätten annorlunda förordnar, beloppet må utsökas i enahanda ordning som om betalningsskyldighet vore genom lagakraftägande dom ålagd.

Är fastighet, — — — — — är sagt.

65 §.

Inträda, sedan fråga om rättighet eller skyldighet, som i 6—14 §§ avses, blivit genom förrättning eller dom avgjord, ändrade förhållanden, som på frågan i synnerlig mån inverka, äge envar sakägare påkalla frågans återupptagande vid ny förrättning. Såsom sakägare anses härvid, förutom ägare ock i 16 § första stycket avsedd innehavare av fastighet, som saken rörer, jämväl nyttjanderättshavare, som i denna egenskap har att fullgöra väghållningsskyldighet för sådan fastighet.

70 §.

Behörig länsstyrelse i frågor enligt detta kapitel är, där ej annat följer av vad i 14 a och 27 §§ stadgats, länsstyrelsen i det län där vägen, varom fråga är, eller största delen därav är belägen.

Över länsstyrelses — — — — — stadgade ordning.

3 kap. Vissa vägar inom områden med tätare bebyggelse

Allmänna bestämmelser

71 §.

Beträffande område på landet eller i stad, inom vilket tätare bebyggelse uppkommit eller kan väntas inom nära förestående tid uppkomma, må länsstyrelsen förordna, att de fastigheter, som i sin helhet eller till någon del äro belägna inom området, skola utgöra en samfällighet (*vägförening*) med ändamål att ombesörja och bekosta väghållning i fråga om de vägar, vilka i den ordning nedan sägs förklarats skola anses såsom föreningens vägar, samt att handhava de i föreningen ingående fastigheternas gemensamma angelägenheter i övrigt rörande dessa vägar.

Finnes inom vägförenings område mark, som i byggnadsplan avsetts till annan allmän plats än väg, skall föreningens väghållning omfatta jämväl iordningställande och underhåll av dylik allmän plats. Vad i detta kapitel sägs om väg skall i tillämpliga delar gälla beträffande sådan allmän plats.

Ej må föreningen utöva verksamhet, som är främmande för dess nu angivna ändamål. Vad i 3 § stadgas angående väghållningens omfattning innebär dock icke hinder för föreningen att i den utsträckning medlemmarna besluta ombesörja belysning och vintertid verkställa sandning å föreningens vägar.

72 §.

I vägförening skall icke ingå fastighet, vars inom föreningens område belägna del utgöres av allenast väg, gata, järnväg, spårväg eller kanal, såframt ej till sådan anläggning hörer inom området belägen byggnads-, lastage- eller upplagsplats eller dylikt samt länsstyrelsen fördenskull prövar fastigheten skola deltaga i föreningens väghållning.

73 §.

Till vägförenings vägar skola efter prövning, som nedan sägs, hänföras erforderliga vägar för utfart från området eller för samfärdseln mellan olika delar av detsamma; dock icke

1) väg, som ej kan anses lämplig för områdets ändamålsenliga ordnande och bebyggande, eller

2) väg, som är till nytta endast för en ringa del av området, eller

3) väg, som icke är av synnerlig vikt för området och ej kan anläggas eller upplåtas till begagnande för de i föreningen ingående fastigheterna utan märkligt men för fastighet, vartill vägmarken eller vägen hörer.

Vad ovan under 1) sagts utgöre icke hinder för att till föreningens vägar tills vidare hänföra väg, som är iståndsatt för begagnande och beräknas kunna under avsevärd tid vidmakthållas utan att därigenom områdets ändamålsenliga ordnande och bebyggande försvåras.

74 §.

Vad rörande skyldighet att hålla väg eller rätt att begagna väg blivit genom förrättning, dom eller avtal bestämt utgöre icke hinder att hänföra vägen till föreningens vägar; och skall, där så sker, i stället för de äldre bestämmelserna tillämpas vad beträffande sådana vägar finnes i detta kapitel föreskrivet.

75 §.

Då slutligen avgjorts att väg skall byggas eller tagas i anspråk såsom vägförenings väg, äge föreningen mot ersättning för markupplåtelse och annat intrång till sig lösa rätt att för ändamålet begagna vägmarken eller den befintliga vägen. Medför vägens anläggning eller övertagande till väghållning jämväl nytta för den till ersättning berättigade, skall hänsyn därtill tagas vid ersättningens bestämmande. För föreningens rätt att begagna befintlig väg skall ej, med mindre särskilda skäl därtill äro, gäldas ersättning till fastighet, som ingår i föreningen. Att mark i vissa fall må tagas i anspråk utan ersättning, därom stadgas i byggnadslagen.

Skall väg byggas så, att den korsar eller eljest berör allmän väg, järnväg, spårväg, kanal eller flottled, äge vad i 41 § stadgats motsvarande tillämpning.

Tarvas för vägförening rätt, som i 13 § avses, skall under där stadgade villkor dylik rätt för föreningen upplåtas. Över väg, som hålles av vägförening, må grind, led eller annan sådan anordning ej uppsättas utan tillstånd av länsstyrelsen.

Vad i fråga om ersättning enligt första eller tredje styckena avtalats eller uppenbarligen förutsatts skola gälla mellan föreningen och ägaren av fastighet, varifrån upplåtelse sker, eller annan rättsägare med avseende å fastigheten gälle jämväl mot den, som efter det marken togs i anspråk trätt i sådan rättsägares ställe.

76 §.

De i vägförening ingående fastigheterna skola, där ej nedan annorlunda stadgas, bidraga till föreningens utgifter i förhållande till fastigheternas senast fastställda taxeringsvärden; och äge i ty fall, om sådant värde ej åsatts fastighet, länsstyrelsen bestämma särskilt värde att, intill dess taxering skett, ligga till grund för beräkningen av fastighetens andelstal.

Skulle länsstyrelsen i visst fall finna att, med hänsyn till fastigheternas nytta av vägarna samt fastigheternas förmåga att bära kostnader för

väghållningen, den i första stycket angivna allmänna grunden för delaktigheten måste medföra mindre lämplig fördelning av väghållningsbördan än viss annan sådan grund, äge länsstyrelsen fastställa sistnämnda grund att tillämpas i stället för taxeringsvärdena. Vid bedömande av lämplighetsfrågan skall iakttagas bland annat, att reglerna för delaktigheten skola vara av beskaffenhet att kunna utan avsevärd svårighet omedelbart tillämpas av vägföreningen även under växlande förhållanden med avseende å fastighetsindelningen och bebyggelsen inom området.

Då särskilda omständigheter därtill föranleda, såsom att viss i föreningen ingående fastighet till betydande del av ägovidden faller utom föreningens område eller eljest drager jämförelsevis ringa nytta av den väghållning, föreningen har att ombesörja, eller att den för fastighetens räkning å föreningens vägar bedrivna trafiken i särskilt hög grad föranleder ökning av väghållningskostnaderna, må länsstyrelsen åsätta fastigheten visst lägre eller högre andelstal än vad som skulle följa av den allmänna grund för delaktigheten, som i första stycket stadgas eller med stöd av bestämmelserna i andra stycket fastställts att gälla beträffande föreningen.

Verkställes inom området från fastighet avstyckning av ett flertal lägenheter till försäljning, må länsstyrelsen efter ty skäligt prövas förordna att denna fastighet så ock annan i föreningen ingående fastighet, som har samme ägare, skola i fråga om kostnaderna för byggande av viss eller vissa av föreningens vägar deltaga efter visst högre andelstal än det, som för sagda fastighets eller fastigheters delaktighet i övrigt är gällande. I fall, som i detta stycke avses, må länsstyrelsen föreskriva att i vägbyggnadskostnad skall inräknas jämväl ersättning enligt 75 § första stycket.

77 §.

Rätt att begagna vägförenings väg, som föreningen anlagt eller övertagit till väghållning, tillkomme förutom envar av föreningens medlemmar jämväl annan fastighet, för vilken vägen är till nytta; men åligge det denna fastighet att årligen till föreningen erlägga avgift för vägens begagnande för fastighetens räkning, och må rättigheten icke under något år tagas i bruk, innan avgiften för samma år blivit gulden.

Om förrättning och dess prövning i länsstyrelsen

78 §.

Finner länsstyrelsen anledning till antagande att förhållandena å viss ort påkalla bildande av vägförening, skall frågan företagas till handläggning vid förrättning i den ordning nedan förmäles.

Till förrättningsman skall länsstyrelsen förordna sådan person, lantmätare eller annan, som finnes äga erforderlig kunskap och erfarenhet samt jämväl i övrigt vara till uppdraget lämplig.

Kan vid förrättning förväntas uppkomma fråga, för vars avgörande fordras särskild fackkunskap, som förrättningsmannen ej besitter, äge länsstyrelsen förordna sakkunnig person att biträda förrättningsmannen.

79 §.

Förrättningsman och sakkunnigt biträde äga för uppdraget njuta ersättning med belopp som, där ej annorlunda är särskilt stadgat, bestämmes av länsstyrelsen efter ty prövas skäligt.

Ersättning, som nu sagts, så ock annan av förrättningen föranledd kostnad skall gäldas av vägföreningen eller, om vägförening ej kommer till stånd, med statsmedel. Där viss kostnad föranletts uteslutande av viss sakägares yrkande eller bestridande, må dock, om så prövas skäligt, sakägaren förpliktas gälda sagda kostnad.

80 §.

Förrättningsmannen skall så skyndsamt som möjligt börja förrättningen samt utan onödigt dröjsmål fortsätta och avsluta densamma.

Innan sammanträde under förrättningen hålles, skall förrättningsmannen verkställa förberedande utredning. Det åligger förrättningsmannen att i den utsträckning, som kan anses erforderlig, samråda med vägförvaltningen i länet samt med övriga myndigheter, lokala organ och sammanslutningar, vilka hava ett väsentligt intresse av sättet för vägfrågornas lösande.

81 §.

Angående kungörande av sammanträde skall vad i 25 § är stadgat äga motsvarande tillämpning.

Byggnadsnämnden i kommun, inom vilken fastighet, som beröres av förrättningen, är belägen, skall erhålla särskild kallelse att genom ombud närvara vid sammanträdet.

Därest fastighet, som står under allmän myndighets vård eller inseende, ingår eller skall ingå i vägföreningen, tillställe förrättningsmannen den myndighet särskild underrättelse om sammanträdet.

Uppskjutes förrättning från ett sammanträde till annat och har vid det förra tid och plats för sakens vidare handläggning icke tillkännagivits och ej heller överenskommelse träffats om sättet för kungörande av det nya sammanträdet, skall förrättningsmannen därtill i god tid kalla samtliga sakägare ävensom byggnadsnämnden och om sammanträdet underrätta myndighet, som i tredje stycket sägs, eller av myndigheten utsett allmänt ombud. Skall någon, som varken kallats eller inställt sig till något föregående sammanträde under förrättningen, inkallas såsom sakägare, har förrättningsmannen att tillställa honom skriftlig kallelse minst fjorton dagar i förväg.

Sedan kungörelser och kallelser ägt rum i nu stadgad ordning, gånge förrättningen för sig utan hinder av enskild sakägares eller annan veder-

börandes utevaro. Utebliver förrättningsmannen från lagligen pålyst sammanträde, skola bestämmelserna i 29 § första stycket äga motsvarande tillämpning.

82 §.

Vid första sammanträdet under förrättningen uppläse förrättningsmannen sitt förordnande samt efterhöre, huruvida hinder för förrättningens fortsättande möter.

Angående protokoll vid förrättningen skall vad i 31 § är stadgat äga motsvarande tillämpning.

Förrättningsman och sakkunnigt biträde vare berättigade att erhålla tillträde till fastigheter och byggnader samt att därvid övergå ägor och anbringa märken eller signaler i vad det finnes erforderligt för uppdragets fullgörande, varvid skall iakttagas att skada å egendom såvitt möjligt undvikes.

83 §.

Förrättningsmannen skall tillse, att vid förrättningen förebringas sådan utredning angående bebyggelsen och förhållandena i övrigt inom det område, förrättningen avser, att på grund därav kan bedömas, huruvida vägförening bör bildas för ombesörjande av väghållningen inom sagda område eller någon del därav.

Finnes vägförening böra komma till stånd, skall särskilt utredas:

huru föreningens område bör avgränsas;

huruvida i föreningen bör ingå sådan byggnad eller industriell anläggning, som avses i 1 § andra stycket, eller sådan fastighet, som sägs i 72 §;

vilka vägar som böra omfattas av föreningens väghållning;

huru dessa vägar böra byggas till läge, sträckning, bredd, byggnadssätt och beskaffenhet i övrigt;

huruvida anledning förekommer att i enlighet med stadgandena i 76 § fastställa annan grund än taxeringsvärdena att gälla vid fördelning av väghållningsbördan eller att bestämma särskilt andelstal för viss fastighet;

vilka föreskrifter som med hänsyn till samfärdselns behov och trafiksäkerheten böra gälla rörande vägarnas beskaffenhet den tid mark är bar och vintertiden;

i vad mån och på vilka villkor det bör vara medgivet att hålla grind eller led över väg;

huruvida för ändamålsenliga fullgörandet av väghållningsskyldigheten erfordras rätt, som i 13 § omförmäles, samt, därest sådan rätt finnes böra upplåtas, på vilket eller vilka ställen, i vilken omfattning och på vad sätt rättigheten bör få utövas ävensom huruvida sand-, grus-, jord- eller stentäkt, som anses böra upplåtas, må för enahanda ändamål nyttjas av ägaren eller eljest av annan än föreningen.

84 §.

Sedan vid förrättningen tillfälle beretts sakägarna att yttra sig samt erforderlig utredning verkställts, skall förrättningsmannen avgiva skriftligt utlåtande, vari skall angivas, huruvida vägförening enligt förrättningsmannens mening bör komma till stånd, samt framläggas förslag beträffande övriga i 83 § omförmälda frågor. I utlåtandet skall tillika angivas, huru kostnaderna för förrättningen jämlikt 79 § andra stycket böra bestridas.

Utlåtandet skall innehålla uppgift om vad den, som vill framställa erinran mot förrättningsmannens förslag, har att iakttaga, och om äventyret, där sådant försummas.

Föreslås bildande av vägförening, skall å karta utmärkas, vilket område föreningen bör omfatta samt vilka vägar som böra vara föreningens. Vid utlåtandet skola i ty fall fogas dels förteckning över vägarna med uppgift om de fastigheter, å vilka vägarna äro belägna eller skola anläggas, dels ock förteckning över fastigheterna inom föreningens område med uppgift för varje fastighet om ägarens namn och hemvist jämte förslag till andelstal. Förteckningarna skola innehålla erforderliga hänvisningar till kartan.

85 §.

Utlåtandet skall framläggas för sakägarna å tid och plats som vid sammanträde bestämts samt skall därefter å sådan plats vara utställt för granskning under den tid, minst en månad, som bestämts vid sammanträdet. Vid utlåtandet skola fogas avskrifter av de i 84 § tredje stycket omförmälda förteckningarna och av förrättningsprotokollet ävensom kopia av förrättningskartan. Kungörelse om att utlåtandet framlagts samt om tiden och platsen, där det finnes tillgängligt, skall uppläsas i kyrkan för den eller de församlingar, där de av förrättningen berörda fastigheterna äro belägna, och införas i tidning inom orten, varjämte underrättelse skall lämnas vederbörande byggnadsnämnd och vägförvaltning.

Sedan utlåtandet framlagts, skall förrättningsmannen så snart ske kan till länsstyrelsen översända samtliga till förrättningen hörande handlingar jämte det antal avskrifter av utlåtandet med därvid fogade förteckningar och kopior av förrättningskartan, som erfordras för det i 89 § angivna ändamålet.

86 §.

Sakägare, som ej nöjes åt förrättningsmannens utlåtande, äge däremot framställa erinringar hos länsstyrelsen. Erinran skall, skriftligen avfattad, vara inkommen till länsstyrelsen före utgången av den tid, under vilken utlåtandet jämlikt 85 § skall vara utställt till granskning.

87 §.

Förrättningen skall, ändå att erinran ej framställts, granskas och prövas av länsstyrelsen.

Länsstyrelsen har att, innan ärendet avgöres, föranstalta om den ytterligare utredning, som må anses erforderlig. Finnes sådan utredning icke lämpligen böra äga rum hos länsstyrelsen, må ärendet återförvisas till förrättningsmannen.

Finner länsstyrelsen skäl till ändring i förrättningsmannens utlåtande och sker ej återförvisning enligt andra stycket, skall ändringsförslag, skriftligen upprättat, utställas till granskning å den plats, där utlåtandet varit utställt, och har länsstyrelsen att bestämma tid, inom vilken sakägare må till länsstyrelsen inkomma med erinringar mot förslaget. Utställandet skall kungöras på sätt i 85 § sägs, och skall i kungörelsen intagas underrättelse om den tid, under vilken erinringar må avgivas samt om det äventyr, som jämlikt 88 § är förbundet med underlåtenhet att avgiva erinran.

Åtgärd, för vars vidtagande erfordras offentlig myndighets tillstånd, må ej av länsstyrelsen beslutas, med mindre sådant tillstånd inhämtats.

88 §.

Klagan över länsstyrelsens beslut må föras allenast av sakägare som hos länsstyrelsen framställt yrkande, vilket helt eller delvis lämnats utan bifall.

Över beslut, varigenom länsstyrelsen förordnat förrättningsman eller sakkunnigt biträde åt denne, må ej klagas. Ej heller må talan fullföljas mot beslut, varigenom förrättningen återförvisats till förrättningsmannen.

89 §.

Då beslut om bildande av vägförening vunnit laga kraft samt förrättningskartan i erforderlig mån kompletterats, skola kopior av kartan samt avskrifter av förrättningsutlåtandet med bifogade förteckningar och beslutet överlämnas till vägföreningen ävensom till länets lantmäterikontor eller, där området är beläget inom stad eller samhälle, för vilket byggnadslagens bestämmelser angående stad äga tillämpning, till stadens eller samhällets byggnadsnämnd. Rörer ärendet såväl område av egentliga landsbygden som ock stad eller samhälle, som nu nämnts, skola kartkopior och avskrifter av handlingarna tillställas såväl lantmäterikontoret som byggnadsnämnden.

90 §.

Fråga, som avgjorts enligt bestämmelserna i 78—89 §§, må, där sådant påkallas av ändrade förhållanden, upptagas till förnyad prövning i enahanda ordning. Uppkommer behov av bestämmelse i fråga, som icke tidigare varit föremål för prövning, vare lag samma.

Där vid handläggning av fråga som avses i första stycket kallelse skall tillställas ägare eller innehavare av fastighet, vilken ingår i vägförening, må kallelsen översändas till föreningens styrelse, som har att därom oförd röjligen underrätta medlemmarna.

Ärende av mindre omfattning må av länsstyrelsen företagas till avgörande utan att förrättning föregått. Innan beslut meddelas, skall länsstyrelsen föranstalta om den utredning, som finnes erforderlig, samt bereda envar, vars särskilda rätt är i fråga, ävensom vägföreningen tillfälle att yttra sig i ärendet. För utredningen äger länsstyrelsen anlita sakkunnigt biträde, och gälle om ersättning till denne vad i 79 § sägs.

Om behandlingen av ersättningsfrågor m.m.

91 §.

Kan överenskommelse ej träffas om ersättning i anledning av sådan upplåtelse av vägmark, väg eller särskild rättighet, som avses i 75 §, skall vägföreningen genom stämning hänskjuta tvisten till domstols prövning.

Målet anhängiggöres vid ägodelningsrätten i den ort, där vägen eller största delen av densamma är belägen. Rörande förfarandet i målet samt talan mot däri meddelade beslut gälle i tillämpliga delar vad om jorddelningsmål, som genom stämning anhängiggjorts, finnes stadgat.

Den, som fordrar ersättning, stånde jämväl öppet att få frågan prövad enligt vad nu sagts, såframt ej fråga är om ersättning för mark eller intrång genom väg samt föreningen åtnjuter anstånd, som i 93 § omförmäles, med vägens byggande eller övertagande till väghållning enligt beslut, som meddelats innan ersättningskravet genom stämning väckes.

Vägföreningen vare pliktig vidkännas å ömse sidor uppkomna kostnader å målet, där ej rätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna.

På begäran av vägföreningen bestämme ägodelningsrätten, så snart ske kan efter det målet där anhängiggjorts, ett belopp, som föreningen må nedsätta till säkerhet för fullgörande av sin skyldighet att gälda ersättning enligt första stycket.

Sedan föreningen hos länsstyrelsen nedsatt det sålunda bestämda beloppet, äge föreningen utan hinder av att ersättningsfrågan icke blivit slutligen avgjord taga vägmarken, vägen eller rättigheten i anspråk för avsett ändamål.

Uppstår tvist om sådan ersättning för rätt att begagna väg, som avses i 77 §, må tvisten efter stämning hänskjutas till ägodelningsrättens avgörande, och gälle därom vad i andra stycket sägs. I enahanda ordning må frågan upptagas till förnyad prövning, där ändrade förhållanden inträffat, som i synnerlig mån inverka på frågan.

92 §.

Vad i 45 a § sägs om nedsättande hos länsstyrelsen av ersättning, som där avses, och om påföljden då nedsättning ej skett skall äga motsvarande tillämpning i fråga om sådan ersättning för vägmark, väg eller särskild rättighet, varom förmäles i 75 §.

Har ersättning, som i 75 § avses, till följd av överenskommelse mellan vägföreningen och fastighetens ägare eller av annan anledning ej blivit prövad vid domstol, vare innehavare av fordran, för vilken fastigheten häftade då marken eller rättigheten togs i anspråk, om han lider förlust därigenom att ersättningen blivit för lågt beräknad, berättigad att av föreningen erhålla gottgörelse för förlusten mot avskrivning å inteckningshandlingen.

Om verkställighet m. m.

93 §.

Underlåter vägförening att vederbörligen bygga eller underhålla någon av föreningens vägar eller att fullgöra vinterväghållning däråa, må länsstyrelsen, där densamma finner det med hänsyn till ortsförhållandena påkallat, så ock på begäran av ägare eller innehavare av fastighet, som icke ingår i föreningen men förvärvat rätt att begagna vägen, förelägga föreningen viss tid, inom vilken erforderliga åtgärder skola hava företagits vid äventyr, att åtgärderna varda verkställda genom länsstyrelsens försorg på föreningens bekostnad.

Där i fall, som i första stycket avses, på föreningen ankommande åtgärd, varav rätten att tillträda vägmarken eller vägen är beroende, icke vidtagits av föreningen, må länsstyrelsen förelägga densamma viss tid härför samt, om den tid försittes, förordna lämplig person att såsom syssloman för föreningen vidtaga nämnda åtgärd och hos föreningsmedlemmarna uttaga härför erforderliga bidrag. Syssloman njute av föreningen arvode, som bestämmes av länsstyrelsen.

På framställning av vägföreningen äge länsstyrelsen medgiva föreningen anstånd tills vidare eller under viss tid med vägs byggande eller övertagande till väghållning. Beviljat anstånd må länsstyrelsen återkalla närhelst skäl därtill äro.

Om vägförenings organisation och förvaltning

93 a §.

För vägförening skola antagas stadgar och skall finnas styrelse. Föreningens beslutanderätt utövas av medlemmarna å sammanträde.

Stadgar för vägförening skola angiva dess benämning, vilken skall innehålla ordet vägförening, föreningens ändamål under hänvisning till de beträffande föreningen meddelade beslut, den ort, där styrelsen skall hava sitt säte, huru styrelsen skall sammansättas och grunderna för dess beslutförhet, huru revision av styrelsens förvaltning skall ske, tiden för räkenskapsavslutning, huru ofta ordinarie föreningssammanträde skall hållas, sätt och tid för kallelse till sammanträde och sättet för andra meddelandens överbringande till delägarna ävensom vad i övrigt kan finnas nödigt.

Ej må i stadgarna intagas bestämmelse, som strider mot denna eller annan lags föreskrifter eller som kan anses äventyra sådan delägares rätt, för vilken skyldighet att ingå i föreningen framdeles kan inträda.

Stadgarna och beslut om ändring däri skola för att bliva gällande granskas och fastställas av länsstyrelsen.

Föreningens styrelse skall bestå av tre eller fem ledamöter, vilka skola vara här i riket bosatta. Styrelsen skall hava sitt säte inom den kommun, där området i sin helhet eller till största delen är beläget. En av styrelsens ledamöter utses av länsstyrelsen och må av föreningen åtnjuta arvode med belopp, som, där överenskommelse ej kan träffas, bestämmes av länsstyrelsen; de övriga väljas av föreningen.

Där vid förrättning, som omförmäles i 78—85 §§, förrättningsmannen finner att vägförening bör komma till stånd, skall han söka förmå sakägarna att ena sig om antagande av stadgar och utseende av ledamöter i styrelsen samt skall för sakägarna framlägga förslag till stadgar. Finnes, då beslut om bildande av vägförening vinner laga kraft, att medlemmarna av föreningen ej enat sig om antagande av stadgar och utseende av ledamöter i styrelsen, meddele länsstyrelsen nödiga föreskrifter att gälla såsom stadgar intill dess bristen avhjälpts samt förordne den av länsstyrelsen utsedde ledamoten av styrelsen att mot arvode, som länsstyrelsen bestämmer, såsom syssloman förvalta föreningens angelägenheter och företräda föreningen på sätt om styrelse finnes nedan stadgat. Sysslomannen åligge att ofördröjligen utlysa sammanträde med föreningens medlemmar för antagande av stadgar och val av ledamöter i styrelsen.

Å föreningssammanträde må rösträtt för fastighet, som ingår i föreningen, utövas av den, som enligt 5 § har att svara för fullgörande av fastighetens bidragsskyldighet, efter det andelstal, som efter ty i 76 § sägs skall vara bestämmande för fastighetens delaktighet i väghållningsskyldigheten.

Beträffande styrelse och föreningssammanträde skola i övrigt stadgandena i 52, 54, 55, 56 och 57 §§ äga motsvarande tillämpning, därvid skall iakttagas att styrelseledamot, utsedd av länsstyrelsen, endast av densamma må skiljas från sitt uppdrag.

Menar medlem av vägförening, att beslut, som fattats å sammanträde, icke i behörig ordning tillkommit eller eljest strider mot lag eller författning eller mot stadgarna eller kränker hans rätt såsom medlem av föreningen, äge han hos länsstyrelsen föra talan mot beslutet genom besvär, som jämte det överklagade beslutet skola vara dit inkomna inom trettio dagar från beslutets dag. Försummas det, vare rätt till talan mot beslutet förlorad. Ändå att talan föres mot beslutet, gånge det i verkställighet, där ej länsstyrelsen annorlunda förordnar. Talan, som nu nämnts, må i fall, då rösträtt å sammanträde för fastighet utövas av dess innehavare, föras ej mindre av denne än även av fastighetens ägare. Där fastighet eljest upplåtits till

nyttjande med villkor att nyttjanderättshavaren skall fullgöra ägaren åvilande förpliktelser mot föreningen, äge jämväl nyttjanderättshavaren föra sådan talan, som nu nämnts.

93 b §.

Vägförenings medelsbehov skall, där det icke fylles genom andra inkomster, täckas genom uttaxering å föreningens medlemmar av bidrag i penningar.

Beträffande uttaxering skall vad i 63 § första stycket finnes stadgat äga motsvarande tillämpning. Förmenar medlem av vägföreningen eller nyttjanderättshavare, som omförmäles i 93 a § sista stycket, att verkställd uttaxering eller fördelning å medlemmarna av uttaxerat belopp ej är med lag överensstämmande, äge han hos länsstyrelsen söka rättelse i den gjorda debiteringen genom besvär, som jämte styrkt avskrift av debiteringslängden skola vara dit inkomna inom trettio dagar efter det sammanträde, å vilket längden varit framlagd för granskning. Ändå att besvär sålunda anförts, skall å tid, som av föreningens styrelse bestämts, uttaxerat bidrag inbetalas, vid äventyr att, där ej länsstyrelsen annorlunda förordnar, beloppet må utsökas i enahanda ordning som om betalningsskyldighet vore genom lagakraftägande dom ålagd.

93 c §.

För vägförenings förbindelser svare de i föreningen ingående fastigheterna efter de andelstal, som äro gällande i fråga om väghållningsskyldigheten. Uppkommer brist hos någon av de ansvariga fastigheterna, vare bristen fördelad mellan de övriga av dem efter nyssnämnda beräkningsgrund.

Betalningsansvar, som enligt vad nu sagts åvilar fastighet, må göras gällande endast av vägföreningen, och har förty fordringsägaren att för betalning söka denna.

Är gälden klar och förfallen, skall styrelsen vid äventyr, som i 62 § sägs, utan dröjsmål uttaxera och indriva bidrag, som erfordras för betalningsskyldighetens fullgörande. För täckning av gäld, som under visst år uppkommit annorledes än genom sådan upplåning av medel, varom i 93 f § förmäles, har styrelsen att, om gälden ej genast infrias, av inkomsterna under året avsätta det belopp, som kan beräknas åtgå till gäldens betalning. Sålunda avsatta medel må ej användas eller tagas i mät för annat ändamål.

Har länsstyrelsen förordnat, att föreningen skall upplösas, vare lag som i 64 § sägs.

93 d §.

För varje år skall vägförening upprätta utgifts- och inkomststat. Förslag därtill skall av styrelsen uppgöras och framläggas för granskning och fastställelse å föreningssammanträde.

Där, med stöd av vad i 76 § fjärde stycket sägs, bestämts att särskilda

andelstal skola gälla i fråga om vissa utgifter, äge vad i 61 § andra stycket är föreskrivet motsvarande tillämpning.

93 e §.

Vägförenings medlemmar skola årligen, var efter sitt andelstal, tillskjuta nödigt förlag samt, om förlaget ej förslår till täckande av årets utgifter, fylla bristen.

93 f §.

Där vägförenings utgifter för vägbyggnad, för gäldande av ersättning enligt 75 § eller för annat ändamål, som ej är att hänföra endast till vägunderhållet, vintervägh̊allningen eller förvaltningen under året, beräknas bliva så betydande att de skäligen böra fördelas å flera år, må föreningen efter länsstyrelsens medgivande för täckning av viss del av dessa utgifter upptaga lån att återgäldas genom årliga amorteringar under flera, högst tio, år enligt viss av länsstyrelsen godkänd plan.

Om talan mot länsstyrelses beslut

93 g §.

Länsstyrelsens beslut i ärende, som avses i detta kapitel, meddelas efter anslag. Envar sakägare, som äger föra talan mot beslutet, skall, därest han är känd och inom riket boende, underrättas om beslutet, om vad den som vill klaga har att iakttaga och om äventyret, där det försummas. Skall sådan underrättelse delgivas ett flertal medlemmar av vägförening, må den tillställas föreningens styrelse, som har att ofördröjligen befordra densamma till medlemmarna.

Den som är missnöjd med länsstyrelsens beslut äger, om han enligt vad i 88 § sägs må föra talan mot beslutet, att vid äventyr av talans förlust inom en månad från den dag, då beslutet meddelades, däröver anföra besvär hos Konungen, dock att menighet äger åtnjuta femton dagar längre besvärstid än nu sagts.

Denna lag träder i kraft den , dock att, där länsstyrelse före nämnda dag meddelat beslut om bildande av vägförening, ärendet skall prövas och handläggas enligt hittills gällande bestämmelser.

Förslag till kungörelse om ändring av kungörelsen den 3 december 1943 (nr 800) angående statsbidrag till enskild väghållning

Härigenom förordnas, att 1—3 §§ kungörelsen den 3 december 1943 angående statsbidrag till enskild väghållning skola erhålla nedan angivna ändrade lydelse samt att efter 13 § i nämnda förordning skall inflyta *dels*

såsom rubrik ordet *Grindförbudsbidrag, dels ock* efter nämnda rubrik en ny paragraf, benämnd 13 a §, av nedan angiven lydelse.

1 §.

I enlighet med här nedan meddelade bestämmelser lämnas, i mån av tillgång å därtill anslagna medel, statsbidrag *dels* till byggande av enskilda vägar (*byggnadsbidrag*), *dels ock* till vägunderhåll och vinterväghållning å enskilda vägar (*underhållsbidrag*). Under nedan angivna särskilda förutsättningar lämnas därjämte i mån av tillgång på bidragsmedel statsbidrag till genomförande av förbud mot hållande av grind eller led å enskild väg (*grindförbudsbidrag*).

Med väg — — — — — väg anses.

Såsom väghållare — — — — — i väghållningen.

Statsbidrag må — — — — — stadsplan fastställts.

2 §.

1 mom. Byggnadsbidrag må — — — — — av länsstyrelsen.

Då synnerliga — — — — — för företaget.

I kostnaden — — — — — för företaget.

Statsbidrag till — — — — — stadsplanens genomförande.

Byggnadsbidrag må — — — — — av länsstyrelsen.

2 mom. Underhållsbidrag kan — — — — — synnerligen betungande.

Underhållsbidrag beviljas — — — — — uppskattade kostnaden.

Underhållsbidrag till — — — — — enligt stadsplanen.

Där det — — — — — dylikt arbete.

3 mom. Grindförbudsbidrag må utgå beträffande väg, för vilken byggnadsbidrag eller underhållsbidrag beviljats, där vägen i större omfattning befares av andra än väghållarna och ett förbud mot hållande av grind eller led finnes medföra väsentlig förbättring av trafikförhållandena å vägen. Bidrag beviljas av länsstyrelsen att utgå med högst sextio procent av den vid förrättning enligt 2 kap. lagen om enskilda vägar fastställda kostnaden för förbudets genomförande, inberäknat kostnaderna för förrättningen.

3 §.

1 mom. Ansökning om — — — — — för ansökningen.

2 mom. Ansökning om — — — — — i ärendet.

Avser ansökning — — — — — jämte kostnadsförslag.

3 mom. Ansökning om grindförbudsbidrag skall göras hos länsstyrelsen inom sex månader sedan den förrättning eller dom, varigenom förbudet meddelats, vunnit laga kraft. Ansökningen skall innehålla eller vara åtföljd av uppgifter i de hänseenden, som angivas i 2 mom. första stycket, varjämte vid ansökningen skola fogas handlingarna rörande den förrättning enligt lagen om enskilda vägar, vid vilken förbudsfrågan prövats, och, där saken avgjorts av domstol, dess däröver meddelade dom, ävensom lagakraftbevis.

4 mom. Där fråga är om statsbidrag till väg inom område, för vilket stadsplan fastställts, skall länsstyrelsen, innan den fattar beslut om bidrag, inhämta yttrande i ärendet av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen; och åligger det länsstyrelsen att, där länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äro av olika meningar i bidragsfrågan, med överlämnande av handlingarna i ärendet underställa frågan Kungl. Maj:ts prövning.

Grindförbudsbidrag

13 a §.

Då grindförbudsbidrag beviljats, skall länsstyrelsen med väghållarna eller, om för företaget finnes särskild styrelse, med denna sluta kontrakt, upptagande förpliktelse för väghållarna att i vad på dem ankommer medverka till att det med bidraget avsedda förbudet behörigen iakttages.

Beviljat bidrag skall utbetalas, sedan kontrakt, som i första stycket sägs, vederbörligen slutits och grind eller led, som ej må bibehållas, blivit borttagen.

Åsidosätta väghållarna sina enligt första stycket åtagna förpliktelser, äro de skyldiga att i enlighet med länsstyrelsens prövning återbetala erhållet statsbidrag eller del därav jämte fem procent årlig ränta från dagen för bidragets utbetalande.

Denna kungörelse träder i kraft den

FÖRSTA KAPITLET

Huvuddragen av gällande bestämmelser om enskilda vägar

A. Lagen om enskilda vägar

En allmän reglering i lag av de spörsmål, som sammanhänga med enskild väghållning, skedde första gången genom lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet. Denna lag ersattes sedermera av lagen den 29 juni 1926 om enskilda vägar, vilken i sin tur avlöstes av lagen den 3 september 1939 i samma ämne. Sistberörda lag är alltjämt gällande med vissa ändringar, tillkomna genom lagar den 16 maj 1947 (nr 183), den 30 juni 1947 (nr 387) och den 15 maj 1952 (nr 234).

De grundläggande principerna för lagstiftningen kvarstå i stort sett oförändrade från 1907 års lag. Den väsentligaste ändringen i lagstiftningens huvudgrunder, som sedan dess ägt rum, skedde genom tillkomsten av 1939 års lag och innebar, att särskilda bestämmelser meddelades med avseende å enskilda vägar i vissa tättbebyggda orter.

1939 års lag om enskilda vägar upptog i sin ursprungliga lydelse tre kapitel. 1 kap. (1—5 §§) innehåller vissa begreppsbestämningar och andra stadganden av allmän innebörd. 2 kap. (6—70 §§)behandlar enskilda vägar i allmänhet. De särskilda bestämmelserna om vissa vägar inom områden med tätare bebyggelse följa därefter i 3 kap. (71—93 §§). Genom lagen den 15 maj 1952 har härjämte till lagen om enskilda vägar fogats ett fjärde kapitel (94—99 §§), upptagande vissa speciella föreskrifter rörande skogsvägar.

1939 års lag är tillämplig å såväl stad som landsbygd men äger i allmänhet ej tillämpning å område, för vilket stadsplan fastställts. Fastställelse av stadsplan medför dock icke i och för sig, att tidigare avgöranden rörande väghållningen annulleras, utan härför fordras uttryckligt beslut. Under lagen inbegripes icke blott farväg utan även gångväg (1 §).

Till väg hänföras själva vägbanan och de områden därinvid, som stadigvarande tarvas för vägbanans bestånd och underhåll, såsom slänt, bankett, dike och upplagsplats. Till vägen räknas även trumma, skyddsvärn, vägmärke och annan för vägens bestånd eller brukande utförd anordning. Såsom väg anses bro och färja med färjläge (2 §). — Väghållning omfattar byggande av väg (inklusive omläggning och förbättring av befintlig väg), vägunderhåll (vartill hänföras alla åtgärder för vägens vidmakthållande i ett tillfredsställande skick) samt vinterväghållning (omfattande åtgärder för att hålla vägbanan till erforderlig bredd fri från snö och is, utmärkande av vägbanan, där så tarvas, så ock åtgärder för vägbanans förbättrande genom påskottning av snö, där å kortare sträckor till följd av ojämn snösamling uppstått menföre, som med hänsyn till trafikens art och omfattning är till avsevärd olägenhet; 3 §).

Väghållningsskyldigheten är i regel knuten till viss fastighet och skall

fullgöras av fastighetens ägare eller i några fall av dess innehavare (1 och 5 §§).

Bland bestämmelserna om *enskilda vägar i allmänhet* (2 kap.) märkas främst reglerna om skyldighet att upplåta mark till väg och att deltaga i företag för enskild väghållning. Envar fastighetsägare är pliktig att mot ersättning upplåta mark till begagnande såsom väg för annan fastighet, om vägen är av synnerlig vikt för dennas ändamålsenliga brukande och ej länder till märkligt men för den fastighet, över vilken vägen skall framgå (6 och 9 §§). Under liknande villkor föreligger skyldighet att upplåta befintlig väg till begagnande för annan fastighet (7 och 9 §§). Ägare av fastighet kan även förpliktas tåla, att å fastigheten tages sand, grus, jord eller sten till väg, att vid vägen växande träd eller buskar borthuggas eller kvistas eller att snöskärm uppsättes å fastigheten (13 §), varjämte förbud i vissa fall kan meddelas mot bibehållande eller uppsättande av grind eller led å vägen (14 §). Fastighetsägaren är även i dessa fall berättigad till ersättning av väghållaren. Om väg, som någon vill bygga för sin fastighet, kommer att bli av synnerlig vikt även för brukandet av annan fastighet, är den sistnämnda fastighetens ägare pliktig att deltaga i byggandet. Även vägunderhåll och vintervägh̊llning utgör ett gemensamt åliggande för ägarna av de fastigheter, som ha nytta av vägen den tid marken är bar resp. vintertiden (10 §). Arbetet med vägbyggnad, vägunderhåll och vintervägh̊llning skall utföras antingen gemensamt eller efter vägdelning (12 §). Väghållningsbördan skall, då flera väghållningsskyldiga finnas, fördelas mellan dem med hänsyn till den omfattning, vari de beräknas komma att begagna vägen, dock att ej å någon fastighet må läggas större andel än som svarar mot dess nytta av vägen (11 §).

Där två eller flera fastigheter förpliktats till väghållning, som skall utföras enligt gemensamhetssystemet, utgöra fastigheterna en sammanslutning, benämnd *vägsamfällighet*. För vägsamfällighet skola antagas stadgar, som granskas och fastställas av länsstyrelsen, och utses styrelse (50 §). Väghållningsskyldigheten tar formen av en förpliktelse att bidraga till samfällighetens utgifter, och bidragsplikten regleras genom andelstal, som åsatts fastigheterna med tillämpning av grunderna för väghållningsbördans fördelning (33 §). Samfällighetens styrelse är pliktig att hos de väghållningsskyldiga uttaxera och indriva de bidrag, som erfordras (62 §). De bidrag i penningar, som de väghållningspliktiga fastigheterna sålunda ha att utgiva, utgå med förmånsrätt före all i fastigheterna intecknad gäld (lag den 3 september 1939 om förmånsrätt för vissa fordringar enligt lagen om enskilda vägar). Vägsamfällighet får icke utöva verksamhet, som är främmande för dess ändamål att handhava den gemensamma väghållningen och därmed förenade angelägenheter (50 §).

Eventuella tvistigheter angående väghållningsskyldigheten upptagas och prövas vid särskild förrättning. Förrättningsmannen, vilken förordnas av länsstyrelsen, kan biträdas av gode män. Rätt att påkalla förrättning tillkommer den, som äger föra talan för fastighet, vilken saken förmenas angå. Även frågor om ersättning för upplåtelse av mark eller annat intrång upptagas i förekommande fall till prövning vid förrättningen (15—20 §§). Förrättningen avslutas med att förrättningsmannen och gode männen, där sådana anlitats, framlägga ett utlåtande rörande de frågor, förrättningen avsett (35 §). Sakägare, som är miss-

nöjd med utlåtandet, äger föra talan genom besvär hos ägodelningsrätten (37 §). Föres ej talan mot förrättningen, går utlåtandet i verkställighet såsom lagakraftägande dom (40 §).

De regler, som i 3 kap. enskilda väglagen givits för *vissa vägar inom områden med tätare bebyggelse*, gå i stort sett ut på att väghållningen samt iordningsställandet och underhållet av vissa allmänna platser inom område, där sådan bebyggelse uppkommit eller kan förväntas inom nära förestående tid uppkomma, kunna uppdragas åt en samfällighet av särskilt slag, i lagen kallad *vägförening*. Avgörandet, huruvida så skall ske, ligger i länsstyrelsens hand. Bestämmelserna om vägföreningar skilja sig i väsentliga hänseenden från vad som gäller andra vägsamfälligheter. Framför allt ge de länsstyrelsen möjligheter att kontinuerligt följa föreningens verksamhet och att vid behov ingripa i dess förvaltning. Vidare ha reglerna om fördelning av väghållningsbördan m. m. undergått vissa förenklingar, som ansetts påkallade med hänsyn till att antalet väghållningspliktiga fastigheter i regel är ganska stort och att reglerna för vägsamfälligheter därför skulle medföra tillämpningssvårigheter.

Initiativet till bildande av en vägförening tages, såsom redan antytts, av länsstyrelsen (71 §). Länsstyrelsen äger även principiellt beslutanderätt i alla frågor rörande föreningens tillkomst. Undantag härifrån utgöra endast vissa ersättningsfrågor, som ansetts böra förbehållas domstol (jfr nedan) ävensom stadgefrågor och styrelseval. Även i sistnämnda båda hänseenden är emellertid sakägarnas fria förfoganderätt i viss mån inskränkt. Liksom fallet är beträffande annan vägsamfällighet bli stadgarna ej gällande med mindre de granskats och fastställts av länsstyrelsen (74 § fjärde stycket). Länsstyrelsen skall även utse en ledamot av föreningens styrelse (74 § femte stycket).

3 kap. lagen om enskilda vägar innehåller ej några bestämmelser om förrättning för prövning av vägfrågor. Hithörande bestämmelser äro ersatta av stadganden, enligt vilka länsstyrelsen före meddelande av beslut har att själv eller genom tjänsteman hålla sammanträden med sakägarna, vid vilka dessa kunna yttra sig i förekommande frågor (71 § tredje stycket; 84 §). Därest förrättning enligt 2 kap. redan påbörjats, då frågan om inrättande av vägförening blir aktuell, bör den inställas (24 § andra stycket).

Det i lagen föreskrivna förfarandet vid bildande av vägförening kan sägas vara indelat i tre etapper. Innan förfarandet nått den fullbordan, att föreningen kan påbörja sin verksamhet med att ordna väghållningen, erfordras nämligen tre särskilda beslut av länsstyrelsen.

Den första etappen markeras av beslutet att vägföreningen skall komma till stånd. Innan sådant beslut meddelas, skall länsstyrelsen ha låtit vidtaga erforderlig förberedande utredning. Rör frågan stad eller annan ort, där skyldighet föreligger att söka byggnadslov, skall länsstyrelsen höra byggnadsnämnden. Vidare skall länsstyrelsen hålla sammanträde med ägare och innehavare av fastigheter inom det område, beslutet skall avse. Beslutas inrättande av vägförening, angives i beslutet, vilket område föreningen skall omfatta. I föreningen ingå de fastigheter, vilka i sin helhet eller till någon del äro belägna inom området (71 §), i allmänhet dock icke fastighet, som utgör kanal, järnväg, spårväg, väg eller gata (72 § andra stycket).

Sedan det sålunda blivit klarlagt, vilka som skola vara medlemmar i föreningen,

ankommer det på dessa att antaga stadgar och välja styrelse. För detta ändamål skall länsstyrelsen utfärda kallelser till sammanträde med delägarna. Det föreskrives däremot ej uttryckligen, att sammanträdet skall äga rum inför länsstyrelsen eller tjänsteman hos denna (75 §). Stadgarna skola, såsom nyss nämnts, fastställas genom beslut av länsstyrelsen *(andra etappen)*. — För att stadgar skola kunna antagas och styrelse väljas fordras givetvis att det finnes en användbar grund för röstberäkning. På sätt nedan närmare omtalas, grunda sig bestämmelserna om röstberäkning inom vägförening i första hand på att fastigheternas taxeringsvärden utgöra andelstal och att jämkning av denna automatiskt verkande norm endast skall behöva ske i speciella fall. I motiven angives att dylik jämkning i förekommande fall ofta kan äga rum redan i samband med första etappen i förfarandet.

Då stadgar för vägförening fastställts och styrelse blivit utsedd, vidtager förfarandets *tredje etapp*, varunder länsstyrelsen skall till avgörande företaga frågan, vilka vägar som skola förklaras vara föreningens. Förslag i frågan upprättas av länsstyrelsen eller av särskilt förordnad sakkunnig person, i båda fallen under medverkan av föreningen. Innan saken avgöres, skall sammanträde med delägarna äga rum inför länsstyrelsen eller den länsstyrelsen förordnar. Är fråga om väg i stad eller annan ort, varest skyldighet föreligger att söka byggnadslov, och kan frågan äga betydelse för bebyggelsen eller fastighetsbildningen, skall länsstyrelsen inhämta yttrande från byggnadsnämnden samt i viktigare fall från stadsfullmäktige, kommunalnämnd i köping eller municipalnämnd (86 §). Beslutet skall angiva läge, sträckning och bredd av föreningens vägar ävensom meddela de föreskrifter i övrigt rörande vägarnas beskaffenhet den tid marken är bar och vintertiden, vilka med hänsyn till samfärdselns behov och trafiksäkerheten må anses påkallade. Vidare skall bestämmas, i vad mån och på vilka villkor grindar få finnas å vägarna. Vägarna skola utmärkas å karta (84 §).

Samtliga de beslut, länsstyrelsen enligt det nu sagda har att meddela i samband med bildande av vägförening, äro av beskaffenhet att kunna var för sig överklagas (93 §). Lagtexten lämnar öppet, huruvida beslut, som meddelats i viss etapp av förfarandet, måste vinna laga kraft innan det blir möjligt att meddela beslut i fråga, som hör till nästa etapp. Ej heller lagmotiven lämna härvidlag någon säker ledning.

I motsats till vad fallet är beträffande förrättning enligt 2 kap. innehålla bestämmelserna om vägförenings bildande icke några närmare föreskrifter om sammanträdesordningen, om protokollföring o. d. Blott beträffande kallelser till sammanträde och kungörande av fattade beslut ges något utförligare bestämmelser.

Sedan det slutligen avgjorts, att väg skall byggas eller tagas i anspråk såsom vägförenings väg, äger föreningen mot ersättning för markupplåtelse och annat intrång lösa till sig rätt att för ändamålet begagna vägmarken eller den befintliga vägen. Eventuell tvist om ersättning instämmes till ägodelningsrätt. Marken eller vägen får emellertid tagas i anspråk, så snart föreningen till säkerhet för ersättningen hos länsstyrelsen nedsatt ett belopp, som ägodelningsrätten på ansökan bestämmer (87 §). Försummar vägföreningen att skaffa sig dispositionsrätt till marken, kan länsstyrelsen förelägga föreningen viss tid härför och, om tiden försittes, förordna

den av länsstyrelsen utsedde styrelseledamoten eller annan att såsom sysslоman vidtaga åtgärden i styrelsens ställe (88 § andra stycket).

Rätt att taga sand, grus, jord eller sten å annans fastighet kan tillerkännas vägförening under samma villkor som annan vägsamfällighet (jfr 13 §). Erfordras upplåtelse av sådan rätt, måste emellertid, om ej frivillig uppgörelse träffas, förrättning äga rum i den ordning 2 kap. stadgar (90 §).

Beslut om ändring i vägförenings område meddelas i samma ordning som beslut om bildande av sådan förening (71 § andra stycket och 91 § andra stycket). Ändring i fråga om föreningens väghållningsskyldighet kan beslutas av länsstyrelsen efter vederbörlig utredning och sedan tillfälle beretts vägföreningen och annan, som saken rörer, att yttra sig i ärendet. I övrigt är någon viss procedur ej föreskriven (85 §).

För verkställande av de undersökningar, som kunna vara erforderliga vid vägförenings bildande eller för fullgörande av annan uppgift, som ankommer på länsstyrelsen, äger länsstyrelsen anlita sakkunnigt biträde. Ersättning till biträde som anlitats för att uppgöra förslag, vilka vägar som skola vara föreningens, skall betalas av föreningen. Även eljest åligger det föreningen att vidkännas kostnaden för särskild sakkunnig, för såvitt det icke vid den slutliga handläggningen av ärendet prövas skäligt att den betalas av enskild sökande (92 §).

Bestämmelserna om stadgar och styrelse för vägförening överensstämma i de flesta hänseenden med vad som gäller för vägsamfälligheter enligt 2 kap. Den väsentligaste skillnaden utgöres av den förut omnämnda bestämmelsen att en ledamot av föreningens styrelse skall utses av länsstyrelsen. I samband därmed har föreskrivits att föreningens styrelse skall bestå av antingen tre eller fem ledamöter (medan det beträffande vägsamfälligheter enligt 2 kap. överlämnats åt delägarna att bestämma antalet).

Liksom inom andra vägsamfälligheter bestämmas delägarnas rättigheter och skyldigheter inom föreningen av andelstal. Emellertid är, såsom förut antytts, systemet med andelstal icke utformat på alldeles samma sätt. Såsom huvudregel gäller att andelstalen utgöras av fastigheternas senast fastställda taxeringsvärden. En dylik schematisk regel kan givetvis icke tillämpas utan betydande modifikationer. Till en början gäller att särskilda andelstal måste åsättas de fastigheter, vilka sakna taxeringsvärden (76 § första stycket). Vidare kunna speciella omständigheter föranleda att taxeringsvärdet måste anses utgöra en mindre rättvis grund för bestämmande av viss fastighets delaktighet. I dylika fall kan länsstyrelsen fastställa ett särskilt högre eller lägre andelstal för denna fastighet (76 § tredje stycket).

Skulle ett system med andelstal, bestämda efter taxeringsvärdena, i visst fall medföra en mindre lämplig fördelning av väghållningsbördan, äger länsstyrelsen förordna att annan grund skall tillämpas för fördelningen. De grunder, som tillämpas, skola emellertid vara sådana, att de äro användbara även under växlande förhållanden med avseende å fastighetsindelningen och bebyggelsen inom föreningens område (s. k. automatisk norm; 76 § andra stycket).

Har bebyggelsen inom vägföreningens område tillkommit på det sättet, att ett flertal bostadstomter försålts av en och samme markexploatör, ger lagen möjlighet för länsstyrelsen att bestämma andelstalet för exploatörens egna fastigheter högre än efter den eljest gällande

grunden såvitt angår skyldigheten att deltaga i byggandet (ej i underhållet) av viss eller vissa vägar (76 § fjärde stycket).

Vägförening äger enligt den särskilda lagen om förmånsrätt för vissa fordringar enligt lagen om enskilda vägar uttaga sina bidragsfordringar i medlemsfastigheterna med rätt före intecknad gäld.

Vägföreningens uppgift är att ombesörja och bekosta väghållningen i fråga om föreningens vägar samt att handhava de i föreningen ingående fastigheternas gemensamma angelägenheter i övrigt rörande dessa vägar. Vägförening får icke utöva verksamhet, som är främmande för dess sålunda angivna ändamål (73 §).

Det ankommer på länsstyrelsen att övervaka att vägförening fullgör sina uppgifter med avseende å väghållningen. Vid försummelse från föreningens sida att vederbörligen bygga eller underhålla någon av de vägar, som förklarats vara föreningens, eller att fullgöra vinterväghållning däråa kan länsstyrelsen ingripa, vare sig sådant påkallas av någon rättsägare eller icke. Härvid skall länsstyrelsen förelägga föreningen viss tid, inom vilken erforderliga åtgärder skola ha vidtagits vid äventyr att de eljest verkställas genom länsstyrelsens försorg på föreningens bekostnad. — Där det finnes påkallat, äger länsstyrelsen medgiva föreningen anstånd tills vidare eller på viss tid med byggande av väg eller övertagande av befintlig väg till väghållning. Sådant tillstånd kan när som helst återkallas (88 § första och tredje styckena).

Rätt att begagna föreningens vägar tillkommer icke blott de fastigheter, vilka ingå i föreningen, utan även övriga fastigheter, för vilka vägen är till nytta. Sådan fastighet kan — liksom fallet är beträffande vägsamfälligheter i allmänhet — förpliktas att utgiva slitageersättning. Tvist därom prövas av ägodelningsrätt (89 §).

De i 4 kap. lagen om enskilda vägar meddelade särskilda bestämmelserna rörande *skogsvägar* innefatta med avseende å dessa vägar vissa modifikationer av principerna i 2 kap. Med avseende å sådana vägar kan den allmänna normen för deltagande i väghållningsbördan jämkas, om det finnes skäligt för främjande av god skogshushållning (95 §). Vidare kan det eljest tillämpade systemet med andelstal för fördelning av väghållningsbördan i viss omfattning ersättas av ett system med vägavgifter för transport av skogsprodukter (96—99 §§).

B. Byggnadslagstiftningen

Inom ett sådant område med tätare bebyggelse, å vilket bestämmelserna i 3 kap. lagen om enskilda vägar avses bli tillämpliga, sammanhänga uppenbarligen frågorna om planeringen av bebyggelsen och planeringen av vägnätet intimt med varandra. I enlighet härmed var det naturligt, att åtskilliga hithörande spörsmål på nytt blevo aktualiserade i samband med den år 1947 genomförda nya byggnadslagstiftningen.

Tillämpningsområdet för bestämmelserna i 3 kap. lagen om enskilda vägar överensstämmer åtminstone i det allra närmaste med tillämpningsområdet för byggnadslagens bestämmelser om byggnadsplan. Enligt 107 § byggnadslagen skall byggnadsplan utmärka och till

gränserna angiva de för olika ändamål avsedda områden som ingå i planen, såsom byggnadsmark samt vägar och andra allmänna platser. Fastställandet av byggnadsplan för ett område innebär därför bl. a. ett slutgiltigt bestämmande rörande sträckningen av de vägar, som skola finnas inom området. Emellertid upptager byggnadslagstiftningen icke någon bestämmelse angående skyldighet för markägare eller andra att bringa planen i verkställighet. Anläggandet och underhållet av vägar inom byggnadsplaneområdet förutsättas i byggnadslagstiftningen, i den mån vägarna äro enskilda, skola ske i den ordning 3 kap. enskilda väglagen stadgar. I enlighet härmed har i 126 § byggnadsstadgan införts en bestämmelse om att, när byggnadsplan fastställts för visst område och de av planen omfattade fastigheterna icke redan ingå i vägförening, länsstyrelsen skall taga under övervägande fråga om bildande av sådan förening för området.

Byggnadslagstiftningen innehåller jämväl vissa andra, i förhållande till lagen om enskilda vägar formellt fristående bestämmelser om vägar inom sådana områden, som lagts under byggnadsplan. Redan i stadsplanelagen den 29 maj 1931 förekom sålunda (i 65 §) en bestämmelse om skyldighet i vissa fall för ägare av mark, som enligt fastställd byggnadsplan var avsedd till väg eller annan allmän plats, att utan ersättning låta marken tagas i anspråk och nyttjas för det avsedda ändamålet. Förutsättningar för sådan skyldighet voro — utöver vad som framgår av det redan anförda — att nybyggnad ägt rum inom byggnadsplaneområdet, att marken till följd av nybyggnaden erfordrades för samfärdseln inom området, att marken icke bebyggts samt att densamma vid planens fastställande tillhörde antingen den fastighet, varå byggnaden uppförts eller varifrån mark till byggnaden upplåtits eller ock annan fastighet med samme ägare. Den nu refererade bestämmelsen har utan att undergå annat än formella jämkningar överförts till byggnadslagen (112 §).

En nyhet i förhållande till äldre rätt innebär däremot den i 113 § byggnadslagen intagna bestämmelse, enligt vilken det i vissa fall kan åläggas ägare av större markområden, som läggas under byggnadsplan, att avstå mark till vägar och allmänna platser, även om de i 112 § stadgade förutsättningarna ej äro uppfyllda. Bestämmelsen kan sägas utgöra en motsvarighet för byggnadsplaneområdenas del till det ursprungligen i 52 § första stycket stadsplanelagen givna, sedermera till 70 § byggnadslagen överförda stadgandet om skyldighet för ägare av mark, som lägges under stadsplan, att till stadsplanesamhället överlåta mark för vissa ändamål. Bestämmelsen avser markexploatör, för vilken planläggningen medför nytta i sådan omfattning, att han finnes skäligen böra i större utsträckning än andra markägare bidraga till planens genomförande. Förutsättningarna för bestämmelsens tillämpning ha i enlighet med det sagda angivits så, att byggnadsplan lägges över område i en ägares hand samt att markupplåtelse prövas skälig med hänsyn till den nytta, denne kan förväntas få av planens genomförande, och övriga omständigheter. Huruvida bestämmelsen skall tillämpas i det särskilda fallet beror på om länsstyrelsen vid byggnadsplanens fastställande meddelat förordnande därom.

Ytterligare bör i detta sammanhang omnämnas bestämmelsen i 116 § byggnadslagen, enligt vilken ägare av samt i vissa fall även innehavare av nyttjanderätt o. d. till mark, som i byggnadsplan avsetts till väg eller annan allmän plats och som till följd därav kan nyttjas alle-

nast på sätt som står i uppenbart missförhållande till dess tidigare värde, är berättigad till ersättning för den skada som han härigenom lider. Detta gäller dock ej om skyldighet att upplåta marken föreligger enligt de nyss refererade bestämmelserna i 112 och 113 §§ samma lag. Skyldighet att svara för ersättningen åligger i fråga om mark, som är avsedd till allmän väg, kronan samt beträffande annan mark vägförening, inom vars område marken är belägen. Finnes ej vägförening, när fråga uppkommer om ersättning i fall som sist nämnts, skall länsstyrelsen förordna om sådan förenings bildande. Här föreligger således ett fall, då länsstyrelsen icke har någon prövningsrätt i fråga om föreningens bildande utan är lagligen förpliktad att meddela förordnande därom.

C. Statsbidragsbestämmelser

Bland de författningar, vilka reglera frågan om statligt stöd till väghållningen å enskilda vägar, märkes främst kungörelsen den 3 december 1943 (nr 800) angående statsbidrag till enskild väghållning, ändrad genom kungörelser den 5 maj 1944 (nr 197), den 11 maj 1945 (nr 169), den 10 maj 1946 (nr 206) och den 28 maj 1948 (nr 263). Enligt kungörelsen kunna bidrag förekomma i två former, nämligen byggnadsbidrag och underhållsbidrag. Bidrag av det förra slaget utgår såsom engångsbidrag till kostnad för anläggning av väg, där sådan anläggning måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande. Bidraget utgör högst 60 procent av den beräknade anläggningskostnaden. Då synnerliga skäl därtill äro, kan dock bidraget höjas till 75 procent. — Underhållsbidrag utgår, där sådant beviljats, såsom årligt bidrag till vägunderhåll och vinterväghållning eller ettdera. Allmänna förutsättningar för att sådant bidrag skall utgå till en väg är att vägen *antingen* befares av andra än väghållare i större omfattning eller eljest på sådant sätt, att underhållet därigenom avsevärt försvåras, *eller ock* är av väsentlig betydelse för en bygds befolkning och på grund av sin längd eller annan omständighet drar ett underhåll, som måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande. Underhållsbidrag kan utgå med högst 60 procent av den uppskattade kostnaden för det årliga underhållet. Där väghållningen anses vara i särskilt hög grad betungande för väghållarna, kan underhållsbidraget bestämmas till 75 procent av sagda kostnad. I samband med att underhållsbidrag första gången beviljas till en väg, kunna väghållarna, där det anses nödigt för trafiksäkerheten, erhålla särskilt bidrag till vissa åtgärder för iståndsättande av vägen. Bidragsbeviljande myndighet är länsstyrelsen. Med avseende å förfarandet i bidragsärenden märkes, att den utredning, som erfordras för uppskattning av kostnaderna för vägunderhållet, sker vid särskild förrättning av därtill utsedd tjänsteman vid vägförvaltning.

Beträffande bidrag till skogsvägar äro särskilda bestämmelser meddelade i kungörelsen den 30 juni 1943 (nr 530) angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m., sedermera ändrad genom kungörelser den 7 december 1945 (nr 775), den 30 juni 1947 (nr 286), den 24 november 1950 (nr 585) den 27 april 1951 (nr 200) och den 23 maj 1952 (nr 373).

Till skogsvägar inom Norrland och vissa delar av Kopparbergs län kunna därjämte bidrag utgå enligt kungörelsen den 14 juni 1940 (nr 599) angående villkor för statsbidrag från anslaget till åtgärder för ökad skogsproduktion i Norrland m. m., ändrad genom kungörelser den 30 maj 1941 (nr 354), den 22 juni 1945 (nr 387), den 30 juni 1947 (nr 287), den 21 maj 1948 (nr 270), den 6 maj 1949 (nr 204) och den 21 april 1950 (nr 142).

Ytterligare är i detta sammanhang att nämna kungörelsen den 7 juni 1940 (nr 591) angående statsbidrag till byggande av odlingsvägar i Norrland och Dalarna, ändrad genom kungörelse den 17 mars 1944 (nr 100).

Enligt kungörelsen den 11 juni 1948 (nr 342) angående statligt stöd till jordbrukets yttre och inre rationalisering m. m., ändrad genom kungörelser den 3 juni 1949 (nr 292), den 2 juni 1950 (nr 203), den 15 juni 1951 (nr 413) och den 23 maj 1952 (nr 322), kan statsbidrag utgå till vissa ägovägar.

Till väganläggning, som beslutats i samband med laga skifte eller ägoutbyte, kan bidrag utgå enligt kungörelsen den 22 juni 1928 (nr 295) angående villkor för erhållande av statsbidrag till förrättningar enligt lagen den 18 juni 1926 om delning av jord å landet, ändrad genom kungörelser den 30 maj 1935 (nr 83), den 15 juni 1939 (nr 256), den 9 maj 1941 (nr 327), den 19 december 1947 (nr 955), den 26 juni 1948 (nr 508) och den 6 maj 1949 (nr 189).

Vad speciellt angår kostnaderna för förrättning, kan bidrag utgå enligt kungörelsen den 22 juni 1950 (nr 381) angående statsbidrag till kostnaderna för vissa lantmäteriförrättningar m. m. ändrad genom kungörelse den 6 juni 1952 (nr 481).

Fråga om ändring av reglerna om statsbidrag till enskild väghållning är för närvarande föremål för prövning av statsmakterna. Genom beslut den 11 maj 1945 uppdrog Kungl. Maj:t åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen att gemensamt och i samråd med egnahemsstyrelsen och norrlandskommittén verkställa och till Kungl. Maj:t inkomma med utredning rörande möjligheterna att under ekonomiskt rimliga former förbättra vägförbindelserna genom landets mera avlägsna skogsområden ävensom andra i samfärdselhänseende missgynnade bygder samt med förslag till de bestämmelser rörande bidrag till byggande av enskilda vägar och i övrigt, som på grundval av utredningen funnes erforderliga. Sedermera anbefallde Kungl. Maj:t i skilda sammanhang styrelserna att till övervägande upptaga även vissa i riksdagen väckta motioner i ämnet och vissa av enskilda sammanslutningar och personer gjorda framställningar.

Med anledning av detta uppdrag ha väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt skogsstyrelsen den 20 oktober 1950 till Kungl. Maj:t avgivit förslag till nya bestämmelser angående statsbidrag till enskild väghållning. Förslaget har överarbetats inom kommunikationsdepartementet samt föranlett proposition till riksdagen (221/1952), däri riksdagen lämnats tillfälle att avgiva yttrande i anledning av de förslag till ändring i gällande bestämmelser om statsbidrag till enskild väghållning, som framlagts i propositionen. Denna har ännu icke behandlats av riksdagen. De författningsförslag, som vinterväghållningsutredningen härmed framlägger, kunna utan svårighet anpassas till de i propositionen föreslagna ändringarna av statsbidragsbestämmelserna.

ANDRA KAPITLET

Utredningsuppdragen

Uti en vid 1950 års riksdag i andra kammaren väckt motion (nr 34) av herrar Andersson i Tungelsta m. fl. anfördes följande:

Inom de icke stadsplanelagda samhällsbildningarna på landet möter det ofta svårighet att tillgodose förekommande tätortsbehov på ett tillfredsställande sätt. Byggnadsväsendet inom sådana tätorter regleras i allmänhet av byggnadsplan. Genomförandet av sådan plan utgör i princip en fastighetsägarnas angelägenhet. På grund av avsaknaden av något för planens genomförande ansvarigt rättssubjekt har det ofta visat sig svårt att förverkliga en fastställd byggnadsplan, särskilt i fråga om byggnadsplaneområdets vägar.

Med avseende å vägarna kan byggnadslagstiftningen emellertid anses kompletterad genom bestämmelserna rörande vägförening i 1939 års lag om enskilda vägar. Beträffande icke stadsplanelagt område, inom vilket tätare bebyggelse uppkommit eller väntas inom nära förestående tid uppkomma, har länsstyrelse sålunda genom sistnämnda lag fått möjlighet att förordna, att de fastigheter, som äro belägna inom området, skola utgöra en samfällighet (vägförening) för väghållning i fråga om de vägar som förklarats skola vara föreningens vägar. Med hänsyn till den nyss omnämnda bristen på något för byggnadsplans genomförande ansvarigt rättssubjekt är tillskapandet av vägförening den enda praktiska möjligheten att på ett nöjaktigt sätt ordna väghållningen inom smärre tätorter. För befolkningen i dessa är det därför av vikt, att bestämmelserna om vägförening äro sådana att vägföreningsinstitutet kan tillgodose det behov som institutet är avsett att fylla.

Reglerna om vägförening ha emellertid, såsom en länsstyrelse uttalat, fått en sådan utformning som endast med svårighet kan förenas med det praktiska livets krav. Framför allt är proceduren vid vägförenings tillkomst mycket omständlig och tidsödande. Lagens föreskrifter nödvändiggöra att länsstyrelsen för frågans lösande kallar sakägarna till tre särskilda sammanträden och meddelar tre särskilda beslut.

— — — — — — — — — — — —

Genom att vart och ett av dessa tre särskilda beslut kan överklagas, kan proceduren taga flera år. Förfarandet är sålunda mycket tungrott och försvårar i hög grad en tillämpning av vägföreningsinstitutet. I yttrandena över stadsplaneutredningens förslag till byggnadslag framfördes också av flertalet länsstyrelser en mycket stark kritik mot detta institut. Det framhölls bl. a. att det, om vägföreningsinstitutet skulle komma till användning vid byggnadsplans genomförande, vore nödvändigt att verkställa en översyn av institutet i syfte att förenkla detsamma. Departementschefen uttalade emellertid i prop. nr 131/1947 rörande byggnadslagen (s. 141) att bestämmelserna om vägförening dittills tillämpats endast i begränsad utsträckning och att den väckta frågan om förenkling av institutet borde tills vidare anstå i avbidan å ytterligare erfarenhet.

Lagen om enskilda vägar har numera gällt i tio år. Den erfarenhet av vägföreningsinstitutet som vunnits sedan departementschefen gjorde nyssnämnda uttalande för tre år sedan har ytterligare bestyrkt uppfattningen om behovet av en översyn av bestämmelserna om vägförening. Med hänsyn till den vikt, som frågan om en förenkling av vägföreningsinstitutet har för de små tätorternas befolkning, bör den översyn av lagstiftningen, vilken den hittillsvarande erfarenheten av institutet så klart ådagalägger behovet av, icke längre uppskjutas.

Denna översyn bör i främsta rummet avse formerna för bildande av vägförening. Bestämmelserna om vägförening torde

emellertid böra jämkas även i vissa andra hänseenden.

I sitt yttrande över stadsplaneutredningens förslag till byggnadslag anförde länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län (se prop. nr 131/1947 s. 131) att länsstyrelsen, om en vägförening skulle tredskas, t. ex. vägra att antaga stadgar eller välja styrelse, icke ägde tillräckliga maktmedel att bemästra situationen. Denna anmärkning synes befogad. Med hänsyn till det allmännas stora intresse av att väghållningen kan ordnas på ett tillfredsställande sätt bör länsstyrelse få de befogenheter som erfordras för att möta dylika situationer.

I 73 § första stycket lagen om enskilda vägar anges vägförenings uppgift vara att ombesörja och bekosta väghållningen i fråga om vägförenings vägar samt handha de i föreningen ingående fastigheternas gemensamma angelägenheter i övrigt rörande dessa vägar. Enligt andra stycket av samma paragraf må vägförening ej utöva verksamhet, som är främmande för dess sålunda angivna ändamål. På grund av dessa stadganden får vägförening enligt praxis icke taga befattning med vägbelysning. Denna praxis i förening med den förut omnämnda avsaknaden av något för byggnadsplans genomförande ansvarigt rättssubjekt gör det svårt att ordna belysningen inom de mindre tätorterna i sådana fall, där samtliga fastighetsägare icke äro ense. För att detta spörsmål skall kunna lösas på ett tillfredsställande sätt bör vägförening få befogenhet att omhänderha även belysning. De ekonomiska konsekvenserna av en dylik utsträckning av vägförenings verksamhet äro uppenbarligen icke av någon större betydelse. Icke heller eljest torde en sådan begränsad utvidgning av förenings uppgift kunna inge betänklighet ur någon synpunkt. Det må tillika framhållas, att ordnandet av ytterbelysningen inom en tätort är en sak som intimt sammanhänger med väghållningen och åtminstone delvis påkallas ur trafiksynpunkt.

Under åberopande av det anförda hemställde motionärerna, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att Kungl. Maj:t måtte verkställa översyn av bestämmelserna rörande vägförening i 1939 års lag om enskilda vägar, med beaktande av de synpunkter motionärerna anfört, samt förelägga riksdagen förslag i ärendet.

Tredje lagutskottet, dit frågan hänvisades, verkställde i anledning av motionen viss utredning, varunder bl. a. yttranden inhämtades från länsstyrelserna i Stockholms och Värmlands län, styrelsen för Svenska landskommunernas förbund samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I sitt över motionen avgivna utlåtande (nr 13) framhöll utskottet att, enligt vad vissa av yttrandena gåve vid handen, bildandet av vägförening stundom fördröjdes på grund av att lantmätare och andra sakkunniga icke i tillräcklig omfattning stode till länsstyrelsernas förfogande för erforderliga utredningsarbeten. Det syntes med hänsyn härtill tänkbart att den tungroddhet, som vägföreningsinstitutet också enligt utskottets mening besutte, icke kunde helt undanröjas genom en omarbetning av lagen om enskilda vägar. Åtskilligt torde likväl stå att vinna genom att formerna för bildande av vägförening översåges. — Motionärernas uppfattning att vägförening borde äga befogenhet att omhänderha belysning av väg delades av flera under utskottsbehandlingen hörda myndigheter. Om vägförening finge denna befogenhet, kunde svårigheterna att draga klara gränser för vägförenings kompetens — t. ex. gentemot kommun — och att vid beviljande av statsbidrag skilja mellan olika grenar av en vägförenings verksamhet måhända bli avsevärda. Då enighet rådde om hur kostnaderna för belysning av vägförenings vägar skulle fördelas, funnes möjlighet att vid sidan av vägföreningen skapa en ekonomisk förening för omhändertagande av belysningsfrågor. Det syntes emellertid utskottet vara av stort värde, om belysningskostnaderna, i den mån de icke åvilade kommunen, kunde fördelas på

enskilda intressenter på ett rättvist sätt, även om vissa ägare eller innehavare av fastigheter inom området skulle vägra att bidraga till kostnaderna. Den av motionärerna förordade utvidgningen av vägförenings kompetens torde ge möjligheter till en sådan fördelning. Under åberopande av det sagda hemställde utskottet att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa en översyn av bestämmelserna rörande vägförening i 1939 års lag om enskilda vägar.

Riksdagen, som biföll utskottets förslag, hemställde därefter i skrivelse till Kungl. Maj:t den 10 maj 1950 (nr 198) att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa översyn av nyssberörda bestämmelser på sätt utskottet hemställt.

I anledning härav uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 9 juni 1950 åt 1948 års vinterväghållningsutredning att verkställa den av riksdagen begärda utredningen.

I en vid 1948 års riksdag i andra kammaren väckt motion (nr 168) av herr Onsjö anfördes följande:

Statsmakterna ha under senare år till stor fördel för avlägsna bygder beviljat anslag till enskilda, mera allmänt befarna vägar. Detta har otvivelaktigt bidragit till att åstadkomma bättre levnadsbetingelser och större trevnad på landsbygden. Enligt gällande bestämmelser är det emellertid tillåtet för angränsande markägare att hålla grindar över de enskilda vägarna till snart sagt obegränsat antal. Detta förorsakar självfallet i många fall tidsspillan, besvär och vantrevnad för de vägfarande. Ur de vägfarandes synpunkt vore det givetvis därför önskvärt, att grindar över de enskilda vägarna måtte förbjudas, i likhet med vad som nu i allmänhet gäller beträffande de allmänna vägarna. Det gäller emellertid här att göra en avvägning emellan de vägfarandes intresse av att obehindrat kunna trafikera vägarna och markägarnas intresse av att på ett ändamålsenligt sätt få inhägna sina betesmarker. I de flesta fall ordnas saken på ett förnuftigt sätt genom frivilliga överenskommelser emellan vägdelägarna och markägarna, som oftast även äro vägdelägare. I en del fall har dock rätten att hålla grindar över de enskilda vägarna utnyttjats på ett sätt, som förorsakat olägenheter för de vägfarande i sådan utsträckning, att det inte står i rimlig proportion till de fördelar grindarna kan ha för markägare. Det förekommer till och med fall, då grindar uppsatts av okynne eller för att hämnas på någon misshaglig markägare eller trafikant.

Därför synes det vara önskvärt att, då det gäller enskilda vägar som erhålla statsbidrag, rätten att hålla grindar på något sätt borde vara lagligen reglerad. Lämpligast vore att någon opartisk nämnd eller myndighet kunde bestämma över rätten att hålla grindar över enskild väg i de fall, då markägarna och vägdelägarna ej kunna enas därom. Rätten att hålla grindar kunde kanske prövas vid den förrättning, som skall ske då statsbidrag sökes.

Med stöd av det anförda hemställde motionären, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag angående reglering av rätten att hålla grindar över enskild väg, till vilken statsbidrag utginge.

Jordbruksutskottet, till vilket motionen hänvisades, inhämtade yttrande i ämnet från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt beredde jämväl Sveriges lantbruksförbund, Riksförbundet landsbygdens folk, Kungl. automobilklubben och Motormännens riksförbund tillfälle att yttra sig över motionen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erinrade i sitt yttrande om att vissa, om ock till räckvidden begränsade bestämmelser i ämnet funnes meddelade i 1939 års lag om enskilda vägar och att frågan om utvidgning av möjligheterna till grindförbud avhandlats i samband med tillkomsten av gällande kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning och då förutsatts skola bli före-

mål för utredning inom en snar framtid. Styrelsen anslöt sig till uppfattningen, att för närvarande å enskilda vägar förekomme grindar, vilkas nytta för väghållarna icke stode i rimlig proportion till deras menliga inverkan för vägfarande. Emellertid framhöll styrelsen att emot intresset att minska antalet grindar stode ett betydande ägofredsintresse och att en inskränkning i rätten att hålla grind över väg kunde få vittgående följder med avseende på stängselskyldigheten samt hindra markägare att rationellt utnyttja betesmarker, som berördes av vägen. Styrelsen förklarade sig intet ha att erinra mot att en utredning i enlighet med motionen komme till stånd samt framhöll att denna lämpligen torde böra utföras i samband med då pågående, av Kungl. Maj:t genom beslut den 11 maj 1945 anbefalld översyn av vissa frågor rörande den enskilda väghållningen.

Sveriges lantbruksförbund och *Riksförbundet landsbygdens folk* funno det icke påkallat att genom lagstiftning ytterligare reglera rätten att uppsätta grindar. Till stöd härför anfördes i huvudsak, att vissa omständigheter, bl. a. anläggandet av särskilda beten, de relativt stora kostnaderna för hållande av stängsel, samt brist på arbetskraft och material syntes leda till att användandet av fasta stängsel, som korsade vägar, mer och mer komme att upphöra. Frågan om rätten att hålla grind över enskild väg berörde därjämte i varje särskilt fall en begränsad och relativt liten grupp intressenter. Vidare funnes redan stora inskränkningar i denna rätt. Med hänsyn härtill borde det även i fortsättningen överlämnas åt vägintressenterna att träffa frivilliga uppgörelser i frågan.

Kungl. automobilklubben och *Motormännens riksförbund* tillstyrkte bifall till motionen.

I sitt utlåtande (nr 54) hänvisade *utskottet* till att i samband med införandet av 1939 års bestämmelser angående statsbidrag till enskild väghållning frågan om rätten att hålla grindar över enskild väg förutsatts skola upptagas till förnyade överväganden samt förklarade sig biträda motionärens förslag om att frågan nu utreddes. Utskottet hemställde, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville överlämna motionen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen för att av ämbetsverken tagas under övervägande vid fullgörandet av dem den 11 maj 1945 meddelat uppdrag att verkställa översyn av vissa frågor rörande den enskilda väghållningen.

Riksdagen biföll utskottets hemställan och avlät den 25 juni 1948 skrivelse därom till Kungl. Maj:t (nr 350).

I anledning av riksdagens skrivelse förordnade Kungl. Maj:t den 9 juli 1948 lagmannen Alfred Bexelius att verkställa utredning av den i motionen berörda frågan.

Sedan Bexelius i skrivelse den 7 december 1951 av anförda skäl hos Kungl. Maj:t hemställt, att Kungl. Maj:t måtte förordna att utredningen skulle fortsättningsvis verkställas av 1948 års vinterväghållningsutredning, i vilken Bexelius vore ledamot, uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 11 januari 1952, med upphävande av sitt beslut den 9 juli 1948, åt vinterväghållningsutredningen att verkställa sistberörda, av riksdagen begärda utredning.

Utredningsuppdragen avse, på sätt framgår av det sagda, att verkställa dels en översyn av gällande bestämmelser om vägförening med syfte att förenkla förfarandet vid bildandet av sådan förening och dels en utredning rörande sättet för ordnande av vägbelysning samt möj-

ligheterna att genomföra grindförbud å vissa enskilda vägar.

Under utredningsarbetet har det visat sig, att de ändringar i lagstiftningen om enskilda vägar, till vilka de föreslagna reformerna komma att leda, bli ganska omfattande. Detta förhållande har i sin tur föranlett, att det blivit nödvändigt att ta ställning även till vissa frågor, som stå i samband med de nu nämnda eller vilka till följd av sin närbesläktade karaktär ansetts böra lösas på samma sätt som dessa. Vissa dylika frågor ha under utredningsarbetet aktualiserats genom påpekanden från myndigheter m. fl., med vilka utredningen trätt i förbindelse för inhämtande av upplysningar. Särskilt förtjänar att nämnas, att det vid sidan av de förut nämnda frågorna om vägbelysningens ordnande och om grindförbud befunnits erforderligt att till behandling upptaga jämväl vissa andra reformkrav, som syfta till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på de enskilda vägarna, nämligen dels frågan om befogenhet för de väghållningsskyldiga med avseende å enskild väg att sanda vägen till förekommande av halka vintertiden och dels möjligheterna att i vissa fall förbjuda uppförande av byggnad eller annan trafikfarlig anordning vid enskild väg.

De allmänna synpunkter, utredningen funnit kunna anläggas på frågan om en reform av vägföreningsinstitutet, redovisas i 3 kap. av betänkandet. I 4 kap. upptagas till behandling de nyss nämnda spörsmålen om åtgärder till förbättrande av framkomligheten och trafiksäkerheten å enskilda vägar. I 5 kap. avhandlas vissa andra under utredningsarbetet framkomna reformkrav av större principiell betydelse. Övriga ifrågasatta ändringar i gällande bestämmelser om enskilda vägar redovisas under 6 kap. i den speciella motiveringen till utredningens författningsförslag.

TREDJE KAPITLET

Vägföreningsinstitutet

A. Tillämpningen av nu gällande bestämmelser om vägföreningar

För att närmare klarlägga, i vilken omfattning de nu gällande bestämmelserna om vägföreningar tillämpats, samt för att få del av de erfarenheter, vilka vunnits av de tillämpande myndigheterna, har utredningen genom skrivelser till länsstyrelserna hemställt om upplysningar rörande lagtillämpningen och om länsstyrelsernas synpunkter på nödvändigheten av en reform. Här nedan skall i korthet lämnas en sammanställning av de uppgifter, vilka som svar på de verkställda förfrågningarna kommit utredningen till handa. Vad angår frågorna rörande sättet för ordnande av vägbelysning inom vägföreningsområdena — i vilket hänseende utredningen funnit erforderligt att söka komplettera de från länsstyrelserna erhållna uppgifterna genom förfrågningar hos ett antal kommuner och enskilda elektriska distributionsföretag — är dock utredningsresultatet redovisat i annat sammanhang (se s. 75).

Antalet inom de olika länen hittills handlagda ärenden angående bildande av vägföreningar framgår av uppställningen å s. 41.

För *införskaffande av erforderlig utredning* i ärenden angående bildande av vägföreningar synas länsstyrelserna genomgående ha anlitat biträde av sakkunnig personal utanför länsstyrelsen. I det alldeles övervägande antalet fall har för dylika utredningsuppdrag anlitats antingen distriktslantmätaren i det distrikt, där vägföreningen avsetts skola komma till stånd, eller ock någon inom länet tjänstgörande förfogandelantmätare. Exempel saknas dock icke på att dylika förordnanden givits annan än lantmätare.

Det har också förekommit att erforderlig utredning införskaffats på annat sätt än genom förordnande av särskild utredningsman. Vid bildandet av den enda i Uppsala län förefintliga vägföreningen synes länsstyrelsen själv ha utövat den omedelbara ledningen av hela utredningsarbetet. — Inom Malmöhus län har viss förberedande utredning införskaffats genom polismyndigheten i orten, varefter länsstyrelsen förordnat lantmätare att verkställa övrig erforderlig utredning. — Länsstyrelsen i Örebro län uppgiver, att i två fall all utredning verkställts genom vederbörande byggnadsnämnders försorg. — I Västernorrlands län har erforderlig förberedande utredning införskaffats genom byggnadsnämnd, polismyndighet och i förekommande fall magistrat i stad samt i ett fall av ett bolag, som gjort framställning om bildande av vägförening.

Rörande *beskaffenheten av den förberedande utredningen* innefatta de flesta av de inkomna svaren blott schematiska uppgifter. Inom Stockholms län ha fasta regler i detta hänseende skapats genom en till lantmätarna i länet översänd cirkulärskrivelse, vari framhållits, att utredningen borde ta sikte på i huvudsak

Län	Verksamma vägföreningar	Ej slutförda ärenden	Slutförda ärenden, som ej lett till beslut enl. 84 § enskilda väglagen	Summa ärenden
Stockholms	44	28 [1]	6	78
Uppsala	1	—	2	3
Södermanlands	—	—	—	—
Östergötlands	3	4	—	7
Jönköpings	2	2	—	4
Kronobergs	—	1	1	2
Kalmar	1	1	—	2
Gotlands	—	—	—	—
Blekinge	4	3	—	7
Kristianstads	—	2	—	2
Malmöhus	2	2	—	4
Hallands	4	9	—	13
Göteborgs o. Bohus	6	20	—	26
Älvsborgs	4	6	—	10
Skaraborgs	2	3	—	5
Värmlands	—	1	—	1
Örebro	3	2	—	5
Västmanlands	2	1	—	3
Kopparbergs	10	4	—	14
Gävleborgs	1	—	—	1
Västernorrlands	—	4	1 [2]	5
Jämtlands	—	—	—	—
Västerbottens	—	—	1 [3]	1
Norrbottens	—	1	—	1
Summa ärenden	89	94	11	194

[1] Härav 7 fall, i vilka vägfrågan till följd av inkorporering med stad eller av annan orsak torde komma att ordnas genom vederbörande kommun och vilka följaktligen kunna förutses ej komma att föranleda någon åtgärd.

[2] I detta fall har länsstyrelsen jämlikt 71 § enskilda väglagen meddelat beslut om bildande av vägförening men sedermera förordnat om upplösning av föreningen, innan ytterligare åtgärder blivit vidtagna.

[3] I detta fall har länsstyrelsen jämlikt 71 § enskilda väglagen meddelat beslut om bildande av vägförening. Beslutet har emellertid efter besvär blivit undanröjt.

följande frågor, nämligen: 1) förslag till gränser för föreningens område; 2) förteckning över de fastigheter, som innesl̈otes av gränserna; 3) uppgift å andra inom området belägna egendomar än fastigheter; 4) uppgift om utanför det föreslagna området funnes fastighet, som begagnade någon väg inom området; 5) förslag till vägar, som skulle tillhöra vägföreningen; 6) fråga om annan automatiskt verkande norm än taxeringsvärdena; 7) fråga om åsättande av högre eller lägre andelstal å viss fastighet enligt 76 § tredje och fjärde styckena lagen om enskilda vägar. Även länsstyrelsen i Hallands län har sagt sig numera tillämpa den ordningen att en av länsstyrelsen förordnad sakkunnig

utredningsman i ett sammanhang uppgjorde förteckning å fastigheterna inom det tillämnade vägföreningsområdet, fastigheternas ägare och taxeringsvärden samt uttalade sig om beräkningen för kostnadernas fördelning. Vidare plägade den sakkunnige uppgöra förslag till vägar, som skulle anses vara föreningens. — Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har särskilt framhållit vikten av att utredningsmannen redovisade de inom vägföreningens område belägna fastigheterna och deras taxeringsvärden, varigenom nöjaktig röstlängd kunde föreligga redan vid första sammanträdet med vägföreningen. — Jämväl inom Malmöhus, Älvsborgs samt Örebro län har röstlängd brukat färdigställas vid den förberedande utredningen.

I vissa fall ha länsstyrelserna tillämpat ett förfarande med remiss till olika myndigheter för avgivande av yttrande. Så synes ha varit fallet i det ärende, som redovisats av länsstyrelsen i Uppsala län (jfr ovan). Även länsstyrelsen i Örebro län uppger, att omfattande remissåtgärder visat sig erforderliga i vissa ärenden; i ett fall hade länsstyrelsen, innan vederbörande distriktslantmätare förordnats att uppgöra förslag, införskaffat kartmaterial från överlantmätaren samt infordrat yttranden från länsarkitekten, vägförvaltningen, vederbörande byggnadsnämnder ävensom landsfiskal och häradsskrivare. — Länsstyrelsen i Stockholms län uppger, att den förberedande, av lantmätare verkställda utredningen i enstaka fall, innan ytterligare åtgärd vidtagits, remitterats till länsarkitekten, kommunalnämnden och överlantmätaren för yttrande.

Sammanträden med sakägare ha regelmässigt hållits inför länsstyrelsen (landshövdingen med biträde av föredraganden och vissa experter) eller ock, efter särskilt förordnande, av viss tjänsteman hos länsstyrelsen. Stundom har så förfarits att vissa av sammanträdena hållits inför därtill förordnad tjänsteman, medan andra hållits inför länsstyrelsen. Inom Östergötlands och Malmöhus län ha alla sammanträden med sakägarna hållits av den lantmätare, som förordnats att verkställa utredningen.

Någon härifrån avvikande ordning synes i allmänhet ej ha tillämpats beträffande det i 75 § enskilda väglagen omförmälda sammanträde, vid vilket stadgar skola antagas och styrelse väljas. Även detta sammanträde har — trots avsaknaden av uttrycklig föreskrift därom — i allmänhet ägt rum inför länsstyrelsen eller viss länsstyrelsetjänsteman. Inom Blekinge län — där den förberedande utredningen, såsom nyss nämnts, brukat verkställas av tjänsteman vid vägförvaltningen — ha sammanträdena enligt 75 § ägt rum under ledning av överlantmätaren och tjänsteman hos länsstyrelsen. I Örebro län ha dessa sammanträden hållits av den förordnade utredningsmannen.

Antalet sammanträden har i regel uppgått till det i lagen angivna, d. v. s. tre. I vissa fall har dock antalet kunnat nedbringas. Från Stockholms län uppgives, att det i vissa fall varit möjligt att å det andra sammanträdet upptaga ej allenast frågorna om stadgar och styrelse utan även spörsmålet vilka vägar som skulle vara föreningens, varigenom antalet sammanträden inskränkts till två. Det har då varit fråga om vägföreningar av förhållandevis mindre omfattning och om fall, då intresset för bildandet av sådan förening varit mera allmänt utbrett. — Ett liknande förfarande med sammanslagning av sammanträdena enligt 75 och 84 §§ enskilda väglagen synes konsekvent ha tillämpats inom Malmöhus och Hallands län. — Vid tillkomsten av den i Kalmar län bildade vägföre-

ningen hölls först ett sammanträde inför vederbörande föredragande hos länsstyrelsen, vid vilket behandlades frågan, om föreningen skulle komma till stånd, varjämte övriga huvudfrågor förberedelsevis diskuterades. Därefter hölls ett sammanträde inför länsstyrelsen, vid vilket fastställdes delaktighetsgrunder och stadgar samt utsågs styrelse, varjämte föreningsmedlemmarna hördes över ett upprättat förslag angående föreningens vägar. Länsstyrelsens beslut i sistnämnda fråga meddelades efter sammanträdet. I detta fall koncentrerades förfarandet alltså till ett förberedande sammanträde under ledning av därtill utsedd tjänsteman och ett slutligt sammanträde inför länsstyrelsen. — Av de uppgifter, som inkommit från länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus samt Örebro län, synes framgå, att antalet sammanträden någon gång understigit tre. Närmare uppgifter härom saknas emellertid. — Från Kopparbergs län uppgives, att sammanträden alltid hållits till det i lagen förutsatta antalet, ehuru i flera fall en minskning till två sammanträden kunnat ske.

Ett område, där förfarandet utvecklat sig väsentligt olika vid länsstyrelserna, utgör frågan om *bestämmande av andelstal* inom vägförening. Huru förfarandet på denna punkt gestaltar sig, beror givetvis i allt väsentligt på om det befinnes lämpligt att jämlikt 76 § andra stycket enskilda väglagen generellt fastställa andra andelstal än taxeringsvärdena. Sker detta, måste frågan om varje fastighets delaktighet bli föremål för en mera ingående behandling än om det såsom huvudregel fastslås, att taxeringsvärdena skola utgöra andelstal. Användas taxeringsvärdena som andelstal, kan å andra sidan antalet fall, i vilka frågan om åsättande av särskilt andelstal för viss fastighet jämlikt 76 § första, tredje eller fjärde stycket aktualiseras, bli ganska betydande. Med hänsyn härtill tillämpas flerstädes den principen att dylika frågor upptagas till behandling vid de i lagen föreskrivna sammanträdena med delägarna och, där så är möjligt, avgöras i ett sammanhang. Så har enligt uppgift skett i Uppsala, Jönköpings, Kalmar och Kopparbergs län samt i allmänhet även i Hallands och Örebro län. Från Malmöhus län uppgives att länsstyrelsen i ett sammanhang upptagit och avgjort frågorna om andelstal, sedan länsstyrelsens beslut om fastställelse av stadgar för föreningen vunnit laga kraft. I Jönköpings och någon gång i Hallands län har man förfarit så, att det vid sammanträde med delägarna uppdragits åt vägföreningens styrelse att utreda frågan samt att sakägarna vid senare sammanträde godkänt av styrelsen upprättat förslag till fördelning av bidragsskyldigheten, vilket förslag därefter fastställts av länsstyrelsen. Inom Stockholms län ha hithörande frågor genomgåtts vid det sista av länsstyrelsen hållna sammanträdet, varjämte tillkännagivits, att ansökning om fastställande av lägre eller högre andelstal borde göras inom viss vid sammanträdet bestämd tid. Hos övriga länsstyrelser synas däremot alla frågor om bestämmande av andelstal att gälla i stället för taxeringsvärden och om åsättande av särskilda värden, där taxeringsvärden saknas, ha, såsom lagen förutsätter, fått anstå i avbidan på ansökan av föreningen eller av enskilda fastighetsägare. Beträffande Östergötlands län uppgives att taxeringsvärdena icke använts såsom andelstal i någon av de vägföreningar, som hittills bildats, utan att föreningarna i stället på årsmöten bestämt andra mera enhetliga andelstal. (Emellertid uppgives tillika att några frågor enligt 76 § enskilda väglagen hittills icke prövats av länsstyrelsen.)

Den tidrymd, bildandet av en vägförening tar i anspråk, är högst varierande. Den kortaste tiden (knappt ett år) redovisas för ett ärende från Kopparbergs län och den längsta tiden (hittills 10 år; ärendet ej slutfört) av länsstyrelsen i Stockholms län. Normalt hålla sig de uppgivna tiderna mellan 2 och 4 år. För de tre län, där de flesta vägföreningarna finnas, nämligen Stockholms, Göteborgs och Bohus samt Kopparbergs län, angivas såsom genomsnittsvärden respektive 4, 1—2 och något över 3 år. För Hallands län angives tiden till något över 4 år och för Älvsborgs län till 1—2 år. I Kalmar län har bildandet av den enda verksamma vägföreningen dragit en tid av 1½ år. De fall, där de angivna normaltiderna överskridas, äro emellertid talrika. Det är sålunda icke ovanligt att bildandet av en vägförening tar en tid av 5—7 år i anspråk.

I de fall, där förfarandet tagit onormalt lång tid, synes dröjsmålet stundom ha berott på att vägfrågan sammankopplats med frågor om bebyggelseplaneringen. Dylika fall redovisas av länsstyrelserna i Stockholms, Hallands och Örebro län. I övrigt uppgiver länsstyrelsen i Stockholms län att särskilt utredning och konferenser angående andelstalens bestämmande i åtskilliga fall tagit mycket lång tid, varjämte det stundom förekommit, att den förberedande utredningen visat sig bristfällig och måst kompletteras. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län uppgiver beträffande ett fall, där förfarandet inletts år 1942 men ännu ej avslutats, såsom orsak till dröjsmålet att länsstyrelsen på grund av skiljaktiga meningar inom vägföreningen beträffande innehållet i föreningens stadgar ännu icke kunnat fastställa några stadgar för föreningen. Från Älvsborgs län uppgives, att förfarandet stundom fördröjts genom besvär över något av länsstyrelsens beslut. Länsstyrelserna i Malmöhus, Hallands och Kopparbergs län angiva att orsaken till förelupen tidsutdräkt i flertalet fall varit den, att utredningsmannen icke haft tid att fullgöra sitt uppdrag utan dröjsmål; i Malmöhus och Hallands län säges emellertid en märkbar förbättring härutinnan numera ha inträtt, sedan den nya lantmäteriorganisationen hunnit träda i kraft.

Även beträffande de ärenden, vilkas handläggning tagit normal tid i anspråk, anmärkes flerstädes att det varit svårt att för utredningsarbetet erhålla biträde av person med erforderliga kvalifikationer vilken tillika disponerat tillräcklig tid för att fullgöra ett dylikt uppdrag. Länsstyrelserna i Uppsala och Kalmar län betona härjämte att även arbetsbelastningen hos länsstyrelsen medverkat till att vägföreningsärendena icke kunnat handläggas med större snabbhet. Att döma av de yrkanden på en reform av förfarandet, som framförts av flertalet länsstyrelser, synes emellertid en av de viktigaste faktorer, vilka medverkat till att förhala vägföreningsärendena, ha varit det omständliga och tyngande förfarandet. De synpunkter, vilka i detta avseende framkommit, redovisas närmare i det följande.

Antalet besvär över länsstyrelsernas beslut i vägföreningsärenden framgår av denna uppställning:

Stockholms län	21
Östergötlands län	1
Malmöhus län	1
Hallands län	3
Göteborgs och Bohus län	4
Älvsborgs län	2
Örebro län	1
Västmanlands län	1
Västernorrlands län	1
Västerbottens län	1
Summa	36

Besvären angivas ha gällt i 16 fall frågor om bildande av vägförening eller omfattningen av föreningens område, i ett fall elektrisk vägbelysnings hänförande till väghållning, i 17 fall grunderna för delaktigheten i föreningen samt i 3 fall frågan, vilka vägar som skulle tillhöra föreningen.

B. Allmänna synpunkter på vägföreningsinstitutet

En fråga, som vid varje diskussion angående väghållningsproblemen har benägenhet att tränga sig i förgrunden, är åt vilket rättssubjekt — staten, kommunerna, särskilt bildade sammanslutningar eller enskilda personer — det bör uppdragas att handhava och bekosta väghållningen å vägar av olika slag. Även i förevarande sammanhang har denna fråga viss aktualitet. Den behandlas sålunda ganska ingående i några av de svar, som ingått på de av utredningen gjorda förfrågningarna rörande tillämpningen av gällande bestämmelser om vägföreningar. Vissa länsstyrelser ha nämligen (se s. 47—48) gjort gällande att de föreliggande problemen icke kunna lösas på ett rationellt sätt enbart genom en reformering av vägföreningsinstitutet utan att väghållningen inom de mindre tätområdena bör ankomma antingen på kommunerna eller på enskilda sammanslutningar med uppgift ej blott att sörja för väghållningen utan även att handhava andra tätortsproblem, t. ex. vattenförsörjning och avlopp.

Såvitt angår de ur samfärdselsynpunkt mest betydelsefulla lederna, har det genom 1943 års lagstiftning om allmänna vägar blivit avgjort, att det bör ankomma på staten att ombesörja anläggningen och underhållet av dessa vägar. Om denna princip torde numera knappast någon meningsskiljaktighet råda. Däremot har det icke ansetts i lika mån avgjort, att omfattningen av statens förpliktelser med avseende å väghållningen bör stanna härvid. Det har sålunda vid skilda tillfällen och i olika avseenden gjorts gällande, att staten även bör övertaga åtminstone en del av skyldigheten att ombesörja och bekosta byggande och underhåll av enskilda vägar. I viss mån har staten också åtagit sig en del av det ekonomiska ansvaret för denna väghållning genom att lämna bidrag till sådana vägar, som ansetts vara av större betydelse ur allmän synpunkt eller vilka det skulle bli alltför betungande för de enskilda att ensamma bära kostnaderna för.

Kommunernas förpliktelser på förevarande område äro i princip inskränkta till sådana områden, som lagts under stadsplan, och bestämmas till sitt innehåll av byggnadslagen. Jämlikt 49 och 74 §§ sagda lag ankommer det på stad (samt jämlikt 88, 90 och 106 §§ jämväl på köping, municipalsamhälle eller annan kommun, som helt eller delvis lagts under stadsplan) att svara för iordningställande, upplåtande och underhåll av gata och annan allmän plats. Stadsplanesamhällets sagda skyldighet modifieras emellertid dels av byggnadslagens bestämmelser om skyldighet för tomtägare att utan lösen överlåta eller utgiva ersättning för gatumark samt att gälda ersättning för gatubyggnadskostnad, dels ock av bestämmelserna i 55 § och 74 § andra stycket byggnadslagen och 11 § lagen om allmänna vägar, enligt vilka stadens nämnda åligganden i många fall överflyttats på kronan i egenskap av

väghållare i staden. En mycket betydande lättnad i städernas gatuhållningsskyldighet beredes dessutom genom förordningen den 30 juni 1943 om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare.

Med avseende å enskilda vägar, såväl inom tättbebyggda orter som annorstädes, ha däremot kommunerna icke andra ekonomiska förpliktelser än dem, som eventuellt bli en följd av att kommunen liksom andra rättssubjekt kan bli skyldig att deltaga i väghållningen såsom ägare av fastighet, för vilken vägen är till nytta. En annan sak är att det icke sällan torde förekomma, att kommunerna inom gränserna för sina befogenheter enligt kommunallagarna i större eller mindre omfattning lämnat frivilliga bidrag till enskild väghållning.

Emellertid har det i skilda sammanhang gjorts gällande, att kommunerna borde övertaga en del av det enskilda väghållningsbestyret. Frågan har i detta hänseende främst gällt förhållandena inom sådana tättbebyggda orter, å vilka bestämmelserna i 3 kap. enskilda väglagen äro tillämpliga. Att spörsmålet närmast aktualiserats på denna punkt torde bero på den nära till hands liggande jämförelsen med förhållandena inom de mera typiska tätorter, för vilka stadsplan är gällande.

I det av 1935 års vägsakkunniga år 1938 avgivna betänkande med förslag till lag om enskilda vägar m. m. (SOU 1938:23), vilket kom att ligga till grund för 1939 års lagstiftning i ämnet, upptogs (s. 69—72) till behandling frågan om en kommunalisering av väghållningen i tättbebyggda orter. Tanken härpå avvisades emellertid under motivering bl. a., att en dylik väghållningsskyldighet för de därav berörda samhällena i själva verket skulle innebära en påbyggnad på gatuhållningsskyldigheten, vilken i många fall redan ställde höga krav på samhällena. Visserligen skulle samhällena kunna berättigas att av de av vägarna närmast intresserade uttaga särskild avgift som bidrag till väghållningskostnaderna, men då medförde överflyttningen av väghållningen till samhällena icke stor skillnad, eftersom statlig kontroll likväl erfordrades. Om bidrag till väghållningen utginge av statsmedel, skulle syftet med den kommunala väghållningen förfelas, och man skulle vara tillbaka vid det system med små vägdistrikt, vilket man nyligen på goda grunder övergivit. Den dubbelorganisation av allmän väghållning, som i realiteten bleve följden, skulle vara tämligen meningslös och orsaka ökade förvaltningskostnader och ett invecklat bidragssystem.

I samband med remissyttrandena över 1942 års stadsplaneutrednings förslag till byggnadslag framhölls från flera håll — bl. a. av vissa länsstyrelser samt av Svenska landskommunernas förbund — önskvärdheten av att något särskilt rättssubjekt finge åt sig uppdraget att svara för genomförandet av sådan bebyggelseplanering, som avsåges med byggnadsplaneinstitutet, och att tillgodose de inom dylika områden uppkommande tätortsbehoven, särskilt anordnandet och underhållet av vägar och allmänna platser samt utförandet, underhållet och driften av vatten- och avloppsanordningar.

I samband med att stadsplaneutredningens förslag efter överarbetning inom departementet överlämnades till lagrådet för yttrande anförde departementschefen — efter redogörelse för vissa gällande bestämmelser angående vattenförsörjning och avlopp — beträffande nu förevarande frågor bl. a. följande (prop. nr 131/1947 s. 142):

Det torde helt visst kunna antagas, att

frågorna om vägar, allmänna platser, avlopp och vattenförsörjning inom ett byggnadsplaneområde skulle kunna lösas på ett tillfredsställande sätt, om ansvaret härför lades på kommunen. I större tätorter torde dessa frågor överhuvud taget icke kunna lösas på ett nöjaktigt sätt utan kommunens medverkan. För sådana större tätorter torde emellertid byggnadsplan icke vara tillräcklig, utan stadsplaneläggning bör äga rum. Om stadsplanen, såsom jag i annat sammanhang förordat, kommer till användning för reglering av alla större tätorter på landet, skulle byggnadsplanen regelmässigt, i viss motsats till vad nu gäller, komma att tillämpas endast med avseende å smärre samhällsbildningar. Att beträffande de sistnämnda föreskriva skyldighet för kommunen att svara för byggnadsplanens genomförande synes icke tillräckligt motiverat. Ej sällan torde förhållandena vara sådana, att ansvaret härför bör ankomma på exploatören. I många fall äro samhällsbildningarna så små, att ordnandet av ifrågavarande angelägenheter kan med större fördel läggas direkt på markägarna. Av dessa skäl anser jag mig icke kunna biträda det i vissa yttranden framförda förslaget, att genomförandet av byggnadsplan skall ankomma på kommun. Om byggnadsplaneområdes behov av vägar, vatten och avlopp icke kan tillgodoses utan kommunens ingripande, synes stadsplaneläggning böra äga rum. Vad härefter angår förslaget, att byggnadsplans genomförande skall ankomma på särskilt bildade byggnadsplaneföreningar, innebär detta, att en sådan förenings verksamhetsområde skulle begränsas till byggnadsplaneområde. Särskilda sammanslutningar för tillgodoseendet av behovet av vägar, vatten och avlopp måste emellertid ofta omfatta större områden än byggnadsplaneområdet. Det är därvid icke säkert, att en fastighet, som är delaktig i ett vägföretag, även är delaktig i företag för vatten och avlopp. Det innebär därför icke heller någon i allo tillfredsställande lösning att låta genomförandet av byggnadsplan ankomma på förening, vars verksamhetsområde är begränsat till byggnadsplaneområde.

På sätt förut anförts, har frågan om vägföreningarnas berättigande såsom organisationsform blivit aktualiserad även i nu förevarande sammanhang, närmast genom att frågan upptagits till diskussion i några av de svar, som avgivits på utredningens förfrågningar angående tillämpningen av nu gällande bestämmelser. Kritik mot vägföreningsinstitutet såsom sådant har särskilt framställts av länsstyrelserna i Kalmar och Västernorrlands län samt uti ett av länsstyrelsen i Skaraborgs län åberopat, av överlantmätaren i länet avgivet yttrande över utredningens förfrågningar.

Länsstyrelsen i Kalmar län ifrågasätter, om det ej borde åläggas kommunerna att övertaga väghållningsbesväret inom vissa av de områden, 3 kap. lagen om enskilda vägar åsyftade. Åtminstone i de fall, där ordnandet av vattenförsörjning av avlopp utgjorde en kommunal angelägenhet, vore en sådan ordning enligt länsstyrelsens mening naturlig. Även andra skäl torde kunna anföras härför. I den mån handhavandet av vägväsendet inom förevarande ort ej ansåges böra åligga kommunen, torde frågan enligt länsstyrelsens mening kunna lösas i den ordning 2 kap. enskilda väglagen stadgade, d. v. s. genom bildande av vägsamfällighet.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län anför:

> Möjligheterna att utrusta även de små tätorterna, där stadsplaneläggning icke gärna kan ifrågakomma, med erforderliga vägar, allmänna platser, ytterbelysning, vatten och avlopp samt övriga behövliga kollektiva nyttigheter är i icke ringa mån beroende av hur de formella och materiella författningsbestämmelserna i förevarande ämne äro utformade. För de små tätorternas vidkommande utgör numera byggnadsplaneinstitutet nyckeln till lösningen av dessa orters planeringsproblem. Då det emellertid i princip ankommer på vederbörande markägare inom byggnadsplaneområdena att själva svara för att dessa kollektiva nyttigheter komma till stånd, kan det icke vara rationellt vare sig att insnöra markägarnas verksamhet i så tyngande former, som fallet är i fråga om väghållningen

inom dessa områden, eller att tillskapa nya institut av ungefärligen enahanda typ som vägföreningen för att framtvinga anordnandet av andra kollektiva nyttigheter. Lagstiftningen synes på ett effektivare och rationellare sätt än vad nu är fallet böra göra det möjligt för befolkningen inom här avsedda områden att ordna sina planeringsproblem. Enligt länsstyrelsens uppfattning stå härvidlag näppeligen några andra utvägar till buds än att antingen kommunalisera arbetet med byggnadsplanernas genomförande eller att tillskapa *ett* rättssubjekt för ordnandet av alla de med samhällsplaneringen inom dessa områden förenade uppgifterna. Då vägföreningsinstitutet numera i praktiken torde hava sin huvudsakliga eller enda betydelse i fråga om byggnadsplaneområden, ifrågasätter länsstyrelsen dels, huruvida icke behovet av en reform av detta institut bör ses i ett större sammanhang, dels ock om ej tiden nu är inne att till omprövning upptaga hela frågan hur de med stöd av byggnadslagen tillskapade byggnadsplanerna för de små tätorterna skola kunna på ett ekonomiskt, rationellt och effektivt sätt genomföras i praktiken.

I den av överlantmätaren i Skaraborgs län upprättade promemorian anföres bl. a. följande:

Vid den tid, då bestämmelserna om vägförening utformades, var som regel det största problemet för de mindre tätorterna vägfrågans ordnande. Numera torde lösningen av de sanitära problemen vara lika påträngande, kanske mer. Läggandet av ledningar o. dyl. har visserligen intet samband med vägtrafiken men utgör oftast del av gatu- och väganläggningen. Samordning måste ske. Tiden kan måhända vara inne att taga upp frågan om lösande av alla de ekonomiska problemen inom mindre tätorter, som uppkomma vid anläggande av gemensamhetsanordningar av skilda slag. De nya storkommunerna torde som regel rymma flera dylika småorter. Samtidigt är municipalbildning en mindre populär form för handhavandet av gemensamhetsanordningarna och kan väl oftast ej komma i fråga på grund av att tätorten är ringa och ej lämpligen kan tåla kostnaderna för en egen administrativ apparat. Kraven på gemensamhetsanordningar äro dock ofta påträngande och på samma sätt som nu påbörjats beträffande vägföreningar torde översyn behöva ske beträffande reglerna för bildandet av de ekonomiska sammanslutningar, som måste till för handhavande av vattenanläggningar, avloppsanläggningar m. m. Möjligheterna av samordning böra undersökas. Delaktigheten i företag av olika slag, t. ex. väganläggning och avlopps ordnande, måste väl som regel bestämmas efter skilda grunder men måhända kunna former finnas för bildande av något slags ekonomisk samhällsförening. En vägförenings nuvarande uppgifter bleve då endast en del i en sådan förenings åliggande.

Det nu anförda ger vid handen, att de argument, som kunna anföras till stöd för åsikten, att vägföreningarna icke utgöra någon lämplig form för väghållningen inom de mindre tätorterna, äro av två slag, nämligen dels ekonomiska och dels organisatoriska.

För invånarna i sådana mindre tätorter, som icke lagts under stadsplan, måste det givetvis framstå som ett önskemål, att väghållningsbördorna för deras del lättas genom att slås ut på samtliga invånare i kommunen eller övertagas av staten. Detta önskemål dela de emellertid med alla andra väghållare i fråga om enskilda vägar, och problemet vidgas därigenom att avse enskild väghållning överhuvud. Av bl. a. ekonomiska skäl är det åtminstone för närvarande uteslutet, att staten eller kommunerna skulle kunna åtaga sig all enskild väghållning. En begränsning av statens eller kommunens engagemang att avse endast tätorterna skulle av glesbygdsinvånarna i många fall anses som en uppenbar orättvisa, särskilt i betraktande av att väghållningsbördan för tätorternas invånare ofta är mindre betungande än för invånarna i glesbygden.

Ur organisatorisk synpunkt är det otvivelaktigt en svaghet, att det icke finnes något rättssubjekt, som bär det

samlade ansvaret för genomförandet av en byggnadsplan och för att byggnadsplaneområdets vägproblem och andra speciella tätortsfrågor bli lösta på ett tillfredsställande sätt. Att lägga detta ansvar på kommunen är visserligen teoretiskt möjligt men möter även — på sätt framgår av de nyss refererade uttalandena i samband med tillkomsten av lagen om enskilda vägar och byggnadslagen — stora betänkligheter. Tanken att för ändamålet tillskapa särskilda samhällsföreningar med uppgift att ta sig an alla uppkommande tätortsproblem drabbas även av allvarliga erinringar. Det kan sålunda icke utan vidare betraktas som givet, att alla de gemensamhetsproblem, till vilka en tätortsbildning ger upphov, ur organisatorisk synpunkt alltid böra lösas på samma sätt. Även om det i ett givet fall synes klart, att kommunen eller samhällsföreningen bör omhänderhava vägväsendet inom ett tätområde, är därmed ej sagt, att detsamma är förhållandet med t. ex. vatten- och avloppsväsendet.

Vid sådant förhållande synes det ännu vara för tidigt att ta bestämd ståndpunkt till frågan, i vilken omfattning och på vad sätt de nämnda verksamhetsgrenarna böra samordnas. I allt fall fordrar frågan undersökningar och överväganden av sådan art, att de näppeligen kunna komma till stånd inom ramen för de uppdrag, som givits vinterväghållningsutredningen.

Utredningen har av dessa skäl funnit sig icke böra närmare ingå på frågan om en mera genomgripande reform av vägföreningsinstitutet utan ansett sin uppgift i förevarande hänseende begränsad till att söka utforma regler beträffande främst förfarandet vid vägförenings bildande, vilka på ett bättre sätt än de nuvarande tillgodose det praktiska livets krav.

C. Framkomna önskemål i fråga om förfarandet i vägföreningsärenden

På sätt anmärkts i den motion, vilken föranlett riksdagens skrivelse med begäran om utredning rörande formerna för bildandet av vägföreningar m. m. (se s. 36) framfördes viss kritik mot hithörande bestämmelser i lagen om enskilda vägar redan i samband med förarbetena till byggnadslagen, närmare bestämt i samband med remissyttrandena över 1942 års stadsplaneutrednings förslag i frågan. Detta förslag innebar, liksom lagen i dess slutliga utformning kom att göra, att genomförandet av en byggnadsplan i fråga om vägar och allmänna platser i allmänhet skulle åvila en för ändamålet bildad vägförening. I många yttranden över stadsplaneutredningens förslag ifrågasattes i anledning härav, huruvida vägföreningarna vore lämpliga såsom organ för byggnadsplans genomförande.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län framhöll i detta sammanhang, att reglerna om vägförening i lagen om enskilda vägar fått en sådan utformning som endast med svårighet kunde förenas med det praktiska livets krav. Proceduren vid en vägförenings tillkomst vore mycket omständlig och tidsödande. Länsstyrelsen skulle, innan slutligt beslut om föreningens vägar förelåge, hålla tre sammanträden med sakägarna och meddela tre särskilda beslut, första gången om området för föreningen, andra gången om stadgarna och tredje gången om vägarna. Varje sådant beslut kunde överklagas. Härtill komme, att stora svårig-

heter mötte, då det gällde att snabbt få erforderliga utredningar verkställda genom sakkunnigas försorg. Länsstyrelsen hade därvidlag måst anlita vederbörande distriktslantmätare, som varit överhopade med annat arbete. I ett fall, där behovet av att vägföreningen skulle kunna träda i funktion med det snaraste vore påtagligt, hade länsstyrelsen på hösten 1942 upptagit frågan om vägförening men hade ännu i slutet av år 1945 icke kunnat fastställa vilka vägar, som skulle vara föreningens. Orsakerna till dröjsmålet vore att söka i överklagande och svårigheter med att få fram sakkunnigutredningar. Länsstyrelsen i Kronobergs län förklarade sig icke kunna godtaga utredningens förslag på denna väsentliga punkt i byggnadsplaneinstitutets utformning. Utredningen hade icke tagit tillbörlig hänsyn till den tungroddhet, som vidlådde vägförening. En sådan organisation hade i praktiken visat sig arbeta både mödosamt och långsamt, varigenom den betänkligt brustit i effektivitet. Det kunde, enligt vad erfarenheten givit vid handen, taga flera år att bilda en dylik förening. Liknande uttalanden gjordes av länsstyrelserna i Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Västernorrlands och Jämtlands län. Länsstyrelsen i Malmöhus län uppgav att en stark motvilja mot bildande av vägföreningar framträtt i länet. I de båda orter i länet, där sådan förening bildats, rådde starkt missnöje med organisationen. Länsstyrelserna i Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Skaraborgs, Västernorrlands och Jämtlands län uttalade, att det, om vägföreningsinstitutet ansåges böra komma till användning vid byggnadsplans genomförande, vore nödvändigt att verkställa en översyn av detta institut i syfte att förenkla detsamma.

Vad sålunda anförts kom emellertid icke att föranleda någon ändring i stadsplaneutredningens förslag eller i lagen om enskilda vägar. Departementschefen uttalade härom (prop. nr 131/1947, s. 141), att bestämmelserna om vägförening dittills endast tillämpats i begränsad utsträckning samt att den väckta frågan om förenkling av institutet borde anstå i avbidan på ytterligare erfarenhet av detsamma.

Även i samband med de av utredningen gjorda förfrågningarna hos länsstyrelserna rörande tillämpningen av bestämmelserna om vägföreningar m. m. (jfr s. 40) har det övervägande flertalet länsstyrelser uttalat, att de nuvarande reglerna rörande förfarandet vid bildande av vägföreningar icke vore tillfredsställande, samt påyrkat en omarbetning av dessa i riktning mot större förenkling. Undantag härvidlag utgöra endast länsstyrelserna i Södermanlands och Gotlands län, där intet vägföreningsärende förekommit, samt länsstyrelserna i Jönköpings, Malmöhus, Örebro, Västmanlands, Västerbottens och Norrbottens län. Av dessa ha länsstyrelserna i Jönköpings och Västmanlands län uttryckligen förklarat att deras erfarenhet rörande tillämpningen av bestämmelserna om vägföreningar vore så relativt begränsad att de icke kunde för närvarande bedöma behovet av några reformer. I allmänhet har det emellertid framhållits att de nuvarande procedurreglerna — ehuru principiellt riktiga — vore alltför omständliga och tidskrävande, samt att det vore önskvärt med en koncentration av förfarandet. Till belysning av det sagda lämnas här nedan en sammanställning av vad som i frågan anförts av de länsstyrelser, vilka närmare motiverat sitt ståndpunktstagande till behovet av en reform.

Länsstyrelsen i Kronobergs län: Inom länet hade ännu icke bildats någon vägförening. En bidragande orsak härtill hade varit den allmänna uppfattningen att bestämmelserna om bildandet av en vägförening vore invecklade samt att proceduren vore tidsödande och opraktisk. Erfarenheterna från andra län, där vägföreningar bildats, bekräftade uppfattningen om den tungroddhet, som vidlådde vägföreningsinstitutet.

Länsstyrelsen i Blekinge län: Tillvägagångssättet vid bildande av vägföreningar borde betydligt förenklas.

Länsstyrelsen i Kristianstads län: Att institutet så sällan kommit till användning berodde helt säkert på dess otympliga konstruktion.

Länsstyrelsen i Hallands län: Vad beträffade erfarenheterna av gällande lagstiftning rörande vägföreningar ville länsstyrelsen som ett allmänt omdöme framhålla, att denna lagstiftning, även om den fyllde sitt ändamål, likväl framstode som onödigt omständlig och tungrodd i tillämpningen. En förenkling framstode därför såsom önskvärd.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: Länsstyrelsen ansåge formerna för bildande av vägföreningar vara opraktiska och tungrodda samt i behov av en översyn.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län: Länsstyrelsens uppfattning vore att lagens bestämmelser om förfarandet vid vägförenings bildande m. m. vore alltför tungrodda. En förenkling härvidlag torde utan större nackdelar kunna genomföras.

Länsstyrelsen i Värmlands län: Bestämmelserna om vägförening hade hitintills icke i något fall tillämpats inom Värmlands län. Detta förhållande torde delvis ha sin grund i bestämmelsernas invecklade och i vissa hänseenden mindre praktiska utformning. Utan eftersättande av rättssäkerhetskravet torde genom en översyn av i främsta rummet procedurreglerna avsevärda förenklingar kunna vinnas.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län: Länsstyrelsen anslöte sig i princip till vad motionärerna i motion II:34 år 1950 anfört.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län: Även om länsstyrelsens erfarenheter av nu gällande föreskrifter i ämnet vore begränsade, vore länsstyrelsen dock på det klara med, att en förenkling av nu gällande formella och materiella bestämmelser i ämnet måste åstadkommas, därest vägföreningsinstitutet skulle komma till en mera allmän användning i praktiken. Den långsamhet, som utmärkte dessa ärendens beredning och handläggning, utgjorde enligt länsstyrelsens uppfattning ett otvetydigt bevis för att denna detalj i den administrativa apparaten icke vore ordnad på ett tillfredsställande sätt och att vägföreningsinstitutet i följd härav betänkligt bruste i effektivitet. Häri låge otvivelaktigt förklaringen till att institutet hitintills ej tilldragit sig något intresse hos de kommunala myndigheterna i de kommuner inom detta län, där behov förelåge att ordna de lokala vägförhållandena för de små tätorternas befolkning samt att länsstyrelserna — som fallet syntes vara — ej heller mera allmänt tagit några initiativ till bildandet av vägföreningar.

Ehuru det sålunda kan sägas, att länsstyrelserna allmänt förorda en revision av förfarandet vid bildandet av vägföreningar, måste det även konstateras, att meningarna äro delade rörande det sätt, varpå den eftersträvade förenklingen av förfarandet skall åstadkommas.

Vissa länsstyrelser, nämligen de i Blekinge, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Gävleborgs och Jämtlands län, ha i förevarande hänseende inskränkt sig till att framhålla behovet av en reform utan att framlägga några konkreta förslag utöver vad som innehålles i den riksdagsmotion, vilken föranlett utredningen. I andra fall ha däremot länsstyrelserna givit uttryck för önskemål om lagändring i viss bestämd riktning.

De minst omfattande reformkraven, framställda av länsstyrelserna i Stockholms och Kopparbergs län, gå ut på vissa detaljändringar i enskilda väglagen med ändamål att nedbringa antalet sammanträden inför länsstyrelsen.

Länsstyrelsen i Stockholms län har i detta hänseende hänvisat till sitt år 1950 till tredje lagutskottet avgivna yttrande, däri länsstyrelsen anfört följande:

> Till den långsamhet, som ofta präglat vägföreningarnas tillkomstprocedur, ha skilda förhållanden bidragit. I första hand är här att framhålla, hurusom införskaffandet av den förberedande utredningen enligt 71 § lagen om enskilda vägar ej sällan dragit en tid av ett och ett halvt à två år och stundom ända till tre à fyra år. Detta kan väl ibland ha sammanhängt med utredningsarbetets natur och omfattning men vanligare torde ha varit, att utredningsmannen — oftast vederbörande distriktslantmätare — på grund av förefintlig arbetsbalans sett sig nödsakad låta

under kortare eller längre tid anstå med utförandet av dessa uppdrag. Andra anledningar till tidsutdräkten vid handläggningen av ärendena angående bildande av vägförening ha varit exempelvis, att besiktning enligt 84 § på grund av årstiden (snöförhållandena) eller av annan orsak ej kunnat verkställas förrän relativt lång tid efter det utredningsmannen till länsstyrelsen avlämnat sin utredning, att upptagna förhandlingar angående annan grund för delaktigheten än fastigheternas taxeringsvärden (76 §, andra stycket) till följd av förekomsten av meningsmotsättningar blivit segsliten samt att något av länsstyrelsen under ärendets fortgång meddelat beslut överklagats. I detta sammanhang är emellertid även att nämna det förhållandevis omständliga förfaringssätt, som på basis av lagens föreskrifter tillämpas vid bildande av vägföreningar. I sådant hänseende vill länsstyrelsen främst fästa uppmärksamheten på följande särskilda förhållanden.

Enligt föreskrift i 71 § tredje stycket lagen om enskilda vägar skall kallelse till det första sammanträdet inför länsstyrelsen med vederbörande vägintressenter ske genom kungörelse i kyrka och ortstidning. Denna kallelse når vanligen endast ett ringa antal intressenter, och sammanträdet blir därför tämligen fåtaligt besökt. Till det andra sammanträdet åter erhålla intressenterna jämlikt 75 § personliga kallelser, varför vid detta ofta möter upp ett stort antal personer, vilka först genom kallelsen till sammanträdet över huvud erhållit kännedom om att vägförening bildats. De tillstädeskomna äro vid sådant förhållande merendels oförberedda i saken och känna sig naturligen desorienterade. Detta leder lätt till att en irriterad och till och med oppositionell stämning uppstår vid sammanträdet, vilket i sin tur gärna har till följd, att stora svårigheter möta att få förhandlingarna att utmynna i praktiska resultat, närmast att uppnå beslut i fråga om stadgarnas innehåll och styrelsens sammansättning.

Enligt länsstyrelsens förmenande finnes grundad anledning antaga, att därest det nuvarande kungörelseförfarandet kompletterades med en föreskrift, att vederbörande intressenter, i den mån de vore kända, skulle tillställas personliga kallelser även till det första sammanträdet, och vederbörande till följd härav redan vid detta i större utsträckning bleve insatta i frågan, förutsättningar mången gång skulle föreligga att å det andra sammanträdet upptaga och slutligen behandla — förutom frågorna om stadgar och styrelse — även spörsmålet om vilka vägar, som skola vara föreningens, övriga i 84 § tredje stycket omförmälda frågor samt grunden för delaktigheten. Härigenom skulle således ett av de tre i motionen berörda sammanträdena inför länsstyrelsen kunna slopas och proceduren ej oväsentligt förkortas. — Framhållas må, att när fråga varit om vägförening av förhållandevis mindre omfattning och av den i ärendet förebragta utredningen framgått, att det inom vederbörande bebyggelseområde förefunnits ett mera allmänt intresse att bilda vägförening, länsstyrelsen faktiskt redan i några fall kunnat, på sätt här förordats, koncentrera förfarandet, vad angår intressenternas direkta medverkan, till två sammanträden.

Även länsstyrelsen i Kopparbergs län anser en förenkling av förfarandet bäst kunna vinnas genom sammanslagning av andra och tredje sammanträdena. En sådan förenkling förutsätter enligt länsstyrelsens mening omarbetning av bestämmelserna i 84 § enskilda väglagen.

En mera genomgripande reform av förfarandet förordas av länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Kronobergs och Kalmar län. Dessa förmena, att förfarandet borde anordnas i stort sett i överensstämmelse med vad som gällde vid bildande av vägsamfällighet enligt 2 kap. enskilda väglagen, d. v. s. att tyngdpunkten i förfarandet borde vara förlagd till en särskild förrättning under ledning av en förordnad förrättningsman och att sammanträde med delägarna inför länsstyrelsen blott skulle behöva förekomma i tveksamma fall eller då tvistigheter uppstått. Länsstyrelsen i Uppsala län framhåller särskilt, att vissa kostnader för förfarandet, som numera drabbade statsverket, härigenom skulle överföras på intressenterna, vilket enligt länsstyrelsens

mening måste anses riktigt. Länsstyrelsen i Östergötlands län grundar sitt omdöme på ett infordrat yttrande av överlantmätaren i länet samt två därvid fogade promemorior av en distriktslantmätare, som handlagt vägföreningsärendena inom länet. I överlantmätarens yttrande och sistnämnda promemorior framhållas de fördelar, som vid tillämpning av det nu skisserade förfarandet vore att vinna därigenom, att länsstyrelsen icke komme att ställas inför några sådana tveksamma fall, som nu uppkomme då vägarnas belägenhet och omständigheterna i övrigt medgåve att handläggningen lika väl kunde ske efter 2 kap. som efter 3 kap. i enskilda väglagen. Jämväl framhålles, att en väg ofta berörde såväl område med tätbebyggelse som rena jordbruksområden. — Sistnämnda synpunkt betonas även i yttrande av överlantmätaren i Skaraborgs län.

Länsstyrelsen i Kalmar län åberopar till motivering av sin ståndpunkt en hos länsstyrelsen upprättad promemoria, i vilket jämväl redovisats vissa synpunkter, som anförts av överlantmätaren i länet. I promemorian göres gällande, att de allmänna intressen, länsstyrelserna hade att bevaka i samband med tillkomsten av vägföreningar, borde kunna tillgodoses utan att länsstyrelserna belastades med arbetsuppgifter i den omfattning, som skett. Bildandet av vägförening borde föregås av förrättning, hållen av lantmätare med biträde av gode män. Förrättningsmännen borde pröva alla de frågor, som nu funnes angivna i 71, 72, 76, 84 och 85 §§ enskilda väglagen samt föranstalta om antagande av stadgar för föreningen och styrelseval. I likhet med vad som gällde vid förrättningar enligt 2 kap. sagda lag borde förrättningsmannen och gode männen avgiva utlåtande rörande de frågor, de hade att pröva. De borde äga anlita länsarkitekten och vägförvaltningen i länet samt höra byggnadsnämnd och andra kommunala myndigheter. Utlåtandet borde underställas länsstyrelsen för prövning i de hänseenden där allmänna intressen påkallade kontroll av förrättningsmannens åtgöranden.

Förbundet för enskild väghållning i Stockholms län — vilket utgör en sammanslutning av vägföreningar och andra vägsamfälligheter i länet med ändamål att tillvarataga dessas gemensamma intressen — har till utredningen inkommit med en den 18 januari 1951 dagtecknad skrivelse, däri förbundet förklarat sig vilja anföra några synpunkter, som enligt dess mening borde beaktas vid en översyn av bestämmelserna i lagen om enskilda vägar, speciellt vad anginge bestämmelserna om vägföreningar. I skrivelsen har förbundet förklarat sig dela uppfattningen att en förenkling av formerna för bildande av vägförening borde komma till stånd. Det kunde enligt förbundets mening ifrågasättas, om ej den tjänsteman, som verkställt den förberedande utredningen, även borde fullfölja ärendet efter huvudsakligen samma bestämmelser som gällde för bildande av vägsamfälligheter enligt 2 kap. enskilda väglagen. Genom ett dylikt förfaringssätt skulle säkert stora fördelar vara att vinna särskilt med avseende å tidsåtgången, varjämte en avlastning skulle ske av länsstyrelsernas stora arbetsbörda. Oavsett vilken myndighet, som komme att handhava bildandet av vägföreningar, torde i allt fall förfarandet böra förenklas så, att det kunde slutföras i ett sammanhang utan särskilda besvärshänvisningar under ärendets handläggning.

I motsats härtill har länsstyrelsen i Stockholms län — ensam bland länsstyrelserna — uttryckligen bestritt lämpligheten av ett system, enligt vilket förfarandet vid bildande av vägförening konstruerades analogt med vad som gäl-

ler beträffande ärenden enligt 2 kap. enskilda väglagen. Länsstyrelsen har sålunda förklarat sig icke kunna dela en av överlantmätaren i länet uttalad mening att förfarandet borde anordnas på detta sätt. Den motiverar sitt ställningstagande med att handläggningen av dylika ärenden förutsatte icke blott lantmäteriteknisk sakkunskap utan i ännu högre grad en insikt i administrativa värv, som lantmätare i allmänhet knappast besutte. Det framhålles härvid, att länsstyrelsen i åtskilliga hittills handlagda ärenden måst frångå av utredningsmannen — lantmätaren framlagda förslag.

En förmedlande ståndpunkt intages av länsstyrelsen i Hallands län. Denna länsstyrelse har förklarat sig anse det lämpligt att bibehålla de nuvarande bestämmelserna om att länsstyrelsen, när fråga om bildandet av vägförening bleve aktuell, skulle hålla sammanträde med sakägarna och därefter förordna om förenings bildande samt bestämma gränserna för dess område. Emellertid borde länsstyrelsen, sedan beslut i nu nämnda hänseenden meddelats, överlämna det fortsatta förfarandet till särskild förrättningsman, som finge handlägga ärendet efter i huvudsak enahanda ordning som i 2 kap. lagen om enskilda vägar vore föreskriven beträffande bildande av vägsamfällighet. Det borde sålunda enligt länsstyrelsens mening ankomma på förrättningsmannen att uppgöra förteckning å fastighetsägarna samt förslag till delaktighetstal och beträffande frågan, vilka vägar som skulle vara föreningens. Förrättningsmannen skulle själv hålla erforderliga sammanträden med sakägarna, bl. a. för antagande av stadgar och utseende av styrelse. Förrättningsmannen borde avsluta sitt uppdrag med ett utlåtande, som — sedan detsamma vunnit laga kraft — skulle överlämnas till länsstyrelsen i länet för fastställelse.

D. Allmänna principer för en reform av vägföreningsförfarandet

1. Inledning

Av de uttalanden länsstyrelserna på utredningens förfrågningar gjort angående tillämpningen av bestämmelserna om vägföreningar framgår klart, att förfarandet vid sådan förenings bildande är mycket arbetskrävande för länsstyrelsen och även i gynnsamma fall tar lång tid i anspråk. Orsakerna härtill uppgivas vara dels att det ställt sig svårt för länsstyrelserna att i tillräcklig omfattning disponera arbetskraft med lantmäteriteknisk eller annan lämplig utbildning för erforderliga utredningsarbeten och dels att lagstiftningens utformning gjort arbetet för länsstyrelsernas del onödigt tungt och komplicerat.

Vad angår tillgången på tekniskt utbildad arbetskraft ha vissa länsstyrelser uppgivit, att förhållandena härutinnan förbättrats efter den nyligen genomförda omorganisationen av lantmäteristaten. Det är emellertid känt, att det alltjämt föreligger en betydande brist på lantmäritekniskt utbildad personal, och det lär knappast kunna antagas, att situationen i detta hänseende kommer att avsevärt ljusna under de närmaste åren. Någon möjlighet att radikalt undanröja dessa svårigheter torde knappast föreligga. I någon omfattning kan det kanske vara möjligt för länsstyrelserna att åstadkomma en lättnad genom att anlita annan tekniskt utbildad personal än lantmätare. Emellertid har det i praktiken endast

sällan visat sig möjligt att för ändamålet disponera sådan tekniskt utbildad arbetskraft, som med denna sin utbildning förenat tillräcklig kunnighet i fråga om äganderätts- och andra fastighetsförhållanden samt nödig administrativ erfarenhet. Det torde därför böra förutsättas att den tekniska utredningen i vägföreningsärenden även framdeles i regel kommer att utföras av lantmätare.

De svårigheter, vilka i vägföreningsärendena mött vid införskaffande av den erforderliga utredningen måste sålunda förutsättas komma att bestå, till dess den föreliggande bristen på lantmäteripersonal blivit hävd. Utredningen vill emellertid framhålla, att vägföreningsärendenas stora allmänna betydelse gör det angeläget, att dessa ärenden i allt fall icke sättas i efterhand i förhållande till andra grupper av ärenden, då det gäller tilldelning av lantmäteriteknisk personal.

Vad angår den ifrågasatta reformen av förfarandet vid bildandet av vägföreningar gå de till utredningen framförda anmärkningarna, såsom nyss nämnts, i stort sett ut på att det nuvarande förfarandet tar onödigt lång tid och mycket arbete i anspråk, och det göres gällande att en förenkling är av behovet påkallad. Däremot äro meningarna delade beträffande medlen för uppnående av en sådan förenkling. Från vissa håll göres gällande, att den väsentliga bristen i det nuvarande systemet ligger i att förfarandet hos länsstyrelsen är alltför strängt bundet vid konkreta regler om antalet sammanträden, om de ärenden som skola förehavas vid varje särskilt sammanträde m. m. Förespråkarna för denna mening anse att en eventuell reform bör gå ut på att möjliggöra en anpassning av förfarandet efter förhållandena i det särskilda fallet, t. ex. på det sättet att antalet sammanträden i enklare fall skall kunna minskas under det nu föreskrivna. På andra håll anser man däremot, att en dylik mindre jämkning av de hittillsvarande bestämmelserna ej gör tillfyllest och att förfarandet vid bildande av vägförening bör omgestaltas på det sättet, att utredningen av frågorna äger rum vid en fristående förrättning under ledning av särskilt förordnad förrättningsman.

De skäl, som kunna anföras för den ena och den andra av dessa ståndpunkter äro delvis av den art, att deras betydelse ej kan till fullo bedömas annat än genom en jämförelse mellan de båda systemen, sådana de gestalta sig i mera utarbetat skick. I anledning härav kommer i det följande att till en början redogöras för de reformer, som ansetts möjliga och lämpliga under förutsättning att såväl utrednings- som beslutsförfarandet liksom nu skall i princip ankomma på länsstyrelsen. Härvid har det befunnits lämpligt att skilja mellan de åtgärder, vilka regelmässigt pläga utföras av särskilt förordnad förrättningsman (se s. 56—58), och dem, som normalt fullgöras inom länsstyrelsen eller av dennas egna tjänstemän (se s. 58—62). Ett särskilt avsnitt (se s. 62—63) ägnas frågan, om det är möjligt och lämpligt att i någon omfattning inskränka sakägarnas rätt att anföra särskilda besvär över de olika beslut, länsstyrelsen har att meddela, innan vägföreningen kan träda i funktion. Först därefter upptages till behandling frågan, huru förfarandet i vägföreningsärenden kommer att gestalta sig, om utredningsförfarandet förlägges till särskild förrättning (se s. 63—66). Det ställningstagande, vartill den givna framställningen föranleder, redovisas i ett avsnitt för sig (se s. 66—70). Slutligen behandlas i ett sammanhang vissa i det tidigare förbigångna frågor om förfarandets närmare utformning (se s. 70—72).

2. Utkast till en reform med förfarandet i dess helhet förlagt till länsstyrelsen

a. *Den tekniska utredningen*

På sätt framgår av den förut lämnade redogörelsen för viktigare bestämmelser angående vägföreningar karakteriseras förfarandet vid en sådan förenings bildande av att det i sin helhet, såväl med avseende å utredningen som i fråga om beslutsförfarandet, är förlagt till länsstyrelsen samt uppdelats i etapper, så att beslut i vissa frågor ej kunna meddelas, innan avgörande föreligger beträffande vissa andra spörsmål.

Då reglerandet av vägfrågorna inom tättbebyggda orter ansetts böra ankomma på beslut av statlig myndighet — länsstyrelsen — är det naturligt, att bestämmelserna om utredningen i hithörande ärenden kommit att ansluta sig till vad som i allmänhet gäller beträffande förfarandet hos denna myndighet. Det skulle rentav kunna göras gällande att några särskilda bestämmelser om förfarandet i dylika frågor icke skulle vara behövliga, utan att det i sådant hänseende skulle vara tillräckligt med de allmänna föreskrifter, som meddelats i myndighetens instruktion, och den praxis, som av ålder tillämpats beträffande arbetssättet. Så långt har lagstiftaren visserligen icke gått. En jämförelse mellan bestämmelserna i 2 kap. och 3 kap. lagen om enskilda vägar visar emellertid, att föreskrifterna om förfarandet i det senare kapitlet äro betydligt mera schematiserade än i det förra och i stort sett inskränka sig till föreskrifter om att vissa sammanträden skola hållas med delägarna och om att länsstyrelsen skall höra vissa angivna myndigheter. I övrigt är den viktiga frågan om införskaffandet av utredning i vägföreningsärenden icke reglerad på annat sätt än genom föreskrifterna i 71 § tredje stycket om att länsstyrelsen, innan den meddelar förordnande om bildande av vägförening eller beslutar i frågor rörande verksamhetsområdets omfattning, skall låta vidtaga den förberedande utredning, som må anses erforderlig, samt föreskrifterna i 84 § om att länsstyrelsen äger förordna sakkunnig person att upprätta förslag beträffande frågan, vilka vägar som skola vara föreningens, att länsstyrelsen skall granska förslaget samt låta verkställa de besiktningar och undersökningar i övrigt, som finnas erforderliga, och att länsstyrelsen, om den så finner nödigt, äger föranstalta om ytterligare utredning.

Det är känt, att denna knapphändighet i bestämmelserna rörande förfarandet vid bildandet av vägföreningar vid länsstyrelsernas första kontakt med lagstiftningen vållade en viss tvekan i tillämpningen. Av svaren på de till länsstyrelserna riktade förfrågningarna framgår även, att någon enhetlig praxis alltjämt icke förefinnes utan att det förfarande, som efterhand utbildat sig, är ganska olika inom skilda länsstyrelser.

Med hänsyn härtill är det påfallande, att förfaringssättet just inom de länsstyrelser, där vägföreningsärendena förekommit i större antal — Stockholms, Göteborgs och Bohus samt Kopparbergs län — företer vissa mycket påtagliga likheter. Vad som främst faller i ögonen är den stora betydelse, dessa länsstyrelser vilja tillerkänna det utredningsarbete, som utföres av andra än länsstyrelsens egna tjänstemän.

I själva verket är detta naturligt. Den omständigheten, att länsstyrelsen finner vägfrågorna för ett visst bebyggelseom-

råde böra lösas i den ordning, som beskrives i 3 kap. enskilda väglagen, bör rimligen icke föranleda, att utredningens rent tekniska del blir mindre omfattande än om frågan handlagts enligt 2 kap. samma lag. Då det numera torde få anses självklart, att en vägförrättning enligt 2 kap. skall anförtros lantmätare, väg- och vattenbyggnadsingenjör eller annan person med teknisk utbildning, framstår det som lika klart, att länsstyrelsen vid avgörande av vägfrågor enligt 3 kap. måste ha tillgång till lämpligt tekniskt biträde.

Inom nyssnämnda tre län — vilka tillhopa svara för över hälften av alla hittills handlagda vägföreningsärenden — synes det vanliga förfaringssättet vara att länsstyrelsen, redan innan beslut om vägföreningens bildande meddelas, förordnar lantmätare eller annan lämplig person med teknisk utbildning att verkställa utredning av alla de frågor, vilka kunna antagas komma att bli föremål för behandling under ärendets gång. Genom samråd med den förordnade utredningsmannen eller — vad beträffar Stockholms län — genom meddelande av särskild instruktion för denne ha länsstyrelserna sökt sörja för att utredningen erhåller lämplig omfattning och framför allt icke förbigår något spörsmål, som senare kan visa sig vara av väsentlig betydelse.

Genom att en tillräckligt fyllig utredning sålunda kommit att föreligga redan på det stadium av ärendets behandling, då länsstyrelsen haft att ta ställning till frågan, huruvida vägförening skolat komma till stånd och huru verksamhetsområdet skolat bestämmas, ha länsstyrelserna fått möjlighet att i ett sammanhang bilda sig åtminstone en preliminär uppfattning om hela frågekomplexet. Detta har uppenbarligen varit ägnat att medföra en ökad säkerhet i bedömandet. Förfarandet har dessutom medfört den fördelen, att de ytterligare åtgärder, vilka ankommit på länsstyrelsen — meddelande av beslut angående andelstal, föranstaltande om sammanträde för antagande av stadgar och val av styrelse samt om sammanträde för överläggning beträffande vägnätets omfattning och meddelande av beslut i sistberörda fråga — i allmänhet kunnat fortgå utan avbrott för komplettering av utredningen.

Uppenbarligen är det ägnat att medföra en viss tidsvinst, om utredningsarbetet, såsom de nämnda länsstyrelserna praktiserat, utföres i ett sammanhang och omhänderhaves av en och samma person. Att härvidlag direkt jämföra de olika länsstyrelsernas uppgifter om den tid, förfarandet tagit i anspråk (jfr s. 44) lämnar näppeligen någon rättvisande bild av förhållandena. Dessa uppgifter ge snarast vid handen, att de nämnda tre länsstyrelserna representera ett medeltal i fråga om handläggningstiden. Emellertid är härvid att märka, att hos dessa länsstyrelser synas ha handlagts åtskilliga av de största och mest arbetskrävande ärendena, varjämte hänsyn måste tagas till att det absolut sett mycket stora antalet vägföreningsärenden hos dessa länsstyrelser måste förmodas ha i avsevärd grad försvårat ett smidigt genomförande av det för länsstyrelsernas del ganska arbetskrävande förfarandet. Som jämförelse kan nämnas, att de på andra håll handlagda ärenden, där länsstyrelsen icke förordnat någon viss person att verkställa utredning utan införskaffat sådan genom remisser till olika myndigheter, förfrågningar genom länsstyrelsens egna tjänstemän etc., genomgående höra till de ärenden, som tagit den längsta tiden i anspråk. En granskning av diarieanteckningarna rörande de åtgärder, länsstyrelsen i dessa fall haft att vidtaga, ger vid handen, att antalet

av dessa åtgärder är stort. Då det härjämte tages i betraktande, att varje åtgärd regelmässigt fordrar att åtminstone någon tjänsteman hos länsstyrelsen fullständigt genomgår ärendet, inses lätt, att systemet medför stor tidsspillan. Det kan med visshet sägas, att om någon av de länsstyrelser, där vägföreningsärenden förekommit i större antal, tillämpat denna metod för införskaffande av utredning, det för dem skulle ställt sig mycket svårt för att icke säga omöjligt att slutföra förfarandet inom rimlig tid.

Nära nog alla de länsstyrelser, vilka vid de av utredningen gjorda förfrågningarna uttalat någon mera bestämd mening i fråga om förfarandet vid bildande av vägförening, ha även framhållit vikten av att den förberedande utredningen göres så fullständig som möjligt.

Lagens formella ståndpunkt, enligt vilken all utredning skall verkställas av länsstyrelsen med rätt för denna att vid behov anlita sakkunnigt biträde för utredning av frågorna om utformningen av föreningens vägnät m. m., utgör visserligen intet hinder för en sådan lagtillämpning, som nu skisserats. Det oaktat måste utformningen av lagen på denna punkt anses mindre tillfredsställande såtillvida, som den ej lämnar tillräcklig ledning för de tillämpande myndigheterna.

En översyn av gällande bestämmelser i fråga om förfarandet vid bildande av vägförening torde därför, på sätt flertalet länsstyrelser framhållit, böra utgå från att utredningsmannens ställning och uppgifter närmare regleras. Lagen bör sålunda utgå från att åtminstone i normala fall en utredningsman förordnas samt ge erforderliga instruktionella föreskrifter angående dennes verksamhet. Det bör härvid förutsättas, att den förberedande utredning, som skall äga rum, innan frågan om vägförenings bildande och om dess verksamhetsområde företages till behandling, skall vara så fullständig, att den åtminstone i stort sett förslår som underlag även för länsstyrelsens beslut i övriga hänseenden. Möjlighet att göra undantag bör dock givetvis finnas för det fall, att det framstår som tvivelaktigt, huruvida föreningen överhuvud skall komma till stånd. I dylikt fall bör utredningsmannen äga befogenhet att efter samråd med sin uppdragsgivare — länsstyrelsen — begränsa utredningen till vad som är erforderligt för bedömande av denna fråga.

b. *Sammanträdes- och beslutsförfarandet*

Vissa länsstyrelser ha uppgivit, att det i åtskilliga fall varit möjligt att förenkla förfarandet vid bildande av vägförening genom att minska antalet sammanträden under tre, som är det antal lagen förutsätter. Enighet synes råda om att minskningen av antalet sammanträden bör komma till stånd på det sättet, att sammanträdet för antagande av stadgar och val av styrelse sammanslås med det sammanträde, då till avgörande skall företagas frågan, vilka vägar som skola vara föreningens. Ingen av länsstyrelserna har gått så långt som till att föreslå att det formella förfarandet koncentreras till ett enda sammanträde.

Givet är, att en förkortning av förfarandet genom minskning av antalet sammanträden förutsätter att länsstyrelsen har tillgång till så fullständig utredning, att uppskov med ärendets avgörande icke tarvas av den anledningen, att utredningen måste kompletteras. Men även om den förberedande utredningen fyller alla krav på fullständighet, torde enligt nuvarande ordning hinder för en

koncentration av förfarandet i vissa fall möta med hänsyn till lagens avfattning, vilken ger vid handen, att vissa frågor måste vara avgjorda, innan andra frågor företagas till avgörande. Givetvis är det icke utan skäl, som lagstiftarna valt en sådan ordning för frågornas avgörande. Uppenbarligen har den ledande synpunkten varit att åstadkomma planmässighet och reda i förfarandet, så att frågorna städse företagas i den ordning, som påkallas av deras sammanhang med varandra. För bedömande, vilka hinder och svårigheter, som kunna möta vid ett försök att förenkla förfarandet genom sammanslagning av antalet sammanträden, är det därför nödvändigt att något närmare undersöka, om och i vad mån de olika beslut, vilka för närvarande fordras för bildande av en funktionsduglig vägförening, äro beroende av varandra.

De beslut, vilka i detta hänseende påkalla uppmärksamhet, äro *dels* det grundläggande beslutet om vägföreningens bildande och om bestämmande av gränserna för dess område, *dels* eventuellt erforderliga beslut angående beräkningen av andelstalen, *dels* besluten om antagande av stadgar och val av styrelse för föreningen, *dels ock* beslutet, vilka vägar som skola hållas av föreningen.

Vad först angår det grundläggande beslutet om bildandet av vägförening och om utsträckningen av dess verksamhetsområde förutsätter som bekant gällande lag icke att länsstyrelsen i samband med beslutet skall på något sätt ha tagit ställning till övriga spörsmål, som kunna uppkomma i samband med organiserandet av föreningen. Dessa spörsmål ha med andra ord betraktats som sekundära i förhållande till frågan om föreningens tillkomst och verksamhetsområdet. Huru riktig denna uppfattning principiellt än må vara, blir den emellertid i praktiken behäftad med väsentliga inskränkningar. Enär i princip alla fastigheter inom verksamhetsområdet skola vara delaktiga i föreningen och skyldiga att bidraga till dess utgifter, innefattar det första, grundläggande beslutet även ett ställningstagande till frågan, vilka fastigheter, som skola anses ha sådan nytta av det tilltänkta vägnätet, att de skäligen böra bidraga till utgifterna för detta. Huruvida så är fallet, torde emellertid i många fall vara mycket svårt att avgöra utan att åtminstone preliminärt ta ställning även till frågan, vilka vägar föreningens väghållningsskyldighet skall omfatta. Bedömandet, huruvida en fastighet kommer att få sådan nytta av föreningens verksamhet, att dess ägare bör bidraga till denna, är vidare principiellt av samma natur som frågan om bestämmande av andelstal; i många fall torde det sålunda vara en ganska kinkig omdömesfråga, huruvida viss fastighet bör helt befrias från deltagande i föreningen eller belastas med ett obetydligt andelstal. I praktiken torde det också ganska ofta förekomma att frågor om jämkning av det område, föreningen skall omfatta, uppkomma i anslutning till handläggningen av frågorna om andelstal och om utformningen av föreningens vägnät. Att den nu stadgade uppdelningen av förfarandet i skilda etapper ej lett till mera allvarliga komplikationer, än fallet varit, torde väsentligen bero på att länsstyrelserna — oaktat lagens tystnad i detta hänseende — redan vid meddelande av det grundläggande beslutet om föreningens bildande och om verksamhetsområdet i allmänhet haft tillgång till så fullständig utredning, att övriga frågor redan på detta stadium kunnat åtminstone i huvudsak bedömas.

Vad angår frågorna om andelstalen vilar den nuvarande lagstiftningen, på sätt framgår av den inledande framställ-

ningen (se s. 30—31), på den principen, att dessa normalt skola utgöras av fastigheternas senast åsatta taxeringsvärden och att särskild åtgärd för bestämmande av andelstal följaktligen i regel blott skall vara erforderlig beträffande fastigheter, vilka sakna taxeringsvärden. Härjämte bereder lagen möjlighet att, där det finnes lämpligt, ersätta taxeringsvärdena med annan grund för delaktigheten av beskaffenhet att kunna utan avsevärd svårighet omedelbart tillämpas av föreningen även vid växlande förhållanden med avseende å fastighetsindelningen och bebyggelsen inom området (automatisk norm). Vidare kan på grund av särskilda omständigheter taxeringsvärdet beträffande viss eller vissa fastigheter ersättas med ett särskilt lägre eller högre andelstal. Frågor om ändring eller jämkning av andelstalen skola principiellt upptagas blott på ansökan och avgöras såsom särskilda ärenden. Fråga om taxeringsvärdenas ersättande med annan norm kan emellertid väckas även på länsstyrelsens eget initiativ, och i praktiken torde det blott sällan förekomma att sådana frågor upptagas till behandling annorledes än i samband med bildande av vägförening.

Med denna principiella uppläggning har lagstiftaren undgått de svårigheter, det skulle möta att formellt inordna bestämmandet av andelstalen i förfarandet vid tillkomsten av en vägförening. Den lättnad, som härigenom beredes, är emellertid till stor del endast skenbar. I själva verket visar erfarenheten, att tvister om bestämmande av andelstal i regel uppkomma i samband med bildandet av vägföreningen men att sådana frågor därefter sällan bli aktuella. Den omständigheten att avgörandet av dessa frågor formellt ej tillhör de nödvändiga momenten vid bildandet av en vägförening medför således ej att länsstyrelsen undgår att taga ställning till dem i detta sammanhang. I själva verket torde det för dem, som ombesörja utredning och handhava länsstyrelsens beslutanderätt i vägföreningsärenden, snarast anses som en olägenhet, att frågorna om andelstalen i lagen ej förutsättas skola avgöras i ett sammanhang utan kunna aktualiseras när som helst under förfarandets gång och även efter dess avslutande. På de flesta håll torde därför ha utbildat sig den praxis, att den, som ombesörjer utredningen i ett vägföreningsärende, inhämtar sakägarnas mening även i fråga om andelstalen och söker koncentrera avgörandet av hithörande spörsmål inom förfarandets ram. Lämpligheten härav bestyrkes bl. a. av vad nyss yttrats om sambandet mellan frågorna om bestämmande av andelstal och vissa andra frågor, som skola avgöras vid bildandet av vägförening.

Vid ett försök att förenkla förfarandet vid bildandet av vägföreningar framstår det således som önskvärt, att frågorna om bestämmande av andelstal upptagas och avgöras samtidigt med föreningens bildande och icke få anstå i avbidan på att saken aktualiseras genom ansökningar av föreningen eller av enskilda sakägare.

Enligt enskilda väglagen skall frågan, vilka vägar som skola hållas av vägförening, företagas först sedan stadgar för föreningen antagits och styrelse blivit utsedd. Att denna betydelsefulla fråga skall upptagas först på ett så sent stadium, synes enligt motiven (SOU 1938:23 s. 197) bero på att utredningen av frågan om vägnätets utformning i vissa fall kan bli ganska omfattande samt att tillfälle ansetts böra beredas föreningen att genom sina organ deltaga i utredningsarbetet.

På sätt nyss anförts lärer emellertid redan frågan om vägföreningens tillbli-

velse och omfattningen av dess verksamhetsområde förutsätta åtminstone ett preliminärt ställningstagande till frågan om vägnätets utformning. Detta har även förutsatts vid lagens tillkomst (SOU 1938:23 s. 188). Enligt motiven är det sålunda lämpligt att redan vid länsstyrelsens första sammanträde dryfta bl. a. frågan om vilka vägar som böra hållas av den tilltänkta föreningen.

Att utredningen rörande vägnätet ofta kan bli ganska omfattande lär ej heller böra utgöra hinder för att beslutet om föreningens bildande får anstå, till dess sådan utredning förebragts. Ett stadgande, som möjliggör, att dessa frågor avgöras samtidigt, behöver ju icke med nödvändighet förutsätta, att alla vägfrågor inom föreningens verksamhetsområde lösas i ett sammanhang.

En viss olägenhet komme emellertid ett sammanförande av besluten om föreningens bildande och om vägnätets omfattning att medföra därutinnan att föreningen, som vid beslutets meddelande ännu ej konstituerat sig, därigenom icke bleve i stånd att deltaga i utredningsarbetet. Det lokala inslag i utredningsarbetet, som föreningens deltagande däri ger utrymme åt, bör icke underskattas. I viss mån kan emellertid syftet med de nuvarande bestämmelserna i ämnet tillgodoses genom att sakägarna, såsom ofta sker, på ett tidigt stadium av förfarandet utse ett arbetsutskott med ändamål att samråda med och biträda förrättningsmannen vid utredning och upprättande av förslag i sådana frågor, där en närmare kännedom om ortsförhållandena kan anses påkallad. Ett slopande av föreningens rätt att deltaga i utredningsarbetet kan ej heller sägas innebära någon mera allvarlig försämring av den enskilde fastighetsägarens möjligheter att få sina synpunkter beaktade vid ärendets avgörande. Liksom hittills blir han ju oförhindrad att framföra dessa dels under hand till den, som leder utredningen, dels vid det sammanträde, som skall äga rum innan beslut meddelas, och dels — om han ej åtnöjes med beslutet — genom att anföra besvär över detta. Ur rättssäkerhetssynpunkt är det därför av mindre betydelse, huruvida utredningen rörande vägfrågorna förlägges till tiden före eller efter antagandet av stadgar och valet av styrelse för föreningen.

Sammanfattningsvis kan alltså konstateras, att ett sammanförande i vissa fall av de skilda beslut, länsstyrelsen har att meddela i samband med vägförenings bildande, icke behöver medföra några allvarligare betänkligheter med hänsyn till utredningens fullständighet eller ur rättssäkerhetssynpunkt.

Möjligen kan det vara tvivelaktigt, om icke den förenkling, som en minskning av antalet sammanträden inför länsstyrelsen skulle utgöra, kan genomföras utan lagändring. Avses en sammanslagning av första och andra sammanträdena, är det i allt fall uppenbart, att sammanträdet måste kungöras så, att åtgärderna äro godtagbara såväl enligt 75 § som enligt 71 § lagen om enskilda vägar. Vidare torde det vara uppenbart, att länsstyrelsen ej bör meddela fastställelse å stadgarna, förrän beslutet om föreningens bildande och omfattningen av dess verksamhetsområde vunnit laga kraft. Avses en sammanslagning av andra och tredje sammanträdena, möta svårigheter för iakttagande av den förut berörda, i 84 § meddelade föreskriften, att länsstyrelsen skall höra föreningen över upprättat förslag i frågan, vilka vägar som skola vara föreningens, eller ock bereda föreningen tillfälle att medverka vid förslagets upprättande. Möjligen kunna dock dessa föreskrifter anses nöjaktigt iakttagna genom att frå-

gan föredrages vid sammanträde med sakägarna.

I allt fall ha de praktiska svårigheter, som vid nuvarande ordning möta mot en minskning av antalet sammanträden, visat sig sådana, att en dylik åtgärd, ehuru ganska ofta övervägd, hittills endast mera sällan kommit till utförande. Möjligen har den framträdda obenägenheten att vidtaga åtgärder i sådan riktning berott på de till synes kategoriska bestämmelserna i lagen, att varje särskild fråga skall handläggas vid ett särskilt sammanträde med sakägarna. Oavsett orsaken till nuvarande praxis torde det emellertid icke kunna förväntas, att någon mera radikal omläggning därav skall komma till stånd utan lagändring.

De lagändringar, som kunna anses erforderliga, äro, på sätt framgår av det sagda, mera av formell än av saklig natur. Bestämmelsen i 75 § lagen om enskilda vägar, enligt vilken länsstyrelsen, då förordnande enligt 71 § första stycket meddelats, har att utfärda kallelser till sammanträde för antagande av stadgar och val av styrelse, torde böra jämkas så, att den klart ger vid handen att kallelseåtgärderna kunna och i åtskilliga fall böra utfärdas redan innan sådant förordnande, som nu sagts, blivit meddelat. Vidare bör förfarandet vid åsättande av andelstal erhålla en närmare reglering. Även i 84 § torde vissa ändringar böra vidtagas i förtydligande syfte. Det bör sålunda av texten i denna paragraf kunna utläsas, att vägföreningens deltagande i utredningsarbetet kan inskränkas till att tillfälle beredes föreningens medlemmar att å sammanträde inför länsstyrelsen, till vilket medlemmarna kallas i den ordning som gäller för föreningssammanträde, yttra sig i fråga om utformningen av föreningens vägnät.

c. *Sakägarnas besvärsrätt*

Bland de omständigheter, vilka medverkat till att tynga och försvåra förfarandet i vägföreningsärenden, har bl. a. nämnts den varje sakägare tillkommande rätten att anföra särskilda besvär över ettvart av de beslut, länsstyrelsen har att meddela, innan en vägförening kan träda i funktion. Det har gjorts gällande, att en så omfattande besvärsrätt är ägnad att i många fall avsevärt fördröja det slutliga avgörandet samt att rättssäkerhetens krav skulle vara tillräckligt tillgodosedda, om sakägarna, sedan hela förfarandet avslutats, finge i ett sammanhang anföra besvär över alla därunder träffade avgöranden.

Anmärkningen är väl grundad, om det förhåller sig så, att besvär över något av länsstyrelsens beslut gör det nödvändigt att avbryta förfarandet och avvakta slutligt avgörande av den fråga, besvären avse. Mot ett sådant system kan framför allt invändas att det bereder alltför stora möjligheter för sakägare, som önska fördröja avgörandet av vägfrågorna, att sabotera förfarandet genom ohemult utnyttjande av besvärsrätten. Enär frågor om bildande av vägföreningar stundom möta starkt motstånd från enskilda fastighetsägare eller hela grupper av dylika, saknar den anförda synpunkten ingalunda praktisk betydelse. Även om besvär ej anföras, måste dröjsmål regelmässigt uppstå genom att länsstyrelserna nödgas avvakta utgången av stadgad besvärstid, innan förfarandet kan fortgå.

Av vad länsstyrelserna uppgivit angående hittillsvarande praxis synes emellertid framgå, att bestämmelserna åtminstone på många håll icke uppfattas på sätt nyss angivits utan tolkas så, att länsstyrelsen icke obetingat är pliktig att efter varje särskilt beslut avvakta besvärstidens utgång resp. avgörande

rörande anförda besvär. Länsstyrelsen anses således äga härvidlag förfara efter omständigheterna. På sätt framgår av det förut anförda måste denna tolkning anses vara den ur praktisk synpunkt rimligaste. Den kan ej heller vederläggas med stöd av lagtexten, som icke innehåller någon bestämmelse om att något av länsstyrelsens beslut i vägföreningsfrågor skall ha vunnit laga kraft, innan annat beslut kan meddelas.

Om den sist antydda uppfattningen — vilket utredningen för sin del anser — är den riktiga, kunna bestämmelserna om rätt för sakägarna att anföra besvär över de olika besluten i vägföreningsförfarandet icke i och för sig anses ägnade att fördröja eller försvåra förfarandet. Det enda, som härvidlag skulle kunna åberopas, vore att det för Kungl. Maj:t såsom besvärsmyndighet är lämpligast, att alla besvär, som anföras över länsstyrelsens åtgärder i ett vägföreningsärende, företagas till prövning i ett sammanhang.

3. Utkast till en reform med utredningsförfarandet förlagt till särskild förrättning

De skäl, vilka föranlett 1939 års lagstiftare att lägga beslutanderätten i vägföreningsärenden helt i länsstyrelsens hand, äro enligt utredningens uppfattning alltjämt att anse som bärande. Framför allt vägfrågornas nära samband med andra bebyggelseproblem och stora betydelse ur allmän synpunkt göra det uppenbarligen lämpligt att länsstyrelsen, som kan sägas utgöra ett samlande organ för den samhällsplanerande verksamheten i länet, får det avgörande ordet i dessa frågor.

Eftersom beslutanderätten således måste förbehållas länsstyrelsen, kan utredningsarbetet — även om detta förlägges till en särskild förrättning — icke, såsom fallet är vid förrättning enligt 2 kap., få utmynna i ett utlåtande, som vid underlåtenhet från sakägarnas sida att föra talan om klander vinner laga kraft i likhet med domstols avgöranden, utan blott i ett förslag, som länsstyrelsen efter fri prövning kan antaga eller helt eller delvis förkasta eller ändra.

Med tillämpning av denna grundsats och med beaktande av vad som tidigare (s. 54—55) anförts om utredningsarbetet, torde förfarandet vid vägförenings bildande i stora drag kunna utformas på följande sätt.

Liksom i nu gällande lag torde det böra förutsättas, att länsstyrelsen upptager frågan om bildande av vägförening ex officio, när anledning förekommer därtill. Ändring torde ej böra ske i den uti 126 § byggnadsstadgan meddelade föreskriften om att länsstyrelsen städse skall taga frågan om bildande av vägförening under övervägande i samband med fastställande byggnadsplan eller i vad 116 § byggnadslagen föreskriver om skyldighet för länsstyrelse i visst fall att förordna om bildande av sådan förening.

Den första åtgärd, länsstyrelsen har att vidtaga, om förhållandena å någon ort motivera att frågan om bildande av vägförening närmare utredes, bör bestå i förordnande av en förrättningsman. Beträffande personvalet torde länsstyrelsen icke böra vara bunden av några bestämmelser om viss formell kompetens. I regel torde det visserligen befinnas lämpligast att för ändamålet anlita lant-

mätare eller annan person med teknisk utbildning. För det fall att förrättningsmannen ej äger sådan utbildning eller att vid förrättningen förekommer någon fråga, som fordrar särskild sakkunskap utom förrättningsmannens fackområde, bör — liksom vid förrättning enligt 2 kap. enskilda väglagen — länsstyrelsen äga förordna sakkunnigt biträde åt förrättningsmannen. Med hänsyn bl. a. till att förrättningen, i motsats till vad som är fallet vid förrättning enligt 2 kap., blott avser att utmynna i ett förslag, torde biträde av gode män icke i något fall kunna anses behövligt.

Vilken omfattning utredningen skall erhålla måste givetvis bero på omständigheterna i varje särskilt fall. Under alla förhållanden måste den göras så fullständig, att den kan tjäna till grund för bedömande, huruvida de aktuella vägfrågorna böra lösas med tillämpning av bestämmelserna om vägföreningar eller på annat sätt. Om utredningsmannen för sin del finner, att vägförening icke bör komma till stånd, bör han, till undvikande av onödiga kostnader och tidsspillan, avbryta utredningen på detta stadium och bereda länsstyrelsen tillfälle att i första hand taga ställning till denna fråga. Skall utredningen fullföljas, bör den i enlighet med de förut utvecklade synpunkterna i princip avse samtliga de frågor, till vilka länsstyrelsen har att taga ställning, innan den blivande vägföreningen kan träda i funktion. Härom hänvisas till den följande framställningen (se s. 126—127).

Det bör i princip ankomma på förrättningsmannen att hålla erforderliga sammanträden med delägarna. Någon föreskrift om visst antal sammanträden torde ej böra meddelas, men det torde böra förutsättas, att sådana hållas till det antal och vid de tidpunkter under utredningens gång, som erfordras för att sakägarna skola få tillfälle att vid sammanträde ta ställning till hela utredningen och framlägga sina synpunkter beträffande alla därunder förefallande spörsmål. Principen bör alltså vara den, att förrättningsmannen på egen hand verkställer den utredning i tekniskt och annat hänseende, som erfordras för en allsidig bedömning av frågorna, och därefter redovisar denna utredning för delägarna vid sammanträdena. Om det redan på det inledande stadiet framstår som klart, att en vägförening bör komma till stånd och vilket område denna bör omfatta — vilket ofta torde vara fallet där utredningen föregåtts av beslut om fastställande av byggnadsplan — kommer det troligen ofta att visa sig möjligt att uppskjuta hållandet av sammanträde till dess all övrig utredning slutförts, varigenom antalet sammanträden kan nedbringas till ett enda. Om det däremot råder stridiga meningar i de grundläggande frågorna, torde det i regel vara lämpligast, att förrättningsmannen håller ett sammanträde för att framlägga utredningen i denna del för sakägarna och inhämta deras åsikter, innan han på grundval av det sålunda förebragta materialet skrider till utredning av mera sekundära frågor, t. ex. detaljutformningen av föreningens vägnät.

Förrättningen bör avslutas med att förrättningsmannen framlägger ett utlåtande med förslag till lösande av alla de frågor, vilka utgjort föremål för utredning. Utlåtandet bör främst innehålla yttrande, huruvida vägförening enligt förrättningsmannens mening bör komma till stånd, samt vilket område densamma i så fall bör omfatta. Besvaras förstnämnda fråga nekande, behöver förrättningsmannen givetvis ej yttra sig beträffande övriga frågor. I regel torde det dock vara lämpligt om förslaget motiveras så utförligt, att därav åt-

minstone i stora drag framgår, vilka alternativ som äro tänkbara, därest länsstyrelsen skulle bedöma den nämnda, grundläggande frågan på annat sätt än förrättningsmannen.

Utlåtandet bör på lämpligt sätt publiceras. Med hänsyn till dess ofta betydande omfattning och det i regel ganska stora antalet sakägare kan det ej anses tillräckligt, att utlåtandet framlägges å sammanträde med sakägarna, utan måste fordras att det under en ej alltför kort tid hålles tillgängligt för ingående granskning. Om så skett, kan det emellertid skäligen begäras av sakägarna, att dessa ta slutlig ställning till frågorna och att deras rätt att föra talan under ärendets fortsatta handläggning göres beroende av att de inom viss tid framställa erinran mot utlåtandet. Med hänsyn härtill och då bestämd fatalietid är i hög grad ägnad att åstadkomma ordning och reda i det fortsatta förfarandet, torde sakägarnas rätt att anföra erinringar mot utlåtandet böra begränsas till viss tid efter det att detta framlagts för granskning.

Den omständigheten att utredningsarbetet i princip förlagts till en särskild förrättning och ej till länsstyrelsen bör givetvis icke utgöra något hinder för länsstyrelsen att på lämpligt sätt komplettera den av förrättningsmannen förebragta utredningen, om så finnes behövligt. Tvärtom torde det kunna förutsättas bli rätt vanligt, att länsstyrelsen genom muntliga förfrågningar eller skriftväxling inhämtar upplysningar från sådana myndigheter och tjänstemän, som företräda sakkunskap på något speciellt område, vilket berör vägfrågorna. Anförda erinringar kunna föranleda, att länsstyrelsen finner sig böra träda i kontakt med viss eller vissa sakägare för vinnande av ytterligare upplysning. I sådant syfte bör länsstyrelsen även, som ett led i förfarandet, äga utlysa sammanträde med sakägarna inför länsstyrelsen eller tjänsteman hos denna. Som sista utväg, därest den vid förrättningen förebragta utredningen befinnes helt otillfredsställande som underlag för beslut i ärendet, bör länsstyrelsen kunna återförvisa ärendet till fortsatt förrättning. I samband därmed bör länsstyrelsen givetvis, om det befinnes påkallat, äga entlediga förrättningsmannen och förordna ny förrättningsman.

Även vid själva prövningen bör länsstyrelsen vara obunden av vad förrättningsmannen förordat. Länsstyrelsen bör sålunda äga icke blott i oförändrat skick antaga eller helt förkasta utredningsmannens utlåtande utan även föreskriva de ändringar i utlåtandet, som länsstyrelsen finner påkallade. Den omständigheten att erinran mot utlåtandet ej anförts bör ej heller utgöra hinder för länsstyrelsen att avvika från vad förrättningsmannen prövat lämpligt. Med hänsyn till vad nyss nämnts om begränsning av sakägarnas talerätt torde det emellertid bli nödvändigt att länsstyrelsen, om den finner skäl till ändring i utlåtandet, utställer ändringsförslaget till granskning på sätt nyss föreslagits beträffande förrättningsmannens utlåtande och därvid föreskriver viss tid, inom vilken sakägarna äga inkomma med erinringar mot förslaget.

Med tillämpning av den nyss angivna principen i fråga om sakägarnas rätt att föra talan hos länsstyrelsen synes besvär över länsstyrelsens beslut icke böra få anföras av annan än den, som hos länsstyrelsen framställt erinran mot förrättningsmannens utlåtande eller av länsstyrelsen utställt ändringsförslag och vars sålunda förda talan av länsstyrelsen lämnats utan bifall. En dylik anordning torde med avseende å fullföljdsfrekvensen hos Kungl. Maj:t verka på samma

sätt, som om länsstyrelsen utgjorde en verklig mellaninstans, och därigenom i sin mån tjäna till att förkorta och förenkla förfarandet.

4. Utredningens ställningstagande till de framlagda alternativa förslagen

Att icke blott besluts- utan även utredningsförfarandet i nu gällande rätt förlagts till länsstyrelsen torde i stort sett bero på två skäl. För det första har det ansetts innebära en fördel att utredningen av ärendena och det slutliga ställningstagandet till desamma ankommer på samma personal. Den som leder och deltager i utredningen av ett ärende förvärvar därigenom en förtrogenhet med ärendet, som svårligen kan erhållas enbart vid en genomgång av handlingarna. Det medför därjämte ofta tidsvinst och arbetsbesparing, om den, som skall besluta i ett ärende, blivit insatt i detta redan under utredningsarbetet. Slutligen kan förhållandet väntas medföra att utredningen kommer att mera direkt inriktas på de frågor, vilka främst äro av betydelse för det slutliga avgörandet, och begränsas i vad den berör spörsmål av mindre vikt. Det andra skälet för att utredningsarbetet ansetts böra ledas av länsstyrelsen torde vara att frågor om bildande av vägföreningar förväntats ofta komma att vålla stridiga meningar mellan sakägarna och stundom även organiserat motstånd, i följd varav det ansetts vara av viss betydelse, att utredningen handhaves av ämbetsmän med auktoritet och stor administrativ erfarenhet.

Den förstnämnda av de nu anförda synpunkterna kom bl. a. till uttryck i vederbörande departementschefs yttrande vid anmälan i statsrådet av 1935 års vägsakkunnigas förslag till lag om enskilda vägar. Departementschefen anförde:

Det kunde måhända tyckas, att frågan huru reglerna om länsstyrelsens prövning närmare skola utformas icke är av principiell natur och att de sakkunnigas förslag att länsstyrelsen själv skall med erforderliga biträden handlägga ärendet, i realiteten icke behöver mycket skilja sig från de på vissa håll framställda önskemålen att ett förrättningsförfarande i vanlig ordning måtte komma till stånd såsom en förberedelse till länsstyrelsens beslut. Jag anser det emellertid vara av väsentlig betydelse, att länsstyrelsen verkligen tager aktiv del i ärendenas behandling redan från början och icke blott i efterhand prövar, huruvida ett förrättningsutlåtande kan fastställas eller ej. Det vore annars att befara, att länsstyrelsens kännedom om ortsförhållandena och inflytande på spörsmålens lösning avsevärt reducerades.

Mängden och beskaffenheten av de klagomål, som redan kort efter vägföreningsinstitutets införande och under arbetet med den föreliggande utredningen från skilda håll anförts över institutets utformning ge emellertid vid handen, att de förhoppningar, som vid lagens tillkomst knötos till detsamma, icke blivit förverkligade, samt att detta särskilt berott på att bildandet av vägförening varit förenat med alltför mycken omgång.

Givet är sålunda, att de i departementschefens yttrande angivna fördelarna med utredningsarbetets förläggande till länsstyrelsen blott kunna vinnas, om någon högre tjänsteman hos länsstyrelsen ägnar ärendena en personlig ledning och å dem nedlägger ett betydande mått av arbete. Med hänsyn till den arbetsbörda, som åvilar dessa tjänstemän, torde det emellertid, åtminstone i de län, där vägföreningsärenden

förekomma i större antal, så småningom komma att gå därhän, att det direkta ansvaret för dessa ärenden lägges på yngre och mindre erfarna tjänstemän. Där en sådan praxis vinner insteg, förfelas i väsentlig mån det syfte, de nuvarande bestämmelserna avse att fullfölja. Även bortsett härifrån kan det i betraktande av de många och högst artskilda uppgifter, vilka ankomma på länsstyrelserna, ifrågasättas, om det verkligen är en lämplig anordning att åt länsstyrelsen som sådan uppdraga den omedelbara ledningen av utredningar, vilka äro förenade med så mycket detaljarbete som bildandet av vägföreningar. Sådant arbete har en given tendens att ta längre tid i anspråk om ärendet handlägges i ett ämbetsverk utan särskild personal för ändamålet än då det omhänderhaves av en enskild förrättningsman.

Av utredningsarbetet faller, såsom förut nämnts, en mycket stor del på sådana åtgärder som utrönande av fastighets- och äganderättsförhållanden samt taxeringsvärden, upprättande av kartor etc., vilka åtgärder äro väl lämpade att utföras genom särskilt förordnad utredningsman.

I regel är den särskilt förordnade utredningsmannen den, som är bäst insatt i ärendet. På grund härav och då utredningarna angående vägföreningar anförtros endast väl kvalificerade krafter, måste utredningsmannen under alla förhållanden antagas få ett visst, ej obetydligt inflytande på ärendenas avgörande. Oftast torde den tjänsteman hos länsstyrelsen, som håller sammanträdena med sakägarna, tillse, att utredningsmannen är tillstädes för att tillhandagå med upplysningar. I vissa län har t. o. m. den metoden praktiserats, att länsstyrelsen förordnar utredningsmannen att hålla sammanträdena. I regel torde utredningsmannen redovisa sin ståndpunkt till de frågor, utredningen avser, i form av ett skriftligt förslag; åtminstone lärer det sällan förekomma att ett ärende avgöres utan att han tillspörjes om sin mening. Uppenbart är, att ju större inflytande utredningsmannen erhåller, desto mera reduceras länsstyrelsens ledning av utredningsarbetet. Såsom framgår av det sagda har utvecklingen mångenstädes redan fortskridit långt på denna väg, och en ytterligare utveckling i samma riktning kan förväntas.

Det kan vid sådant förhållande ifrågasättas, om de nuvarande bestämmelserna angående länsstyrelsens befattning med utredningen av vägföreningsärendena verkligen fylla något praktiskt syfte. Endast sällan torde vägföreningsärendena medföra sådana stridigheter mellan sakägarna, att utredningen av denna anledning måste stå under ledning av person med särskilda administrativa kvalifikationer. För övrigt torde de fordringar, vilka i detta avseende böra ställas på den, som leder utredningen, kunna fyllas, även om utredningen konstrueras som en särskild förrättning. Uppdrag att verkställa utredning i vägföreningsärende lämnas huvudsakligen åt erfarna lantmätare, vilka genom sin verksamhet måste anses i hög grad skickade att bemästra de svårigheter, vilka kunna uppkomma av nu nämnd anledning. Skulle det i något enstaka fall visa sig, att förrättningsmannen med hänsyn till sakägarnas inställning icke kan bringa ärendet till ett tillfredsställande slut, föreligger givetvis anledning för länsstyrelsen att ingripa just i detta speciella fall. Om det redan då förfarandet inledes kan förutses, att utredningen blir särskilt krävande i administrativt hänseende, och länsstyrelsen på grund härav anser, att ledningen av utredningen i

yttre avseende icke lämpligen kan anförtros åt någon av de personer med teknisk utbildning, som eljest kunde ifrågakomma, bör hinder ej anses möta mot att till förrättningsman förordnas någon annan, som anses särskilt lämpad att sköta detta värv. Behovet av teknisk sakkunskap kan i så fall tillgodoses genom förordnande av sakkunnigt biträde åt förrättningsmannen. Under alla förhållanden synes det vara att skjuta över målet, om förfarandet i vägföreningsärenden med tanke på dylika undantagssituationer anordnas på ett sätt, som i det stora flertalet fall leder till tidsspillan och olämpligt utnyttjande av arbetskraft.

Olägenheterna av den nuvarande ordningen framträda särskilt bjärt i det stora antal fall, då fråga är om bildande av vägförening för område, som lägges under byggnadsplan. Gången av förfarandet blir här i regel den, att åtgärder för bildande av vägförening vidtagas först sedan byggnadsplan blivit fastställd; för länsstyrelsen måste det ju framstå som olämpligt att ta slutlig ställning till frågan om bildandet av vägförening och omfattningen av dess område, innan avgörande träffats i byggnadsplanefrågan. I de flesta fall skulle det emellertid vara betydligt mera rationellt, om utredningen i vägföreningsärendet bedreves samtidigt med uppgörandet av byggnadsplanen. Ett sådant förfarande skulle göra det möjligt för länsstyrelsen att i ett sammanhang meddela beslut såväl om fastställelse av byggnadsplanen som beträffande vägfrågorna. Vägföreningen skulle kunna träda i funktion omedelbart efter det byggnadsplanen blivit fastställd.

Den omständigheten, att tyngdpunkten i utredningsarbetet förlägges till en särskilt anordnad förrättning, behöver ingalunda betyda, att länsstyrelsen kommer att sakna möjlighet till direkta kontakter med sakägarna. Förhållandet innebär blott att utredningsarbetet i regel är slutfört redan innan ärendet kommer under länsstyrelsens prövning samt att länsstyrelsen till ledning för sitt bedömande erhåller ett förslag, upprättat av den, som verkställt utredningen. Finnes ytterligare utredning erforderlig, bör det, såsom förut anmärkts, givetvis stå länsstyrelsen fritt att införskaffa denna på lämpligt sätt och att, om det finnes behövligt, själv hålla sammanträde med vägintressenterna. Mindre brister i utredningen lära emellertid oftast kunna avhjälpas genom skriftväxling eller inhämtande av muntliga upplysningar. I de flesta fall torde dylik kompletterande utredning icke behöva ta någon längre tid i anspråk. Under alla förhållanden blir det arbete, som åvilar länsstyrelsen, betydligt mindre omfattande än vad fallet nu är.

Särskilt ur rättssäkerhetssynpunkt måste systemet med en fristående förrättning anses innebära bestämda fördelar framför den rådande ordningen med ett till länsstyrelsen förlagt utredningsförfarande. Om förrättningen avslutas med att förrättningsmannen för sakägarna framlägger ett utlåtande, vari han i ett sammanhang redovisar sin ståndpunkt till alla förefallna frågor, erhålla nämligen sakägarna ett bestämt underlag för sitt ståndpunktstagande under ärendets fortsatta handläggning och kunna, om de i något hänseende ej åtnöjas med utlåtandet, i stort sett begränsa sin argumentering hos länsstyrelsen till en kritik av utlåtandet i denna del. Detta medför i sin tur, att sakägarnas önskemål och därmed de tvistiga frågornas omfattning blivit bestämt avgränsade redan då länsstyrelsen första

gången tar befattning med ärendet. Att detta innebär en betydande lättnad för länsstyrelsen jämfört med nu gällande ordning behöver ej närmare utvecklas.

En anordning, sådan som den nu skisserade, enligt vilken beslutanderätten tillkommer en myndighet — i detta fall länsstyrelsen — men utredningsförfarandet förutsatts skola äga rum vid särskild förrättning, är ingalunda okänd inom rättssystemet. En genomgång av andra jämförbara författningar ger tvärtom vid handen, att denna ordning — med vissa variationer beträffande detaljerna — är den vanliga. Det torde t. o. m. vara svårt att finna något verkligt motstycke till enskilda väglagens bestämmelser om förfarandet hos länsstyrelsen i vägföreningsärenden. Närmast till hands för en jämförelse ligga föreskrifterna i lagen om allmänna vägar och i vägstadgan om förfarandet vid inrättande av allmän väg. Enligt dessa (se särskilt 3—7 och 15—27 §§ vägstadgan) skall det väsentliga utredningsarbetet, bestående i upprättande av arbetsplan för vägen, ske vid förrättning, till vilken alla intressenter kallas. Dessa erhålla därefter tillfälle att inom viss tid, varunder planen skall vara tillgänglig för granskning, framställa anmärkningar mot densamma hos länsstyrelsen. Om planen sedermera blir föremål för ändring, som icke är att anse som oväsentlig, skall ändringsförslaget utställas i samma ordning. Beslutanderätten i frågan tillkommer i princip väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dock med skyldighet för denna att i de fall, då länsstyrelsen företrätt annan mening, hänskjuta frågan till Kungl. Maj:ts avgörande.

Likartade bestämmelser gälla i fråga om förfarandet vid upprättande av generalplan, stadsplan och byggnadsplan. Hithörande bestämmelser i byggnadsstadgan (23, 31 och 122 §§) innefatta icke några mera detaljerade föreskrifter rörande själva utredningsarbetet men väl, i likhet med de nyss refererade bestämmelserna i vägstadgan, om utställande till granskning av upprättade förslag och om rätt för sakägare att inkomma med anmärkningar mot detsamma, innan beslutsförfarandet tar sin början.

Enligt det av 1946 års vatten- och avloppssakkunniga år 1951 avgivna förslaget till lag om vatten- och avloppsanläggningar samt till vatten- och avloppsstadga (SOU 1951:26) — vilket i flera andra hänseenden tagit enskilda väglagen till förebild — skall fråga om utförande av vatten- och avloppsanläggning utredas av särskilt förordnad förrättningsman med skyldighet för denne att avgiva utlåtande och utställa detta till granskning av sakägarna. Beslutanderätten skall ankomma på statlig myndighet, i regel länsstyrelsen.

Andra mer eller mindre likartade exempel på förrättningar för utredning av frågor, som beröra ett större antal sakägare, erbjuda 2—20 kap. lagen om delning av jord å landet samt 3, 6, 7, 8 och 10 kap. vattenlagen.

De nu anförda skälen tala enligt utredningens mening med styrka för att även förfarandet vid bildandet av vägföreningar lämpligen bör regleras på det sättet, att utredningen av frågorna sker vid särskild förrättning men att beslutanderätten liksom nu förbehålles länsstyrelsen. Särskilt med hänsyn till den högst betydande förenkling av arbetet, detta komme att innebära i det stora antalet jämförelsevis enkla ärenden, där fråga är om bildande av vägförening för byggnadsplaneområden av måttlig omfattning, finner utredningen en sådan

ordning innebära avsevärda fördelar framför den nu tillämpade. Utredningen har därför funnit sig böra utforma sitt förslag i enlighet härmed.

5. Vissa viktigare detaljfrågor

En fråga, som hittills blivit förbigången, är huruvida beslut om antagande av stadgar och val av styrelse för vägförening skola förläggas till förrättningsstadiet eller till tiden efter det lagakraftägande beslut om föreningens bildande föreligger. En lösning enligt det förra alternativet skulle bäst överensstämma med de syften, utredningen i övrigt fullföljer, nämligen att i möjligaste mån förkorta den tid, som åtgår för bildande av en funktionsduglig vägförening. En sådan lösning har dessutom den förtjänsten, att den främjar önskvärt samarbete mellan sakägarna och förrättningsmannen. Å andra sidan kan det ej förnekas, att praktiska svårigheter kunna uppstå, om länsstyrelsen i sitt beslut avviker från vad förrättningsmannen föreslagit i fråga om föreningens omfattning eller beräkningen av andelstalen och därigenom rubbar grunderna för röstberäkningen. Om så sker, kan det nämligen — även om förrättningsmannen noggrant redovisat huru omröstningen tillgått — stundom komma att framstå som tvivelaktigt, huruvida beslutet verkligen omfattas av en majoritet bland dem, vilka rätteligen äro att anse som röstberättigade i föreningens angelägenheter.

Med avseende å sådan förrättning, som omförmäles i 2 kap. enskilda väglagen, har (i 35 § fjärde stycket) föreskrivits att förrättningsmannen redan i samband med förrättningen skall hålla sammanträde för antagande av stadgar och val av styrelse. De svårigheter som kunna uppkomma vid en eventuell senare ändring av förrättningsutlåtandet i fråga om samfällighetens omfattning och andelstalen ha alltså i detta fall icke ansetts vara av den betydelse, att de böra föranleda uppskov med åtgärderna för samfällighetens konstituering. Fördelarna av att samfälligheten kan träda i funktion omedelbart efter det beslutet om dess bildande vunnit laga kraft ha tydligen ansetts överväga olägenheterna av att det någon gång kan inträffa, att sammanträde för antagande av stadgar och val av styrelse måste utlysas på nytt. Ej heller beträffande vägföreningarna torde det behöva befaras, att så blir fallet annat än i sällsynta undantagsfall. Övervägande skäl måste därför anses tala för att nu avsedda beslut fattas redan i samband med förrättningen.

Från flera håll har klagats över att de nuvarande reglerna angående omröstning vid antagande av stadgar och val av styrelse äro svåra att tillämpa i praktiken och framförts förslag om deras ersättande med en föreskrift, att omröstningen skall ske efter huvudtalet av närvarande sakägare. Bestämmelserna om antagande av stadgar och utseende av styrelse ha därjämte blivit utsatta för kritik ur den synpunkten, att sakägarna ej alltid kunna förutsättas vilja medverka vid omröstningen, eftersom de genom konsekvent vägran härutinnan kunna försvåra verkställigheten av länsstyrelsens beslut om skyldighet för föreningen att fullgöra väghållningen. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har lämnat exempel på ett fall, där så varit förhållandet.

Vad först angår sättet för röstberäkning är det med hänsyn till bestämmel-

sernas ganska komplicerade natur förklarligt, om det mången gång ställt sig svårt att vid ett sammanträde, där kanske hundratals sakägare tillstädeskommit, upprätta en användbar röstlängd. Svårigheterna ökas givetvis betydligt av att det enligt lagen icke är nödvändigt och i själva verket sällan torde förhålla sig så, att alla frågor om bestämmande av andelstal o. d. blivit avgjorda, då omröstningen verkställes. En lagändring i förenklande riktning får därför anses behövlig.

Den situationen att sakägarna enständigt vägra att medverka vid val av styrelse och antagande av stadgar för vägförening torde sällan eller aldrig behöva uppkomma, om förrättningsmannen rätt tillvaratager möjligheterna till samarbete med ortsbefolkningen och därvid för sakägarna påvisar de fördelar, den gemensamma väghållningen medför. Härutinnan åberopas vad som tidigare (se s. 61) anförts om fördelarna av att förrättningsmannen redan på ett tidigt stadium av förrättningen föranstaltar om utseende av ett arbetsutskott bland sakägarna. För det fall att en dylik situation likväl skulle uppkomma, bör emellertid lagen ge bestämmelser som bereda länsstyrelsen möjlighet att komma till rätta därmed. Där fråga är allenast om underlåtenhet från sakägarnas sida att utse ledamöter av vägföreningens styrelse, kan enligt gällande lag (74 § sjunde stycket jämfört med 52 § fjärde stycket) länsstyrelsen utse syssloman att förvalta föreningens angelägenheter och företräda föreningen på sätt om styrelse är stadgat (jfr det uttalande av lagrådet i fråga om ett likartat fall, som återgivits i NJA II 1940 s. 461). Med avseende å antagande av stadgar för vägförening föreligger däremot icke någon liknande möjlighet. Underlåtenhet från sakägarnas sida att antaga stadgar medför visserligen icke att föreningen blir funktionsoduglig, enär lagen innehåller supplerande föreskrifter i de flesta ämnen, varom bestämmelser pläga meddelas i stadgarna. Ur praktisk synpunkt kan det likväl medföra avsevärd olägenhet, att stadgar ej finnas, särskilt om förhållandet fortfar någon längre tid. Bl. a. komma för sådant fall bestämmelser att saknas om förandet av föreningens räkenskaper, räkenskapsavslutning, revision och tid för hållande av ordinarie sammanträde med medlemmarna i föreningen.

En någorlunda tillfredsställande lösning på de nu antydda problemen synes kunna vinnas på följande sätt. Bland bestämmelserna om förrättning i vägföreningsärenden bör intagas föreskrift, att förrättningsmannen skall uppmana sakägarna att söka ena sig i frågorna om antagande av stadgar och utseende av styrelse samt att han skall framlägga förslag till stadgar. Kan enighet mellan sakägarna åvägabringas i dessa frågor, har länsstyrelsen att i samband med prövning av övriga frågor även till avgörande upptaga frågan om fastställelse av stadgar. Om däremot sakägarna icke bli ense, bör förrättningsmannen förklara, att frågan får bero till dess lagakraftvunnet beslut i övriga frågor föreligger. I dylikt fall bör det ankomma på länsstyrelsen att, då beslutet om föreningens bildande vunnit laga kraft, meddela erforderliga bestämmelser att gälla såsom stadgar, till dess sakägarna i laga ordning antagit dylika och därå erhållit länsstyrelsens fastställelse, resp. att utse syssloman för handhavande av föreningens angelägenheter. En dylik ordning synes innefatta betryggande garantier för att länsstyrelsens beslut i väghållningsfrågorna behörigen verkställas.

Den torde ej heller kunna anses innebära något allvarligare ingrepp i sakägarnas principiella självbestämmanderätt, enär det ju kommer att stå dem fritt att när som helst själva antaga stadgar för föreningen och att ersätta sysslomannen med en behörigen utsedd styrelse.

Vissa frågor, som normalt uppkomma i samband med bildandet av vägföreningar, äro enligt lagen om enskilda vägar undantagna från de allmänna bestämmelserna om förfarandet i dylika ärenden och skola, när de uppkomma, hänvisas till tvist i annan ordning. Så är enligt 87 § fallet med frågor om bestämmande av ersättning för upplåtelse av mark till väg och för intrång, som uppkommer till följd av vägs byggande eller begagnande. Dessa frågor upptagas efter stämning av ägodelningsrätt enligt närmare bestämmelser i berörda lagrum. Samma förfarande anvisas i 89 § andra stycket för tvister rörande ersättning, som annan än medlem i föreningen har att gälda för begagnandet av föreningens vägar. Vidare är att märka bestämmelsen i 90 § angående det förfaringssätt, som skall tillämpas, då fullgörandet av föreningens väghållningsskyldighet tarvar att från fastighet upplåtes rätt för föreningen att taga sand, grus, jord eller sten, att borthugga eller kvista växande träd och buskar invid vägen eller att uppsätta snöskärmar. För upplåtelse av sådan rätt skall särskild förrättning äga rum enligt bestämmelserna i 2 kap., varvid även träffas bestämmelser om den ersättning, föreningen har att gälda för upplåtelsen.

Även efter en reform av förfarandet i enlighet med de i det föregående skisserade riktlinjerna kommer uppenbarligen behov att föreligga av särskilda bestämmelser om handläggning av ersättningsfrågor. Dylika frågor äro av den principiella betydelse ur rättssäkerhetssynpunkt, att prövningen av desamma bör verkställas av domstol eller åtminstone ske i ett förfarande, som ger varje rättsägare möjlighet att bringa dem under domstols prövning. De bestämmelser, som äro av sådan innebörd, böra uppenbarligen bibehållas.

Vad särskilt angår upplåtelse av sådana särskilda rättigheter å annans mark, som åsyftas med bestämmelsen i 90 §, synas, om utredningsförfarandet i vägföreningsärenden förlägges till särskild förrättning, starka skäl tala för att även nu ifrågavarande spörsmål upptagas till behandling i samma förfarande. Att så sker är önskvärt särskilt med hänsyn till att avgörandet av dessa i vissa fall för väghållningens fullgörande vitala frågor icke bör uppskjutas utöver den tidpunkt, då lagakraftägande beslut föreligger om att väghållningen skall ombesörjas av vägförening samt denna är färdig att träda i funktion. I enlighet med vad nyss sagts bör emellertid undantag härvid göras för frågan om ersättning för upplåtelsen och därav föranlett intrång, vilken fråga är i allo jämställd med andra ersättningsspörsmål och bör prövas av domstol.

FJÄRDE KAPITLET

Åtgärder till förbättrande av framkomligheten och trafiksäkerheten på enskilda vägar

A. Vägbelysning

Jämlikt 50 § lagen om enskilda vägar har vägsamfällighet till uppgift att handhava väghållning, som genom förrättning eller dom enligt de i samma kapitel meddelade bestämmelserna förklarats skola utföras för två eller flera fastigheter gemensamt, samt därmed förenade angelägenheter. I 73 § samma lag definieras vägförenings uppgifter på det sättet, att föreningen skall ombesörja och bekosta väghållningen i fråga om föreningens vägar samt handhava de i föreningen ingående fastigheternas gemensamma angelägenheter i övrigt rörande dessa vägar. De nämnda lagrummen innehålla härutöver föreskrifter om att vägsamfällighet och vägförening icke få bedriva verksamhet, som är främmande för dessa sammanslutningars sålunda angivna ändamål.

Genom de nämnda stadgandena är vägsamfälligheternas och vägföreningarnas verksamhet således begränsad till vad som enligt 2 och 3 §§ lagen om enskilda vägar faller under begreppet väghållning. För innehållet i dessa bestämmelser har förut redogjorts (se s. 26).

Det är närmast för vägföreningarnas del, som frågan om avgränsning av väghållningsbegreppet aktualiserats. Orsaken härtill är närmast att det — på sätt förut anmärkts (se s. 45—49) — inom vägföreningsområdena icke finnes något rättssubjekt med befogenhet och skyldighet att ta sig an de övriga problem, till vilka tätbebyggelsen givit upphov. Det är därför naturligt om det i många fall framstått som ett önskemål, att vägföreningarna måtte omhändertaga även vissa uppgifter, vilka icke direkt kunna sägas vara hänförliga till väghållningen men ändock stå i ett visst ekonomiskt eller annat faktiskt samband med denna. Inom sådana vägföreningsområden, där bebyggelseutvecklingen och trafikförhållandena ansetts påkalla ordnande av vägbelysning, har det därför synts naturligt att denna uppgift skolat ankomma på vägföreningen.

Under åren närmast efter ikraftträdandet av 1939 års lagstiftning om enskilda vägar var det en ganska allmänt spridd uppfattning, att bestämmelserna i 73 § enskilda väglagen icke utgjorde hinder för vägförening att åtaga sig vägbelysning. Sålunda har i stadgarna för åtskilliga vägföreningar, vilka tillkommit åren närmast efter 1939, föreskrivits att föreningen skulle sörja för erforderlig vägbelysning. Genom ett år 1946 i högsta instans träffat avgörande (RÅ 1946 s. 31) blev det emellertid avgjort, att begreppet väghållning icke kunde anses omfatta vägbelysning och att vägförening följaktligen icke finge ägna sig åt sådan verksamhet.

Nyssnämnda avgörande utlöste redan efter kort tid önskemål om lagändring.

I en år 1946 till chefen för kommunikationsdepartementet avlåten framställning hemställde sålunda länsstyrelsen i Stockholms län att lagen om enskilda vägar måtte ändras så, att till vägförenings väghållning komme att räknas även vägbelysning, där sådan belysning finge anses nödig för undanröjande av trafikfara. Framställningen föranledde emellertid icke någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Frågan har nu på nytt aktualiserats genom den å s. 35—36 omnämnda riksdagsmotionen, i vilken en lagändring på denna punkt anges vara ett viktigt önskemål.

Innan utredningen närmare ingår på förevarande fråga, må till en början nämnas, att såväl lantmäteristyrelsen som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka efter anmodan avgåvo yttranden till Kungl. Maj:t över den nyss omnämnda, av länsstyrelsen i Stockholms län år 1946 gjorda framställningen, i princip ställde sig positiva till förslaget. Lantmäteristyrelsen framhöll sålunda, att vägbelysning på landsbygden förekomme mera sparsamt. Enär sådan belysning i främsta rummet hade till uppgift att trygga ordning och säkerhet, där större trafik förekomme, torde densamma på de flesta håll betraktas som en kommunal angelägenhet. Vanligen iakttoges dock inom landskommunerna en viss återhållsamhet, när det gällde att ordna vägbelysning. På grund därav saknades vägbelysning inom många tättbebyggda områden, där invånarna själva ansåge sådan belysning önskvärd ur såväl trafik- och säkerhets- som trevnadssynpunkt och vore beredda att ikläda sig kostnaderna för ordnande av belysning. Inom dylika områden borde fastighetsägarna enligt lantmäteristyrelsens mening, därest de ginge samman i vägförening, kunna ordna belysning enligt i stort sett samma regler som i övrigt gällde för föreningens väghållning. För att vägförening skulle erhålla rätt att ombesörja och bekosta belysning, fordrades emellertid lagändring. Denna borde syfta till att giva medlemmarna i vägförening rätt att, om de så önskade, åtaga sig att ordna vägbelysning inom föreningens område. Angeläget vore därvid att tillse, att möjlighet icke öppnades för kommun att på vissa fastighetsägare övervältra ansvaret för ordnande av sådan belysning som kommunen vore skyldig att ordna. — Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarade sig för sin del icke ha något att erinra mot att åtgärder vidtoges i syfte att bereda vägförening möjlighet att ombesörja och bekosta belysning å sitt vägnät. Styrelsen ansåge det emellertid mindre lämpligt att detta skedde på så sätt att begreppet väghållning i enskilda väglagen utvidgades till att omfatta även vägbelysning. Det syntes nämligen enligt styrelsens mening önskvärt att nämnda begrepp även framdeles finge bibehålla sin överensstämmelse med motsvarande begrepp i allmänna väglagen. Styrelsen föreslog därför att reformen måtte genomföras genom intagande i 73 § nyssnämnda lag av en bestämmelse, som medgåve att vägförening finge utöver bestyret med väghållningen ombesörja belysning å sina vägar.

Länsstyrelserna ha i sina skrivelser till utredningen i allmänhet yttrat sig gillande om det nu förevarande förslaget. Länsstyrelserna i Stockholms och Kronobergs län ha särskilt betonat, att det icke funnes några andra sammanslutningar än vägföreningarna, som kunde uttaga avgifter annat än på frivillighetens väg och att det därför i många fall kunde bli svårt att ordna belysningsfrågorna utan vägföreningarnas medverkan. Länsstyrelsen i Hallands län, som förklarat sig anse

förslaget lämpligt, har emellertid härvid fogat den reservationen, att kostnaderna för vägbelysningen borde fördelas efter andra grunder än kostnaderna för anläggning och underhåll av vägar. Även förbundet för enskild väghållning i Stockholms län har i sin förut nämnda skrivelse till utredningen förklarat sig anse att en lagändring borde komma till stånd, syftande till att ge vägförening rätt att ombesörja och bekosta vägbelysningen inom föreningens område, därvid emellertid bestämmelsen icke borde utformas så, att kommunen bleve fritagen från att ordna med sådan belysning som den vore skyldig att ombesörja. Endast i ett fall har förslaget gjorts till föremål för verklig kritik, nämligen i det av länsstyrelsen i Östergötlands län åberopade yttrandet av överlantmätaren i länet. Denne har funnit det tveksamt, om ordnande av vägbelysning borde vara en uppgift för vägförening. Enligt hans uppfattning vore frågan om vägbelysningens ordnande en kommunal angelägenhet. I sådana fall, där fastighetsägarna önskade vägbelysning men kommunen ej ville tillmötesgå detta önskemål, vore det lämpligast, att fastighetsägarna bildade en ekonomisk förening för frågans ordnande.

På sätt förut omnämnts (se s. 40) har utredningen för att kunna bilda sig en uppfattning rörande behovet av den föreslagna reformen framställt förfrågningar hos länsstyrelserna, huru vägbelysningen ordnats i de orter, där vägföreningar bildats. Av de svar, som ingått på dessa förfrågningar, framgår att förhållandena härutinnan äro högst skiftande. Länsstyrelsen i Stockholms län uppgiver att — sedan det genom förut berörda prejudikat blivit fastslaget att väghållning icke omfattade vägbelysning — sammanträde den 6 maj 1946 hållits med de vägföreningar i länet som kunde ha intresse av frågan samt att representanter för olika vägföreningar därvid förklarat sig icke önska någon ändring i sina stadgar, vilka innehöllo, att föreningen skulle ombesörja belysning. I dessa fall sörja vägföreningarna alltså fortfarande för belysningen. Även inom Göteborgs och Bohus samt Gävleborgs län förekomma fall, där vägförening omhänderhar vägbelysningen. I övrigt uppgives att denna angelägenhet ombesörjes av kommunen (samtliga föreningar i Östergötlands, Jönköpings och Blekinge län samt vissa i Malmöhus, Hallands, Örebro och Kopparbergs län). Eljest har frågan i regel ordnats genom fastighetsägareföreningar, särskilda belysningsföreningar eller på annat dylikt sätt. Några länsstyrelser ha uppgivit som känt att frågan icke blivit löst. Så är fallet beträffande ett antal vägföreningar inom Jönköpings, Kalmar, Älvsborgs, Örebro, Västmanlands och Kopparbergs län. I förstnämnda tre län uppgives emellertid frågan icke vara aktuell; vägföreningarna i Jönköpings och Kalmar län omfatta sålunda områden med huvudsakligen sommarbebyggelse.

Vidare har utredningen — närmast för att möjliggöra bedömande i fråga om de ekonomiska konsekvenserna av den ifrågasatta reformen — gjort en hänvändelse till ett antal landskommuner i skilda delar av riket med begäran om uppgifter, huru belysningsfrågan i förekommande fall ordnats samt angående kostnaderna för belysningsanordningarnas utförande och drift. Urvalet av de kommuner, till vilka förfrågningar framställts, har skett efter samråd med Svenska landskommunernas förbund samt haft till syfte att söka få representerade kommuner med såväl större som mindre tätortsbildningar av olika karaktär.

De sålunda tillfrågade kommunerna ha varit Stigtomta kommun i Södermanlands län, Algutsboda kommun i Kronobergs län, Misterhults kommun i Kalmar län, Foss kommun i Göteborgs och Bohus län, Stora Kopparbergs kommun i Kopparbergs län, Älvkarleby och Färila kommuner i Gävleborgs län, Njurunda och Tåsjö kommuner i Västernorrlands län samt Ragunda kommun i Jämtlands län. I vissa fall ha de inkomna svaren kompletterats genom förfrågningar hos enskilda företag för distribution av elektrisk kraft och fastighetsägareföreningar.

Svaren på dessa förfrågningar ge vid handen, att vägbelysningen såväl i organisatoriskt som i ekonomiskt hänseende ordnats på mycket olika sätt i skilda orter.

Endast i begränsad omfattning har belysningsfrågan lösts genom kommunens försorg och på dess bekostnad. Där så skett (vissa delar av Stigtomta, Älvkarleby, Färila, Njurunda och Ragunda kommuner) synes det i stort sett ha varit fråga endast om belysning efter vissa allmänna vägar.

Från vissa håll (Algutsboda, Stora Kopparbergs, Älvkarleby, Njurunda och Ragunda kommuner) uppgives att större industriföretag ombesörjt och bekostat vägbelysning inom dem tillhöriga bostadsområden och i viss utsträckning även efter allmänna vägar.

Vanligast är att vägbelysningen omhänderhaves av i orten verksamma fastighetsägareföreningar eller andra liknande sammanslutningar. Enligt de inkomna uppgifterna har så varit fallet inom ett flertal tätorter i Stigtomta, Misterhults, Stora Kopparbergs, Älvkarleby, Ragunda och Tåsjö kommuner, varjämte en liknande anordning planerats för vissa områden i Algutsboda kommun.

I vissa fall har vägbelysning ordnats genom samma företag som ombesörjer distribution av elektrisk ström till hushållen. Uppgifter om att så skett ha lämnats från Foss, Stora Kopparbergs, Älvkarleby och Ragunda kommuner.

Ehuru de kommuner, till vilka förfrågningarna framställts, blott i begränsad omfattning helt svarat för vägbelysningen, framgår å andra sidan att de ofta på ett eller annat sätt engagerat sig ekonomiskt eller organisatoriskt i de privata sammanslutningar, som omhänderhava belysningsfrågorna. I vissa fall ha kommunerna bedrivit en planmässig verksamhet med syfte att lösa belysningsfrågorna för de mindre tätorterna inom kommunen och därvidlag utvecklat ett visst system för belysningsnätets successiva utbyggnad. Av särskilt intresse i detta hänseende äro de uppgifter, vilka lämnats från Foss kommun i Göteborgs och Bohus län samt från Stora Kopparbergs kommun i Kopparbergs län.

Inom Foss kommun ombesörjes all belysning av Foss m. fl. socknars elektriska distributionsförening u. p. a. Inom distributionsområdet har vägbelysning ordnats i tätorterna och deras närhet. Anläggningarna för vägbelysning ha utförts av föreningen på beställning av kommunen, vilken även gentemot föreningen svarat för kostnaderna. Av anläggningskostnaderna har kommunen själv bestritt två tredjedelar och utdebiterat en tredjedel på därav berörda fastighetsägare. Som exempel har anförts, att om en anläggning, som ansetts beröra fem fastigheter, utförts för en kostnad av 1.500 kronor, kommunen själv bestritt 1.000 kronor härav och utkrävt 100 kronor av varje fastighetsägare. Underhållskostnaderna ha betalats av föreningen, dock att kommunen bekostat glödlampor. Kostnaden för elek-

trisk ström har helt bestritts av kommunen.

Stora Kopparbergs kommun har genom sin fastighetsnämnd och efter bemyndigande av kommunalfullmäktige ingått särskilda avtal med Falu elektriska belysningsaktiebolag om successivt utförande av vägbelysningsanläggningar inom vissa samhällen i kommunen. Enligt avtalen har bolaget åtagit sig att helt ansvara för såväl anläggning som drift och underhåll av vägbelysningen mot viss angiven kostnad per ljuspunkt. Fastighetsnämnden har därefter fördelat denna kostnad på de berörda fastighetsägarna samt från dessa införskaffat förbindelser, enligt vilka fastighetsägarna medgivit bolaget att debitera dem deras andelar. Kommunens delaktighet i på sådant sätt anordnad vägbelysning består sålunda endast i att kommunen påtagit sig besväret med fördelning av kostnaderna och införskaffande av förbindelser från fastighetsägarna samt åtagit sig betalningsansvar gentemot bolaget för den förlust, som kan drabba detta genom att vederbörande fastighetsägare brister i betalning. Det uppgives, att kommunen hittills icke fått vidkännas någon kostnad i anledning av sitt sistnämnda åtagande.

Från flera håll uppgives att kommunerna lämnat enskilda sammanslutningar bidrag till utförande av vägbelysning (Stigtomta, Stora Kopparbergs, Älvkarleby och Tåsjö kommuner; jfr även de ovan refererade uppgifterna från Foss kommun). I ett fall (Stigtomta) uppgives därjämte, att kommunen bistått belysningsförening genom att lämna amorteringslån och årliga anslag såsom bidrag till driftskostnaderna och ensam bär de kostnader, som anses belöpa på en viss mera betydelsefull trafikled. Från Älvkarleby kommun meddelas, att fastighetsägare- och belysningsföreningar erhållit kontanta bidrag till belysningskostnader från visst industriföretag.

I några fall (vissa föreningar i Tåsjö kommun) uppgives att medel till anordnande av ytterbelysning i viss utsträckning anskaffats på frivillighetens väg. I ett fall (Brattbäckens vägbelysningsförening u. p. a.) uppgives att driften och underhållet av vägbelysningen kunnat helt bekostas med överskottet å av föreningen anordnade fester och samkväm.

Vad angår kostnaderna för utförande, underhåll och drift av vägbelysningsanordningar ha i åtskilliga av de inkomna svaren betonats svårigheterna att utföra en beräkning därav vare sig per ljuspunkt eller per fastighet, enär storleken av kostnaderna är beroende av omständigheterna i varje särskilt fall, t. ex. hur tätt fastigheterna ligga, huruvida ledningar och lampor kunna placeras på befintliga stolpar eller om helt ny ledning behöver dragas, avståndet mellan lamporna, avstånd till transformator m. m. Även förekomsten av kommunala och andra bidrag, vilka i skilda fall utgå efter väsentligt olika grunder, är givetvis ägnad att göra det svårt att framräkna några jämförbara värden. Normalt synas inom sådana tätortsbildningar, för vilka vägföreningsinstitutet främst är avsett, anläggningskostnaden uppgå till högst några hundra kronor och årskostnaden till ett eller annat tiotal (högst 30 kronor för en vanlig villafastighet för en eller två familjer). Uppgifterna avse kostnadsläget hösten 1951.

Av de inhämtade upplysningarna framgår, att vägbelysningsfrågorna inom de mindre tätorterna i åtskilliga fall icke erhållit en tillfredsställande lösning. Or-

saken härtill synes åtminstone mestadels ha varit den, att det icke funnits något rättssubjekt, som haft befogenhet och skyldighet att ta sig an frågan.

I viss utsträckning har vägbelysning inom ifrågavarande samhällen ordnats genom försorg av vederbörande kommun. Huruvida kommunen haft någon skyldighet härtill kan emellertid betecknas som tvivelaktigt. Sådan skyldighet lärer väl knappast ha förelegat i andra fall än där ordnandet av vägbelysning kunnat anses påkallat ur ordnings- eller trafiksäkerhetssynpunkt och sålunda icke i det till antalet övervägande fall, där belysningsfrågan aktualiserats främst av invånarnas anspråk på trevnad och bekvämlighet. Även dessa sistnämnda synpunkter måste emellertid anses värda beaktande såsom ett uttryck för befolkningens önskemål att icke bli satt i efterhand vid den fortgående höjningen av den allmänna bostadsstandarden.

Att frågan är av stort intresse för befolkningen visas bl. a. därav att den i viss utsträckning vunnit sin lösning genom rent frivilliga insatser av fastighetsägare och andra. Att helt lita till en lösning på frivillighetens väg låter sig dock ej göra. Det måste alltid förutsättas som en möjlighet, att vissa fastighetsägare vägra att bidraga till kostnaderna för utförande och drift av belysningsanordningarna. Härigenom tvingas de övriga fastighetsägarna, vilka ställa sig positiva till dylika åtgärder, att svara för hela kostnaden. Den, som vägrar sitt bistånd, har med andra ord utsikt att erhålla förmånen gratis. Att detta icke är ägnat att stimulera intresset för frågan, ligger i öppen dag.

I de fall, där belysningsfrågan ordnats av kommunen eller av elektriskt distributionsföretag på villkor, att kostnaderna för åtgärden skola uttagas av fastighetsägarna eller andra inom området boende i samband med övriga avgifter för elektrisk ström, ligger frågan något annorlunda till. Kommunen eller distributionsföretaget har nämligen i detta fall gentemot den, som vägrar att betala å honom belöpande kostnadsdel, till sitt förfogande ett effektivt tvångsmedel, bestående i att vederbörande kan avstängas från all leverans av elektrisk kraft. Mot denna metod för lösande av frågan om vägbelysningen möta därför inga invändningar ur de synpunkter, som förut berörts. Däremot kan det göras gällande, att metoden innebär ett oskäligt åsidosättande av befolkningens önskemål på självbestämmanderätt i hithörande frågor. Beslutet, huruvida och i vad omfattning belysning skall ordnas, fattas i detta fall av kommunen eller av det företag, som ombesörjer kraftdistributionen, utan att de fastighetsägare och andra, vilkas rätt beröres av beslutet, få några större möjligheter att göra sina egna synpunkter på frågan gällande. Även avgörandet av den betydelsefulla frågan, huru kostnaderna för belysningsåtgärderna skola fördelas mellan de betalningsskyldiga, är undandraget effektiv kontroll. I de fall, då frågan ordnas av kommunen, har visserligen den, vars rätt beröres av beslutet, rätt att besvära sig över detsamma. Denna rätt torde dock i praktiken vara av betydelse blott om beslutet komme att medföra en alldeles uppenbart oskälig belastning för den klagande, vartill kommer, att besvärsrätten ej kan utnyttjas av den, som förvärvar fastighet inom distributionsområdet resp. inflyttar i detta efter det beslutet vunnit laga kraft. Vidare har — vare sig belysningen ordnats genom kommun eller enskilt företag — den enskilde möjlighet att bringa frågan om betalningsskyldigheten under domstols

prövning. Denna utväg är emellertid ganska kostsam i förhållande till de belopp, saken i regel kan förmodas gälla.

Det måste med hänsyn till det sagda konstateras, att icke heller utvägen att ordna vägbelysningsfrågorna i kommunens eller enskilt distributionsföretags regi är alldeles invändningsfri. Vikten av de anförda invändningarna förminskas dock därav att de insatser, som kunna tänkas bli avfordrade den enskilde, sällan eller aldrig torde vara så stora, att deras gäldande kan få någon avsevärd betydelse för den enskildes ekonomi.

Det framförda förslaget att vägföreningarna måtte berättigas att utföra, underhålla och driva erforderliga anordningar för vägbelysning skulle otvivelaktigt innebära en lösning av de nu antydda problemen. Om belysningsfrågorna omhänderhades av vägförening, skulle ingen fastighetsägare inom föreningens område kunna undandraga sig att bära sin skäliga andel av kostnaderna. Indrivningen av varje fastighetsägares bidrag är inom vägföreningarna synnerligen effektiv till följd av föreskrifterna om att beslutad utdebitering träder i verkställighet utan hinder av att besvär anföras över densamma och om förmånsrätt i de bidragspliktiga fastigheterna för dessas oguldna bidrag. Vägföreningarna äro därjämte underkastade en administrativ kontroll av sådan art, att missbruk av deras nämnda befogenheter ej behöver befaras.

Å andra sidan tala otvivelaktigt starka skäl för upprätthållande av en sträng begränsning i fråga om vägföreningarnas befogenheter. Bestämmelsen om att vägförening ej får bedriva verksamhet, som strider mot dess i lagen angivna ändamål, torde i främsta rummet vara motiverad av att fastighetsägare, som mot sin vilja förpliktats att deltaga i föreningen, ej bör vara skyldig att till följd av tvångsanslutningen bidraga till utgifter för andra ändamål, än lagen uttryckligen föreskrivit. Av betydelse är även att främmande hänsyn ej böra få inverka på avgörandet av sådana frågor, i vilka beslutanderätten tillkommer föreningens medlemmar eller styrelse. Vidare är att märka att den vägföreningarna tillerkända förmånsrätten före intecknad gäld med avseende å oguldna bidrag kan tänkas medföra förlustrisker för innehavarna av inteckningar i de till föreningen anslutna fastigheterna, om bidragsskyldigheten ökas genom tillkomsten av nya verksamhetsgrenar.

Anordnandet av vägbelysning torde emellertid icke ur de synpunkter, som nu komma i fråga, kunna anses som någon från väghållningen artskild verksamhetsgren. Redan de i praxis konstaterade tendenserna att inordna vägbelysningen under begreppet väghållning visa, att dessa åtgärder enligt allmän uppfattning äga ett naturligt samband med varandra. Bland de förmåner, en väl ordnad vägbelysning bereder, märks främst den därav följande förbättringen i trafiksäkerhetsförhållandena, särskilt för gång- och cykeltrafiken.

Huruvida det skäligen bör kunna åläggas fastighetsägare även mot hans vilja att bidraga till kostnaderna för vägbelysning är en omdömesfråga, vars avgörande bör bero på avvägning av å ena sidan åtgärdens betydelse ur allmän och enskild synpunkt och å andra sidan de kostnader åtgärden kan förväntas vålla den enskilde. Vad först angår angelägenhetsgraden måste denna sägas vara synnerligen variabel. Inom åtskilliga av de större vägföreningsområdena, särskilt sådana där byggnadssättet antagit stadsmässig karaktär, måste ordnandet av vägbelysning sägas vara en

fråga av största vikt. Inom vissa andra områden, speciellt sådana som omfatta huvudsakligen sommarbebyggelse, saknar däremot belysningsfrågan varje aktualitet. Vad åter angår kostnaderna för vägbelysningen ge de för utredningen tillgängliga, nyss redovisade uppgifterna vid handen, att dessa knappast kunna förväntas bli så höga, att en lagregel om skyldighet för fastighetsägare inom vägföreningsområdena att deltaga i kostnaderna behöver ingiva några betänkligheter i de fall, där belysningsfrågan överhuvud kan sägas utgöra ett intresse för orten.

Övervägande skäl synas således tala för att vägförening bör berättigas att omhändertaga bestyret med ordnande av vägbelysning inom sitt område, medan å andra sidan vägföreningarna icke rimligen generellt kunna få sig ålagt att hålla belysning å sina vägar. De allmänna intressen, som äro förknippade med frågan, synas icke vara av den betydelse, att beslutanderätten bör förbehållas länsstyrelsen eller annan myndighet. Den rimligaste lösningen synes vara, att vägföreningen själv får bedöma, huruvida de fördelar, en ordnad vägbelysning bereder, äro värda den för ändamålet erforderliga ekonomiska insatsen. Om en majoritet bland medlemmarna anser, att vägbelysning bör komma till stånd, bör emellertid icke mindretalet få undandraga sig att deltaga i avgiftsbördan; frågan bör alltså avgöras genom vanligt majoritetsbeslut på samma sätt som föreningens angelägenheter i allmänhet. En bestämmelse, som på nu antytt sätt berättigar vägföreningarna att ombesörja vägbelysning men icke gör detta till något åliggande för dem, medför jämväl den fördelen, att densamma icke innebär någon som helst ändring i den skyldighet, som kan åligga kommunen att i vissa fall ombesörja belysning å mera betydelsefulla trafikleder.

Med hänsyn till vad nu sagts synes den föreslagna reformen i lagtekniskt hänseende icke böra ske på det eljest nära till hands liggande sättet, att vägbelysning upptages bland de i 3 § lagen om enskilda vägar omnämnda åtgärder, vilka äro att hänföra under begreppet väghållning, utan i stället genom att i 3 kap. nämnda lag införes en särskild bestämmelse, som berättigar vägförening att, därest dess medlemmar så besluta, ombesörja belysning å föreningens vägar.

För sådan vägsamfällighet, som avses i 2 kap. lagen om enskilda vägar, synes frågan om vägbelysning knappast vara aktuell. Inom sådan glesare bebyggelse, där bestämmelserna i 3 kap. icke tillämpas, torde det redan av kostnadsskäl vara uteslutet att ordna belysning i någon nämnvärd omfattning; i allt fall kan det knappast sättas i fråga att stadga tvångsdelaktighet i företag med ändamål att ordna sådan belysning. Den ytterbelysning, varom i detta sammanhang kan bli fråga, avser praktiskt taget alltid blott ett mindre område vid eller intill en fastighets bostadsbyggnader och bör i princip bekostas av vederbörande fastighetsägare. Den omständigheten att vägföreningarna genom uttrycklig bestämmelse berättigas att ombesörja vägbelysning bör således icke föranleda någon motsvarande lagändring beträffande vägsamfälligheter i allmänhet.

B. Sandning

På sätt framgår av den inledningsvis givna sammanfattningen av gällande rätt (se s. 26) har begreppet vinterväghållning i 3 § av 1939 års lag erhållit en närmare bestämning genom uppräkning av de åtgärder, vilka äro att hänföra till vinterväghållning. Bestämmelsen härstammar från 1935 års vägsakkunnigas förslag till lag om enskilda vägar (SOU 1938:23), varifrån den i oförändrat skick upptagits i lagen.

Redan i samband med remissbehandlingen av nyssnämnda lagförslag framfördes härutinnan viss kritik, vilken gick ut på att begreppet vinterväghållning i förslaget erhållit en alltför snäv bestämning såtillvida som dit ej räknades erforderlig sandning av väg, då isgata bildats. I samband med att de vägsakkunnigas förslag överlämnades till lagrådet för yttrande anförde vederbörande departementschef i denna fråga, att sandning av isbelagd vägbana ej påbjudits ens i fråga om allmänna vägar, att såvitt möjligt samma innehåll borde givas åt termen vinterväghållning i allmänna och enskilda väglagarna samt att skyldighet att sanda isbeläggning å enskild väg väl skulle kunna ifrågakomma endast i sällsynta undantagsfall. De framställda anmärkningarna föranledde i enlighet härmed ingen ändring i den slutliga lagredaktionen.

Sedan tiden för 1939 års lagstiftning har emellertid frågan i viss mån kommit i ett annat läge. Särskilt den alltjämt fortgående ökningen av biltrafiken har i många fall medfört ett oavvisligt behov av åtgärder till förekommande av olycksfall som följd av halt väglag.

Den sålunda förelupna utvecklingen har föranlett, att i 1943 års lag om allmänna vägar intagits en bestämmelse (i 5 § tredje stycket) om att underhåll av väg vintertid skall omfatta bl. a. sandning. I motiven framhölls, att stadgandet överensstämde med vad som redan allmänt tillämpades vid lagens tillkomst.

I fråga om de enskilda vägarna kvarstår däremot lagstiftningen alltjämt på samma ståndpunkt som vid tillkomsten av 1939 års lag.

Särskilt med hänsyn till vägtrafikens snabbt fortgående utveckling har det synts utredningen lämpligt att i samband med översynen av andra i enskilda väglagen givna bestämmelser, som avse att befordra framkomligheten och trafiksäkerheten på de enskilda vägarna, till behandling upptaga även frågan om sandning av väg till förekommande av halka vintertiden. En reform i detta avseende har dessutom påyrkats i vissa av de skrivelser, vilka inkommit som svar på utredningens förfrågningar angående lagens nuvarande tillämpning.

Då det gäller att avgöra, huruvida en revision av de i lagen om enskilda vägar givna bestämmelserna rörande vinterväghållning kan anses behövlig, får det ej utan vidare tagas för givet, att bestämmelserna för de allmänna och de enskilda vägarna måste i allo överensstämma. De allmänna vägarna äro i regel de mest betydelsefulla trafiklederna. De äro i de flesta fall avsedda för en trafik av relativt stor omfattning, och det förutsättes, att de böra vara ägnade att huvudsakligen trafikeras med motorfordon. Det trafikbehov, som tillgodoses av de enskilda vägarna, är däremot av högst skiftande art och omfattning. Vissa av de enskilda vägarna kunna i fråga om trafikens art och intensitet väl jämställas med många allmänna vägar. Åtskilliga, kanske de flesta enskilda vägar äro där-

emot uteslutande avsedda för lokala, ibland blott för rent tillfälliga trafikbehov. Många av dem befaras sällan eller aldrig med motortordon. Lagreglerna om enskilda vägar måste därför ha en sådan avfattning, att utförande- och underhållsstandarden ej bindes till någon viss norm utan kan anpassas efter förhållandena i det särskilda fallet.

De allmänna vägarna sandas numera vintertid i ganska stor omfattning. Enär de olycksfallsrisker, som uppstå genom halt väglag, i första hand drabba motortrafiken och gångtrafiken, är det främst omfattningen av dessa trafikslag, som avgör, när och i vilken omfattning sandning bör verkställas. Av praktiska skäl är det omöjligt att verkställa sandning i så stor omfattning, att all risk för olycksfall genom halka undanröjes. Frågan om sandningens omfattning måste därför alltid i sista hand bli en omdömessak, där avgörandet får träffas från fall till fall. Normalt torde vid halt väglag sandning i regel verkställas åtminstone i brantare backar med mera livlig körtrafik och på andra dylika ställen, där olyckshändelser kunna befaras, så ock där mera livlig gångtrafik förekommer. Tendensen går givetvis i den riktningen, att kraven ställas högre och högre.

Vad angår de enskilda vägarna förekomma fall där sandning verkställes i ungefär samma omfattning som på de allmänna vägarna. Så är framför allt fallet i fråga om vissa av de för allmän trafik avsedda enskilda vägar, till vilkas underhåll statsbidrag utgår. I den mån sandning faktiskt brukar komma till utförande å dessa vägar, anses i praxis, att kostnaderna för sandningsbestyret kunna tagas i beräkning vid statsbidragstilldelningen. I Kungl. Maj:ts till 1952 års riksdag framlagda proposition (nr 221) angående vissa ändringar i gällande bestämmelser rörande statsbidrag till enskild väghållning har i anslutning till denna praxis föreslagits en författningsändring av innebörd att sandning mot ishalka skall i bidragshänseende räknas till interväghållning. Beträffande vägar, till vilka statsbidrag ej utgår, torde det emellertid vara ganska sällan, som väghållarna funnit det lämpligt att underkasta sig de kostnader och det besvär, som sandningen medför. Eftersom de mindre enskilda vägarna endast sällan inbjuda till högre körhastighet och de vägfarande dessutom i regel äro väl förtrogna med vägen, äro olycksfallsriskerna betydligt reducerade i jämförelse med vad fallet är beträffande de större vägarna, och sandning är därför mindre behövlig. Förekommer dessutom trafik med fordon på medar, är det ofta rentav olämpligt att verkställa sandning ens i mindre omfattning. I stort sett torde kontinuerlig sandning verkställas endast på sådana enskilda vägar, där åtgärden oavvisligen påkallats med hänsyn till gångtrafiken, t. ex. kortare utfartsvägar från bostadsfastigheter vid allmän väg samt vägar, som leda till samlingslokaler, biografer, handelslokaler e. d.

Även beträffande de enskilda vägarna fortgår utvecklingen otvivelaktigt i den riktningen, att kraven på vägunderhållet skärpas. Orsakerna härtill ligga icke blott i ökningen av motortrafiken utan även i befolkningens anspråk på ökad bekvämlighet och trevnad. Det kan därför antagas, att anspråk allt oftare komma att framställas från trafikanternas sida på att enskilda vägar skola hållas sandade vintertiden och att dessa anspråk i många fall ej rimligen kunna avvisas. Frågan om införande av bestämmelser om sandning av enskild väg kan därför numera icke avfärdas såsom betydelselös.

Den ur lagteknisk synpunkt enklaste lösningen är, såsom förut framhållits, att i enskilda väglagen upptages en efter mönster av stadgandet i 5 § tredje stycket allmänna väglagen avfattad bestämmelse om att vinterväghållning skall omfatta även sandning av väg. En dylik bestämmelse skulle givetvis icke komma att innebära, att sandning bleve obligatorisk beträffande alla enskilda vägar, som äro föremål för vinterväghållning, utan torde, liksom bestämmelsen i allmänna väglagen, böra tolkas så, att sandning kommer till utförande, när åtgärden påkallats av omständigheterna i det särskilda fallet. Även med denna begränsade innebörd kan emellertid en sådan bestämmelse väcka allvarliga betänkligheter ur flera synpunkter.

Med hänsyn till den privaträttsliga karaktären hos bestämmelserna i enskilda väglagen skulle sålunda var och en, som förvärvat rätt att begagna enskild väg, få ett anspråk på att sandning verkställes i all den omfattning, som svarade mot hans speciella behov, vilket stundom komme att leda till mindre tillfredsställande resultat. Om en väg blott i mindre omfattning nyttjas för biltrafik, synes frågan, huruvida sandning bör verkställas med hänsyn till denna trafik, böra avgöras efter avvägning av kostnaderna i förhållande till nyttan och ej enbart bero på huruvida yrkande om sandning framställes. Är vägen samfälld för flera fastigheter och nyttjas den för biltrafik blott av en bland dessa, komma kostnaderna för sandning, om sådan påyrkas, att drabba alla de väghållningsskyldiga och ej blott den, som har nytta av åtgärden. Visserligen kan vinterväghållningsbördan omregleras, men förhållandet innebär dock åtminstone temporärt en olägenhet, som stundom kan bli ganska betydande. Bl. a. kan förhållandet medföra, att sandning i många fall kommer till utförande även om åtgärden icke är ekonomiskt motiverad.

Vidare är att märka, att en skyldighet att verkställa sandning kan föranleda åläggande för de väghållningsskyldiga att utgiva ersättning för skada, som förorsakas vägfarande till följd av underlåtenhet att sanda. Då, såsom för närvarande är fallet, uttrycklig föreskrift om skyldighet att sanda enskild väg ej finnes meddelad i lag, torde dylik skadeståndsskyldighet endast kunna göras gällande där skyldighet att sanda kan anses föreligga på grund av speciella omständigheter i det särskilda fallet. En bestämmelse av förut antytt innehåll skulle emellertid kunna leda till en utvidgning av skadeståndsskyldigheten och därigenom medföra betydande ekonomiska risker för de väghållningsskyldiga. Detta lär icke kunna anses önskvärt.

Det synes med hänsyn till det sagda icke lämpligt, att sandning upptages bland de åtgärder, vilka enligt 3 § fjärde stycket enskilda väglagen äro att hänföra till vinterväghållning. Överhuvud synes lagstiftningen om enskilda vägar icke böra inlåta sig på frågan, när sandning skall äga rum, utan förutsätta att denna fråga avgöres av de väghållningsskyldiga själva.

Med denna utgångspunkt kan det förefalla tveksamt, huruvida någon bestämmelse i ämnet är behövlig. De nuvarande lagreglerna innefatta givetvis icke hinder för väghållningsskyldig att verkställa sandning, om han finner sådan behövlig, och hindra ej heller väghållarna, där de äro flera, att träffa närmare överenskommelse om sättet för åtgärdens utförande, fördelningen av kostnaderna för densamma och övriga i samband därmed uppkommande frågor.

I vissa särskilda fall uppkomma dock

svårigheter, då det gäller att ordna frågan om sandning av väg genom frivilliga överenskommelser, nämligen då väghållningen ordnats genom bildande av samfällighet enligt 2 kap. eller vägförening enligt 3 kap. lagen om enskilda vägar. Där så är fallet, är det av praktiska skäl nästan alltid lämpligast, att sandningen ombesörjes av samfälligheten eller föreningen i samband med åtgärder för vintervägh̊allningen. Ofta torde detta t. o. m. kunna sägas vara en förutsättning för att åtgärden skall komma till utförande. På sätt tidigare yttrats i fråga om vägbelysning har emellertid praxis intagit den ståndpunkten, att bestämmelsen i 73 § lagen om enskilda vägar angående förbud för vägförening att utöva verksamhet som är främmande för dess ändamål, utgör hinder för vägförening att åtaga sig ombesörjandet av åtgärd, som ej enligt 3 § lagen är att hänföra till väghållning. Den i 2 kap. meddelade motsvarande bestämmelsen för sådana vägsamfälligheter, som avses i 2 kap. nämnda lag, torde i analogi härmed böra erhålla samma tolkning. Med hänsyn härtill måste det åtminstone anses vara föremål för tvekan, huruvida och i vilken omfattning vägförening och annan vägsamfällighet kan åtaga sig att utföra sandning å sina vägar. Den restriktiva tolkning, för vilken 3 § lagen om enskilda vägar i annat sammanhang varit föremål, ger i allt fall anledning till förmodan, att praxis icke är benägen att tillerkänna vägsamhälligheternas och vägföreningarnas medlemmar något större mått av valfrihet, då det gäller att fatta beslut, som röra verksamhetens omfattning.

Till stöd för den ställning, praxis sålunda intagit, kan, på sätt framhållits i närmast föregående avsnitt, åberopas, att medlemskapet i vägföreningar och andra vägsamfälligheter icke är frivilligt samt att bidrag till deras utgifter utgå med förmånsrätt ur de anslutna fastigheterna. Hänsyn till såväl fastighetsägarna som innehavarna av inteckningar i fastigheterna påkalla därför, att utgifterna för väghållningen icke bli högre än nödvändigt. I princip måste det således fasthållas, att omfattningen av vägsamfälligheternas och vägföreningarnas verksamhetsområde bör vara bestämd i lag och icke i större utsträckning kan få bero på medlemmarnas egen prövning.

I praktiken få dock medlemmarna i vägsamfälligheter och vägföreningar en icke obetydlig dispositionsfrihet, då det gäller att avgöra, vilka utgifter som skola göras för vägbyggnad och vägunderhåll. Visserligen är, såsom nyss antytts, deras beslutanderätt begränsad inom den ram, som angivits vid förrättning enligt 2 kap. enskilda väglagen eller länsstyrelsens enligt 3 kap. samma lag meddelade beslut i fråga om väghållningsskyldigheten. I fråga om den vägstandard, som skall tillämpas, kommer dock avgörandet i största omfattning att bero på de väghållningsskyldiga själva. Sedd i detta sammanhang utgör frågan, huruvida sandning vintertid skall verkställas eller icke, blott en detalj och en icke alltför betydelsefull sådan. Någon anledning synes icke föreligga till förmodan, att en bestämmelse om dispositionsfrihet för sakägarna i denna fråga skulle innebära särskild fara för missbruk. Den omständigheten att utgifterna drabba väghållarna själva torde i detta liksom i övriga fall utgöra en tillräcklig garanti för att sparsamhet iakttages.

Slutsatsen av det sagda blir den, att 3 § fjärde stycket lagen om enskilda vägar bör bibehållas i sin nuvarande lydelse men att i de stadganden, vilka bestämma omfattningen av vägsamfällig-

heters och vägföreningars verksamhet, nämligen 50 § första stycket och nuvarande 73 § andra stycket nämnda lag, böra intagas särskilda föreskrifter om rätt för medlemmarna i vägsamfällighet resp. vägförening att besluta, huruvida och i vilken omfattning samfälligheten eller föreningen skall ombesörja sandning å sina vägar. Bestämmelserna bli av alldeles samma karaktär som den, vilken i närmast föregående avsnitt föreslagits med avseende å vägförenings rätt att ombesörja vägbelysning.

Med den sålunda föreslagna utformningen av bestämmelserna i ämnet bli dessa tillämpliga endast där väghållningen ombesörjes av vägförening eller annan vägsamfällighet, bildad enligt 1939 års lag om enskilda vägar. De erhålla sålunda icke tillämplighet i fråga om väg, som tjänar blott en enda fastighets behov, eller å en för två eller flera fastigheter gemensam väg, där väghållningsskyldigheten ordnats medelst vägdelning enligt 12 § andra stycket enskilda väglagen. Ej heller bli bestämmelserna i fråga att tillämpa i fall då väghållningsskyldigheten bestämts allenast genom överenskommelse eller enligt äldre lagstiftning än 1939 års lag. För dessa fall torde emellertid, på sätt förut framhållits, möjligheten för sakägarna till frivilliga överenskommelser vara tillfyllest för att nå en nöjaktig lösning av sandningsfrågan. Några speciella bestämmelser för dessa fall synas därför icke erforderliga.

C. Förbud mot hållande av grind eller led

I äldre svensk rätt förekommande stadganden rörande väg- och hägnadsfrågor innehålla icke något uttalande beträffande rätten att uppsätta eller bibehålla grind eller led över väg. Där sådana anordningar finnas omnämnda (5 och 9 kap. byggningabalken i 1734 års lag, 2 och 3 §§ Kungl. förordningen den 9 februari 1802 angående stängselskyldigheten ävensom 12 och 15 §§ Kungl. förordningen den 21 december 1857 om ägors fredande emot skada av annans hemdjur samt om stängselskyldighet) ha bestämmelserna därom uteslutande haft till syfte att reglera skyldigheten att hålla anordningarna samt att trygga deras effektivitet ur hägnadssynpunkt.

I enlighet härmed har det av gammalt antagits, att fastighet, som är belägen vid väg, haft rätt att hålla grind eller led över vägen. Denna rätt har icke ansetts betingad av att markägaren haft del i vägen eller rätt att färdas däråa. Den lärer ej heller ha ansetts inskränkt till de fall, där grind eller led oundgängligen tarvats för fullgörande av stadgad stängselskyldighet grannar emellan utan kunnat utövas även t. ex. vid uppförande av stängsel mellan ägor, som hört till samma fastighet. Befogenheten i fråga har givetvis kunnat inskränkas genom avtal, men någon möjlighet att tvångsvis genomföra en dylik inskränkning har ursprungligen icke förelegat.

Beträffande de allmänna vägarna har denna äldre princip numera radikalt genombrutits i lagstiftningen. Genom Kungl. kungörelsen den 11 oktober 1864 angående rätt att hava grind å allmän lands- eller häradsväg förordnades, att grind därefter ej finge uppsättas å dylik väg med undantag för de ställen, där vägen korsades av järnväg eller kanalled, såframt ej länsstyrelsen lämnade tillstånd därtill,

varjämte länsstyrelsen erhöll befogenhet att förordna om borttagande av sådan grind, som ej ingått i gällande hägnadsdelning och som utan synnerlig olägenhet för jordägaren kunde utdömas. Bestämmelserna i fråga bibehöllos väsentligen oförändrade i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. Enligt lag den 27 juni 1927 om ändring i vissa delar av 1891 års lag skärptes bestämmelserna därhän, att grind å allmän väg skulle borttagas, där ej länsstyrelsen medgåve, att den finge bibehållas tills vidare eller under viss tid. Sådant tillstånd kunde meddelas blott där grinden prövades vara till allenast ringa men för samfärdseln och dess borttagande skulle vålla jordägaren synnerlig olägenhet. I lagen den 7 juni 1934 upptogos hithörande bestämmelser i 29 § vilket lagrum stadgade, att å allmän väg ej utan länsstyrelsens tillstånd finge förekomma grind eller annan anordning, som beredde olägenhet för samfärdseln eller väghållningen, att tillstånd till grinds bibehållande eller uppsättande finge meddelas allenast beträffande väg med ringa samfärdsel och när synnerliga skäl därtill vore samt att länsstyrelsen ägde när som helst återkalla meddelat tillstånd, så ock meddela föreskrifter, ägnade att minska olägenheten av grinden. Sistnämnda stadgande har med oförändrad lydelse överförts till nu gällande lag om allmänna vägar av den 30 juni 1943, där det återfinnes i 32 §.

Vad åter angår de enskilda vägarna innehöll varken 1907 eller 1926 års lagstiftning i ämnet några bestämmelser, som inskränkte rätten att hålla grind eller led å sådan väg. Med avseende å dessa vägar gällde följaktligen alltjämt den äldre principen, att grind eller led fick uppsättas varhelst någon markägares hägnadsintressen påkallade detta.

I det av 1935 års vägsakkunniga avgivna betänkande (SOU 1938:23), vilket kom att ligga till grund för 1939 års lag om enskilda vägar, uppmärksammades, att grindar å enskilda vägar flerstädes förekommo mycket tätt och ej sällan på platser, där större behov av stängsel icke förefanns, samt att detta förhållande kunde vålla olägenheter för vägtrafiken. Det ansågs därför angeläget att söka åstadkomma bestämmelser, ägnade att begränsa antalet grindar, där dessa voro till olägenhet för trafiken och minskade nyttan av vägen. I betraktande av ägofredsintresset och de vittgående återverkningar, en inskränkning av grindrätten kunde få beträffande stängselskyldigheten och möjligheten att utnyttja fastigheterna till betning av hemdjur, funno de sakkunniga dock, att man vid genomförandet av en sådan inskränkning måste framgå med stor försiktighet. I motiven (s. 143) anfördes härom bl. a.:

> Förmenas fastighetsägaren att hålla grind å vägen, kan lätteligen härigenom mycket långa sträckor av redan uppsatt stängsel bliva värdelösa för honom eller han bliva nödsakad att anlägga nytt stängsel av betydande längd. Den lättnad i stängselbesväret, som ägofredslagen erbjuder genom sina bestämmelser om gemensamt stängsel grannar emellan, går förlorad, om deras ägor skiljas av väg, varå grind eller led ej må hållas. Förbud mot grind å väg kan betaga fastighetsägare hans möjlighet att hindra uppkomsten av s. k. gemensamt bete eller hans rätt att nyttja sin mark till bete (10 och 13 §§ i lagen om ägofred) samt komma i strid med stadgarna om stängselskyldighet i 3 kap. av nyssnämnda lag.

Det förslag till bestämmelser i ämnet, som 1935 års sakkunniga på grundval av dessa överväganden framlade, karakteriseras därav att någon generell inskränkning i rätten att hålla grind eller led över

enskild väg ej gäller beträffande andra enskilda vägar än sådana, å vilka 3 kap. nämnda lag är tillämpligt, men att grindförbud i särskilda fall kan föreskrivas beträffande enskild väg, som varit föremål för förrättning enligt 2 kap. Förutsättning för sådant förbud är att märkligt men ej uppstår för den fastighet, varå förbudet lägges, och att ersättning för intrång gäldas. Förbud kan ej meddelas mot uppsättande av grind eller led i ägogräns eller där grind eljest erfordras för fullgörande av stadgad stängselskyldighet. Ej heller är det möjligt att förbjuda uppsättande av grind där enskild väg korsar järnväg, spårväg eller vattenväg. — De sakkunniga uttalade (se betänkandet s. 143) att en på dylikt sätt begränsad möjlighet att föreskriva, att grind eller led ej finge bibehållas eller uppsättas å enskild väg, syntes lämplig tills vidare och intill dess erfarenhet vunnits rörande verkningarna av detta nya stadgande samt torde kunna få ett icke ringa värde såsom medel att förhindra åtminstone obehövliga stängsel.

Beträffande sådana inom tättbebyggda orter belägna vägar, å vilka 3 kap. lagen om enskilda vägar är tillämpligt, gäller jämlikt 84 § tredje stycket, att länsstyrelsen efter fri prövning har att bestämma, i vad mån och under vilka villkor grindar eller led få förekomma.

Av det sagda framgår att det i fråga om rätten att hålla grind eller led över väg råder en påtaglig konflikt mellan trafik- och ägofredsintressena. Trafikintressena påkalla att vägarna i största möjliga utsträckning befrias från sådana hinder som grind eller led. Ur ägofredssynpunkt är det däremot önskvärt och stundom nödvändigt, att de flesta redan förefintliga grindar och led bibehållas samt att nya sådana få uppsättas, där betes- och andra brukningsförhållanden påkalla att stängsel hålles.

Såvitt nu kan bedömas, kunna orsakerna till den nämnda intressekonflikten icke förmodas bli bragta ur världen inom överskådlig tid. Vägtrafikens utveckling — vilken hittills kännetecknats av en alltmer ökad trafikintensitet med större och snabbare fordon — är ännu långt ifrån avslutad. Det måste förmodas, att de olägenheter, en alltför riklig förekomst av grindar och andra dylika anordningar vållar de vägfarande, framdeles komma att bli alltmer accentuerade. Å andra sidan förhåller det sig visserligen så, att det tidigare extensiva betesbruket för närvarande i allt större utsträckning koncentreras till mindre områden, som särskilt anordnats för betesändamål. Detta leder till att åtskilliga äldre hägnader bli onödiga och i anledning därav borttagas eller lämnas att förfalla. Den nya betesformen påkallar endast sällan att stängsel sättes över väg, som är föremål för mera allmän trafik. Denna utveckling sker dock enligt sakens natur långsamt och kan, även om det fortskrider ganska långt, icke alltid förväntas leda till slopande av grindar och led i den omfattning, som vore önskvärd ur trafiksynpunkt. De grindar, som av nu antydd anledning kunna komma att slopas, äro givetvis icke alltid de, som vålla den största olägenheten för trafiken.

Uppenbart är även, att av de båda konkurrerande intressena — trafikintresset och ägofredsintresset — intetdera obetingat bör äga företräde framför det andra. Båda dessa intressen framträda i skilda fall med högst olika styrka. Vägtrafikanternas önskemål att antalet grindar och led inskränkes är sålunda uppenbarligen icke lika beaktansvärt då fråga är om obetydligt trafikerade vägar som

beträffande vägar, vilka i större utsträckning förmedla allmän trafik. På motsvarande sätt gäller, att borttagande av en grind över en väg i vissa fall kan vålla vederbörande jordägare stora olägenheter och betydande kostnader men i andra fall förorsakar ringa eller ingen olägenhet.

En lösning av grindproblemet synes vid sådant förhållande ej kunna vinnas på annan basis än en avvägning av de konkurrerande intressena. Denna avvägning kan antingen verkställas direkt genom lagstiftning på det sättet, att i lagen direkt angives, i vilka fall vägintresset resp. ägofredsintresset skall ha företräde. Det är denna metod som tillämpas i nu gällande väglagstiftning, vilken utgår från att vägtrafikintresset är det dominerande beträffande allmän väg men att ägofredsintresset i regel bör ha företräde, då fråga är om enskild väg. En annan möjlighet är att frågan, vilketdera intresset som bör ha företräde, hänskjutes till avgörande efter omständigheterna i varje särskilt fall.

Det bör betonas, att den nu berörda konflikten mellan vägtrafik- och ägofredsintressena icke behöver betyda, att någon motsättning i frågan föreligger mellan olika befolkningsgrupper. Hägnadsintressenterna äro ofta även intressenter i vägarna; stundom sammanfalla intressentgrupperna helt och hållet.

Vid sådant förhållande kan det tyckas, som om grindfrågan icke skulle behöva utgöra något verkligt problem utan normalt borde kunna lösas genom överenskommelser mellan vederbörande markägare. Erfarenheten visar emellertid, att frågan icke kan erhålla en tillfredsställande lösning enbart genom frivilliga överenskommelser. Det är nämligen långt ifrån alltid, som alla sakägares intressen löpa så parallellt, att de bilda en lämplig utgångspunkt för frivilliga uppgörelser. Där t. ex. fråga är om en för flera fastigheter gemensam utfartsväg till allmän väg, ha ägarna av de fastigheter, vilka ligga närmast den allmänna vägen, ofta intet intresse av att antalet grindar å vägen minskas, eftersom dessa i stort sett äro till olägenhet blott för de längre bort belägna fastigheterna. Enligt sakens natur är den enskilde i dylika fall benägen att räkna blott med de nackdelar i form av förlorad arbetstid etc., som omedelbart drabba honom själv, samt att i stor utsträckning bortse från vad vägnätet betyder för bygden i dess helhet och därmed i sista hand även för honom. Då fråga är om enskild väg, vilken i större utsträckning förmedlar allmän trafik, bli de anmärkta svårigheterna att uppnå frivilliga överenskommelser med markägarna än mera framträdande.

Gränsdragningen mellan området för allmän och för enskild väghållning är enligt sakens natur ganska svävande, och det kan mången gång vara en kinkig omdömesfråga, huruvida en viss väg skall anses vara av den betydelse, att den bör förklaras för allmän. Många enskilda vägar förmedla en trafik av större volym än vissa allmänna vägar. Emellertid bekostas väghållningen i så fall oftast till övervägande del genom statsbidrag. Även i fråga om utförandestandarden skilja sig dylika enskilda vägar ofta icke märkbart från de allmänna. Det är vid sådant förhållande icke lätt att motivera, varför någon väsentlig skillnad skall råda i fråga om förekomsten av grindar och led över vägarna. Då trafikintresset beträffande de allmänna vägarna ansetts kräva generellt förbud mot uppsättande av grind eller led, synes konsekvensen åtminstone kräva, att förbud mot hållande av grind eller led å enskild väg skall kunna meddelas, där det i särskilt

fall finnes påkallat. På sätt framgår av den förut (s. 86—87) givna redogörelsen för gällande rätt är detta för närvarande icke alltid möjligt. Grind eller led, som uppsatts i ägogräns eller som eljest erfordras för fullgörande av stadgad stängselskyldighet, kan jordägaren icke förpliktas borttaga, även om åtgärden påkallas av aldrig så starka trafikhänsyn och även om den olägenhet, som skulle vållas genom slopande av anordningen i fråga, i det särskilda fallet är ganska obetydlig.

Ehuru de med stängselskyldigheten förknippade ekonomiska intressena visserligen mången gång kunna vara betydande, motivera de likväl knappast en sådan privilegiering, som framgår av det nu anförda. De nuvarande bestämmelserna äro också, på sätt framgår av motiven, icke föranledda av att de ansetts innefatta en för alla skiftande fall skälig reglering av konflikterna mellan vägintresset och ägofredsintresset utan snarare av att en sådan reglering vid tiden för bestämmelsernas tillkomst icke ansetts påkallad av något mera trängande behov och befunnits möta betydande svårigheter. I förstnämnda hänseende har emellertid vägtrafikens fortgående utveckling numera medfört en påtaglig förskjutning i motivläget. Behovet av bestämmelser, som göra det möjligt att åtminstone å de för trafiken viktigaste enskilda vägarna komma till rätta med grindproblemet, är numera ovedersägligt.

Härtill kommer att sättet för fullgörandet av väghållning å de för allmän trafik avsedda enskilda vägarna numera i betydande utsträckning måste sägas utgöra ett direkt statsintresse med hänsyn till de betydande belopp, vilka i form av statsbidrag investerats i dessa vägar. Dessa vägar ha i stor utsträckning planerats och utförts med tanke på att de böra kunna förmedla en ganska betydande allmän trafik, och stora kostnader ha av statsmedel nedlagts på att göra dem ägnade för detta ändamål. Genom kontrakt med väghållarna har staten sökt skapa garantier för att vägarna framgent hållas i sådant skick, att de äro lämpade för sitt ändamål att förmedla allmän trafik. Åtgärder sådana som uppsättande av grindar eller led över vägen äro i hög grad ägnade att nedsätta vägarnas användbarhet och stå därför i strid med det syfte, det allmänna fullföljer genom att lämna bidrag till vägarna. Även ur denna synpunkt tala därför starka skäl för en utökning av möjligheterna att belägga enskild väg med grindförbud.

Ehuru frågan främst är av betydelse med avseende å sådana för allmän trafik avsedda enskilda vägar, till vilka statsbidrag utgår, synes den icke kunna lösas enbart genom en ändring av statsbidragsreglerna. En bestämmelse, varigenom väghållarnas möjlighet att utfå statsbidrag till väghållning göres beroende av att grindar ej uppsättas eller bibehållas i större omfattning än bidragsmyndigheten medgiver, kan visserligen antagas medföra, att väghållarna i de flesta fall befinnas villiga att medverka till att vägen hålles fri från grindar. Enär ett avgörande, som träffats i statsbidragsfrågan, icke kan erhålla civilrättslig giltighet gentemot ägarna av de fastigheter, som äro belägna vid vägen, bli möjligheterna att upprätthålla ett grindförbud, som meddelats i denna ordning, i sista hand beroende på frivilliga överenskommelser mellan väghållarna och fastighetsägarna. Därest — såsom nu ofta är fallet — möjlighet saknas att genomdriva ett grindförbud mot vederbörande fastighetsägares bestridande, bli väghållarna nödsakade att betala det pris, denne

fordrar för sin medverkan. De intrångsersättningar, vartill ett i sagda ordning tillkommet grindförbud skulle föranleda, torde ofta bli så höga, att förbudet av denna anledning ej skulle kunna genomföras.

Den föreslagna reformen måste därför i främsta rummet ta sikte på de civilrättsliga bestämmelserna om rätt att hålla grind över väg. Dessa bestämmelser måste, om reformen skall medföra någon praktisk effekt, utformas så, att frågan om grindförbud blir att avgöra efter en avvägning i det enskilda fallet av de intressen, som tala för och emot ett sådant förbud.

En lagändring av nu antydd innebörd behöver icke betyda, att företrädarna för ägofredsintressena ur rent ekonomisk synpunkt försättas i ett sämre läge. I nutida lagstiftning är det en konsekvent genomförd princip, att den, som lider intrång genom ingripande av förevarande art, skall ha rätt till ersättning för sin förlust. Om trafiken å en viss väg når den omfattningen, att det med hänsyn till densamma visar sig nödvändigt att införa grindförbud med avseende å vägen, bör kostnaden härför bäras av trafikanterna och icke av de markägare, vilka beröras av förbudet.

De svårigheter som möta vid genomförandet av den ifrågasatta reformen ligga alltså icke på det planet, att bestämmelser av antydd art skulle otillbörligen inkräkta på enskild sakägares rätt. De bestå i stället i det samband, som i förevarande avseende råder mellan väglagstiftningen och ägofredslagstiftningen samt de i vissa fall vittgående konsekvenser med avseende å hägnadsskyldigheten, vartill ett grindförbud kan leda.

Nu gällande bestämmelser om hägnadsskyldighet innefattas i lagen den 2 juni 1933 om ägofred (SFS nr 269), ändrad genom lagar den 22 april 1938 (SFS nr 122), den 14 juni 1940 (SFS nr 598), den 20 december 1946 (SFS nr 837) och den 30 juni 1948 (SFS nr 463), jämte vissa därtill sig anslutande författningar av mindre räckvidd. Förslag om en genomgripande ändring av denna lagstiftning föreligger emellertid i 1949 års ägofredsutrednings år 1951 framlagda betänkande med förslag till ny ägofredslagstiftning (SOU 1951:20).

Enligt uttryckligt stadgande i 2 § andra stycket av 1933 års ägofredslag äger stängselskyldighet enligt lagen icke rum mellan ägor, vilka åtskiljas av väg, varå grind eller led ej må finnas. En motsvarande bestämmelse återfinnes i 2 § tredje stycket av 1951 års förslag till ny ägofredslag. Med bestämmelsen avses enligt uttalande i lagmotiven de allmänna vägarna, i den mån ej länsstyrelsen enligt därom gällande bestämmelser meddelat tillstånd att hålla grind å sådan väg. Enär enligt 1939 års lag om enskilda vägar grindförbud icke kan meddelas i fall där stängselskyldighet föreligger, torde bestämmelsen ej vara tillämplig i fråga om enskild väg.

Om däremot enskilda väglagen, på sätt nyss förutsatts, undergår sådan ändring, att förbud mot hållande av grind eller led kan meddelas jämväl i fall, där grinden eller ledet erfordras för fullgörande av stadgad stängselskyldighet, blir läget i förevarande hänseende ett annat. Ett förbud av sådant innehåll kommer uppenbarligen att omfattas av nyssberörda stadgande i lagen om ägofred och får följaktligen den konsekvensen, att all lagstadgad stängselskyldighet upphör på den sträcka av vägen, som beröres av förbudet. Detta behöver visserligen icke medföra, att befintliga hägnader nedläggas. Enligt den allmänna bestämmelsen i 1 § lagen om ägofred (jfr 1 § i

1951 års lagförslag) är nämligen den som håller hemdjur å sin fastighet förpliktad att hålla sådan vård över djuren, att de ej olovligen inkomma på annans ägor. Denna vårdnadsplikt torde ofta, kanske mestadels, fullgöras på det sättet, att den vårdnadspliktige håller hägnad längs vägen. Med avseende å sådan hägnad gälla emellertid icke bestämmelserna i lagen om ägofred; den vårdnadspliktige kan sålunda icke påfordra, att annan markägare deltager i hägnaden.

Denna konsekvens av den tilltänkta lagstiftningen är emellertid icke ägnad att ingiva några betänkligheter. Vid uppskattande av den skada, ett grindförbud vållar, är det snarast till fördel, att varje markägares skada kan uppskattas för sig utan hänsyn till de i ägofredslagen givna bestämmelserna om fördelning av stängselskyldighet mellan grannar och framför allt utan att hänsyn behöver tagas till de konsekvenser, en eventuell framtida ändring av hägnadsdelningen skulle kunna föranleda i ersättningshänseende.

I de flesta fall torde det således ganska lätt kunna överblickas, vilka ökade stängselbördor och vilka övriga olägenheter ett grindförbud i det särskilda fallet kan medföra. De ersättningsfrågor, till vilka grindförbudet ger upphov, synas ej behöva bli mera komplicerade än andra dylika spörsmål, som kunna uppkomma vid tillämpningen av lagstiftningen om enskilda vägar.

Någon gång kunna dock förhållandena vara mera invecklade. Inom skogsbygderna, särskilt i de norra delarna av riket, är det vanligt, att skifteslotterna i skogs- och utmark äro så stora och ha fått sådan utformning, att det av ekonomiska skäl i allmänhet ej kunnat ifrågakomma att inhägna dem för betesbruk. I dylika fall gäller enligt 10 § lagen om ägofred, att marken, i den mån den ej var omgärdad med stängsel den 1 januari 1933 och ej heller senare inhägnats, skall anses upplåten till gemensamt bete för större hemdjur (och i vissa fall även för mindre sådana). Enär bruket att låta kreatur beta å skogsmark numera allmänt anses olämpligt bl. a. för skogstillväxten, ha i vissa fall skogsägarna fredat sin mark från gemensamt bete genom att inhägna densamma. Inhägnande av enstaka skogsskiften kan även ha skett av annan orsak, t. ex. på grund av att ägaren ansett dem så värdefulla ur betessynpunkt, att han velat förbehålla betesrätten för sig själv. I dylika fall kan givetvis ett grindförbud medföra svåröverskådliga konsekvenser.

På senare år har emellertid — såsom redan antytts — förmärkts en strävan att genom betesreglering avlysa det gemensamma skogsbetet och ersätta detta med mindre, särskilt anordnade och inhägnade kulturbeten. Bestämmelser om betesreglering finnas upptagna i 12—20 §§ av 1933 års lag om ägofred. Hittills ha bestämmelserna härom trätt i tillämpning endast i tämligen ringa omfattning; förordnande om betesreglering har sålunda meddelats blott för Uppsala och Östergötlands län, för två socknar i Norrbottens län samt för vissa skogsvårdsområden inom en del socknar i Västernorrlands län. 1951 års förenämnda förslag till ny ägofredslagstiftning, vars huvudsakliga ändamål är att åstadkomma ett successivt avlysande av skogsbetet, och vars bestämmelser om betesreglering (10—15 §§) i förhållande till gällande rätt väsentligt förenklats, torde emellertid, om det upphöjes till lag, komma att medföra att betesregleringar komma till stånd i större omfattning än förut.

Vid bedömande av den verkan, ett grindförbud kan medföra med avseende

å mark, som jämlikt 10 § lagen om ägofred är upplåten till gemensamt bete, måste det uppmärksammas, att förhållandena kunna bli radikalt förändrade vid en blivande betesreglering. Genomförandet av en betesreglering är emellertid förenat med undersökningar och överväganden av den art och omfattning, att utgången av en betesregleringsfråga blott med svårighet låter sig i förväg bedömas. Vid avgörande av grindfrågor lär det därför icke vara möjligt att ta hänsyn till huru förhållandena kunna komma att gestalta sig efter en betesreglering. I sådant fall då ett tilltänkt grindförbud berör mark, som är föremål för gemensamt bete, lär därför ägofredsintresset mången gång komma att bli väsentligt övervärderat. Någon risk för undervärdering synes däremot knappast föreligga. Ur ägofredssynpunkt lära således inga befogade invändningar kunna resas mot en utvidgning av tillämpningen av bestämmelserna om grindförbud, såvitt angår de markområden, om vilka nu är fråga. Ej heller ur vägintressets synpunkt synes förhållandet vara av avgörande betydelse. Det kan på sin höjd medföra, att det i vissa fall blir lämpligt att vänta med utverkande av grindförbud, tills det visat sig huruvida betesreglering kommer till stånd eller icke. Där behovet av grindförbud är mera trängande, torde det — om lagen ändras så att den ger möjlighet att utverka grindförbud även mot markägarnas bestridande — i regel visa sig möjligt att genom frivillig överenskommelse uppnå en för båda parter godtagbar lösning av ersättningsfrågan.

Sedan betesreglering trätt i tillämpning, äro svårigheterna att bedöma konsekvenserna av ett grindförbud i stort sett undanröjda; betesrätten är då för varje jordägare begränsad till ett mindre område, vilket han i regel ensam har att hålla inhägnat.

På grundval av de nu redovisade övervägandena har utredningen för sin del funnit, att de fördelar, vilka stå att vinna genom en lagändring, som bereder ökade möjligheter att förhindra att grindar och led bibehållas å enskilda vägar i de fall, då de vålla mera avsevärd olägenhet för trafiken, vida överväga de olägenheter en sådan lagändring skulle kunna medföra. Utredningen förordar därför att en dylik lagändring kommer till stånd.

Lagändringen torde, på sätt framgår av det anförda, böra bestå i att vissa av de särskilda inskränkningar, varmed 14 § lagen om enskilda vägar i dess nu gällande lydelse kringgärdar grindförbuden, borttagas. Sådant förbud bör alltså kunna meddelas även beträffande grind eller led i ägogräns samt grind eller led som kan anses erforderlig till fullgörande av stadgad stängselskyldighet. Däremot torde skäl saknas att bereda möjlighet till förbud mot uppsättande eller bibehållande av grind där enskild väg korsar järnväg, spårväg eller vattenväg. Beskaffenheten av de säkerhetsanordningar, som i dylika fall kunna anses erforderliga, bör liksom hittills regleras i administrativ ordning.

I lagstiftningen om enskilda vägar är det en konsekvent genomförd princip, att ingrepp i enskild rätt ej är medgivet, om detsamma skulle förorsaka märkligt men. Även de nuvarande bestämmelserna om grindförbud angiva såsom villkor för att dylikt förbud skall kunna föreskrivas till förmån för viss fastighet, att förbudet ej får åsamka annan fastighet märkligt men. Därest tillämpningsområdet för bestämmelserna om grindförbud utvidgas på sätt nyss föreslagits, kommer detta villkor att få

en väsentligt ökad betydelse såsom markerande den absoluta gränsen för det intrång, en enskild fastighetsägare i vägtrafikens intresse kan förpliktas att tåla.

En annan praktiskt betydelsefull begränsning av möjligheterna till meddelande av grindförbud komma bestämmelserna om intrångsersättning att utgöra. Om det i ett givet fall visar sig, att den ersättningsskyldighet, ett föreslaget grindförbud skulle medföra, blir alltför stor, utgör denna omständighet ett kriterium på att trafikintresset i detta fall ej är så starkt, att det motiverar intrånget genom grindförbudet. Ersättningsreglerna torde härigenom i själva verket utgöra den viktigaste garantien mot obefogade grindförbud.

Den föreslagna utvidgningen av bestämmelserna om grindförbud är, på sätt framgår av det föregående, närmast tillkommen med tanke på sådana enskilda vägar, som förmedla allmän trafik. Med hänsyn till de föreslagna ersättningsbestämmelserna torde de ej heller få någon nämnvärd tillämpning i andra fall, än där sådan trafik förekommer i någorlunda stor omfattning. För väghållarna kommer ett grindförbud därför ofta att framstå som en åtgärd, vilken huvudsakligen föranledes av den allmänna trafikens behov och endast i ringa mån av deras egna intressen. Det kan med hänsyn härtill förmodas, att väghållarna i allmänhet icke skola befinnas villiga att åsamka sig några mera avsevärda kostnader för ändamålet. Den föreslagna lagändringens betydelse inskränker sig därför till att skapa de formella förutsättningarna för grindförbud. För att bestämmelserna verkligen skola bringas i tillämpning i de fall, där så är behövligt, torde det visa sig nödvändigt, att kostnaderna härför i viss omfattning avlyftas från väghållarna. Den kostnadsandel, från vilken väghållarna befrias, bör principiellt bäras av den allmänna trafiken, i vars intresse det ligger, att grindförbud kommer till stånd.

Denna tankegång överensstämmer helt med de principer, vilka ligga till grund för nuvarande regler om fördelningen av kostnaderna för byggande och underhåll av enskilda vägar, nämligen att kostnadsfördelningen lagstiftningsmässigt kan och bör behandlas såsom en rent privaträttslig fråga, vilken formellt rör blott väghållarna, och att den andel i kostnaden för enskild väghållning, vilken anses böra åvila de allmänna trafikintressena, bör täckas genom statsbidrag. Såsom bidragsgivare erhåller staten även det inflytande på företagens skötsel, vilket skäligen bör tillkomma densamma i egenskap av målsman för de allmänna trafikintressena.

Enligt nuvarande statsbidragsbestämmelser torde det emellertid vara uteslutet, att bidrag utlämnas till täckande av ersättning för intrång i anledning av grindförbud. Enligt kungörelsen den 3 december 1943 angående statsbidrag till enskild väghållning kan byggnadsbidrag utgå med viss procent av kostnaden för anläggning av väg och underhållsbidrag med viss procent av den kostnad, vartill underhållet av vägen skäligen må uppskattas. Även bestämmelserna om s. k. iståndsättningsbidrag äro så avfattade, att ersättning av ifrågavarande art torde falla utanför bidragsmöjligheterna. I kungörelsen den 30 juni 1943 angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader angives uttryckligen, att i kostnaden för företaget ej må inräknas marklösen eller ersättning för skador eller intrång, som å den eller de av företaget berörda fastigheterna orsakas av företagets utförande. Även övriga bidragsförfattningar utvisa enligt sin orda-

lydelse, att bidrag kan utgå endast till verklig byggnadskostnad och ej till intrångsersättning.

Orsaken till denna bidragsförfattningarnas restriktiva inställning torde i första hand vara den, att bidrag principiellt blott anses böra utgå, där sådant är erforderligt för att uppnå att ett vägföretag kommer till stånd eller att en befintlig väg hålles öppen för allmän trafik och i sådant skick, att den kan mottaga denna. Enär de fastigheter, över vilka en enskild väg framgår, i de flesta fall äro pliktiga att deltaga i vägbyggnad och vägunderhåll, är det regel, att ersättning för marklösen och intrång utgår huvudsakligen till personer, vilka själva äro bidragspliktiga till vägföretaget. Den skada, som vållas genom dylikt intrång, är normalt så ringa, att den uppenbarligen överväges av den nytta, tillkomsten av vägen medför för fastigheterna. Om bidrag av statsmedel kunde utgå för gäldande av intrångsersättning, skulle detta knappast i någon mån påverka sakägarnas beredvillighet att medverka till vägföretagets utförande utan blott uppmuntra till ersättningskrav, som icke skulle framställts, om sakägarna själva bekostat företaget.

De nu anförda synpunkterna äro emellertid endast tillämpliga, där intrånget stannar inom mycket måttliga gränser. Befinnes det erforderligt att för tillgodoseende av något allmänt ändamål stadga mera kännbara inskränkningar i enskildas rätt, kan det icke anses skäligt, att kostnaderna härför helt skola gäldas av väghållarna. En sådan inställning från statens sida i förevarande fall skulle, på sätt förut anmärkts, blott föranleda att väghållarna bleve ovilliga att medverka till grindförbud, som vore påkallade ur allmän synpunkt.

Bestämmelserna om statsbidrag till enskilda vägar synas med hänsyn till det nu anförda böra undergå sådan ändring, att bidrag förklaras kunna utgå till kostnaderna för grindförbud, som anses påkallat till följd av att enskild väg i större omfattning trafikeras av andra än väghållarna.

Den författning, som härvid främst påkallar uppmärksamhet, är kungörelsen den 3 december 1943 angående statsbidrag till enskild väghållning, vilken direkt tar sikte på de fall, då väg i större utsträckning befares av andra än väghållarna. Övriga statsbidragsförfattningar avse sådana mera speciella fall av bidragsbehov, som föranledas av skogsbrukets eller jordbrukets särskilda driftsintressen. Visserligen kan det sägas, att någon klar gräns ej kan uppdragas mellan de vägar, som avses med de olika bidragsförfattningarna, och det förekommer otvivelaktigt många fall, då vägföretag formellt skulle kunna anses statsbidragsberättigade enligt två eller flera av dessa författningar. Härav följer dock icke, att det för vinnande av det avsedda syftet med bestämmelserna om grindförbud är nödvändigt att bestämmelser om bidrag för ändamålet intagas i alla bidragsförfattningarna.

Det är sålunda att märka, att bidrag enligt de sist åsyftade, mera speciella bidragsförfattningarna blott kan utgå till byggande men ej till underhåll av väg. Där bidrag befinnes böra utgå enligt någon av de speciella bidragsförfattningarna, torde förhållandena vidare alltid vara sådana, att betydelsen av den tilltänkta vägen främst ansetts ligga på det skogs- eller jordbruksekonomiska planet. Är detta fallet, utgör det knappast något större allmänt intresse att söka begränsa antalet grindar å vägen; där en dylik begränsning anses erforderlig, ligger den i väghållarnas eget intresse och

kan därför förmodas komma till stånd även utan att statsbidrag utgår för ändamålet.

Det synes därför tillräckligt, att bestämmelser om bidrag till kostnaderna för grindförbud införas i 1943 års kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning.

Såsom förut nämnts förekomma i sagda kungörelse två bidragsformer, nämligen byggnadsbidrag och underhållsbidrag. Bidrag till införande av grindförbud bör emellertid kunna utgå såväl då förbudsfrågan blir aktuell redan i samband med planläggningen och byggandet av en väg som ock i fall, då förbudet påkallas t. ex. av att trafiken å vägen eller grindförhållandena undergått en vid vägens tillkomst icke förutsedd förändring. Bestämmelserna om bidrag till grindförbud kunna därför icke lämpligen anslutas till någondera av de redan existerande bidragsformerna. Tänkbart är givetvis, att såväl bestämmelserna om byggnadsbidrag som bestämmelserna om underhållsbidrag undergå sådan ändring, att hänsyn i båda fallen skall vid bidragsgivningen kunna tagas till kostnaderna för genomförande av grindförbud. Detta möter dock vissa svårigheter med hänsyn till bidragsförordningens tekniska utformning. Såväl byggnadsbidrag som underhållsbidrag utgå med vissa procenttal av de beräknade och icke av de faktiska kostnaderna för vägens byggande resp. underhåll. För bidragsmyndigheten skulle det i många fall ställa sig svårt att verkställa en förhandsuppskattning av de kostnader i form av skadeersättningar m. m., som ett grindförbud medför. Beträffande underhållsbidragen är dessutom att märka, att dessa fastställas att utgå tills vidare med lika belopp för varje år, vilket bidragssystem är mindre lämpligt i nu förevarande fall. Vidare skulle ett försök att inarbeta bidragen till grindförbud i byggnads- och underhållsbidragen medföra omfattande ändringar i bestämmelserna om bidragsvillkor, ordning för utbetalande av beviljat bidrag m. m. och därigenom verka i hög grad tyngande på hela bidragsförfattningen.

Enklare och även i övrigt ändamålsenligare synes vara, att bidrag till genomförande av grindförbud konstrueras som en särskild bidragsform vid sidan av byggnads- och underhållsbidragen. Härigenom vinnes särskilt, att frågan om beviljande av dylikt bidrag kan upptagas såväl i samband med fråga om byggnads- eller underhållsbidrag som ock då anledning därtill ejest förekommer. Bidrag till grindförbud kan med en dylik utformning av bestämmelserna utgå även beträffande väg, som tillkommit med statsbidrag enligt någon av de speciella bidragsförfattningarna. Vidare blir det möjligt att utforma bidragsvillkoren helt oberoende av de bestämmelser, som i sådant hänseende gälla för byggnads- och underhållsbidragen. Utredningens förslag i statsbidragsfrågan har utformats i enlighet med vad nu sagts och går sålunda ut på att i 1943 års bidragskungörelse införes en ny form av statsbidrag, benämnd *grindförbudsbidrag*.

Beträffande bidragsprocenten kan givetvis tvekan råda. Skäl tala såväl för att procentsatsen bestämmes högre som för att den sättes lägre än vad som i normala fall gäller för byggnads- resp. underhållsbidrag. Å ena sidan kan sålunda andragas att grindförbud å en väg, som allmänneligen befares, föranledes främst av den allmänna trafiken och endast i ringa mån kan motiveras av väghållarnas enskilda trafikintressen. Å andra sidan bestå kostnaderna för genomförande av ett sådant förbud till

övervägande del av intrångsersättningar, vilka i de flesta fall utgå till väghållarna själva i deras egenskap av ägare till mark vid vägen. Den ledande synpunkten torde böra vara, att bidraget i varje särskilt fall skall bestämmas till vad som finnes erforderligt för att den önskade åtgärden skall komma till stånd. En absolut begränsning av bidragen kan emellertid icke undvaras. Ur praktisk synpunkt är det lämpligast, att de bidragssatser, vilka stadgats för byggnadsbidrag och underhållsbidrag i allmänhet, nämligen sextio procent, få gälla såsom maximisats för bidrag till kostnad för grindförbud. Enär det knappast kan tänkas förekomma, att kostnaderna för genomförande av ett grindförbud ställa sig i egentlig mening betungande för väghållarna, synes någon bestämmelse om höjning i speciella fall av denna bidragssats icke vara behövlig.

De kostnader, de föreslagna grindförbudsbidragen komma att medföra för statsverket, torde knappast bli av den storleksordningen, att de påkalla någon ökning av de anslag, som stå till förfogande för bidrag till enskild väghållning. Med hänsyn härtill och då det kan förutses, att behovet av bidragsmedel för ändamålet kommer att variera avsevärt från år till år, torde det åtminstone tills vidare vara lämpligast, att någon särskild anslagspost ej anvisas utan att grindförbudsbidragen utgå av anslaget till underhållsbidrag för enskilda vägar.

D. Förbud mot trafikfarliga anordningar

På sätt framgår av den tidigare framställningen ha de åt utredningen lämnade uppdragen avsett bl. a. översyn av vissa bestämmelser i lagen om enskilda vägar, vilka ha till ändamål att främja framkomligheten och trafiksäkerheten å de enskilda vägarna. I samband med fullgörandet av dessa uppdrag har utredningen funnit erforderligt att närmare undersöka även vissa andra närliggande spörsmål, bl. a. de möjligheter, som enligt nu gällande författningar stå till buds att förhindra att invid allmänt befarna vägar uppföras byggnader eller vidtagas andra anordningar, som skymma sikten över vägbanan eller annorledes öva menlig inverkan på trafiksäkerheten. De resultat, till vilka denna undersökning lett, ha ansetts vara av den art, att de bort mera ingående redovisas i betänkandet.

Enligt 13 och 90 §§ lagen om enskilda vägar kan, där det tarvas för fullgörande av väghållningsskyldighet med avseende å enskild väg, rätt upplåtas att å visst område av annans fastighet borthugga eller kvista växande träd och att uppsätta snöskärm. Rätt till röjning av träd och buskar kan upplåtas icke blott för fastighet, som är väghållningsskyldig, utan även för annan fastighet, som berättigas att nyttja vägen, om sådan rätt påkallas till vinnande av ökad trafiksäkerhet vid vägens begagnande. En förutsättning för att upplåtelse skall kunna ske är att märkligt men ej därigenom förorsakas den fastighet, varifrån upplåtelsen äger rum. Ersättning skall utgå såväl för själva upplåtelsen som för därav föranlett intrång. Lagen inskärper, att upplåten rättighet skall utövas med varsamhet samt stadgar att träd av större prydnadsvärde eller träd och buskar å tomt eller i trädgård ej få fällas utan synnerliga skäl och att vederbörande fastighetsägare skall underrättas,

innan träd eller buske borthugges eller kvistas.

Frågan om den inverkan på trafiksäkerheten och trafikförhållandena i övrigt, som det kan innebära, om byggnader, stängsel eller andra anordningar uppföras i omedelbar anslutning till enskild väg, är däremot icke behandlad i lag. Ägare av fastighet, som är belägen vid enskild väg, är i enlighet härmed oförhindrad att t. ex. uppföra byggnader eller andra anordningar ända intill gränsen för det område, som upptages av vägen, utan hänsyn till att anordningen kan komma att skymma sikten längs vägen eller eljest inverka på trafikförhållandena.

I skarp motsats mot enskilda väglagens nu berörda, till sin verkan mycket begränsade bestämmelser stå de i allmänna väglagen givna ordnings- och säkerhetsföreskrifterna (32—40 §§). Enligt dessa är det bl. a. generellt förbjudet att uppföra byggnad eller annan anordning, som innebär fara för trafiksäkerheten, på mindre avstånd än tolv meter eller, när länsstyrelsen så förordnat, trettio meter från vägens mitt samt att i närheten av väg uppföra stängsel, som förorsakar snösamling å vägen. För skada, som uppstår genom förbudet, är fastighetsägare berättigad till ersättning endast där fastigheten eller någon del därav till följd av förbudet kan nyttjas endast på sätt, som står i uppenbart missförhållande till markens värde.

Grunden till denna avsevärda skillnad i behandlingen av förevarande problem ligger i principerna för lagstiftningen om enskilda resp. allmänna vägar.

Lagstiftningen om enskilda vägar, vilken behandlar vägar av högst olika angelägenhetsgrad och beskaffenhet, alltifrån de minsta gångvägar till trafikleder av stor betydelse, har utgått från att fråga blott är om ett större eller mindre men dock alltid begränsat antal rättsägares enskilda intressen. Eftersom det icke gärna kan åläggas någon att underkasta sig mera vittgående inskränkningar i nyttjandet av en honom tillhörig fastighet enbart för att tillgodose någon eller några andra fastighetsägares intressen, sanktionerar lagstiftningen om enskilda vägar i princip icke åtgärder, som kunna antagas medföra märkligt men för någon rättsägare. Jämlikt 6 § lagen om enskilda vägar gäller sålunda, att enskild väg icke kan komma till stånd mot markägares bestridande, om det för honom skulle medföra märkligt men att vägen drages över hans mark. Såsom exempel på tillämpningen av denna princip i nu förevarande fall framhålles i lagmotiven (SOU 1938:23 s. 142) att, om en befintlig trädgård skymmer sikten i en skarp kurva av en väg och därigenom utgör en verklig fara för trafiken, det i enlighet med väglagens grundsatser måste vara riktigare och av praktiska skäl lämpligare att vägen omlägges och rätas än att tvångsvis upplåtes rätt att borthugga träden i trädgården eller en väsentlig del av dem. Det framhålles som uppenbart att, om det varit en byggnad som skymt sikten, annan utväg att undgå faran av den dåliga sikten icke stått öppen än att flytta vägen.

Lagstiftningen om allmänna vägar utgår däremot från allmänintresset som det dominerande, vilket i förevarande hänseende medfört ett helt annat betraktelsesätt. Att upprätthållandet av den allmänna samfärdseln och hänsyn till trafiksäkerheten kunna motivera även långtgående inskränkningar i den enskildes rätt, har ansetts ovedersägligt. Denna synpunkt har, på sätt framgår av den nyss lämnade redogörelsen för gällande lag, kommit till uttryck även i ersätt-

ningsbestämmelserna. Den betydelse, de allmänna vägarna ansetts ha såväl ur allmän synpunkt som för de fastigheter, över vilka vägarna framgå, har sålunda ansetts motivera, att ersättning för intrång till följd av förbud mot uppförande av trafikfarliga anordningar invid allmän väg ej utgår, med mindre intrånget är av mer än vanligt allvarlig natur.

I själva verket förhåller det sig dock ingalunda så, att utformningen av det enskilda vägnätet och sättet för väghållningens fullgörande sakna intresse ur allmän synpunkt. På sätt förut framhållits är skillnaden i funktionellt hänseende mellan allmänna och enskilda vägar icke särskilt markerad. Det finnes sålunda enskilda vägar, vilka förmedla en allmän trafik av större omfattning än många allmänna vägar.

Vid tillkomsten av 1939 års lag om enskilda vägar var det en av de ledande tankarna att utan att rubba det nyssnämnda privaträttsliga betraktelsesättet söka utfinna bestämmelser, som på ett lämpligt sätt kunde trygga det medinflytande på den enskilda väghållningen, vilket ansågs böra tillkomma staten såsom företrädare för de allmänna trafikintressena. Problemet behandlades emellertid därvid (SOU 1938:23 s. 63) närmast såsom avseende förhållandet mellan staten och de enskilda väghållarna, och de förslag vilka framlades gingo i stort sett ut på att det erforderliga statliga inflytandet på väghållningen skulle erhållas genom att staten i lämplig omfattning skulle lämna bidrag till väghållningen mot det att väghållarna förbundo sig att i lämpligt skick tillhandahålla vägarna för allmän trafik. Det sekundära problemet, huruvida de bestämmelser om befogenhet för väghållarna att ta annans mark i anspråk m. m., som ansågos böra gälla för enskilda vägar i allmänhet, voro tillräckliga även för sådana vägar som avsågos skola förmedla allmän trafik, tilldrog sig däremot mindre intresse. Arten och omfattningen av den trafik, som vid tiden för tillkomsten av 1939 års lag ansågs kunna komma i fråga å enskilda vägar, kunde sålunda knappast aktualisera några mera omfattande åtgärder för att tillgodose trafiksäkerheten å dessa vägar; i allt fall ansågs trafikintresset icke tillräckligt starkt för att motivera några mera avsevärda inskränkningar i fastighetsägarnas rätt att förfoga över sin egendom.

De förhållanden, som legat till grund för 1939 års lagstiftning i ämnet, ha sedan dess undergått en väsentlig förändring. En mycket stor del av de enskilda vägarna trafikeras nu huvudsakligen för att icke säga uteslutande med motorfordon. Å sådana enskilda vägar, vilka avses skola förmedla även allmän trafik, framgår trafiken ofta med en genomsnittlig hastighet av 60 kilometer i timmen och däröver. Särskilt där vägens allmänna standard utvisar, att den är avsedd för sådan trafik, och de vägfarande följaktligen förutsätta, att vägen kan befaras med normal hastighet, medför förekomsten av sikthindrande anordningar vid vägen en högst betydande risk för olycksfall. Även vissa andra anordningar kunna understundom medföra olycksrisk. Det är sålunda icke ovanligt att en fastighetsägare uppför garage så nära en allmänneligen befaren enskild väg, att han vid utfart från garaget icke har fri sikt över vägen, förrän han med sin bil helt avspärrat denna. Att lagstiftningen icke ger vare sig väghållarna eller det allmänna några som helst möjligheter att ingripa mot tillkomsten av dylika trafikfällor, måste betecknas som synnerligen otillfredsställande.

Numera tages i icke ringa grad hänsyn till trafiksäkerhetens krav, då en blivande enskild väg av större betydelse planlägges eller en befintlig sådan väg iståndsättes. Eftersom statsbidrag i regel utgår till dylika vägar, ha de bidragsbeviljande myndigheterna möjlighet att främja utvecklingen genom att uppställa sådana villkor för bidragens åtnjutande, vilka anses angelägna för trafiksäkerheten. Ofta medför detta betydligt mera kostnadskrävande lösningar av vägfrågorna, än de enskilda intressenterna tänkt sig. Denna möjlighet för det allmänna att främja trafiksäkerheten på de enskilda vägarna är emellertid begränsad till tiden för utförande av vägarbetena. Om någon enskild fastighetsägare, vars ägor angränsa vägen, senare vidtager åtgärder, vilka innebära olägenhet för trafiksäkerheten, ge de nuvarande reglerna i lagen om enskilda vägar varken väghållarna eller den bidragsbeviljande myndigheten någon möjlighet att ingripa däremot. Ej ens om sådan åtgärd helt upphäver resultatet av ett byggnadsarbete, till vilket bidrag beviljats med särskild tanke på trafiksäkerheten, är det möjligt att åstadkomma rättelse.

Möjligen kan det göras gällande, att det syfte, en bestämmelse om förbud mot trafikfarliga anordningar vid väg skulle fullfölja, i viss mån kan tillgodoses med stöd av byggnadslagens stadganden om utomplansbestämmelser (2, 77—80, 88 samt 119 och 120 §§ byggnadslagen). Fastställandet av utomplansbestämmelser för ett område medför att nybyggnad ej utan särskilt tillstånd får företagas i strid mot bestämmelserna. Institutet kan emellertid knappast antagas vara avsett att träda i tillämpning för att tillgodose endast ett så speciellt behov som det, varom nu är fråga. Härtill kommer, att det på detta sätt blott är möjligt att reglera byggnadsverksamheten men icke att förbjuda vidtagandet av andra trafikfarliga åtgärder, t. ex. anordnande av upplag invid vägen.

För införandet av bestämmelser med ändamål att hindra tillkomsten av trafikfarliga anordningar vid enskilda vägar kunna således åberopas flera var för sig mycket starka skäl, nämligen dels hänsyn till de vägfarandes säkerhet, dels intresset att hålla vägnätet på en tidsenlig standard samt att främja en lämplig utveckling därav och dels önskemålet att skydda de betydande investeringar av allmänna och enskilda medel, som vägnätet redan nu representerar.

Å andra sidan bör det ej fördöljas, att införandet av dylika bestämmelser även kan möta allvarliga betänkligheter. Om bestämmelserna i fråga efter mönster av lagen om allmänna vägar bleve utformade som ett generellt förbud mot uppförande av trafikfarliga anordningar vid enskild väg, komme de formellt att bli tillämpliga på ett mycket stort antal vägar, t. ex. utfartsvägar för en eller ett fåtal fastigheter och rena ägovägar, med avseende å vilka de knappast skulle fylla något praktiskt syfte. Bestämmelsernas tillämpningsområde måste därför begränsas till sådana vägar, där trafikens art och omfattning göra dem behövliga. Följden bleve en kategoriklyvning av de enskilda vägarna med hänsyn till arten och omfattningen av trafiken. Under förbudet skulle väl åtminstone i stort sett komma att falla de vägar, som kunna anses allmänneligen befarna, och utanför förbudet övriga enskilda vägar. En dylik kategoriklyvning har på goda grunder avböjts, då det gällt den vida viktigare frågan att reglera den andel av vägkostnaderna, som anses belöpa å den allmänna trafiken, och det inflytande å vägfrågornas behandling, vilket bör till-

komma staten såsom målsman för de allmänna trafikintressena. Säkerligen skulle införandet av sådana bestämmelser på förevarande speciella område medföra betydande tillämpningssvårigheter och tvistigheter, då det gällde att avgöra, vilka vägar som skulle anses hänförliga till den ena eller den andra gruppen.

En annan möjlighet är att frågan om förbud mot trafikfarliga anordningar får bero på myndighets avgörande i varje särskilt fall och att i lagen endast helt allmänt angivas förutsättningarna för att sådant förbud skall kunna meddelas. Denna lösning är ur tillämpningssynpunkt smidigare än den förut antydda, men går ej heller den fri från invändningar. För ägaren av fastighet, varå ett dylikt förbud lägges, kunna konsekvenserna därav stundom bli mycket allvarliga. Särskilt för bostadsfastigheter med ringa tomtutrymme kan — låt vara undantagsvis — ett förbud mot uppförande av byggnad eller annan anordning vid vägen medföra stora olägenheter och t. o. m. göra tomten nästan värdelös. Dylika ingrepp i den enskildes rätt böra icke ske, med mindre de i det särskilda fallet påkallas av mycket viktiga skäl. I 1935 års vägsakkunnigas betänkande framhölls (s. 142) på tal om en ifrågasatt utvidgning av rätten att röja träd och buskar vid väg, där sådan åtgärd påkallades av hänsyn till trafiksäkerheten, att en bestämmelse härom skulle kunna innebära risk för missbruk med hänsyn till det skäligen obestämda innehållet i begreppet trafiksäkerhet. De betänkligheter, som sålunda yttrades med avseende å det jämförelsevis ringa intrång, som en rätt att röja undan buskar invid en väg skulle innebära, få givetvis än större betydelse, då fråga är om åtgärder, som kunna medföra verkliga inskränkningar i möjligheten att utnyttja fastigheterna vid vägen.

De nu anmärkta invändningarna mot en lagstiftning om förbud mot trafikfarliga anordningar vid enskild väg äro emellertid knappast av den art, att de kunna anses utgöra något absolut hinder för lagstiftningens genomförande. Behovet av bestämmelser, som göra det möjligt att förhindra uppkomsten av åtminstone mera påtagliga missförhållanden på detta område, är enligt utredningens uppfattning ovedersägligt. Motorfordonens tekniska utveckling, som gör en ökad körhastighet naturlig, och framför allt den starka ansvällningen av fordonsparken ställer numera helt andra krav på vägarna än tidigare. En fortsatt utveckling i denna riktning kan med säkerhet förutses. Det kan vid sådant förhållande icke försvaras, att lagstiftningen om enskilda vägar ej bereder möjlighet att förbjuda ens sådana åtgärder i grannskapet av väg, som medföra uppenbar våda för de vägfarande.

De således erforderliga bestämmelserna om förbud mot trafikfarliga anordningar synas böra utformas så, att en avvägning i varje särskilt fall skall äga rum av förbudets behövlighet och det intrång, som därigenom vållas ägarna av fastigheter invid vägen. Förbud bör endast kunna komma ifråga, då det gäller väg som i större omfattning nyttjas för trafik med motorfordon och blott där det med hänsyn till de lokala förhållandena kan anses behövligt för att undanröja eller förebygga trafikfara. Förbudet bör därjämte vara dispensibelt. Om förbudsbestämmelserna utformas på sätt nu sagts, torde anledning knappast finnas att befara, att de i större utsträckning komma att bli föremål för missbruk. Enär en markägare, som lider intrång genom förbudet, givetvis bör äga rätt till ersättning här-

för, kan möjligheten att en felbedömning i enstaka fall äger rum, icke anses medföra några allvarligare betänkligheter ur rättssäkerhetssynpunkt.

Inom tätare bebyggda orter torde tillämpningen av den föreslagna bestämmelsen endast mera sällan kunna komma i fråga. Vägförhållandena äro där ofta sådana, att ett förbud av nu avsedd art icke har någon större uppgift att fylla. Härtill kommer, att förbudet i regel skulle vålla de enskilda markägarna synnerligen stort intrång och att genomförandet av förbudet till följd därav komme att dra betydande kostnader. De intressen, förbudet skulle fullfölja, tjänas i dylika fall bättre genom att bebyggelsen regleras med tillämpning av stadsplane- eller byggnadsplaneinstitutet. Av nu anförda skäl synes tillämpningen av bestämmelserna om förbud mot trafikfarliga anordningar lämpligen kunna begränsas till sådana vägar, som avses i 2 kap. enskilda väglagen, och icke utsträckas till vägar, som det enligt 3 kap. samma lag ankommer på vägförening att bygga och underhålla.

Förbudsmöjligheterna böra, på sätt framgår av det föregående, avse uppförande av byggnad, uppsättande av stängsel, som skymmer sikten över vägbanan, eller vidtagande av annan därmed jämförlig för trafiksäkerheten menlig anordning. Det område, inom vilket dylika åtgärder skola vara förbjudna, torde lämpligen böra bestämmas i varje särskilt fall. Lagen bör dock upptaga en maximiräjong, varvid ett avstånd av nio meter från vägbanans mitt torde vara tillräckligt.

Lagen om allmänna vägar stadgar i 32—40 §§ förbud mot åtskilliga andra åtgärder än de nu nämnda. Sålunda är det med avseende å sådan väg förbjudet bl. a. att vid vägen anbringa anordning, som hindrar dess avvattning, att uppsätta stängsel, som förorsakar snösamling å vägen, att utmed vägen upptaga grop eller grav av beskaffenhet att medföra fara för vägens bestånd samt att därstädes uppsätta annonstavlor, reklamskyltar och anordningar, som kunna förväxlas med vägmärken eller säkerhetsanordningar av fastställd typ. Åtskilliga av de nu nämnda åtgärderna äro redan enligt allmänna grannelagsrättsliga regler att anse som otillåtna, och anledningen till att de särskilt omnämnts i lagen om allmänna vägar torde vara enbart önskemålet att genom deras betecknande som rena ordningsföreseelser kunna snabbt komma till rätta med eventuella överträdelser. Denna synpunkt skulle måhända i vissa fall kunna ha berättigande även i fråga om de enskilda vägarna men är dock icke så framträdande, att den motiverar upptagande i lagen om enskilda vägar av några mera omfattande föreskrifter av denna art. Ej heller övriga i allmänna väglagen upptagna förbudsbestämmelser synas, om de gjordes tillämpliga på de enskilda vägarna, kunna få någon nämnvärd praktisk betydelse med avseende å dessa.

Tillämpningen av de i 2 kap. givna materiella bestämmelserna om enskilda vägar sker i fall av tvist vid särskild förrättning, och sakägare, som ej nöjes åt förrättningsmannens utlåtande, har att föra talan däremot vid ägodelningsrätt. Denna ordning för frågornas handläggning sammanhänger med lagens allmänna betraktelsesätt, enligt vilket bestämmelserna om enskilda vägar främst ha till syfte att reglera tvister mellan enskilda sakägare. Vid avgörande av rena trafiksäkerhetsfrågor synes däremot en dylik ordning mindre lycklig. Ur alla synpunkter torde det vara lämp-

ligast, att prövningen av dessa spörsmål får ankomma på samma myndighet vare sig fråga är om allmän eller enskild väg och att alltså handhavandet av de föreslagna bestämmelserna om förbud mot trafikfarliga anordningar uppdrages åt länsstyrelsen.

Såsom förut antytts torde de nu föreslagna bestämmelserna om förbud mot trafikfarliga anordningar vid enskild väg i stort sett blott bli av betydelse för sådana enskilda vägar, som förmedla en mera allmän trafik. Med avseende å de enskilda vägar, som tjäna blott ett begränsat antal fastigheter, ha bestämmelserna knappast något behov att fylla. Då ett förbud finnes behövligt med avseende å viss väg, lär det därför nästan undantagslöst få anses föranlett av den allmänna trafik, som hänvisats till vägen. Den direkta nyttan för de väghållningsskyldiga av förbudet torde däremot i många fall bli svår att påvisa. Förbudet förutsättes skola åläggas i administrativ ordning, och den ledande synpunkten vid prövningen är icke kostnadsfrågan utan trafiksäkerheten å vägen. Av kostnaderna för genomförande av ett förbud bör därför i allt fall den alldeles övervägande delen bäras av den allmänna trafiken, vilken föranlett behov av åtgärden. Denna kostnadsandel bör det ankomma på staten såsom målsman för de allmänna trafikintressena att betala.

På sätt förut i skilda sammanhang anförts är lagstiftningen om enskilda vägar så utformad, att kostnaderna för väghållningen principiellt skola bäras av de väghållningsskyldiga fastigheterna och att den kostnadsandel, som finnes skäligen böra belöpa å allmän trafik, vilken framgår å vägen, betalas i form av statsbidrag till väghållningskostnaderna. Denna princip synes icke vara tillämplig å förevarande fall, där fråga är om kostnaden för speciella åtgärder, vilka nästan uteslutande förestavas av allmänna intressen. Eftersom statsbidragen i princip äro fakultativa, skulle principen i detta fall innebära, att sakägarna icke skulle få något rättsligt anspråk på ersättning av kronan för de förluster, som åsamkas dem genom ett förbud av förevarande slag. Ur rättssäkerhetssynpunkt vore en sådan lagregel föga tillfredsställande.

Det lämpligaste lär därför vara, att den som lider intrång till följd av förbud mot trafikfarliga anordningar, genom uttrycklig lagbestämmelse erhåller rätt till ersättning av kronan.

Möjligen skulle det dock kunna övervägas, huruvida icke de enskilda väghållningsskyldiga böra kunna förpliktas att bidraga till kostnaderna med en andel, som motsvarar den nytta, förbudet innebär för deras egen trafik. På sätt framgår av det nyss anförda skulle emellertid denna kostnadsandel i allmänhet bli ringa. Den skulle dessutom bli svår att i det särskilda fallet bestämma till storleken. Det kan ifrågasättas, om den besparing av statsmedel, som står att vinna på denna väg, är värd det arbete och de kostnader, som tillämpningen av en dylik regel skulle medföra. Förbud mot trafikfarliga anordningar torde i regel endast komma att meddelas i fråga om enskilda vägar av den allmänna betydelse, att deras underhåll till väsentlig del bekostas av kronan genom statsbidrag, och det skulle för de enskilda väghållarna närmast framstå som ett utslag av formalism, om kronan avfordrade dem mindre tillskott till sådana utgifter som de nu ifrågavarande. Kostnaderna synas därför lämpligen böra i sin helhet vidkännas av kronan.

Statsverkets kostnader till följd av de

föreslagna bestämmelserna torde icke komma att bli större, än att medelsbehovet kan tillgodoses inom ramen för anslagen till bidrag åt enskild väghållning. Liksom i fråga om kostnaderna för grindförbuden föreslås därför, att anslagsfrågan löses genom föreskrift, att för ändamålet må tagas i anspråk anslaget till underhållsbidrag för enskilda vägar.

Handläggningen av de ersättningsfrågor, till vilka de nu föreslagna bestämmelserna ge upphov, kan tänkas anordnad på flera sätt. En möjlighet är, att de i 2 kap. lagen om enskilda vägar givna bestämmelserna om vägförrättning göras tillämpliga även på dessa mål. Ett annat alternativ är att prövningen — liksom fallet är med likartade frågor med avseende å allmänna vägar — får ankomma på vägsynenämnd. Vidare kan förfarandet tänkas anordnat på sätt i 3 kap. lagen om enskilda vägar är föreskrivet i fråga om ersättning för markupplåtelse och annat intrång, d. v. s. förläggas till ägodelningsrätt. Särskild vägförrättning synes emellertid innebära onödig omgång i förevarande fall, där fråga blott är om bestämmande av vissa ersättningsbelopp. Ett utsträckande av vägsynenämndernas verksamhet till de enskilda vägarna lärer ej heller vara att rekommendera. Förslagets ståndpunkt är därför att ersättningsfrågorna, om uppgörelse ej kan träffas, skola efter stämning hänskjutas till prövning vid ägodelningsrätt.

FEMTE KAPITLET

Vissa särskilda reformförslag

A. Rätt att föra talan i vägfrågor

Alltsedan genomförandet år 1907 av den första lagstiftningen om enskilda vägar har det gällt som en princip, att väghållningsskyldigheten är knuten vid äganderätten till eller innehavet av viss fastighet. Principen är icke behäftad med andra modifikationer än dem som följa av bestämmelsen i 1 § av 1939 års lag, att vad som i lagen stadgas om fastighet även gäller beträffande gruva och, när omständigheterna prövas därtill föranleda, skall tillämpas jämväl å sådan byggnad eller industriell anläggning, som tillhör annan än ägaren till grunden.

De skyldigheter med avseende å väghållningen, vilka sålunda enligt lagens terminologi åligga viss fastighet, skola i regel fullgöras av dess ägare. Såsom ägare anses härvid den, vilken innehar fastighet såsom fideikommiss eller eljest utan vederlag besitter fastighet på grund av testamentariskt förordnande. Innehavare av nyttjanderätt till fast egendom är däremot icke enligt lagen om enskilda vägar förpliktad att deltaga i väghållningsskyldigheten i annat fall, än då fastigheten innehaves på sådana villkor att nyttjanderättsinnehavaren jämlikt kommunalskattelagen är skyldig att erlägga fastighetsskatt, om sådan utgår. Så är jämlikt 13 § 2 mom. kommunalskattelagen förhållandet endast med följande kategorier av brukare, nämligen *dels* den som innehar fastighet med åborätt, tomträtt eller vattenfallsrätt, innehavare av s. k. ofri tomt i stad samt den som eljest innehar fastighet med ständig eller ärftlig besittningsrätt, *dels* innehavare av skogsområde, som blivit av staten upplåtet till bergshanteringens understöd, till kanalbolag eller till stad eller annan menighet, *dels ock* innehavare av publikt boställe, prästgård eller på lön anslagen jord.

Rörande befogenheten att föra talan i ärenden angående väghållning å enskild väg gälla motsvarande regler. Rätt att påkalla förrättning för väghållningsskyldighetens reglering enligt 2 kap. enskilda väglagen tillkommer endast ägare av fastighet eller sådan innehavare, som nyss nämnts. Sedan förrättning påbörjats, får däremot enligt uttryckligt stadgande i 16 § andra stycket enskilda väglagen talan för fastighet föras jämväl av innehavare av nyttjande- eller servitutsrätt, i den mån frågan rörer hans rätt. Bildas vägsamfällighet eller vägförening för handhavande av väghållningsskyldigheten, äro blott fastighetsägare och därmed enligt ovan jämställda personer röstberättigade i sammanslutningens angelägenheter.

Mot den nu angivna principen kan någon erinran icke framställas, såvitt angår de till antalet övervägande fall, då rättigheter och skyldigheter tillkomma samma person. Detta är dock icke alltid fallet. Vad som i detta hänseende påkallar uppmärksamhet är den ställning,

vilken enligt lagen tillkommer sådana arrendatorer och andra nyttjanderättshavare med avseende å väghållningspliktig fastighet, vilka äro förbundna att fullgöra fastighetens väghållningsskyldighet men vilka — bortsett från den nyssnämnda befogenheten att föra talan vid vägförrättning — sakna möjlighet att öva inverkan på avgörandet av frågor rörande väghållningen.

Något lagligt hinder för att i arrendekontrakt angående fast egendom införa bestämmelser om skyldighet för arrendator att fullgöra å fastigheten ankommande väghållningsskyldighet föreligger icke. Den bestämmelse som härvidlag närmast kunde komma i fråga är 2 kap. 23 § lagen om nyttjanderätt till fast egendom, vilken i sin lydelse enligt lag den 22 december 1943 innehåller förbud mot arrendevillkor, vilka tillförbinda arrendator att svara för sådan för fastigheten utgående skatt eller allmän tunga, som enligt lag eller författning åligger jordägaren. Förbehåll, som strider mot vad sålunda stadgats skall enligt lagen vara utan verkan. Bestämmelsen är emellertid uppenbarligen icke tillämplig på sådana privaträttsliga förpliktelser som deltagande i väghållningsskyldighet enligt lagen om enskilda vägar. I praktiken torde det vara det vanliga vid upprättandet av arrendekontrakt, att eventuell väghållningsskyldighet ålägges arrendatorn.

Spörsmålet har i förevarande sammanhang uppmärksammats *dels* i en inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättad, till utredningen överlämnad promemoria, *dels ock* i den tidigare omnämnda, utredningen tillhandakomna skrivelsen från Förbundet för enskild väghållning i Stockholms län. Särskilt betonas, att arrendator saknar möjlighet att påkalla förrättning för delning av väghållningen samt att han icke har någon möjlighet att vid omröstning inom vägsamfällighet påverka besluten om vägunderhållet. Vidare påpekas de förhållanden, som uppkomma, då en ägare av ett större fastighetskomplex utarrenderar blott en del av detta eller uppdelar detsamma på flera arrendeenheter med olika arrendatorer. Består hans jordinnehav av flera jordregisterfastigheter, finnes möjlighet att vid förrättning enligt lagen om enskilda vägar få avgjort, hur stor del av väghållningen som skall belöpa på varje registerfastighet. Det uppgives även förekomma i praxis, att en motsvarande uppdelning göres i fall, då olika utarrenderade lotter icke motsvara särskilda registerfastigheter. Om ett sådant avgörande träffats, framhålles det såsom anmärkningsvärt, att arrendatorerna, vilkas rättigheter och skyldigheter såväl i förhållande till jordägaren som i förhållande till varandra bestämts i den ordning enskilda väglagen stadgar, det oaktat icke i lagens mening äro väghållningsskyldiga, d. v. s. subjekt för de i enskilda väglagen omhandlade rättigheterna och skyldigheterna. I anledning av det sagda ifrågasättes, om icke 5 § tredje stycket enskilda väglagen borde kompletteras så, att jämväl sådan innehavare av fastighet, som jämlikt kontrakt har att fullgöra underhållsskyldighet, kan räknas till dem, som även i lagens bemärkelse äro väghållningsskyldiga.

De framkomna anmärkningarna rikta sig alltså enbart mot det förhållandet, att väghållningspliktig nyttjanderättshavare icke av lagen beredes tillräcklig möjlighet att bevaka sina intressen vid de avgöranden, som kunna träffas angående väghållningsskyldigheten. Man synes sålunda ej ifrågasätta lämpligheten i och för sig av den möjlighet lagen bereder jordägare att vid utarrendering av sin

jord träffa förbehåll om skyldighet för arrendatorn att svara för fastighetens väghållningsskyldighet. Att denna ståndpunkt är principiellt riktig, framgår klart, då det gäller sådana åtgärder med avseende å vägbyggnad och vägunderhåll, vilka skola utföras in natura. En på dylikt sätt bestämd väghållningsskyldighet synes i allo vara att jämställa med åtgärder för jordens brukande och hållande i hävd, vilka av praktiska skäl i det övervägande antalet fall måste åligga arrendatorn. En generell förpliktelse för jordägare, som överlämnat jordens brukande åt annan, att svara för fullgörandet av dylika skyldigheter vore i de flesta fall ägnad att betydligt öka kostnaderna för åtgärderna. Den vore därför ur allmän synpunkt förkastlig och skulle, genom att den i längden komme att föranleda ökning av arrendeavgifterna, verka oförmånlig jämväl ur arrendatorernas synpunkt. Tillräckliga skäl synas ej föreligga för att uppdraga en skillnad mellan sådan väghållningsskyldighet, som fullgöres in natura, och sådan, som fullgöres genom utgivande av kontanta bidrag. Det är icke ovanligt, att dessa system för väghållningsskyldighetens fullgörande tillämpas sida vid sida med avseende å olika sträckor av en och samma väg eller att det ena systemet gäller beträffande sommar- och det andra beträffande vinterunderhållet.

Med denna utgångspunkt måste det principiellt fasthållas, att omfattningen av arrendators väghållningsskyldighet i första hand är att anse som en kontraktsrättslig fråga, vilken uteslutande rör förhållandet mellan jordägaren och arrendatorn. Jämväl i sådana fall, där skilda delar av en och samma fastighet upplåtits åt olika arrendatorer, är omfattningen av deras förpliktelse att deltaga i gemensam väghållning en fråga, som måste avgöras med hänsyn till innehållet i arrendekontrakten. Frågan faller således helt utanför ramen för lagen om enskilda vägar, och det måste anses alldeles uteslutet att för reglering av denna fråga tillgripa sådan förrättning, som omförmäles i 2 kap. sagda lag. Detsamma gäller i princip även övriga nu avsedda fall. En arrendator av en fastighet står icke på grund av lagstiftningen om enskilda vägar i något som helst rättsförhållande till dem, som äro väghållningsskyldiga för andra fastigheter, för vilka vägen är till nytta. Sålunda kan t. ex. de övriga vägintressenternas anspråk på fullgörandet av fastighetens väghållningsskyldighet i princip icke riktas mot arrendatorn utan måste riktas mot fastighetens ägare, vilken i sin tur, om arrendekontraktet det medgiver, har att vända sig mot arrendatorn.

I praktiken är det emellertid nyttjanderättshavaren, som har att svara för väghållningsskyldigheten, och förhållandet kommer uppenbarligen för såväl honom som övriga intressenter i regel att framstå så, att han i allo övertagit jordägarens skyldigheter men att rätten att inverka på beslut i frågor rörande väghållningen alltjämt är förbehållen jordägaren. Det är därför ej ägnat att förvåna, om lagens regler i detta hänseende av många anses uppenbart obilliga mot arrendatorn.

Det kan ej heller förnekas, att den nuvarande anordningen i vissa fall är ägnad att medföra ett mindre skäligt resultat. Visserligen har arrendator, som i arrendekontraktet förbundit sig att utföra ett visst kvantum väghållning, icke något som helst rättsligt anspråk på att detta kvantum skall minskas t. ex. i anledning av sådana för arrendeavtalet ovidkommande omständigheter som att även andra fastigheter möjligen skulle kunna

förpliktas att dela väghållningsbördan. En eventuell vägran från jordägarens sida att påkalla förrättning i sådant syfte kan därför icke i egentlig mening sägas lända arrendatorn till förfång. Å andra sidan har jordägaren ej heller något intresse av att motsätta sig förrättning i vidare mån än såvitt rörer hans skyldighet att deltaga i förrättningskostnaderna. Vidare måste det anses anmärkningsvärt, att arrendator icke äger självständig rätt att överklaga beslut om uttaxering av bidrag till vägsamfällighet och sådana å sammanträden med delägarna i samfälligheten fattade beslut, som reglera omfattningen av de förpliktelser, vilka han har att fullgöra.

Å andra sidan vore det dock ej lämpligt om nyttjanderättshavare, som svarar för väghållning, erhölle obegränsad rätt att föra talan i vägfrågor. Detta framgår klart i t. ex. det tänkta fallet, att en arrendator, vilken inom kort tid skall frånträda sitt arrende, vill påkalla förrättning och yrka utförande av omfattande vägföretag.

En rimlig lösning synes kunna vinnas om nyttjanderättshavare, som förbundit sig att i jordägarens ställe svara för väghållning, förklaras äga påkalla förrättning för reglering av underhållsfrågor men däremot icke för avgörande av frågor rörande byggande av väg. Avgöranden beträffande dessa senare frågor synas med hänsyn till den betydelse, de på lång sikt äga för fastighetens driftförhållanden, icke böra komma till stånd utan jordägarens medverkan. Med avseende å rätt att föra talan vid sammanträde med medlemmarna i vägsamfällighet är det svårare att inrymma någon självständig befogenhet för arrendator, som har att gentemot jordägaren svara för väghållningsbördan. En generell bestämmelse om att arrendator skulle äga föra talan i jordägarens ställe vore sålunda alltför vittgående: det må bl. a. erinras om de befogenheter som faktiskt tillkomma medlemmarna i vägsamfällighet att själva fatta avgöranden rörande amorteringstiden för upptagna lån. Däremot synes det lämpligt att nyttjanderättshavare, som åtagit sig att svara för väghållningen, med hänsyn till sitt intresse i denna erhåller självständig rätt att föra talan mot samfällighetsdelägarnas å sammanträden fattade beslut.

En ordning, sådan som den nu skisserade, torde ej böra medföra några betänkligheter med hänsyn till skyldigheten att svara för förrättnings- och rättegångskostnader. Med avseende å kostnaderna för vägförrättning innehåller sålunda 21 § andra stycket lagen om enskilda vägar en regel, enligt vilken sökanden till förrättning kan, om så prövas skäligt, få sig ålagt att själv svara för dessa kostnader eller del därav. I de fall, då nyttjanderättshavare på grund av de nyss skisserade reglerna kunde komma att föra talan vid domstol, gälla allmänna regler om rättegångskostnad, vilka i förevarande fall måste sägas innefatta en ganska betryggande garanti mot ohemult utnyttjande av talerätten.

Uti det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt skogsstyrelsen den 20 oktober 1950 avgivna betänkandet angående statligt stöd till byggande och underhåll av enskilda vägar ifrågasättas vidare vissa ändringar i lagstiftningen om enskilda vägar i ändamål att samordna handläggningen av vägförrättningar och statsbidragsärenden samt att bereda staten såsom målsman för de allmänna trafikintressena möjlighet att i vissa fall påkalla förrättning enligt lagen om enskilda vägar. I det förra hänseendet framhålles att en vägför-

rättning, som komme till stånd utan att bidragsbeviljande myndighet haft tillfälle att pröva förslaget, kunde innebära en försämring av möjligheterna för det allmänna att samordna olika vägintressen och verka för en ändamålsenlig utveckling av det enskilda vägnätet. Rättelse härutinnan kunde vinnas genom att i enskilda väglagen upptoges föreskrift om skyldighet för sökande till vägförrättning att redan i ansökningen uppgiva huruvida statsbidrag komme att sökas till vägföretaget. — Med avseende å förrättningsvitsordet framhålles att det enligt gällande statsbidragsförfattningar i vissa fall vore möjligt att bevilja bidrag till enskild väghållning även om delaktigheten i väghållningsföretaget icke ordnats genom förrättning enligt 2 kap. lagen om enskilda vägar utan endast genom överenskommelse mellan väghållarna samt att denna möjlighet av praktiska skäl borde bibehållas även i en ny bidragsförfattning. En sådan överenskommelse beredde likväl ej samma garantier för att väghållningsskyldigheten behörigen fullgjordes som en laga förrättning. Denna olägenhet säges vara särskilt framträdande i fråga om underhållet av väg, till vilken byggnadsbidrag men ej underhållsbidrag beviljats. För att förfarandet med överenskommelse skall på ett tillfredsställande sätt säkerställa väghållningen, ifrågasättes om icke länsstyrelsen, då väghållningsskyldigheten endast ordnats genom överenskommelse, i förekommande fall borde äga föranstalta om förrättning enligt enskilda väglagen.

Härom är främst att märka, att 2 kap. lagen om enskilda vägar i dess nuvarande gestaltning i princip endast innefattar en rent privaträttslig reglering av de förhållanden, till vilka anläggandet och underhållet av en enskild väg ge upphov. Det intresse, staten såsom målsman för den allmänna trafiken kan äga i fråga om väghållningen, förutsättes skola helt regleras genom statsbidragsgivningen, främst genom de villkor, som uppställas för utfående av statsbidrag. En ändring i denna princip innebär ett betydelsefullt ingrepp i grunderna för lagstiftningen och lärer förutsätta, att dessa även i övrigt bli föremål för en allmän översyn. Som exempel kan nämnas att en bestämmelse om förrättningsvitsord för att få någon effekt måste kompletteras med stadganden rörande verkställighet av förrättningsutlåtandet, vilka skulle innebära en betydande inskränkning i sakägarnas dispositionsfrihet.

Önskemålet att i erforderlig omfattning samordna vägförrättningarna med handläggningen av statsbidragsärendena torde, på sätt jämväl framhållits i förenämnda betänkande, åtminstone tills vidare kunna nöjaktigt tillgodoses genom att länsstyrelserna, då ansökan om vägförrättning inkommer, verkställa förfrågningar huruvida statsbidrag kommer att sökas. En annan åtgärd, som i hög grad skulle främja det eftersträvade syftet, vore om de formulär, vilka allmänt brukas för avfattande av ansökningar om vägförrättningar, erhölle en avfattning, utvisande att ansökningen bör innehålla upplysning i förevarande hänseende.

Vad angår frågan om befogenhet för länsstyrelsen att i vissa fall förordna om vägförrättning, även då ej någon sakägare gjort ansökan därom, synes kronan — alldeles oavsett hur väghållarnas inbördes överenskommelser angående underhållet fungera — på grund av bestämmelserna i det kontrakt, som jämlikt 4 § i kungörelsen angående statsbidrag till enskild väghållning skall upprättas med väghållarna, äga ganska effektiva möjligheter att fram-

tvinga fullgörande av eftersatt vägunderhåll.

Utredningen har med hänsyn till det sagda för sin del funnit, att de framkomna reformkraven visserligen äro beaktansvärda men att deras konsekvenser äro så vittgående, att de icke kunna förverkligas i förevarande begränsade sammanhang.

B. Tillsyningsmän för väghållningen

Om enskild väg gjorts till föremål för vägdelning och de väghållningsskyldiga följaktligen ha att svara för väghållningen å var sin väglott, skall enligt 48 och 49 §§ lagen om enskilda vägar särskild tillsyningsman utses för övervakande av vägunderhållet och intervägh ållningen, för såvitt någon av väglottshavarna det fordrar. Tillsyningsmannen skall, när försummelser i fråga om vägunderhållet kunna konstateras, hålla syn å vägen i närmare beskriven ordning och därvid låta uppskatta kostnaderna för botande av förefintliga brister. På grund av syneinstrumentet kan tillsyningsmannen erhålla utmätning hos den försumlige för det uppskattade beloppet jämte synekostnaderna samt har därefter att ombesörja utförande av det eftersatta arbetet. Om väglottshavaren ej nöjes åt synen, äger han efter stämning utföra talan vid domstol inom tre månader efter utmätningen. Tillsyningsmannen kan också, om han finner det lämpligare, först låta bota bristen i vägunderhållet eller vintervägh ållningen samt därefter av den försumlige väglottshavaren söka skälig gottgörelse för arbetet.

På sätt framgår av det sagda har tillsyningsmannen endast att befatta sig med åtgärder, som röra vägunderhåll och vintervägh ållning. Tillsyningsman kan således ej tillsättas för att öva uppsikt över byggandet av en väg. Verkställigheten av vad som genom förrättning eller dom blivit bestämt i fråga om byggande av väg regleras av 40 § första stycket enskilda väglagen samt av 3 kap. utsökningslagen. Om någon av sakägarna i ett företag för byggande av väg, vilken gjorts till föremål för vägdelning, förmenar att annan sakägare eftersatt sin vägbyggnadsskyldighet, har han alltså att söka verkställighet av förrättningsutlåtandet eller domen enligt allmänna exekutionsrättsliga regler.

Den möjlighet, som sålunda finnes att få eftersatt vägbyggnadsarbete utfört genom exekutiv myndighets försorg, torde vara fullt tillräcklig, då väglottshavare helt underlåtit att verkställa på honom ankommande vägbyggnad eller då mera uppenbara brister föreligga med avseende å arbetets utförande. Däremot visar det sig i praktiken, att det är mycket svårt att komma till rätta med sådana fel och brister i fråga om arbetenas utförande, vilka visserligen icke utgöra något absolut hinder för att vägen begagnas för sitt ändamål men vilka kunna verka i hög grad standardsänkande å vägen i dess helhet. Framför allt är det med denna metod för verkställighet ofta omöjligt att få vägen i hela dess sträckning utförd på ett enhetligt sätt.

Det torde bl. a. ha varit hänsyn av denna art, som ursprungligen föranlett bestämmelser om tillsyningsmän för vägunderhåll och vintervägh ållning. Av det nyss anförda framgår, att starka skäl

kunna anföras för en motsvarande ordning i fråga om tillsyn över arbete med byggande av väg. Behovet av sådana bestämmelser har, under åberopande av de nu anförda skälen, framhållits av Förbundet för enskild väghållning i Stockholms län i dess förut nämnda skrivelse till utredningen.

Såsom argument mot det sålunda framkomna förslaget synes i stort sett endast kunna anföras, att anordningen med kostnadsuppskattning på förhand är mindre lämplig i fråga om byggande av väg än i fråga om vägunderhåll, eftersom kostnaderna i det förra fallet kunna förväntas ofta bli betydligt större än i det senare och dessutom torde vara svårare att exakt beräkna. Denna invändning kan dock ej anses avgörande. Exempel saknas sålunda icke i lagstiftningen på att även värderingsfrågor av betydligt vanskligare art anförtrotts åt synemän. Det torde dessutom endast bli i sällsynta undantagsfall, som en tillsyningsman i praktiken behöver skrida till syn, utmätning och verkställighet av eftersatt åtgärd. Enbart den omständigheten, att en tillsyningsman utsetts med befogenhet att verkställa eftersatta åtgärder på väglottshavarens bekostnad, lärer nämligen föranleda, att hans tillsägelser i fråga om sättet för arbetets utförande praktiskt taget alltid komma att efterföljas utan att tvångsmedel behöva tillgripas.

I anledning av det sagda föreslås sådan jämkning av 48 och 49 §§ lagen om enskilda vägar, att tillsyningsman, varom där förmäles, skall kunna utses för övervakande ej blott av vägunderhåll och vinterväghållning utan även av åtgärd med avseende å byggande av väg, varjämte tillsyningsmannen i fråga om bättrande av brist i vägbyggnad bör få sig tillagda samma befogenheter gentemot tredskande väghållare, som enligt gällande rätt tillkomma honom med avseende å vägunderhåll och vinterväghållning.

SJÄTTE KAPITLET

Specialmotivering till författningsförslagen

A. Förslaget till lag angående ändring i lagen om enskilda vägar

1 kap.

1 och 4 §§.

Ändringarna i dessa paragrafer inskränka sig till att de däri gjorda hänvisningarna till vissa lagrum i 3 kap. jämkats till överensstämmelse med den föreslagna nya lydelsen av nämnda kapitel.

2 kap.

14 §.

På sätt framhållits i den allmänna motiveringen ha de föreslagna ändringarna i denna paragraf till syfte att förbättra trafikförhållandena å de mera trafikerade enskilda vägarna genom beredande av möjlighet att i erforderlig omfattning förbjuda hållandet av grind eller led över dylika vägar. Förslaget innebär i enlighet härmed att vissa nu stadgade inskränkningar i tillämpningsområdet för grindförbudsbestämmelserna bortfalla. Sådant förbud skall enligt förslaget kunna — i motsats till vad som nu gäller — meddelas även i fråga om grind eller led i ägogräns samt grind eller led, som eljest erfordras till fullgörande av stadgad stängselskyldighet. Däremot kvarstår enligt förslaget den inskränkning i förbudsbestämmelsernas tillämplighet, som består i att förbud ej kan meddelas mot uppsättande av grind i korsning av enskild väg och järnväg, spårväg eller vattenväg.

Förslaget innebär dock icke, att ett grindförbud alltid kan komma till stånd, om det påkallas av vägintressenterna. På sätt närmare utvecklats i den allmänna motiveringen kommer en betydande faktisk begränsning att följa av förpliktelsen för de väghållningsskyldiga att ersätta intrång, som vållas genom grindförbud. Enligt lagens nuvarande, i förslaget härutinnan bibehållna lydelse gäller dessutom, att grindförbud ej kan meddelas, om det för någon fastighet skulle medföra märkligt men.

Liksom hittills gäller enligt förslaget, att grindförbud blott kan åläggas vid förrättning, hållen i den ordning 2 kap. enskilda väglagen stadgar, och blott till förmån för fastighet, som med stöd av stadgandena i 2 kap. enskilda väglagen berättigats att bygga eller begagna vägen. Utanför bestämmelsernas tillämplighetsområde ligga således de fall, då rätten till väg grundas på enskild överenskommelse eller fastställts enligt äldre rätt än 1939 års lag om enskilda vägar. För dessa fall blir det, om grindförbud anses önskvärt, nödvändigt att anordna förrättning för prövning ej blott av själva förbudsfrågan utan även av frågan, huruvida vägrätt föreligger enligt bestämmelserna i 1939 års lag samt i förekommande fall huru väghållningsbördan enligt sagda lag bör fördelas och på vad sätt väghållningen skall ombesörjas. Detta kan måhända i vissa fall synas innebära onödig omgång. Emellertid

torde det endast vara sällan, som förrättningen av dylik anledning behöver erhålla avsevärt större omfattning än eljest. I regel torde de överenskommelser eller de bestämmelser i övrigt, som gälla angående rätten till väg och väghållningen, vara av beskaffenhet att i allt väsentligt kunna fastställas med stöd av 1939 års lag. För sakägarna innebär det en fördel att få vägförhållandena reglerade i överensstämmelse med gällande lag. På grund härav och då det icke rimligen kan komma i fråga att utvidga bestämmelserna om grindförbud att gälla andra vägar än sådana, som fylla det i 6 § enskilda väglagen stadgade angelägenhetskravet, ha de hittillsvarande bestämmelserna ansetts böra i denna del lämnas orubbade.

14 a §.

Grunderna för paragrafen, vilken saknar motsvarighet i gällande lag, framgå av den allmänna motiveringen (se s. 96-103). På sätt där utvecklats äro bestämmelserna avsedda att bereda länsstyrelsen möjlighet att med avseende å viss enskild väg eller del därav förbjuda sådana trafikfarliga åtgärder som uppförande av byggnader, stängsel eller andra anordningar vilka skymma sikten över vägbanan eller på motsvarande sätt försvåra trafiken. Bestämmelserna ha erhållit en avfattning, som ger vid handen, att de icke böra tillämpas schematiskt utan blott där med hänsyn till trafikens omfattning och vägens beskaffenhet allvarliga olägenheter uppkommit eller kunna befaras. Att en mera vidsträckt tillämpning av bestämmelserna ej kan ifrågakomma, framgår även därav, att ett sådant förbud mot trafikförsvårande åtgärder, som omförmäles i paragrafen, i vissa fall kan medföra kostnader för det allmänna.

Där länsstyrelsen med avseende å viss väg finner skäl att utfärda sådant förbud, som nu avses, vore det onekligen mest rationellt om förbudet utan särskilt förordnande komme att medföra skyldighet för den, som redan anlagt trafikfarliga anordningar invid vägen, att borttaga dessa. I många fall skulle detta dock leda för långt. Ur kostnadssynpunkt och med hänsyn till den enskildes rättssäkerhet vore det sålunda uppenbart olämpligt, om förbudet skulle kunna medföra förpliktelse att borttaga större och dyrbarare anordningar såsom byggnader o. d. Sådan skyldighet finnes ej ens stadgad i fråga om allmän väg. Redan befintliga byggnader och andra mera betydande fasta anläggningar böra därför under alla omständigheter undantagas från förbudet. Men även beträffande sådana mindre anordningar, som utan större kostnad och omgång kunna borttagas eller ändras torde — likaledes i överensstämmelse med motsvarande bestämmelser i allmänna väglagen — böra gälla, att de, för såvitt de tillkommit före förbudets meddelande, i regel böra få kvarstå och att skyldigheten att borttaga dem göres beroende på särskilt förordnande. Härigenom begränsas intrånget i den enskildes rättssfär till vad som i varje särskilt fall finnes oundgängligt, varjämte kostnaderna för genomförande av ett förbud i många fall kunna väsentligt nedbringas.

Länsstyrelsens befogenheter enligt förevarande paragraf ha ansetts böra i territoriellt hänseende begränsas till det egna länet. Detta innebär ett undantag från den i 70 § första stycket stadgade allmänna regeln, att frågor enligt 2 kap. skola, i den mån prövningen därav ankommer på länsstyrelsen, upptagas av länsstyrelsen i det län, där vägen eller största delen därav är belägen. Den sär-

skilda forumregeln har därför icke blott kommit till uttryck i förevarande paragraf utan även föranlett viss jämkning av texten i 70 §.

På sätt förutsatts i den allmänna motiveringen böra markägare och andra, som lida skada genom att mark invid enskild väg belägges med förbud av nu avsett slag, vara berättigade till ersättning av statsmedel för sin förlust. Till det sagda måste dock fogas den reservationen, att det intrång, för vilket ersättning begäres, icke får vara alltför oväsentligt. Ett godtagande även av bagatellartade ersättningsanspråk kan knappast anses påkallat av hänsyn till rättssäkerheten och skulle — bl. a. genom att uppmuntra till ohemula ersättningskrav — betydligt försvåra den föreslagna lagstiftningens genomförande i praktiken. Då, såsom i förevarande fall, fråga är om intrång genom åtgärd i allmänhetens intresse, kan det för övrigt förutsättas, att åtgärden i viss mån blir till nytta även för den enskilde markägaren och att han därför bör kunna utan särskild ersättning tåla mindre olägenheter till följd av åtgärden. Däremot bör givetvis den, som av åtgärden lider verklig skada av någon betydelse, få full ersättning för sin förlust.

Värderingen av den skada, ett förbud av förevarande art åsamkar fastighet, som därav beröres, synes lämpligen böra grundas å det förhållandet, huruvida och i vad mån förbudet inskränker möjligheterna att effektivt utnyttja fastigheten. Härvid bör beaktas, att bedömandet av förbudets verkan ej kan begränsas till blott det område av en fastighet, som direkt avses med förbudet, utan måste ske med hänsyn till hela den del av fastigheten, vars användningssätt kan påverkas av förbudet. En tomt med ringa utrymme kan måhända bli helt oanvändbar för sitt ändamål, om en mindre del därav belägges med byggnadsförbud. Mark, som ingår i en tomt, där byggnaderna med fördel kunna förläggas till plats, varest förbudet ej gäller, kan däremot ofta ej sägas undergå någon märkbar värdeminskning till följd av detta. Även ur denna synpunkt tala därför starka skäl för att rätten till ersättning begränsas att avse de fall, då förbudet föranlett en klart påvisbar försämring i möjligheten att utnyttja en fastighet eller del därav på sätt som överensstämmer med dess tidigare värde.

Denna värderingsprincip, vilken kommit till uttryck i andra närstående författningar — bl. a. i 33 a § lagen om allmänna vägar samt 21, 22, 48, 83 och 116 §§ byggnadslagen — har jämväl lagts till grund för förslagets bestämmelser i ämnet. I likhet med nämnda författningar förutsätter förslaget givetvis, att frågan, huruvida ersättning skall utgå, bör bedömas efter den fastighetsindelning som gäller då förbudet meddelas och att senare inträffade förändringar i fastighetsindelningen böra vara utan betydelse i ersättningshänseende.

Den angivna värderingsprincipen är icke tillämplig, då det gäller föreläggande att borttaga befintlig trafikfarlig anordning vid väg. I detta fall bör ersättning alltid utgå med belopp, motsvarande anordningens värde vid tiden för förbudet.

Förslag till bestämmelser med ändamål att trygga upprätthållandet av meddelade förbud mot trafikfarliga anordningar ävensom verkställigheten av förordnanden om skyldighet att borttaga eller ändra befintliga sådana anordningar framlägges i 49 a §.

16 §.

Förslaget innebär den nyheten, att förrättning för jämkning av fastighet

åvilande vägunderhåll och vintervägh åll-ning skall kunna påkallas icke blott av fastighetens ägare och av sådan innehavare, som enligt 5 § jämställes med ägare i fråga om väghållningsskyldighet, utan även av vissa andra nyttjanderättshavare. Angående skälen till den sålunda föreslagna lagändringen hänvisas till den allmänna motiveringen (se s. 104—107).

45 a §.

Enskilda väglagen upptager i sin nu gällande lydelse icke någon bestämmelse om skyldighet för den, som har att utgiva ersättning för upplåtelse av vägmark, väg eller särskild rättighet, att nedsätta beloppet hos offentlig myndighet till fördelning mellan vederbörande rättsägare. Innehavare av inteckning i fastighet, varifrån sådan upplåtelse sker, åtnjuter till följd härav icke någon säkerhet mot förlust till följd av värdeminskning, som fastigheten undergår genom upplåtelsen.

Anledningen till lagens inställning torde vara den, att förlustriskerna ansetts obetydliga och att en föreskrift om nedsättningsskyldighet därför ansetts vara av tvivelaktigt värde i förhållande till den omgång, en dylik föreskrift i vissa fall skulle kunna medföra.

Ståndpunkten kan emellertid endast vidhållas, för såvitt det intrång, en fastighet kan få vidkännas till följd av upplåtelse som nu sagts, kan förutsättas alltid hålla sig inom mycket snäva gränser. Därest intrånget, om också blott i enstaka fall, kan antagas föranleda en fullt påvisbar minskning av fastighetens värde, fordras bestämmelser, som i skälig mån tillgodose inteckningshavarnas intressen. Det är att märka, att en innehavare av en penninginteckning icke är att anse som sakägare i enskilda väglagens mening och följaktligen är förhindrad att bevaka sin rätt vid förrättning enligt 2 kap. nämnda lag.

I det föregående ha föreslagits bestämmelser enligt vilka i trafiksäkerhetens intresse betydande inskränkningar kunna åläggas ägarna av mark vid väg i deras förfoganderätt över marken. Genomförandet av ett grindförbud kan under vissa omständigheter medföra ganska vittgående konsekvenser med avseende å sättet för fullgörandet av stängselskyldighet för de fastigheter, vilka beröras av förbudet. Även ett förbud mot uppförande av byggnad eller annan anordning i anslutning till väg kan, på sätt tidigare framhållits, medföra en minskning av möjligheterna att utnyttja vissa av de vägen angränsande fastigheterna. I den mån dylika förändringar i fastigheternas användningssätt ta sig uttryck i en minskning av fastighetsvärdena, måste garantier tillskapas för att utgående ersättning för skada och intrång kommer ej blott fastighetsägaren utan även och i första hand inteckningshavarna till godo.

En bestämmelse om obligatorisk nedsättning av alla ersättningar, som utgå på grund av lagen om enskilda vägar, skulle emellertid gå alltför långt. De flesta sådana ersättningar röra sig om obetydliga belopp, vilka ur förevarande synpunkt sakna varje intresse. Genomsnittligt sett skulle det även för inteckningshavarna innebära övervägande olägenhet att i ett flertal fall nödgas mottaga mindre dellikvider före fastställd förfallodag. Även med hänsyn till de tillämpande myndigheternas arbetsbörda vore en bestämmelse av antytt innehåll olämplig.

Lagen om allmänna vägar upptager i 20 och 21 §§ för motsvarande fall bestämmelser av innebörd, att nedsättning av fastställd ersättning för skada och

intrång blott behöver äga rum då fastigheten undergått sådan minskning i värde, att den kan antagas ej utgöra full säkerhet för fordran, som häftar i fastigheten. Inträffar för inteckningshavare förlust till följd av att nedsättning ej skett, är han berättigad till gottgörelse för förlusten. Den, som har att utgiva ersättning för skada eller intrång, skall alltså på eget ansvar pröva, huruvida nedsättning är behövlig eller icke. Enär den ersättningspliktige, om han underlåter att verkställa nedsättning och i stället erlägger ersättningsbeloppet till markägaren, undgår att betala kostnaderna för dess fördelning, torde han i regel finna det med sin fördel förenligt att anlita denna utväg.

En dylik regel, vilken synes i skälig mån tillgodose såväl inteckningshavarnas som de väghållningsskyldigas och vederbörande markägares intressen, föreslås nu införd jämväl i fråga om ersättningar, vilka utgå enligt lagen om enskilda vägar.

I lagen om allmänna vägar är den nu omnämnda lagregeln ytterligare utbyggd med bestämmelser för det fall, att ersättningsfrågan till följd av överenskommelse mellan väghållaren och vederbörande fastighetsägare eller av annan anledning ej blivit prövad vid domstol. Enär vägrätt eller annan i enskilda väglagen omförmäld särskild rättighet å annans mark ej kan i fall som avses i 2 kap. nämnda lag med verkan mot inteckningshavare upplåtas i annan ordning än vid förrättning enligt 15—39 §§, ha några motsvarande regler ej ansetts behövliga för dessa fall. Däremot ha sådana bestämmelser influtit i 3 kap. av förslaget (jfr 75 § fjärde stycket och 92 §).

48 och 49 §§.

Förslaget innebär i denna del, att anställande av tillsyningsman för väghållningen införes såsom form för verkställighet av beslut om byggande av väg och att tillsyningsmans befogenheter sålunda icke, såsom enligt gällande rätt, skola vara inskränkta till vägunderhållet och vintervägh̊llningen. Angående skälen härför åberopas den allmänna motiveringen (se s. 109—110).

I samband härmed har även — i konsekvens med de föreslagna ändringarna av 16, 58, 63 och 65 §§ — föreslagits att den, som på grund av nyttjanderättsavtal är pliktig att fullgöra väghållningsskyldighet för fastighet, skall äga självständig befogenhet att fordra anställande av tillsyningsman för vägföretag, som rör fastigheten.

49 a §.

Förbudsbestämmelserna i den föreslagna 14 a § erfordra uppenbarligen för att bli effektiva någon form av rättslig sanktion. Närmast till hands ligger måhända, att i lagen införes en straffbestämmelse av samma typ som de, vilka med avseende å likartade fall finnas t. ex. i 61 § lagen om allmänna vägar och 147 § byggnadslagen. Då det gäller en lagstiftning av förevarande art synes emellertid en sådan bestämmelse ej böra tillgripas, om det är möjligt att på annat sätt tillgodose de intressen, som skola skyddas. För att ett förbud enligt 14 a § skall kunna upprätthållas, erfordras, vare sig en straffbestämmelse införes eller icke, möjlighet till rättelse i exekutiv ordning, om någon vidtager åtgärd i strid mot förbudet. En bestämmelse av denna innebörd torde normalt äga minst lika stor repressiv verkan som ett stadgande om bötesstraff. I förevarande fall synes med hänsyn härtill någon särskild straffbestämmelse ej vara av behovet påkallad.

Enligt förevarande paragraf kan, där byggnad uppförts eller annan åtgärd vidtagits i strid mot meddelat förbud, rättelse vinnas antingen genom att länsstyrelsen vid vite förelägger den felande att undanröja eller ändra det utförda eller ock genom att överexekutor meddelar handräckning för rättelse. Förordnande om borttagande av befintlig trafikfarlig anordning vid väg kan på länsstyrelsens begäran bringas i verkställighet genom vederbörande utmätningsman. Bestämmelserna ha närmast utformats efter förebilder i 63 och 64 §§ lagen om allmänna vägar, 148 § byggnadslagen, 164 § byggnadsstadgan och 9 § strandlagen.

50 §.

Den föreslagna lagändringen, vilken går ut på att vägsamfällighet skall äga att i samband med vintervägh̊llning verkställa sandning av vägarna i den omfattning samfälligheten finner lämpligt, är ingående behandlad i den allmänna motiveringen (se s. 81—85).

Mot det föreslagna stadgandets avfattning kan måhända ur formell synpunkt riktas den anmärkningen, att den i lagtexten givna bestämningen av samfällighetens ändamål — handhavande av den gemensamma väghållningen och därmed förenade angelägenheter — är skäligen vag och enligt sin ordalydelse snarast förefaller att kunna inrymma även en befogenhet för samfälligheten att verkställa sandning å sina vägar. Större stringens skulle uppenbarligen vinnas genom borttagande av orden »— — — därmed förenade angelägenheter». Ehuru dessa knappast synas ha någon reell uppgift att fylla, kunde dock en ändring på denna punkt möjligen föranleda tvekan vid lagens tillämpning och måhända verka i riktning mot en mera restriktiv praxis, vilket icke synes önskvärt. Lagens hittillsvarande formulering har därför i denna del lämnats orubbad.

58 och 63 §§.

Förslaget innefattar härutinnan den olikheten i förhållande till gällande rätt, att talan mot beslut, som meddelats å sammanträde med vägsamfällighet, och talan mot beslut om uttaxering av bidrag till samfälligheten skall kunna föras av vissa nyttjanderättshavare, vilka för närvarande ej äga sådan talerätt. Skälen för förslagets ståndpunkt ha angivits i det föregående (se s. 104—107).

Det har ifrågasatts, huruvida icke bestämmelserna om talan mot vägsamfällighets beslut och mot beslut om uttaxering till samfälligheten lämpligen borde ändras därhän, att dylik talan finge föras genom besvär hos länsstyrelse i stället för, såsom nu är föreskrivet, efter stämning vid allmän domstol. Det skäl, som kan åberopas till stöd härför, nämligen att det för sakägarna skulle ställa sig bekvämare att utföra talan hos länsstyrelsen än inför domstol, synes emellertid föga bärande. Möjligen kan det sägas, att de för civila mål i allmänhet gällande reglerna om skyldighet att gälda rättegångskostnad i vissa fall utgöra ett återhållande moment för sakägare, som överväger att föra talan mot samfälligheten. Huruvida denna funktion av de nuvarande rättsreglerna är enbart av ondo, kan emellertid dragas i tvivelsmål. Mot själva principen att samfällighetsdelägare, som genom obefogad talan mot samfällighetens beslut åsamkar övriga delägare kostnader och tidsspillan, har att gälda ersättning härför, torde några invändningar skäligen icke kunna göras. Ifrågavarande tvister torde dessutom ofta vara av sådan art, att de för sitt avgörande fordra muntlig förhandling och vittnesbevisning. Över-

vägande skäl ha därför synts tala för att nuvarande lagbestämmelser i ämnet bibehållas utan annan ändring än den förut omförmälda utvidgningen av talerätten.

65 §.

Angående innebörden av den föreslagna ändringen åberopas den allmänna motiveringen s. 104—107) och vad som anförts vid 16 §.

70 §.

Härom hänvisas till vad som anförts vid 14 a §.

3 kap.

Den omläggning av förfarandet vid bildande av vägföreningar, för vilken tidigare redogjorts, har nödvändiggjort en ganska omfattande formell överarbetning av kapitlet, vilket fördenskull i förslaget framträder i helt ny gestalt.

I nu gällande lydelse kan lagtexten sägas vara disponerad främst med tanke på att lämna en kronologisk redogörelse för de åtgärder, länsstyrelsen har att vidtaga i samband med vägförenings tillkomst. Bland bestämmelserna om förfarandet märkas främst de grundläggande stadgandena i 71 § om vägförenings bildande, i 74 § fjärde och femte styckena samt 75 § om antagande och fastställelse av stadgar samt tillsättande av styrelse och i 84 § om beslut i frågan, vilka vägar som skola hållas av föreningen. Till 71 § ansluta sig bestämmelserna i 72 § om länsstyrelsens skyldighet att pröva, huruvida i föreningen skall ingå byggnad eller annan anläggning å ofri grund samt huruvida viss fastighet inom verksamhetsområdet skall befrias från deltagande i väghållningsskyldigheten. Till 74 och 75 §§ kunna sägas ansluta sig de i 76 § givna bestämmelserna om åsättande av andelstal och vad därmed har samband. I slutet av kapitlet ha intagits föreskrifter rörande verkställighet av länsstyrelsens beslut (88 §), om expedieringsskyldighet (91 §), om länsstyrelsens möjlighet att anlita sakkunnigt biträde (92 §) och om klagan över länsstyrelsens beslut (93 §). I detta avsnitt märkas även föreskrifter om behandlingen av vissa ersättningsfrågor m. m. (87 §) och om upplåtelse av rätt att taga väglagningsämnen m. m. (90 §). De i kapitlet förekommande reglerna av materiellt-rättsligt innehåll framgå delvis direkt av de nu uppräknade, huvudsakligen processuella stadgandena och ha i övrigt inordnats mellan dessa. Sålunda återfinnes det väsentliga av reglerna om vägföreningars organisation och inre rättsförhållanden i 74 och 76—81 §§.

Förslaget har däremot disponerats på väsentligen samma sätt som 2 kap. i lagen. Sålunda upptagas i ett första avsnitt under rubriken *Allmänna bestämmelser* (71—77 §§) de i kapitlet ingående stadgandena av materiellträttsligt innehåll med undantag för vad som rör vägföreningars organisatoriska förhållanden. I detta avsnitt behandlas sålunda bl. a. förutsättningarna för bildande av vägförening, sådan förenings uppgifter, dess rätt i vissa fall att ta mark i anspråk för väg m. m., grunderna för väghållningsbördans fördelning mellan de i vägförening ingående fastigheterna samt rätt för annan än medlem i föreningen att begagna dess vägar. Härefter följer ett avsnitt, kallat *Om förrättning och dess prövning i länsstyrelsen* (78—90 §§), vilket upptager det väsentliga av bestämmelserna om förfarandet vid bildande av vägförening. Ersättningsfrågor, vilka icke ansetts böra ankomma på länsstyrelsens prövning, regleras i ett avsnitt under rubriken *Om behandlingen av ersättningsfrågor* (91 och 92 §§). Återstående

avsnitt i kapitlet bära rubrikerna *Om verkställighet m. m.* (93 §), *Om vägförenings organisation och förvaltning* (93 a—93 f §§) samt *Om talan mot länsstyrelses beslut* (93 g §).

Enligt förslaget kommer 3 kap. att innehålla sju paragrafer mer än i nu gällande lydelse. Enär lagen numera utökats att omfatta även ett fjärde kapitel, ha de överskjutande paragraferna i förslaget icke kunnat erhålla beteckningar i löpande numerisk följd utan ha — på sätt framgår av det redan anförda — åsatts bokstavsbeteckningar (93 a—93 g §§). Därest förslaget upphöjes till lag, kan det dock ifrågasättas, huruvida det ej är lämpligare att genomgående numrering av paragraferna införes och att beteckningarna å de nytillkomna paragraferna i 4 kap. samt å 93 a—93 g §§ i förslaget ändras i enlighet härmed.

71—77 §§.

De här upptagna allmänna bestämmelserna angående väghållningsskyldigheten inom orter med tätare bebyggelse förete endast obetydliga avvikelser från motsvarande stadganden i gällande lagtext. På sätt framgår av det nyss anförda bestå skillnaderna väsentligen däri, att vad som rör förfarandet vid bildandet av vägförening utgått ur dessa stadganden och erhållit sina närmaste motsvarigheter i nästföljande avsnitt.

Med de modifikationer, som följa av det nu anförda och om vilka nedan vidare förmäles, motsvara förslagets bestämmelser under förevarande avsnitt följande paragrafer i gällande lagtext:

Förslaget	*Gällande lagtext*
71 § första stycket	71 § första stycket och 73 § första stycket
71 § andra stycket	71 § fjärde stycket
71 § tredje stycket	73 § andra stycket
72 §	72 § andra stycket
73 §	82 §
74 §	83 §
75 § första stycket	87 § första och andra styckena
75 § andra stycket	87 § nionde stycket
75 § tredje stycket	90 §
75 § fjärde stycket	—
76 §	76 § första—fjärde styckena
77 §	89 § första stycket

Genom att till *71 §* sammanförts de materiellrättsliga bestämmelserna i nuvarande 71 och 73 §§ har ernåtts, att stadgandena om vägförenings ändamål och befogenhet erhållit en närmare anknytning till stadgandena om förutsättningarna för bildandet av vägförening, vilket synes vara att föredraga såväl ur utrymmessynpunkt som på rent sakliga grunder.

I övrigt innefattar 71 § i förhållande till gällande rätt den nyheten, att vägförening föreslås skola få befogenhet att i den omfattning, varom medlemmarna besluta, ombesörja belysning å föreningens vägar samt att vintertid verkställa sandning å vägarna till förekommande av halka. Beträffande skälen till förslagets ståndpunkt i denna del åberopas den allmänna motiveringen (se s. 73—85). Härjämte hänvisas till vad som förut i specialmotiveringen anförts med avseende å föreslagen ändring i 50 §.

75 §, i vars första stycke regleras frågan om rätt för vägförening att ta i anspråk vägmark eller befintlig väg och om markägarnas rätt till ersättning för befintlig väg, intager i dessa frågor samma ståndpunkt som gällande lag. Det må nämnas att under utredningens gång framförts önskemål — bl. a. från Föreningen för enskild väghållning i

Stockholms län — att i 3 kap. måtte införas liknande regler om rätt till ersättning för nedlagda vägbyggnadskostnader som de, vilka enligt 9 § gälla beträffande enskilda vägar i allmänhet. Enligt 9 § kan, om särskild anledning därtill förekommer, ersättning utgå för vägbyggnadsarbete, som utförts viss kortare tid innan frågan om markens ianspråktagande väcktes och är till synnerlig nytta för det blivande vägföretaget. Motsvarande för vägförening gällande bestämmelser i 87 § bereda endast möjlighet till ersättning för markupplåtelse och annat intrång samt intager även härutinnan en restriktiv ståndpunkt såtillvida, som ersättning för rätt att begagna befintlig väg icke, med mindre särskilda skäl därtill äro, skall utgå till fastighet, som ingår i vägföreningen. Till stöd för den ståndpunkt, 87 § sålunda ger uttryck åt, kunna emellertid åberopas goda skäl. Den omständigheten att en vägförening övertager underhållsbördan med avseende å en befintlig väg utgör redan i och för sig en betydande förmån för den tidigare väghållningsskyldige och bör ej utan vidare medföra att han därjämte skall utfå ersättning för några tidigare å vägen gjorda utlägg. Måhända kan det sägas, att frånvaron av varje möjlighet till ersättning för nedlagda vägbyggnadskostnader är ägnad att utgöra en hämsko på de enskilda fastighetsägarnas initiativlust och därför stundom kan leda till ett i praktiskt hänseende mindre tillfredsställande resultat. Det kan emellertid med skäl ifrågasättas, om en så diffus ersättningsregel som den i 9 § upptagna vore ägnad att föranleda någon ändring härutinnan. En sådan regel skulle dessutom i hög grad uppmuntra till ohemula ersättningsyrkanden. Lagen om allmänna vägar och byggnadslagen, vilka reglera frågorna om vägs intagande till allmänt underhåll resp. framdragande av gata, upptaga ingen sådan ersättningsregel. Med hänsyn till det anförda har någon saklig ändring av de nuvarande ersättningsreglerna i 87 § ej ansetts påkallad.

75 § tredje stycket har i jämförelse med motsvarande bestämmelse i 90 § gällande lag undergått den ändringen, att frågan om upplåtelse av rätt att ta väglagningsämnen eller av rätt att avröja träd och buskar eller uppsätta snöskärm invid väg icke skall behöva bli föremål för särskild förrättning i enlighet med bestämmelserna i 2 kap. utan prövas inom ramen för det förfarande, förslaget i allmänhet anvisar för frågor enligt 3 kap. Härom hänvisas till det föregående (se s. 72). Beträffande regleringen av de ersättningsfrågor, till vilka ifrågavarande upplåtelser ge upphov, hänvisas till 91 §.

Med avseende å reglerna om fördelning av skyldigheten för medlemmarna i vägförening att bidraga till föreningens utgifter, vilka regler i förslaget upptagits i *76 §*, har från skilda håll framförts viss kritik mot lagens nuvarande utformning. På sätt förut nämnts gå dessa regler i korthet ut på att kostnadsfördelningen skall ske efter andelstal, vilka normalt utgöras av fastigheternas senast fastställda taxeringsvärden, dock att jämkning av andelstalen kan ske, där så finnes behövligt beträffande viss eller vissa fastigheter. Lagen gör det även möjligt att helt ersätta taxeringsvärdena med annan lämplig norm för kostnadsfördelningen.

I något fall har kritiken gått ut på att taxeringsvärdena överhuvud icke skulle vara ägnade att utgöra andelstal, som kunde leda till ett rättvist eller skäligt resultat ur den synpunkt, vilken torde ligga till grund för stadgandena

om kostnadsfördelningen i såväl 2 som 3 kap., nämligen att avgörandena borde träffas med hänsyn till den omfattning vari fastigheterna kunde antagas komma att begagna vägarna. På sätt framhållits i 1935 års vägsakkunnigas betänkande (SOU 1938:23 s. 119—122) kan det emellertid av flera skäl icke anses lämpligt att kostnadsfördelningen sker endast efter den omfattning, vari vägarna antagas komma att begagnas för fastigheternas räkning, utan hänsyn måste tagas även till åtskilliga för tätortsbildningarna speciella förhållanden. En vägförening står de offentligrättsliga rättssubjekten så nära, att en utdebitering efter taxeringsvärden av fastigheternas bidrag till vägnätet redan med hänsyn härtill icke ter sig onaturlig. Lagen bereder ju dessutom möjlighet att jämka andelstalen för sådana fastigheter, vilkas delaktighet finnes böra bestämmas avsevärt högre eller lägre än efter taxeringsvärdet, och det kan därför icke med fog göras gällande, att de nuvarande bestämmelserna behöva leda till oskäliga resultat. Härtill kommer att ett system med särskilt bestämda andelstal är ägnat att vålla svårigheter i tillämpningen. Det synes nära nog omöjligt att konstruera andelstal, vilka på samma sätt som taxeringsvärdena undergå förändring efter ändrade förhållanden med avseende å bebyggelse, ekonomiska konjunkturer m. m., och det måste därför befaras att de fastställda andelstalen — även om de, såsom lagen förutsätter, konstruerats såsom en »automatisk norm» — efter någon tids förlopp komma att leda till ett resultat, som betydligt avviker från de principer, vilka ansetts böra läggas till grund för kostnadsfördelningen.

På sätt tidigare (se s. 74—75) omnämnts, har i samband med kravet på en utvidgning av vägföreningarnas verksamhet att omfatta även vägbelysning framförts önskemål om att utgifterna för detta ändamål måtte fördelas efter särskild norm och alltså icke efter de andelstal, vilka gälla för vägföreningarnas övriga utgifter. Emellertid synas alla de skäl, vilka tala för att väghållningskostnaderna normalt fördelas efter taxeringsvärden, med lika befogenhet kunna åberopas i fråga om kostnaderna för vägbelysning. Någon anledning att för dessa kostnader tillskapa en särskild fördelningsregel föreligger således icke.

Erinringar ha även framställts mot den nu gällande lagens bestämmelser om åsättande av andelstal för s. k. exploateringsfastigheter. Med dessa bestämmelser avses att den, som exploaterar ett tomtområde genom försäljning, skall, om så finnes skäligt, kunna få sig ålagt att helt eller delvis bekosta anläggandet av erforderliga vägar för området. Hithörande stadganden kunna sägas utgöra en motsvarighet beträffande mindre tätorter till de i 73 § byggnadslagen förekommande bestämmelserna, enligt vilka ägare av större tomtområden inom område, som lägges under stadsplan, kan få sig ålagt bl. a. att bekosta anläggande av gator och avloppsledningar för området. Stadgandena i lagen om enskilda vägar medgiva dock endast, att sådan skyldighet lägges å exploatörens fastigheter i form av ett förhöjt andelstal, medan däremot ett förordnande enligt 73 § byggnadslagen innebär en personlig förpliktelse för exploatören att vidkännas de i förordnandet avsedda kostnaderna.

I detta hänseende har anmärkts, att om en tomtexploatör före bildandet av vägförening säljer sin egendom utan att dessförinnan göra rätt för sig och utan att träffa förbehåll om vägbyggnadsskyldighet för köparen, lagen icke anvisar något rättsmedel för framtvingande

av underlåten vägbyggnad. Det säges ha förekommit, att markexploatör, som fått kännedom om att fråga uppkommit om bildande av vägförening, skyndsamt avyttrat sitt markinnehav för att därigenom eliminera risken av att hans tomtmark åsättes särskilda andelstal på grund av underlåtenhet från hans sida att fullgöra gjorda utfästelser beträffande byggande av vägar. Det ifrågasättes därför, huruvida icke bestämmelserna om särskilda andelstal för exploateringsfastigheter böra kompletteras med stadganden, som göra det möjligt att ålägga markexploatör personlig förpliktelse att bekosta nödiga vägar för exploateringsområdet. Vidare ifrågasättes huruvida icke skyldigheten att efter förhöjt andelstal bidraga till kostnaderna för byggande av viss eller vissa bland en vägförenings vägar bör kompletteras med skyldighet att på samma sätt bekosta eftersatt underhåll eller andra brister å vägar, som exploatören vid föreningens bildande redan färdigbyggt.

De anmärkta olägenheterna av lagstiftningens nuvarande utformning synas emellertid blott ha framträtt i enstaka fall och då huvudsakligen ha föranletts av att en längre tid fått förflyta efter det byggnadsplan blivit fastställd och till dess vägförening bildats för handhavande av väghållningen inom byggnadsplaneområdet. Om förfarandet vid bildandet av vägförening utformas på sätt i 3 kap. föreslagits, blir det, såsom där framhållits, möjligt att samordna åtgärderna, så att fastställelse av byggnadsplan och beslut om bildande av vägförening kunna meddelas samtidigt eller med endast helt kort tidsintervall. Den möjlighet, som nu onekligen föreligger för mindre nogräknade markexploatörer att undandraga sig deltagande i vägbyggnadsskyldigheten, blir då i det närmaste obefintlig. På grund härav och då införandet av bestämmelser om personlig förpliktelse för markexploatör att fullgöra vägbyggnadsskyldighet med hänsyn till lagstiftningens allmänna uppbyggnad skulle vålla betydande svårigheter och möjligen även vissa betänkligheter ur rättssäkerhetssynpunkt, synes det befogat att avvakta, huruvida utvecklingen på området gör en sådan lagändring behövlig. Något förslag i ämnet har därför icke utarbetats.

Enär frågan om åsättande av särskilda andelstal för exploateringsfastighet är att bedöma med hänsyn till förhållandena vid den tidpunkt, då vägförening kommer till stånd och länsstyrelsen i samband därmed tar frågan under prövning, torde redan de nuvarande bestämmelserna bereda tillräckliga möjligheter att komma till rätta med de fall, då vederbörande markexploatör visserligen utfört vägbyggnadsarbeten men gjort detta på ett så bristfälligt sätt, att ytterligare byggnadsarbeten visa sig behövliga. Någon särskild bestämmelse för detta fall synes därför icke erforderlig.

Förslaget innefattar således ingen saklig ändring i de nuvarande bestämmelserna om andelstal, utan dessa ha överförts till 76 § i förslaget med blott de jämkningar, som blivit en följd av att föreskrifterna om förfarandet vid vägförenings bildande utbrutits och sammanförts till ett särskilt avsnitt inom kapitlet.

78 §.

Förevarande paragraf, vilken inleder det avsnitt i förslaget, som behandlar förfarandet vid prövning av frågor om väghållningsskyldigheten inom områden med tätare bebyggelse, deklarerar till en början, att frågor om bildande av vägförening skola handläggas vid särskild

förrättning. Att en liknande ordning avses skola gälla med avseende å de flesta andra frågor rörande väghållningsskyldigheten och sättet för dess fullgörande, framgår av 90 § i förslaget.

Av paragrafens formulering torde framgå, att fråga om bildande av vägförening liksom för närvarande avses skola kunna väckas av länsstyrelsen även om icke någon sakägare gjort framställning därom. I detta sammanhang bör erinras om bestämmelsen i 126 § byggnadsstadgan, enligt vilken länsstyrelsen, när byggnadsplan fastställts för visst område och de av planen omfattade fastigheterna icke redan ingå i vägförening, skall ta under övervägande fråga om bildande av sådan förening för området. På sätt tidigare framhållits (se s. 68) utgår emellertid förslaget från att länsstyrelsen i dylika fall regelmässigt ej bör avvakta den tidpunkt, då byggnadsplan fastställes, utan föranstalta om utredning angående bildande av vägförening redan då byggnadsplanefrågan befinner sig på utredningsstadiet. Vidare böra i detta sammanhang bemärkas de enligt förslaget oförändrade bestämmelserna i 18 § tredje stycket och 24 § andra stycket lagen om enskilda vägar, enligt vilka sökt förrättning enligt 2 kap. kan inställas eller uppskjutas, om anledning förekommer till antagande, att den fråga, förrättningen avser, bör lösas uti den i 3 kap. stadgade ordningen.

Den i paragrafens andra stycke intagna bestämmelsen om förrättningsmannens kvalifikationer överensstämmer helt med motsvarande, i 19 § första stycket givna stadgande i fråga om förrättning enligt 2 kap. Däremot har bestämmelsen i 19 § fjärde stycket om skyldighet för länsstyrelsen att om meddelat förordnande underrätta lantmäterikontoret eller byggnadsnämnden icke erhållit någon motsvarighet i 3 kap. Ändamålet med sagda bestämmelse, vilket torde vara att möjliggöra kontroll genom överlantmätaren resp. byggnadsnämnden över att förrättningsmannen fullgör sin skyldighet att redovisa förrättningshandlingarna, är i förslaget tillgodosett genom att förrättningsutlåtandet obligatoriskt undergår överprövning hos länsstyrelsen, vilket medför att särskild kontroll i förevarande hänseende blir överflödig. Bestämmelsen i 78 § tredje stycket om befogenhet för länsstyrelsen att vid behov förordna sakkunnigt biträde åt förrättningsmannen motsvaras i 2 kap. av 22 § första stycket.

Vissa andra i 2 kap. meddelade bestämmelser rörande förrättningen sakna däremot direkt motsvarighet i förslaget. Sålunda har det beträffande förrättning enligt 3 kap. icke ansetts lämpligt, att länsstyrelsens fria valrätt i fråga om förrättningsmannens person inskränkes genom bestämmelser om företrädesrätt till förrättningsmannaförordnande för mätningsman i stad m. fl. eller om rätt för sakägarna att påverka valet av förrättningsman på sätt i 19 § andra och tredje stycket föreskrivits med avseende å förrättning enligt 2 kap. Förslaget upptager vidare inga föreskrifter om gode män vid förrättning enligt 3 kap., detta enär förrättningen icke är avsedd att utmynna i något beslut utan blott har karaktär av utredning, vilken därtill förutsättes ofta bli av övervägande teknisk natur.

Likaledes ha bestämmelser om jäv mot förrättningsmannen ansetts kunna avvaras. Enär en förrättning av det slag, som avses med förslaget, närmast är att betrakta som en undersökning, verkställd av länsstyrelsen genom särskild delegerad förrättningsman, torde de principer,

vilka härvidlag i allmänhet anses gälla i administrativa ärenden, även utan särskild bestämmelse vara tillämpliga. Enligt dessa principer lära de i 4 kap. 13 § rättegångsbalken förekommande bestämmelserna om domarjäv i stor utsträckning få anses analogiskt tillämpliga, dock med möjlighet att, där praktiska hänsyn sådant påkalla, bortse från det resultat, vartill en sträng bokstavstolkning av bestämmelserna skulle föranleda.

79 §.

Med avseende å förrättning enligt 2 kap. enskilda väglagen finnas bestämmelser om ersättning till förrättningsman, gode män och sakkunnigt biträde meddelade i 21 och 22 §§. Bestämmelserna innehålla med avseende å förrättningsmän och sakkunnigt biträde, att ersättning skall utgå till förrättningsmannen i likhet med vad för lantmätare är stadgat och till sakkunnigt biträde med belopp, som bestämmes av förrättningsmannen med gode männen, om sådana äro tillkallade. Sådan ersättning ävensom kostnad för kallelser och annat, som för förrättningen är av nöden, skall, där ej annorlunda är särskilt stadgat, genast förskjutas av sökanden.

I gällande lag finnas däremot inga ututryckliga bestämmelser angående grunderna för beräknande av ersättning till sakkunnig, som verkställer utredning enligt 84 §, eller till sådant sakkunnigt biträde, som länsstyrelsen enligt 92 § äger anlita för utredning i vägföreningsärende. Det måste följaktligen anses ankomma på länsstyrelsen att från fall till fall pröva skäligheten av fordrade ersättningsbelopp. Av bestämmelserna i 92 § andra och tredje styckena framgår att ersättningen skall slutligen gäldas av vägföreningen eller i vissa fall av enskild sökande. Bestämmelserna förutsätta, att länsstyrelsen kan förskjuta ersättningarna.

Beträffande personal, tillhörande lantmäteristaten, som anlitas för förrättning enligt 2 kap. eller utredningsuppdrag enligt 3 kap., gälla härjämte bestämmelserna i lantmäteritaxan den 6 juni 1952 (nr 475). Enligt lantmäteritaxan utgående ersättning — vilken i fråga om förrättning enligt 2 kap. i allmänhet beräknas såsom sakersättning men beträffande uppdrag enligt 3 kap. såsom timersättning — skall i sin helhet tillfalla statsverket.

I fråga om ersättning till annan än befattningshavare vid lantmäteriväsendet gäller kungörelsen den 22 juni 1950 (nr 379) angående ersättning till vissa förrättningsmän för förrättning enligt lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar, i vissa delar ändrad genom kungörelse den 6 juni 1952 (nr 478). Kungörelsen avser dock blott ersättning för förrättning och alltså ej uppdrag att verkställa utredning enligt 3 kap. sagda lag. Enligt kungörelsen skall ersättningen bestämmas enligt samma grunder som gälla enligt lantmäteritaxan. För vissa fall, där lantmäteritaxan upptager olika tariffer, utgår ersättning med i kungörelsen angivna belopp, motsvarande den lägre av dessa tariffer. Kungörelsen innehåller vidare vissa bestämmelser om bl. a. sakägarnas skyldighet att utgöra hantlangning, om arvodesräkning och klander därav samt om handräckning för utfående av ogulden ersättning. Beträffande dessa stadganden skall här blott nämnas att anmärkning mot ersättningsräkning skall framställas och prövas med motsvarande tillämpning av lantmäteritaxans bestämmelser. Prövningen ankommer i enlighet härmed på lantmäteristyrelsen. — Ersättning, som utgår enligt den nu

omförmälda kungörelsen, tillfaller förrättningsmannen och skall alltså icke redovisas till statsverket.

Ytterligare bör omnämnas kungörelsen den 5 mars 1948 (nr 145) angående resekostnads- och traktamentsersättning till vissa förrättningsmän för förrättning enligt lagen om enskilda vägar. Jämlikt sagda kungörelse skall, där annan än i statens tjänst anställd lantmätare förordnats att företaga förrättning enligt lagen om enskilda vägar, kostnads- och traktamentsersättning till honom utgå av statsmedel på samma sätt som till befattningshavare inom lantmäteriets distriktsorganisation (jfr resereglementet för lantmäteriets distriktsorganisation den 5 mars 1948 med ändringar den 3 juni 1949 samt tilläggsbestämmelser den 25 maj 1951 och 6 juni 1952).

Därest även ärende angående vägförening framdeles skall handläggas vid förrättning, bli lantmäteritaxan samt kungörelserna den 22 juni 1950 och den 5 mars 1948 tillämpliga å bestämmandet av ersättning åt förrättningsman, som ej är lantmätare. Till större delen kommer ersättningen att utgå efter tidberäkning. Med hänsyn till att förrättningarna torde bli av högst skiftande omfattning och svårighetsgrad, synes någon annan generell beräkningsgrund ej kunna komma i fråga, ehuru det givetvis — vilket taxan också förutsätter — är möjligt att ersättning för vissa särskilda åtgärder, t. ex. arealavmätning och upprättande av kartor, utgår såsom sakersättning.

Det förtjänar emellertid anmärkas, att lantmäteritaxans bestämmelser icke baseras på antagandet att arvodesbeloppen skola utgöra full ersättning för arbete och kostnader utan förutsätta att staten skall subventionera lantmäteriets verksamhet genom att själv svara för en del av dess utgifter. I det av lantmäteristyrelsen avgivna, den 31 oktober 1949 dagtecknade betänkande (stencilerat), vilket kom att ligga till grund för den äldre lantmäteritaxa av den 22 juni 1950, som nu avlösts av 1952 års taxa, samt för nyssberörda kungörelse den 22 juni 1950, sägas taxorna för tidersättning vara så bestämda, att den högre tariffen motsvarar ungefär 80 procent och den lägre tariffen omkring 40 procent av självkostnaderna. Ett på så sätt bestämt arvode synes knappast kunna betecknas som tillfredsställande i fall, då förrättningsmannen ej tillhör lantmäteriväsendet, även om hänsyn tages till att förrättningsmannen utöver arvodet erhåller rese- och traktamentsersättning av allmänna medel. Enär det emellertid av flera skäl icke gärna kan komma i fråga att förrättningsarvodet bestämmes till olika belopp beroende på huruvida förrättningsmannen tillhör lantmäteriväsendet eller icke, samt frågan om den lämpligaste avvägningen av taxans ersättningsnormer lärer vara att bedöma huvudsakligen ur andra synpunkter än dem som i förevarande sammanhang kunna anläggas på frågan, har något konkret förslag i ämnet icke utarbetats.

Ersättning till sådan sakkunnig, som jämlikt 78 § tredje stycket i förslaget förordnats att biträda vid förrättning enligt 3 kap., kommer enligt lantmäteritaxans bestämmelser att utgå enligt taxan, för såvitt uppdraget givits åt person tillhörande lantmäteriväsendet. För det fall, att såsom sakkunnig anlitats annan än lantmätare, finnas däremot för närvarande inga tillämpliga ersättningsregler. Det lämpligaste synes vara att ersättningen till sådan sakkunnig bestämmes av länsstyrelsen efter prövning i varje särskilt fall.

Där förfarandet resulterar i att vägförening kommer till stånd, synas för-

rättningskostnaderna böra bestridas av sakägarna med fördelning dem emellan efter samma grunder som väghållningskostnaderna. Ur praktisk synpunkt torde det vara lämpligast, att kostnaderna bestridas av vägföreningen och uttaxeras å medlemmarna i vanlig ordning. Om däremot utredningen icke leder till något resultat, böra sakägarna skäligen icke belastas med kostnaderna för densamma. En tänkbar lösning vore att det ålades den kommun, där bebyggelseområdet är beläget, att i dylikt fall svara för kostnaden. Till stöd för en bestämmelse av sådan innebörd kan bl. a. åberopas att kostnaderna för upprättande av byggnadsplan jämlikt 111 § byggnadslagen i viss omfattning ansetts böra åvila kommunen, i den mån det ej ankommer på fastighetsägarna att gälda desamma. Med hänsyn till vägförenings- och byggnadsplaneinstitutens nära samband med varandra kunde det synas naturligt, om reglerna i förevarande hänseende bleve likartade. Enär emellertid kommunernas uppgifter i övrigt med avseende å vägväsendet icke äro ens tillnärmelsevis så vittomfattande och betydelsefulla som i fråga om bebyggelseplaneringen, torde en dylik analogi knappast vara befogad. Lämpligare synes vara att ifrågavarande kostnader — vilka för övrigt icke kunna beräknas komma att uppgå till något mera betydande belopp — gäldas med statsmedel.

Oavsett huruvida det enligt de angivna reglerna principiellt bör ankomma på vägföreningen eller statsverket att gälda förrättningskostnaderna, synes sakägare, som genom obefogade yrkanden eller bestridanden föranleder ökning av förrättningskostnaderna, böra kunna förpliktas att gälda ersättning härför. I förslaget har influtit särskild bestämmelse härom.

80 §.

Beträffande de här givna allmänna bestämmelserna om sättet för förrättningens utförande och särskilt om den förberedande utredning, förrättningsmannen har att verkställa, innan sammanträde hålles, hänvisas till den allmänna motiveringen (se s. 64).

Den i andra stycket upptagna bestämmelsen om skyldighet för förrättningsmannen att i erforderlig utsträckning samråda med vägförvaltningen i länet samt övriga myndigheter och sammanslutningar, som ha intresse av vägfrågorna, är i främsta rummet tillkommen för att inskärpa vikten av att de tättbebyggda samhällenas vägfrågor lösas med hänsynstagande till aktuella projekt beträffande utformningen av det allmänna och enskilda vägnätet i övrigt. Bland de myndigheter, med vilka förrättningsmannen kan böra taga kontakt, äro — förutom vägförvaltningen — att nämna överlantmätaren, länsarkitekten, lantbruksnämnden, länsbostadsnämnden, riksantikvariens ombud m. fl. Lämpligt är vidare, att förrättningsmannen i förekommande fall gör sig underrättad om de önskemål, vilka företrädas av i orten verksamma samhälls- och fastighetsägarföreningar, större trafikföretag och andra enskilda sammanslutningar. Med hänsyn till att de förrättningar, som avses skola handläggas enligt förslagets bestämmelser, kunna förutses bli av skiftande omfattning och karaktär har det icke ansetts lämpligt att i förslagets text närmare bestämma arten och omfattningen av det samråd, förrättningsmannen sålunda har att bedriva med skilda intressegrupper.

81 §.

Bestämmelserna om kungörande av sammanträde överensstämma i allt vä-

sentligt med motsvarande föreskrifter i 2 kap. (25, 27 och 28 §§ samt 29 § tredje stycket). Med hänsyn till att vägfrågorna inom tättbebyggda samhällen alltid stå i nära samband med frågorna om bebyggelseplaneringen ha dessa bestämmelser kompletterats med en föreskrift om att förrättningsmannen alltid skall kalla byggnadsnämnden i den eller de kommuner, där fastigheter som beröras av förrättningen äro belägna. Å andra sidan ha vissa i 2 kap. meddelade detaljbestämmelser ansetts kunna utgå, då fråga är om förrättning enligt 3 kap. Sålunda har det icke ansetts kunna åläggas förrättningsmannen att, på sätt i 26 § är föreskrivet, begära god man för bortovarande sakägare. Vidare ha i jämförelse med 27 § bestämmelserna om underrättelse till allmänt ombud något förenklats, utan att dock någon verklig ändring i sakligt hänseende därmed åsyftats.

Det har under utredningsarbetet ifrågasatts, huruvida icke bestämmelserna om kungörande av sammanträde skulle kunna förenklas genom slopande av skyldigheten för förrättningsmannen att översända personliga underrättelser till sakägarna. Ur rättssäkerhetens synpunkt är det emellertid av stort värde, att varje sakägare kan påräkna minst ett personligt meddelande om förrättningen. Under alla förhållanden måste förrättningsmannen som en av sina första åtgärder under förrättningen upprätta en förteckning över kända sakägare. Det ytterligare arbete, som utskriften av kallelser innebär, synes ej behöva bli alltför betungande för förrättningsmannen, om han — vilket alltid torde ske i dylika fall — för ändamålet begagnar tryckta eller stencilerade blanketter. Själva expeditionsarbetet kan med fördel utföras av biträdespersonal. Den omgång och de kostnader, en föreskrift om personliga underrättelser till sakägarna kan medföra, torde därför icke vara av den betydelse, att lagen bör dispensera från denna, den effektivaste av alla kallelseåtgärder.

82 §.

De i tredje stycket av denna paragraf givna bestämmelserna om rätt för förrättningsman och sakkunnigt biträde att erhålla tillträde till fastigheter, som beröras av förrättningen, ha sin närmaste förebild i 152 § byggnadslagen. Motsvarande bestämmelse i 2 kap. enskilda väglagen, nämligen 32 §, är, bl. a. med hänsyn till de däri förekommande ganska betungande procedurreglerna, icke ägnad att inpassas i vägföreningsförfarandet.

83—85 §§

Av den allmänna motiveringen framgår, att det vid förrättning för bildande av vägförening bör ankomma på förrättningsmannen att utreda alla de frågor, till vilka länsstyrelsen i detta sammanhang kan antagas komma att behöva ta ställning. I första hand bör utredningen avse spörsmålen, huruvida vägförening bör komma till stånd och vilket område den i så fall bör omsluta. Vilken omfattning utredningen i övrigt bör erhålla, beror på hur förstnämnda frågor besvaras. Förrättningsmannen bör därför åtminstone preliminärt ta ställning till dessa, innan han griper sig an med övriga frågor. Finner förrättningsmannen för sin del, att vägförening icke bör komma till stånd, bör han meddela utlåtande och däri redovisa de skäl, å vilka han stöder sin åsikt, samt avvakta länsstyrelsens avgörande av frågan. Om däremot förrättningsmannen för sin del finner eller länsstyrelsen vid prövning av tidigare utlåtande angivit att vägföre-

ning bör komma till stånd, bör utredningen och förrättningsmannens utlåtande göras så fullständiga, att vägföreningen kan träda i funktion omedelbart sedan lagakraftägande beslut över utlåtandet föreligger.

Den i *83 §* gjorda uppräkningen av de spörsmål, som böra utredas vid förrättningen, är såtillvida icke uttömmande, som den angiver dessa frågor blott i stora drag.

Ehuru förrättningsmannens utlåtande icke avses skola innefatta något avgörande av saken utan blott ett förslag till ledning för länsstyrelsens bedömande, är det — framför allt ur sakägarnas synpunkt — av vikt, att förslaget kommer att innefatta ett bestämt ställningstagande till alla de spörsmål, vilka uppkomma i samband med vägförenings bildande. Utlåtandet bör sålunda innehålla besked i de frågor, vilka enligt bestämmelserna i 83 § skola beaktas vid utredningsarbetet. Uttrycklig bestämmelse härom har influtit i *84 §*, varjämte föreskrifterna i 87 § avses utgöra garanti för att den angivna principen behörigen iakttages.

På sätt framgår av den allmänna motiveringen se s. 65—66) avses förrättningsmannens utlåtande — ehuru det icke blir gällande utan fastställelse av länsstyrelsen — dock erhålla viss rättsverkan såtillvida, som underlåtenhet från sakägares sida att anföra erinran mot utlåtandet medför förlust av rätten att klaga över länsstyrelsens beslut. Med hänsyn härtill böra sakägarna i samband med utlåtandet erhålla besked om tid och sätt för framställande av erinran mot förslaget och om påföljden för underlåtenhet härutinnan. Bestämmelser härom ha intagits i 84 § andra stycket.

Den rättsverkan, som sålunda avses skola tillkomma utlåtandet, gör det vidare önskvärt, att åtgärderna för dess publicering bli så effektiva som möjligt. Den tid, varunder utlåtandet skall vara utställt för granskning, bör sålunda ej göras alltför kort. I *85 §* har föreskrivits en tid av en månad med rätt för förrättningsmannen att, om så prövas lämpligt, bestämma längre tid. Härjämte ha i paragrafen upptagits detaljerade bestämmelser om skyldighet för förrättningsmannen att kungöra utställandet.

På samma sätt som utlåtandet böra kartan och övriga förrättningshandlingar hållas tillgängliga för sakägarna. Originalet av handlingarna och kartan bör tillställas länsstyrelsen för att användas under det fortsatta förfarandet och slutligen arkiveras därstädes. Därjämte har länsstyrelsen för fullgörande av sin i 89 § omförmälda expedieringsskyldighet behov av minst två, stundom tre ytterligare exemplar. Sakägarnas exemplar bör expedieras samtidigt med att utlåtandet utställes, varemot övrig förrättningsmannen åvilande expedieringsskyldighet ej behöver fullgöras tidigare, än att handlingarna äro länsstyrelsen tillhanda före utställningstidens utgång. Bestämmelser i ämnet ha upptagits i 85 §. Med avseende å förrättningsman, som ej lyder under lantmäteristyrelsen, kompletteras dessa bestämmelser av föreskrifterna i kungörelsen den 16 februari 1940 (nr 71) med vissa föreskrifter i fråga om redovisning av förrättningsakt m. m. rörande förrättning enligt lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar. Enligt sagda kungörelse äger länsstyrelsen, om expedieringsskyldigheten försummas, genom vite tillhålla förrättningsmannen att fullgöra densamma.

86—89 §§.

Enär beslutanderätten i vägföreningsfrågor principiellt ansetts böra tillkomma

länsstyrelsen, bör förrättningsmannens utlåtande städse — och alltså oavsett huruvida erinran däremot anföres eller icke — undergå överprövning hos länsstyrelsen. Det bör därvid ankomma på länsstyrelsen att ta ställning till samtliga de frågor, vilka varit eller bort bliva föremål för utredning och förslag i samband med förrättningen. Givetvis bör länsstyrelsen vid sin prövning icke vara hänvisad allenast till den utredning, som förrättningsmannen förebragt. Finnes utredningen i något hänseende ofullständig, bör länsstyrelsen vidtaga nödiga åtgärder för att komplettera densamma. Ofta torde felande upplysningar kunna inhämtas genom muntliga eller skriftliga förfrågningar eller genom remiss till sakkunnig myndighet. Likaledes bör det vara länsstyrelsen obetaget att, om det finnes kunna lända till gagn för utredningen, på lämpligt sätt kalla sakägarna att sammankomma inför länsstyrelsen eller tjänsteman hos denna för överläggning angående ärendet i dess helhet eller särskild däri uppkommen fråga. Enär formerna för den handläggning, som i sådant hänseende förutsättes komma att ägnas vägföreningsärendena hos länsstyrelsen, icke i något väsentligt hänseende komma att förete avvikelser från dessa myndigheters hävdvunna arbetssätt, ha särskilda bestämmelser därom ansetts icke behövliga.

Om den vid förrättningen förebragta utredningen visar sig så bristfällig, att det skulle vålla avsevärd olägenhet att på sätt nu nämnts komplettera densamma genom länsstyrelsens egen försorg, bör det stå länsstyrelsen fritt att återförvisa förrättningen till förrättningsmannen för ny handläggning. En speciell anledning till återförvisning förekommer i det tidigare förutsatta fallet, då förrättningsmannen för sin del funnit någon vägförening icke böra komma till stånd och utan ytterligare utredning avslutat förrättningen med utlåtande av sådant innehåll. Om länsstyrelsen därefter vid prövning av utlåtandet för sin del finner vägförening böra bildas, lärer det alltid visa sig mest praktiskt att den ytterligare erforderliga utredningen sker vid fortsatt förrättning.

Den omständigheten att sakägare gör erinran mot förrättningen innebär enligt det sagda icke att länsstyrelsens prövning blir mera omfattande än eljest. Rätten att göra erinringar mot förrättningsmannens utlåtande är dock långt ifrån betydelselös. En framställd erinran utgör givetvis anledning för länsstyrelsen att vid prövningen särskilt beakta de omständigheter, sakägaren åberopar till stöd för sin talan, och att avfatta sitt beslut i saken på sådant sätt, att dess ställningstagande till dessa omständigheter framgår av beslutet. Vidare och framför allt är i detta sammanhang att märka den särskilda rättsverkan, som enligt vad tidigare (se s. 65—66) anförts enligt förslaget tillkommer en framställd erinran med avseende å rätten att fullfölja talan mot länsstyrelsens beslut.

Bestämmelserna i sistberörda hänseende, vilka upptagits i *88 §*, innebära att endast sakägare, som fört talan hos länsstyrelsen och därvid framställt yrkande, vilket länsstyrelsen lämnat utan bifall, har rätt att klaga över länsstyrelsens beslut. En sakägare, som ej åtnöjes med förrättningsmannens utlåtande, har alltså att anföra erinran mot detta hos länsstyrelsen, om han vill bevara sin rätt att fullfölja talan i saken hos Kungl. Maj:t. Om han varit nöjd med förrättningsmannens utlåtande men länsstyrelsen därefter utställer ett ändringsförslag, som i något hänseende går honom emot, har han likaledes att anföra erin-

ran mot detta vid äventyr att eljest gå sin rätt till klagan förlustig.

Sådana beslut av länsstyrelsen, vilka icke innefatta något avgörande i sakligt hänseende utan blott gå ut på införskaffande av utredning, synas icke direkt beröra sakägarnas intressen på sådant sätt, att någon rätt att klaga över dessa beslut kan anses motiverad med hänsyn till rättssäkerheten. En besvärsrätt i dylika fall skulle kunna högst avsevärt fördröja förfarandet vid bildande av vägförening, särskilt om den medvetet utnyttjades i sådant syfte av någon mindre nogräknad sakägare. I 88 § andra stycket har därför intagits en bestämmelse om att klagan ej får föras över beslut om förordnande av förrättningsman eller sakkunnigt biträde samt ej heller mot beslut om återförvisning.

89 § överensstämmer i allt väsentligt med 91 § fjärde stycket i nu gällande lag. Beträffande innehållet i övrigt i nuvarande 91 § hänvisas till vad som anföres vid 93 g § här nedan.

90 §.

De i 78—89 §§ givna bestämmelserna om förrättning och dess prövning i länsstyrelsen ta, på sätt framgår redan av det inledande stadgandet i 78 §, främst sikte på det fall, då vägförening ännu icke kommit till stånd och frågan om bildande av sådan förening utgör förrättningens egentliga föremål. Åtskilliga av de spörsmål, vilka normalt uppkomma i samband med bildande av vägförening och vilkas handläggning regleras av nyssberörda bestämmelser, kunna emellertid i en eller annan form bli aktuella även efter föreningens bildande. Länsstyrelsens beslut i vägföreningsärenden kunna i allmänhet jämkas, om sådant påkallas av ändrade förhållanden. Vissa frågor, t. ex. om upplåtelse av rätt att ta väglagningsämnen, kunna även eljest bli aktuella när som helst under föreningens bestånd.

Principiellt bör det material, som skall ligga till grund för länsstyrelsens avgörande av dylika separat uppkommande spörsmål, vara detsamma som skulle förelegat om frågan uppkommit redan i samband med föreningens bildande. Vissa mera betydelsefulla frågor, t. ex. om ändring av gränserna för vägförenings område, påkalla oavvisligen en utredning av i stort sett samma beskaffenhet som den, vilken enligt förslagets bestämmelser skall äga rum vid vägförenings bildande.

Förslaget intager i enlighet med det nu anförda som en huvudregel den ståndpunkten, att även sådana särskilt uppkommande frågor skola handläggas i samma ordning som enligt förslaget gäller för bildande av vägförening. De skola alltså bli föremål för utredning vid förrättning och utlåtande av förrättningsman samt slutligt prövas av länsstyrelsen på grundval av förrättningen och de erinringar, sakägarna eventuellt anfört mot utlåtandet.

Alldeles generellt har denna regel dock ej ansetts böra genomföras. Beträffande vissa ärenden, t. ex. frågor om jämkning av andelstal, skulle en förrättning knappast ha någon uppgift att fylla i utredningshänseende. Mindre jämkningar av länsstyrelsens beslut i frågor rörande väghållningen synes även i vissa fall böra kunna vidtagas utan sådan mera ingående utredning, som en förrättning innebär. I fall, då den gemensamma väghållningen de facto upphört genom att stadsplaneläggning kommit till stånd och stadsplanesamhället övertagit skyldigheten i fråga, bör länsstyrelsen äga meddela beslut om upplösning av vägföreningen utan att härför erfordras någon

mera omfattande utredning. Med hänsyn till dylika fall har i förslaget influtit en bestämmelse om att ärenden av mindre omfattning kunna företagas till avgörande hos länsstyrelsen, utan att förrättning föregått. Undantagsbestämmelsen är icke avsedd att tolkas alltför restriktivt. Avgörandet, huruvida förrättning skall komma till stånd, skall enligt förslaget träffas av länsstyrelsen med hänsyn till omfattningen och arten av den utredning, som i det särskilda fallet prövas erforderlig. Sakägarnas rätt att få framföra sina synpunkter har tillgodosetts genom föreskrift om skyldighet för länsstyrelsen att bereda föreningen och ägare av fastighet, vars särskilda rätt är i fråga, tillfälle att yttra sig i ärendet.

91 §.

Paragrafen, vilken behandlar sättet för bestämmande av ersättning för ianspråktagande av mark eller upplåtelse av särskild rättighet enligt 75 § samt för nyttjande av väg enligt 77 §, har i gällande lag sina närmaste motsvarigheter i 87 § tredje t. o. m. åttonde styckena, 89 § andra stycket och 90 § andra punkten.

Beträffande ersättning för upplåtelse av mark till väg och för intrång, som uppkommer genom sådan upplåtelse, överensstämmer förslaget i allo med gällande rätt. Forum för talan om sådan ersättning utgör sålunda ägodelningsrätten i den ort, där vägen eller största delen därav är belägen. Talan väckes genom stämning, och som det normala fallet förutsättes att vägföreningen tar initiativ till rättegång.

Fråga om upplåtelse för vägförening av rätt att ta väglagningsämnen, att undanröja vid vägen växande träd och buskar m. m. skall, på sätt anförts vid 75 §, enligt gällande rätt prövas vid förrättning enligt 2 kap. men enligt förslaget vid förrättning enligt 3 kap. Avgörandet ankommer alltså i sista hand på administrativa myndigheter. Bl. a. med hänsyn härtill har det befunnits lämpligt att i förslaget anvisa en särskild ordning för prövning av frågor om bestämmande av ersättning för sådan upplåtelse som nu nämnts. Den lösning, som ligger närmast till hands, är att dessa frågor jämställas med frågor om ersättning för markupplåtelse. De bedömanden, vilka böra ligga till grund för bestämmandet av ersättningarnas belopp, äro i båda fallen likartade. Frågorna uppkomma ofta samtidigt och beröra ej sällan samma parter. Såväl för parterna som för de myndigheter, på vilka prövningen ankommer, är det till fördel, om målen kunna handläggas gemensamt. I förslaget ha därför reglerna om förfarandet vid bestämmande av ersättning för upplåtelse av vägmark m. m. utvidgats att avse även frågor om ersättning för upplåtelse av sådan särskild rättighet, varom nu är fråga.

De i paragrafens sjunde stycke givna föreskrifterna om förfarandet vid bestämmande av sådan ersättning för begagnande av väg, som vägförening jämlikt 77 § i förslaget kan vara berättigad att utfå av ägare till fastighet, vilken icke ingår i föreningen, överensstämma i sakligt hänseende med gällande rätt.

92 §.

Härom åberopas vad som anförts vid 45 a §.

93 §.

De här givna föreskrifterna om verkställighet av länsstyrelsens beslut överensstämma i allo med 88 § i lagens nu gällande lydelse.

93 a—93 f §§.

Bestämmelserna i dessa paragrafer äro till större delen oförändrade överförda till förslaget från gällande lag. De särskilda paragrafernas förhållande till gällande lagtext framgår av följande uppställning.

Förslaget.	*Gällande lagtext.*
93 a §	74 §
93 b §	77 §
93 c §	78 §
93 d §	79 §
93 e §	80 §
93 f §	81 §

Den i *93 a § sjätte stycket* av förslaget förekommande bestämmelsen om förfarandet i fall, då vid förrättning för bildande av vägförening enighet ej kunnat uppnås mellan sakägarna i fråga om antagande av stadgar och val av styrelse saknar dock motsvarighet i nu gällande lag. Bestämmelsen är kommenterad i det föregående (se s. 70—72).

Det torde i detta sammanhang böra anmärkas, att länsstyrelsens befogenhet att utse syssloman för vägförening ej är inskränkt till det nu berörda fallet, då sakägarna icke i samband med föreningens bildande kunnat ena sig i fråga om valet av ledamöter i styrelsen. Jämlikt 93 § andra stycket i förslaget skall sålunda länsstyrelsen i visst fall, då styrelsen för vägförening underlåter att vidtaga åtgärder för väghållningen, förordna syssloman att ombesörja åtgärden i styrelsens ställe. Jämlikt 52 § fjärde stycket gäller beträffande vägsamfällighet enligt 2 kap., att länsstyrelsen kan förordna syssloman då ledamot av samfällighetens styrelse avgått eller den tid för vilken han blivit vald gått till ända, utan att anmälan om nytt val skett, och styrelsen med kvarstående ledamöter ej är beslutför, så ock eljest då behörig styrelse saknas. Jämlikt 93 a § åttonde stycket skall stadgandet äga motsvarande tillämpning å vägförening. Syssloman skall även, jämlikt 62 § första stycket och 93 c § tredje stycket, förordnas då styrelsen gjort sig skyldig till uppenbar försummelse att uttaxera och hos medlemmarna indriva bidrag, som erfordras till betalning av klar och förfallen gäld.

93 a § nionde stycket och 93 b § i förslaget förete i förhållande till gällande rätt den olikheten, att kretsen av dem, som äga föra talan mot beslut å sammanträde med vägförening och beslut om uttaxering, blivit något vidgad. Skälen härtill äro redovisade i det föregående (se s. 104—107).

93 g §.

De ändringar, denna paragraf i förslaget undergått i förhållande till motsvarande stadgande i 93 § gällande lag, bestå i sakligt hänseende huvudsakligen däri, att länsstyrelsens beslut skall utfärdas efter anslag samt att besvärstiden skall räknas från beslutets dag och icke, såsom nu är fallet, för varje sakägare från den dag han erhöll del av beslutet. Ändringarna motiveras av att det i ärenden av denna art är önskvärt att erhålla en enhetlig utgångspunkt för beräkning av klagotiden och därmed av den tidpunkt, då länsstyrelsens beslut vinner laga kraft.

Enär det emellertid icke skäligen kan begäras, att varje enskild sakägare skall för vinnande av upplysning om beslutet och utgångspunkten för klagotiden vara hänvisad uteslutande till länsstyrelsens anslagsbok, har i förslaget intagits bestämmelse om skyldighet för länsstyrelsen att till varje känd klagoberättigad sakägare avsända underrättelse om beslutet, om vad den som vill klaga däröver

har att iakttaga och om äventyret, där det försummas. Med hänsyn till den begränsning av klagorätten, som föreslagits i 88 §, synes en sådan skyldighet icke behöva bli alltför betungande för länsstyrelsen. För att ytterligare minska detta bestyr med avseende å sådana ärenden, i vilka ett större antal sakägare för talan, innehåller förslaget dessutom en bestämmelse om att underrättelse, som skall delgivas ett flertal medlemmar av vägförening, kan tillställas dem genom föreningens styrelse.

Möjligen kan det synas, som om gällande ordning vore ägnad att bereda de enskilda sakägarna större säkerhet mot rättsförluster genom försummelser att iakttaga föreskriven besvärstid. Emellertid är att märka att delgivning av länsstyrelsens beslut för närvarande oftast icke sker genom personligt meddelande till varje sakägare. För det fall, då länsstyrelsens beslut rör hela menigheter eller så många, att personlig delgivning anses icke kunna krävas, äger nämligen länsstyrelsen enligt Kungl. brevet den 5 januari 1808 i stället verkställa delgivning genom kungörelse i kyrka. Förslagets bestämmelser, vilka gå ut på att varje sakägare, som äger klaga, skall, där så är möjligt, erhålla personligt meddelande om beslutet, torde därför i själva verket ur de enskilda sakägarnas synpunkt vara att föredraga framför nu gällande regler.

B. Förslaget till kungörelse om ändring av 1943 års kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning

De föreslagna ändringarna i kungörelsen bestå däri, att vid sidan av de två redan existerande bidragsformerna byggnadsbidrag och underhållsbidrag i kungörelsen upptages en tredje bidragsform, kallad *grindförbudsbidrag*. Angående syftet härmed och de allmänna principer, vilka ansetts böra läggas till grund för de föreslagna bestämmelserna, hänvisas till 4 kap. (s. 93—96).

1 §.

Ändringen i denna paragraf består däri, att i paragrafens första stycke, vilket uppräknar bidragsformerna, intagits ett omnämnande av den föreslagna nya bidragsformen grindförbudsbidrag.

2 §.

Denna paragraf avhandlar förutsättningarna för statsbidrag till byggande och underhåll av enskilda vägar samt storleken av de bidrag, vilka i skilda fall kunna utgå. Byggnadsbidragen behandlas i 1 mom. och underhållsbidragen — inklusive de s. k. iståndsättningsbidragen — i 2 mom.

Enligt förslaget skall till paragrafen fogas ett tredje moment, innehållande bestämmelser om grindförbudsbidrag.

På sätt framhållits i den allmänna motiveringen bör bidrag till genomförande av grindförbud endast utgå, där vägen icke blott är av betydelse för väghållarna själva utan befares av andra trafikanter i sådan omfattning, att en förbättring av trafikförhållandena i någon mån kan sägas vara ett allmänt intresse.

I förslaget har såsom första villkor för grindförbudsbidrag upptagits, att fråga skall vara om väg, till vilken byggnads-

bidrag eller underhållsbidrag beviljats. Någon anledning för staten att lämna bidrag till förevarande, skäligen blygsamma utgifter synes knappast föreligga, med mindre bidrag prövats erforderligt i fråga om de ojämförligt mera betydelsefulla utgifterna för vägens byggande och underhåll. Den rent formella karaktären hos detta bidragsrekvisit är även ägnad att väsentligt minska möjligheterna till misstag från allmänhetens sida angående bidragsbestämmelsens räckvidd. — Givetvis bör hinder ej anses föreligga för att grindförbudsbidrag beviljas samtidigt med byggnads- eller underhållsbidrag.

På sätt anförts redan i den allmänna motiveringen skulle en bestämmelse om grindförbud, vilken enbart gåves karaktären av statsbidragsvillkor, icke få önskad effekt, eftersom en sådan bestämmelse icke skulle få någon omedelbar giltighet mot de markägare, som ha rätt att hålla grind eller led över vägen. Bestämmelserna om grindförbudsbidrag äro därför endast att anse som ett komplement till de föreslagna ändringarna i de civilrättsliga bestämmelserna om grindförbud (14 § lagen om enskilda vägar), och en förutsättning för att grindförbudsbidrag skall kunna utgå måste vara, att grindförbudet fastställts genom förrättning eller dom enligt 2 kap. enskilda väglagen.

Detta innebär i bidragshänseende även att bidragsmyndigheten icke behöver verkställa någon självständig värdering av kostnaderna för förbudets genomförande utan kan grunda bidragsberäkningen på de avgöranden, som träffats i samband med den civilrättsliga prövningen av förbudsfrågan. Bestämmelserna i förevarande paragraf om bidragets storlek ha därför kunnat erhålla den formen, att bidragsberäkningen skall grundas å den vid förrättning eller dom fastställda kostnaden för förbudets genomförande. Hänsyn torde härvid även böra tagas till kostnaderna för den erforderliga förrättningen enligt lagen om enskilda vägar. Uttrycklig bestämmelse härom har influtit i förslaget.

3 §.

Ändringarna i förevarande paragraf bestå däri, att i paragrafen införts ett nytt tredje moment, upptagande föreskrifter rörande ansökan om grindförbudsbidrag, samt att nuvarande 3 mom., vilket behandlar beslutsförfarandet i ärenden om statsbidrag till väg inom område, för vilket stadsplan fastställts, i anledning därav erhållit beteckningen 4 mom.

Jämlikt 44 § första stycket och 45 § andra stycket lagen om enskilda vägar skall ersättning, som vid meddelande av grindförbud tillerkännes den, vilken lider intrång av förbudet, gäldas inom ett år efter det frågan om ersättningsskyldigheten avgjordes, vid äventyr att förbudet eljest anses förfallet. Prövningen av statsbidragsfrågan bör givetvis såvitt möjligt verkställas före utgången av denna frist; eljest nödgas ju väghållarna antingen förskjuta ersättningsbeloppet i avbidan på beslut i statsbidragsfrågan eller ock påkalla ny förrättning enligt lagen om enskilda vägar. Om väghållarna gäldat ersättningen och någon risk följaktligen ej föreligger för att förbudet skall förfalla, synes det likväl skäligen kunna begäras av dem, därest de ämna påkalla statsbidrag, att de göra ansökan härom inom en kortare tid. Underlåtenhet härutinnan kan anses utvisa, att bidrag icke är behövligt. I förslaget har med hänsyn härtill intagits en bestämmelse om att ansökan om grindförbudsbidrag skall

göras inom sex månader sedan förbudsfrågan avgjorts genom lagakraftägande förrättning eller dom.

I detta sammanhang kan anmärkas, att nyssnämnda bestämmelser i lagen om enskilda vägar göra det möjligt för väghållarna, om statsbidrag icke beviljas, att avstå från grindförbudet utan andra ekonomiska konsekvenser än skyldighet att gälda förrättningskostnaden.

De i förevarande paragraf givna bestämmelserna om ansökans innehåll och om de handlingar, som skola fogas vid densamma, äro avfattade i anslutning till motsvarande regler beträffande underhållsbidrag och innehålla därutöver blott att vid ansökningen skola fogas alla handlingar, som röra den enligt lagen om enskilda vägar verkställda prövningen av förbudsfrågan.

13 a §.

I denna nytillkomna paragraf avhandlas främst de förpliktelser för väghållarna, vilka böra följa med mottagandet av grindförbudsbidrag.

Den i första stycket intagna bestämmelsen om att väghållarna skola förbinda sig att medverka till att meddelat grindförbud behörigen iakttages motiveras därav, att ett enligt lagen om enskilda vägar meddelat grindförbud äger giltighet blott såvitt angår förhållandet mellan ägarna eller innehavarna av de fastigheter, som äga begagna vägen, och ägarna eller innehavarna av de fastigheter, å vilka förbudet lagts. Förbudet kan således ej göras gällande av någon utomstående, och en överträdelse av detsamma kan icke föranleda någon exekutiv åtgärd för dess upprätthållande med mindre åtgärden begäres av någon, som är rättsägare i nyss angiven mening. Grindförbudsbidrag måste därför förbindas med skyldighet för väghållarna att själva iakttaga förbudet samt att tillse, att det ej överträdes av andra.

De nämnda bestämmelserna om väghållarnas skyldigheter kompletteras av föreskrifter i andra och tredje styckena om att bidrag får utbetalas först sedan kontrakt, upptagande nämnda skyldigheter, slutits, och utdömda grindar eller led borttagits, samt om påföljderna för väghållarna, därest dessa bryta mot kontraktet.

Särskilt yttrande av herrar G. H. Andersson och Tjällgren

Utredningens förslag angående meddelande av förbud att inom visst avstånd från enskild väg utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad eller vidtaga annan för trafiksäkerheten menlig anordning ha vi icke kunnat biträda. Något egentligt behov av dylika ingripanden synes icke förefinnas. I varje fall ha ej några önskemål i sådant syfte framkommit i de yttranden rörande önskvärda ändringar i enskilda väglagen, som inkommit från länsstyrelserna. Inom tätorter sker reglering av bebyggelsen genom byggnadsplan eller stadsplan, och där utomplansbestämmelser gälla innefatta dessa bland annat föreskrift om minsta avstånd mellan byggnad och väg. Utanför bebyggelseområdena anse vi — i motsats till vad utredningen har anfört — att motiven för införande av regle-

rande bestämmelser av ifrågavarande slag äro ytterst ringa.

Utredningen förutsätter att de föreslagna bestämmelserna om förbud för trafikfarliga anordningar vid enskild väg bliva av betydelse endast för vägar, som förmedla en mera allmän trafik. Beträffande dylika fall torde dock kunna sägas, att vägen är av sådan vikt för den allmänna samfärdseln, att den bör förvandlas till allmän, varvid allmänna väglagens bestämmelser om avstånd mellan byggnad och väg bliva gällande. Överförande till den statliga vägförvaltningen av väghållningen är härvid en mera ändamålsenlig åtgärd än den vidlyftiga procedur som utredningen föreslår.

Statens offentliga utredningar 1952

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättskipning. Fångvård.

Det yngsta fångvårdsklientelet. [5]

Räjongplan för fångvården. [21]

Betänkande med förslag till allmän förfogandelag och allmän ransoneringslag. [24]

Zonexpropriationsutredningen. Betänkande med förslag till vissa ändringar i byggnadslagstiftningen. [25]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Löneplan eller kollektivavtal. [3]

Betänkande med förslag till allmänt resereglemente m. m. [6]

Allmän folkomröstning. 1950 års folkomröstnings- och valsättsutrednings betänkande. 2. [7] Bilaga 1. Folkomröstningsinstitutet i Schweiz. [8] Bilaga 2. Folkomröstningsinstitutet i Förenta staterna. [9] Bilaga 3. Folkomröstningsinstitutet utanför Schweiz och Förenta staterna. [18]

Kommunalförvaltning.

Förslag till kommunallag m. m. Kommunallagskommitténs betänkande. 3. [14]

Statens och kommunernas finansväsen.

1949 års uppbördssakkunniga. 2. Betänkande med förslag till vissa ändringar i uppbördsförfarandet. [1]

Politi.

1944 års nykterhetskommitté. 3. Undervisning, folkupplysning och forskning på alkoholfrågans område. [12]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Sjömännens sjukförsäkring. [10]

Yttranden m. m. över 1950 års långtidsutrednings betänkande. Ekonomiskt långtidsprogram 1951—1955. [11]

Semester åt husmödrar, lantbrukare m. fl. [19]

Hälso- och sjukvård.

Betänkande angående hälso- och sjukvården vid krig och andra utomordentliga förhållanden. [22]

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Betänkande angående vissa fiskerättsliga förhållanden inom lappmarkerna samt tillgodogörandet av fisket i kronovattnen därstädes och i Jämtlands län m. m. [13]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Barrskogstillgångarna och skogsindustriens råvaruförsörjning. [15]

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Busslinjeutredningen. 1. Betänkande med förslag till beräknande av tilläggsvärde (goodwill) för bussföretag m. m. [20]

Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande vägföreningar m. m. [26]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Förslag till lag om bankrörelse m. m. [2]

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Bokutredningen. [23]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Nordisk passfrihet. Betänkande nr 1. [4]

Tull- och valutalättnader i resandetrafiken mellan de nordiska länderna. Betänkanden nr 2 och 3. [16—17]

Uppsala 1952. Appelbergs Boktryckeri AB