

Nr 194.

Av herr **Johansson** i Bro m. fl., *angående fördelning enligt nya grunder av väghållningsskyldigheten inom städerna.*

Jämlikt 25 kap. 8 § Byggningsbalken och 7 § Gästgivarordningen den 12 dec. 1734 åligger det städerna att röja väg och hålla broar så långt stadens ägor räcka. I övrigt finnas angående väghållningsskyldigheters fördelning inom städerna ej andra allmänna bestämmelser än de, som meddelats i Kungl. Maj:ts resolutioner på städernas besvär den 16 okt. 1723, § 20, och den 17 dec. 1734, § 33, jämte kungl. cirkuläret den 1 nov. 1826. I huvudsak innebära dessa bestämmelser endast, att besväret skall åligga stadsinnevärnarna utan åtskillnad.

I övrigt synas några enhetliga bestämmelser icke finnas, varför vägunderhållet inom städernas områden för närvarande torde vara ordnat på ett mycket skiftande sätt. Vanligen synes den ordningen vara rådande, att väghållningen utanför stadsplaneområdet åligger innehavare av jordbruksfastighet, vilka ensamma få bära denna tunga, d. v. s. inom städernas inkorporerade områden ombesörjes vägunderhållet fortfarande efter samma grunder, som gällde för landsbygden före tillkomsten av 1891 års väglag. Det säger sig självt, att med den utveckling trafikväsendet undergått de senaste årtiondena kunna dessa föräldrade bestämmelsers tillämpning numera resultera i rena orimligheter.

Någon anledning att numera ålägga jordbrukarna ensamma inom de inkorporerade områdena att svara för vägunderhållet föreligger, såvitt vi kunna finna, icke. Dessa jordbrukare påföras skatt till staden efter samma grunder som övriga stadsbor, och vägunderhållet kommer som en extra pålaga.

Men icke nog härmed. Övriga väghållare åtnjuta statsbidrag motsvarande 30 % av underhållskostnaden samt dessutom bidrag av automobilskattemedel, enligt sistlidna riksdags beslut motsvarande 25 % av kostnaden. Väghållarna i av städer inkorporerade områden få ingen del av dessa lättnader. Särskilt anmärkningsvärt är att städerna helt tillgodogöra sig sin andel av bilskattemedlen till förbättring av städernas gator, under det väghållarna få helt svara för de ökade kostnader automobiltrafiken medför. Vid inkorporering av nya områden blir ökningen i vägskatt för dessa områdens jordbrukare på grund av det relate-erade förhållandet synnerligen kännbar.

För att belysa hur ställningen är må här i korthet omnämnas ett fall från Västmanlands län.

Enligt kungabrev av den 21 december 1917 inkorporerades Lundby och St. Ilians socknar med Västerås stad från och med den 1 januari 1918. Omedelbart

efter inkorporeringen uppstod tvist mellan det inkorporerade området jordbrukare och staden angående en punkt i kungl. brevet av följande lydelse:

»Genom överflyttningen skiljes Lundby (St. Ilians) socken från Tuhundra härads väghållningsdistrikt, i följd varav staden vid tiden för överflyttningen övertager och därefter bekostar allt underhåll sommar- och vintertiden av allmänna vägar med tillhörande broar, trummor och räcken inom socknen, och skall den rätt, distriktet äger till samma vägar med vad därtill hörer, övergå på staden.»

Jordbrukarna hävdade den uppfattningen, att staden i sin helhet skulle på allmän bevillning underhålla alla vägar inom stadens område, varför de ansågo vägdelen efter inkorporeringen obehörlig. Konungens befallningshavande förordnade emellertid på begäran av Västerås stad om ny vägdelen i resolution av den 25 juni 1918, vilken fastställdes av regeringsrätten. Därefter upptogs underhandlingar mellan parterna med resultat, att ett provisoriskt vägdeleningsförslag upprättades, grundat på principen att jordbrukarna ej skulle påläggas större väghållningstunga än om de ifrågavarande socknarna ej blivit inkorporerade och att överskjutande väghållningsbesvär skulle övertagas av Västerås stad i sin helhet. En provisorisk överenskommelse kom slutligen till stånd 1924, sedan de inkorporerade socknarnas jordbrukareförenings talesmän förklarar sig anse det hopplöst att längre strida, då de funnit att ärendet var av uteslutande kommunal natur och den beslutande myndigheten stadsfullmäktige, där de icke hade någon representant.

Följden av stridigheterna var nu bl. a., att staden, som under sex år i väntan på vägdelen underhållit vägarna, fordrade att jordbrukarna skulle ersätta staden kostnaderna härför, vilka uppgingo till betydande belopp.

Om klara bestämmelser rörande väghållningsskyldighetens utgörande funnits för städernas vidkommande, hade tydligen denna långvariga tvist, som icke heller torde vara ensam i sitt slag, kunnat undvikas. Utom ovan nämnda stadganden av mera allmän natur synes i detta fall ett kungl. brev av den 14 juli 1865, varigenom väghållningsskyldigheten inom Västerås stads område reglerades, ha varit utslagsgivande.

Då enhetliga bestämmelser på området saknas och de stadganden, som ännu tillämpas, måste anses föråldrade, torde det vara av behovet påkallat, att frågan upptogs till prövning av statsmakterna, varför med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj: t anhålla om utredning och förslag angående nya grunder för väghållningsskyldighetens fördelning inom städerna.

Stockholm den 19 januari 1929.

A. J. Johansson.

J. A. Ander.

Rikard Olsson.