

## Nr 251.

Av herr **Nylander**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till byggnadsstadga.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 192 med förslag till byggnadsstadga innehåller det framlagda förslaget ett par punkter, som giva anledning till nedanstående eriuringar.

Förslagets § 12 stadgar i mom. 1 att byggnadsnämnden skall till sitt biträde hava stadsarkitekt, dock att Konungen, när skäl därtill äro, må medgiva befrielse från skyldighet härutinnan, samt att stadsfullmäktige besluta, vilka tjänstebefattningar i övrigt skola finnas hos nämnden. I mom. 2 stadgas villkoren för behörighet till befattning såsom stadsarkitekt samt medgives dispensrätt av Konungen på ansökan av byggnadsnämnden och efter stadsfullmäktiges hörande för person, vilken ej avlagt föreskriven examen. I § 13 stadgas att stadsarkitekt skall vara tillstädes vid nämndens sammanträden med rättighet att deltaga i överläggningarna men ej i besluten och att, där han det begär, få sin mening till protokollet antecknad; vad nu sagts gäller ock i stadens tjänst anställd mättningsman eller annan tjänsteman, vilken åligger att till föredragning hos nämnden bereda inkommande ärende, såvitt angår ärende, som berör hans verksamhetsområde.

Såsom förhållandena under det sista halvseket utvecklats sig för flertalet stadssamhällen har det primära behovet blivit att äga tillgång icke till en stadsarkitekt utan till en väg- och vattenbyggnadsutbildad stadsingenjör, ofta samtidigt stadens mättningsman, och torde numera närmare hundratalet dylika stadsingenjörer finnas anställda i landets städer. På grund av sin tjänstgöring hava dessa stadsingenjörer vanligen erhållit en grundlig kännedom om tillämpningen av de lagar och författningar, som röra stadsplane- och byggnadsväsendet, och äro ofta experter på detta område, liksom det torde varit regel att stadsplaner och stadsplaneändringsförslag uppgjorts av stadsingenjörer och icke av stadsarkitekter. Endast i ett mindretal städer, förmodligen ett tjugotal, har, *jämte stadsingenjören*, tillsatts stadsarkitekt, då närmast på grund av att ärendenas omfattning krävt ytterligare denne tjänsteman.

Under sådana förhållanden är det ägnat att förvåna, att föreliggande förslag till byggnadsstadga helt och hållet synes vilja undanskjuta de redan befintliga tjänstemän, som sedan årtionden nedlagt ett gagneligt arbete på städernas byggnadsväsen, och i stället genom tvångsföreskrifter gent emot stadskommunerna skapa en stor kår av nya tjänstemän. En dylik anordning torde icke innebära rättvisa och billighet vare sig mot landets stadsingenjörskår eller mot stadskommunerna, för att ej tala om dess oförenlighet med det nuvarande finansiella läget. I andra fall brukar ju praxis få utveckla sig och sedan läggas till grund

för lagstiftningen; här skulle motsatsen äga rum. I andra fall har man också gått successivt och varligt fram, såsom då det gällt inrättande av länsarkitektbefattningarna; staten bör givetvis härvidlag ej intaga en annan ståndpunkt mot kommunerna än mot sig själv.

Av de i propositionen å sid. 174—176 införda yttrandena framgår också, att stadssamhällena ställt sig mer eller mindre avvisande mot den föreslagna ordningen, som däremot givetvis tillstyrkts från arkitektkår, däri inbegripet byggnadsstyrelsen. Svenska stadsförbundets styrelse uttalar: »Tillsvidare syntes det vara skäl att gå varligt fram i förevarande avseende och icke tvinga i vart fall ekonomiskt svaga samhällen till betydande utgifter.» Överståthållarämbetet anför: »Med hänsyn därtill, att behov av fast anställd stadsarkitekt flerstädes näppeligen torde föreligga, liksom till den även i jämförelsevis stora samhällen rådande svårigheten att besätta stadsarkitektstjänst med fullt kompetent och lämplig person, syntes riktigast att, i motsats till vad som föreslagits, såsom regel stadga allenast att nämndens behov av sakkunnigt biträde skulle vara behörigen tillgodosett, etc.»

Om frågan ses endast ur ekonomisk och organisatorisk synpunkt, torde det vara uppenbart, att anställandet av det stora antal stadsarkitekter, som skulle krävas i landets något över 200 städer och stadsliknande samhällen, med de uppställda kompetensfordringarna måste medföra stora svårigheter och kostnader, även om åtskilliga samhällen kunde ena sig om samme arkitekt. Härvid bör ej heller bortses från att skapande arkitekter av större mått icke torde vara att påräkna för dylika administrativa befattningar, — jämför överståthållarämbetets här ovan citerade uttalande. Finge däremot i stället kompetenta stadsingenjörer anlitas, skulle svårigheterna och kostnaderna väsentligen minska och resultatet säkerligen bliva minst lika gott. Det kan rent av ifrågasättas, om ej väg- och vattenbyggnadsingenjörer ofta äro lämpligare som t. ex. stadsplane-författare än arkitekter, då de förra i allmänhet torde besitta bättre uppfattning om särskilt trafikproblemen, vilka i nutidens stadssamhällen intaga en alltmer dominerande plats.

Även departementschefen säger i betänkandet å sid. 54 rörande denna fråga, att »starka skäl torde tala för att härutinnan gå varligt fram», men inskränker sig dock endast till viss utsträckning av möjligheten att meddela dispens från skyldighet att anställa stadsarkitekt. Då departementschefen dessutom sedermera uttalar, »att denna dispensrätt icke bör komma till användning i andra fall än då beredande av sakkunnigt biträde skulle vara oskäligt betungande i ekonomiskt hänseende», torde det kunna förutses att länsarkitekterna, byggnadsstyrelsen och stadsarkitektföreningen nog komma att verka för att dispensrätten blir tämligen illusorisk. Visserligen finnes också en möjlighet för person, som ej avlagt arkitektexamen, att av Konungen erhålla behörighet att innehava viss stadsarkitektbefattning, men av samma skäl som nyss anförts torde denna möjlighet bliva ganska kringskuren, fränsett det oformliga uti att benämningen stadsarkitekt tillägges en tjänsteman, som icke i övrigt är arkitekt men väl kapabel att tillgodose behovet av stadsplane- och byggnadsteknisk sakkunskap.

Bestämmelsen ifråga bör sålunda ändras därhän, att däri utsäges att byggnadsnämndens behov av sakkunnigt biträde skall behörigen tillgodoses, vilket bör kunna ske genom stadsingenjör, stadsarkitekt, endera av dessa tjänstemän, eller på annat sätt. Valet mellan dessa olika alternativ bör bestämmas i byggnadsordningen, varigenom de lokala förhållandena kunna komma fullt till sin rätt. Större städer komma därvid som hittills att anställa både stadsingenjör och stadsarkitekt, mindre städer behålla den tjänsteman, som redan finnes, där denne visat sig vara tillfyllest, och stadssamhällen, som ännu sakna dylikt biträde, kunna utvälja den bästa av de möjligheter, som för ifrågavarande samhälle må stå till buds, antingen anställandet av egen tjänsteman eller också dylik gemensamt med andra närliggande samhällen.

En annan fråga beröres i förslagets § 80, varest stadgas att beträffande byggande inom område, som ej ingår i stadsplan, skall, där ej stomplanebestämmelser eller utomplansbestämmelser fastställts, gälla bl. a.: »Byggnad må ej läggas närmare gräns mot väg än 3.5 meter och ej närmare vägs mittlinje än 9 meter. Byggnadsnämnden må dock vid mindre väg av ringa trafikbetydelse kunna medgiva mindre avstånd till vägs mittlinje, dock ej under 6 meter.»

För dem, som mera ingående syssla med trafikproblem, har det kommit att stå allt mera klart, att den största faran för trafiken vållas av bebyggande för nära inpå trafiklederna. Ofta ser man hurusom en ny väg anlägges på jungfrulig mark, t. ex. för att kringgå ett bebyggt område, men att det icke dröjer länge, innan byggnader uppstått alldeles inpå den nya vägen och såmedelst vinsten av vägomläggningen blivit mer eller mindre illusorisk. Det måste därför framstå som ett oefftergivligt mål för lagstiftningen att sträva därhän, att åtminstone utefter de allmänna vägarna ett tillräckligt brett område skyddas från bebyggelse; bredden av detta fria område måste då tilltagas åtminstone dubbelt så stor som den i stadgeförslagets § 80 angivna, men helst betydligt mera. Nu gäller visserligen bestämmelsen i nämnda § endast sådant område av stad, som ej ingår i stadsplan och ej är belagt med stomplane- eller utomplansbestämmelser, men det kan med visshet förutsättas, att bestämmelsen ifråga blir normerande även på övriga områden, som stadgeförslaget avser. För övrigt kräves ingen stor byggnadsverksamhet för att motivera en dylik, skärpt bestämmelse: en enda byggnad, lagd för nära en väg, kan förstöra sikten och därför öka olycksrisken i mycket hög grad. Dessutom torde bebyggelsen med minst lika stor, ibland rent av större fördel för den byggande och således utan förnärmande av någons rätt kunna dragas längre ifrån respektive trafikleder, såvida blott föreskrifter finnas, som fästa uppmärksamheten härå. Att genom omförmälda bestämmelse framtida breddningsmöjligheter automatiskt erhållas är även en viktig följdverkan; de moderna huvudtrafikleder, som numera planeras med hänsyn till motortrafikens fordringar, kräva, med sina skyddsbälten och reserver för framtida ytterligare kör- och gångbanor, avsevärd bredd, upp till 30 meter och därutöver. — Någon fara att utöka de i § 80 angivna avståndet finnes ej heller, då i särskilda fall erforderliga undantag kunna erhållas enligt bestämmelserna i § 81.

I anslutning till vad som ovan anförts och motiverats hemställas,

att riksdagen ville besluta föreslå Kungl. Maj:t att nedanstående delar av det framlagda förslaget till byggnadsstadga erhålla ungefärligen följande lydelse:

§ 12.

Mom. 1. Byggnadsnämndens behov av sakkunnigt biträde skall behörigen tillgodoses genom stadsingenjör, stadsarkitekt, endera av dessa tjänstemän, eller på annat lämpligt sätt, varom allt skall i byggnadsordningen närmare bestämmas.

Stadsfullmäktige besluta, vilka tjänstebefattningar i övrigt skola finnas hos nämnden.

Mom. 2. (Förslagets mom. 2 utgår och ersättes med dess mom. 3.)

§ 13.

Stadsingenjören och stadsarkitekten eller eljest anställt sakkunnigt biträde skall vara tillstädes vid nämndens sammanträden — — — verksamhetsområde.

Länsarkitekten — — — antecknad.

§ 80.

2. Byggnad må ej läggas närmare gräns mot allmän väg än 9 meter och ej närmare mittlinje för sådan väg än 18 meter. Ifråga om annan väg skall gälla att byggnad ej må läggas närmare vägs gräns än 6 meter och ej närmare dess mittlinje än 9 meter, dock må vid mindre väg av ringa trafikbetydelse avståndet till dess gräns kunna nedgå intill 4 meter och avståndet till dess mittlinje intill 6 meter.

6. Vad ovan är stadgat skall, förutom bestämmelsen 2, ej tillämpas med avseende å ekonomibygnader till jordbruksfastighet.

Stockholm den 9 april 1931.

*Axel Nylander.*