

Nr 125.

Av herr **Johansson, Johan Peter, m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till lag om allmänna vägar på landet.

Då vi icke kunna finna, att den lösning av frågan om köpingars och municipalsamhällets förhållande till det allmänna väghållningsbesväret på landsbygden, som innefattas i Kungl. Maj:ts proposition nr 100 med förslag till ny väglag, är ägnad att tillgodose dessa samhällens rättmätiga intressen, anse vi oss härmed böra hemställa om vidtagande av vissa ändringar i berörda lagförslag.

Vid föreliggande frågas bedömande måste enligt vår mening avgörande hänsyn tagas till det nya läge, som 1907 års stadsplanlag (numera 1 kap. fastighetsbildningslagen) skapade för köpingarna och de municipalsamhällen, å vilka denna lag äger tillämpning. Såsom i propositionen erinras, åligger det landsbygdssamhälle, som är underkastat stadsplanelagens bestämmelser, att svara för anläggning och underhåll av de i stadsplan upptagna gator och andra därmed jämförbara trafikleder. I avseende å stadsplane- och gatuväsen äro dessa samhällen helt och hållet likställda med städerna. Men i förhållande till landsbygdens väghållningsbesvär råder den betydande olikheten, att städerna fritagits från direkt deltagande däri, under det att de stadsliknande samhällena, ehuru ansvariga för gatuväsendet inom sina egna områden, fortfarande nödgas bidra till väghållningen på samma sätt som den egentliga landsbygden. Även för det fall att vederbörande samhälle enligt stadsplanelagens föreskrifter till anläggning och underhåll såsom gata övertagit en befintlig allmän väg, skola kostnaderna härför bestridas av samhället utan rätt till vederlag för den lättnad, som därigenom beredes de förutvarande väghållarna.

I ett stort antal samhällen har situationen så småningom utvecklats sig därhän, att praktiskt taget alla gatu- och vägförbindelser inom sam-

hället anläggas och underhållas på dess egen bekostnad, medan den från samhället härflytande vägskatten uteslutande kommer den omgivande landsbygden till godo. Det har tvistats och torde allt framgent kunna tvistas om, huruvida de uppoffringar, som de skattskyldiga sålunda få vidkännas dels för samhällets gatuväsen, dels för den allmänna väghållningen, böra karakteriseras såsom *dubbelbeskattning* eller ej. På detta väsentligen teoretiska spörsmål sakna vi anledning att här ingå. Visst är emellertid, att den skattebelastning för gatu- och vägändamål, som med nuvarande ordning pålagts befolkningen i köpingarna och municipalsamhällena, mångenstädes kännes ytterligt tryckande och för de därav drabbade ter sig såsom en obillighet, som med det snaraste bör bringas att upphöra.

Kort efter stadsplanelagens ikraftträdande gjordes ock hos Kungl. Maj:t framställningar dels av länsstyrelsen i Jönköpings län, avseende lindring i samhällenas vägtunga, dels ock av styrelsen för Svenska Stadsförbundet, åsyftande att samhällena måtte avskiljas från vederbörande väghållningsdistrikt och i fråga om väghållningsbesväret likställas med städerna.

Med anledning av dessa framställningar förordade kammarkollegium redan i ett den 28 april 1911 avgivet utlåtande vissa icke oväsentliga jämkningar i nuvarande vägslag till samhällenas förmån. Kollegium, som härvid givetvis hade att räkna med den bestående organisationen av väghållningsdistriktet, ansåg sig, med hänsyn till samhällenas betydelse för en del av dessa vanligen blott ett härad eller tingslag omfattande distrikt, visserligen icke kunna tillstyrka samhällenas obligatoriska fränskiljande, men hemställde i första hand, att föreskrifter måtte meddelas, enligt vilka det skulle medgivas samhälle att, där sådant kunde ske utan förnärmande av andra partens, d. v. s. det övriga distriktets, skäligen berättigade intresse, utsöndras därifrån och bilda egen samfällighet för vägväsendet inom sitt område. Beträffande ett utbrutet samhälles ställning såsom självständig enhet för väghållningsbesväret fann kollegium lämpligast, att samhället borde anses lika med stad och följaktligen icke såsom väghållningsdistrikt enligt väglagen.

För den händelse detta förslag icke vunne beaktande, förordade kollegiet ett alternativförslag av innebörd att samhälle, efter överenskommelse med vederbörande väghållningsdistrikt, eller, i brist på sådan överenskommelse, efter Kungl. Maj:ts på samhällets ansökning meddelade förordnande, skulle berättigas att såsom bidrag till sina gatukostnader av distriktets vägkassa erhålla ett visst årligt belopp, vilket ej, med mindre distriktet sådant medgäve, finge överstiga viss kvotdel av den från samhället utgående vägskatten och ej heller av gatukostnaderna, sådana dessa uppskattats av särskild nämnd.

Dessa kammarkollegiets förslag upptogos emellertid icke till fristående prövning utan överlämnades, jämte samtliga handlingar i ärendet, till den år 1911 inom Kungl. finansdepartementet tillsatta vägkommissionen för ytterligare utredning i samband med kommissionens arbete å väglagstiftningens fullständiga omläggning. Sedan kommissionen beslutat grunda sitt förslag till allmän vägreform på bl. a. en med landstingsområdena sammanfallande vägdistriktsindelning samt en betydande höjning av statsbidragen till väghållningen, fann sig kommissionen utan meningskiljaktighet kunna biträda det ursprungligen av Svenska Stadsförbundet framförda yrkandet, att landsbygdens stadsplanesamhällen måtte utskiljas från väghållningsdistrikten för att i likhet med städerna självständigt handhava sitt vägväsen (se kommissionens den 15 december 1916 dagtecknade huvudbetänkande).

Till stöd för denna sin mening kunde vägkommissionen åberopa en omfattande och grundlig utredning, av vilken klart synes framgå, att den föreslagna anordningen ej blott innebure den mest rationella och rättvisa lösningen av de stadslignande samhällenas vägfråga, utan även låte sig praktiskt genomföras utan nämnvärt betungande av de kvarstående vägdistrikten. Inom de samhällen, vilkas intressen beröras av frågan, trodde man sig därför med säkerhet kunna påräkna ett förverkligande av den länge eftertraktade reform, för vilken vägkommissionen så oförbehållsamt uttalat sig.

Med desto större besvikelse mottogs underrättelsen om de resultat, till vilka 1920 års vägsakkunnige vid överarbetningen av vägkommissionens förslag i förevarande hänseende kommit och vilka utan några förändringar av saklig betydelse godtagits i Kungl. Maj:ts proposition. Enligt denna skola köpingarna och municipalsamhällena alltjämt kvarstå i vägdistriktet. Det enda som åtgjorts i syfte att lätta deras nuvarande börda för gatu- och vägandamål består däri, att samhällena skulle berättigas att efter vissa till sina verkningar i hög grad oklara grunder av vederbörande vägdistrikt utbekomma ersättning för den del av samhällets egen gatu- och väghållning, som man velat rubricera såsom tjänande ett *allmänt* samfärdselbehov.

På sätt längre fram skall visas, torde detta medgivande hava mycket ringa praktisk betydelse. Då därtill kommer, att den obetydliga förbättring, som en lagstiftning i angiven riktning skulle medföra, enligt propositionen förknippats med en väsentlig ökning av statsverkets andel i väghållningstungan, vilken ju huvudsakligen bestrides av dem, som erlägga inkomst- och förmögenhetsskatt och därför i särskild grad träffas ifrågorande samhällens mestadels av löntagare bestående skattskyldiga, torde

det icke förvåna, att förslaget ur köpingarnas och municipalsamhälle-
synpunkt närmast ter sig såsom ett rent avvisande av deras viktigaste
önskemål beträffande den förestående vägreforren.

Att vägkommissionens och de sakkunniges prövning av frågan givit
helt olika slutresultat synes i främsta rummet bero på skiljaktiga meningar rö-
rande den principiella utgångspunkten för prövningen.

Kommissionen har på anförda grunder utgått ifrån, att den sam-
hällena åvilande gatuhållningsskyldigheten till sin natur är lika med stä-
dernas gatuhållningsskyldighet och såsom denna bildar en verklig ekviva-
lent till väghållningsbesväret på landsbygden. Denna uppfattning leder
konsekvent till samhällenas undantagande från landsbygdens vägorganisa-
tion. Och då kommissionen ej funnit en sådan anordning förenad med några
avsevärdare praktiska olägenheter, har den ej tvekat att förorda dess ge-
nomförande.

De *sakkunniga* åter vilja icke medgiva, att samhällena i förevarande
hänseende intaga samma ställning som städerna och genom sin gatuhåll-
ning tillgodose allmänna samfärdselintressen av beskaffenhet att kunna jäm-
ställas med landsbygdens väghållningsbesvär.

Varuti skillnaden skulle bestå mellan å ena sidan städernas och å
andra sidan samhällenas gatu- och väghållningsskyldighet har dock icke
angivits, och man söker förgäves i sakkunnigbetänkandet och propositionen
en principmotivering för åtgärden att behandla det ena och andra
slaget av stadssamhällen på olika sätt. De sakkunnigas uttalande, att stads-
planen och den därmed förbundna gatuhållningsskyldigheten för samhälle-
nas del »företrädesvis betingas av lokaltrafikens krav samt hygieniska och
andra på den allmänna samfärdseln icke beroende förhållanden» och att
dessa samhällens gatunät till väsentlig del är att anse såsom »enskilda
utfartsvägar» går tydligen helt och hållet vid sidan av frågans kärnpunkt.

Om ett sådant betraktelsesätt vore riktigt, vilket det enligt vårt
förmenande alldeles icke är, skulle det uppenbarligen äga tillämpning ej
blott å samhällena utan även å de egentliga städerna, då ju stadsplane-
och gatuväsendet samt därav föranledda kommunala förpliktelser i bägge
fallen regleras genom en och samma lag och denna ej innehåller några
modifikationer till samhällenas förmån av betydelse i förevarande samman-
hang. En uppfattning, som vill sätta likhetstecken mellan stadsplanesam-
hällenas gatunät och lokala trafikleder eller enskilda utfartsvägar, kan emel-
lertid ej förenas varken med gällande stadsplanelags innebörd och syften
eller med de faktiska förhållandena, sådana dessa såväl inom städerna som
de stadsliknande samhällena utvecklats sig efter tillkomsten av nämnda lag.
Utom vad vägkommissionen härom anfört tillåta vi oss åberopa det i pro-

positionen (sid. 57) intagna yttrandet av Svenska Stadsförbundets styrelse. Av detta synes oss klart framgå, att ur den allmänna samfärdsels synpunkt åtminstone samma vikt måste tillmätas städernas och samhällenas gator som vägarna på landet, något som väl för övrigt får anses vara ett även av lagstiftningen erkänt faktum, i det att bl. a. just med hänsyn till den allmänna samfärdsels behov rättsregler av långt mera ingripande och tvingande beskaffenhet fastställts beträffande skyldigheten att anordna en gata än beträffande anordnandet av väg på landet.

Överhuvudtaget har vid den utredning av vägfrågan, som ägt rum efter det vägkommissionens betänkande framlades, intet förekommit, som försvagar den principiella grund, på vilken kommissionens förslag, vad angår köpingars och municipalsamhällens förhållanden, är fotat. Uppfattningen om gatuhållningsskyldigheten såsom en pålaga av samma natur som väghållningsbesväret har icke kunnat vederläggas. Det synes då oss vara en billig fordran, att denna uppfattning får bliva bestämmande för lagstiftningen ej blott i fråga om städerna utan över hela linjen, så framt ej visas, att mycket betydande praktiska svårigheter möta vid förverkligandet av en reform i sådan anda. I sistnämnda avseende komma naturligtvis de ekonomiska konsekvenserna av köpingars och municipalsamhällens utskiljande ur vägdistriktet främst i betraktande.

Såsom redan framhållits, har vägkommissionen genom sina undersökningar ådagalagt, att utskiljandet kunde ske, utan att de nya landstingsdistriktena härför behövde vidkännas avsevärt ökad skattebelastning. I intet landstingsområde skulle avgången av beskattningsföremål bliva större än att den väl uppvägdes av en höjning av det ordinarie statsbidraget till väghållningen från dåvarande 15 till 20 %, något varom även i kommissionens förslag hemställdes. Sedermera har statsbidraget höjts icke till 20 utan till 30 % och därmed förutsättningarna för skilsmässans genomförande på ett för distriktet föga betungande sätt ytterligare förbättrats. I propositionen och det till grund för denna liggande sakkunnigebetänkandet synes ej heller betvivlas, att nuvarande köpingar och övriga stadsplane-samhällen kunna givas en självständig ställning utan nämnvärt men för de nya vägdistriktens ekonomi. Emellertid uttalas den farhågan, att en sådan anordning skulle innebära så stark lockelse till bildandet av nya köpingar och municipalsamhällen, att härigenom distriktens skattekraft kunde på ett betänkligt sätt försvagas.

Darest med detta uttalande åsyftas, att reformen skulle få till följd att köpingar och municipalsamhällen komme att bildas enbart i avsikt att undgå väghållningsbesväret, torde tryggt kunna sägas, att dylika farhågor äro fullständigt ogrundade. Ihågkommas måste nämligen, att avgörandet

av hithörande ärenden i sista hand icke beror på vederbörande menigheter själva utan på Kungl. Maj:t. Att Kungl. Maj:t under några omständigheter skulle låna sin medverkan till eventuella försök att för vidkommande ändamål utnyttja köpings- eller municipalsamhällesinstitutionen lär icke med fog kunna förutsättas.

Vad särskilt municipalsamhällesbildningen angår ligger saken i verkligheten till på ett helt annat sätt. Det är så långt ifrån att en alltför forcerad nybildning av dylika samhällen kan befaras, att tvärtom i de flesta fall avsevärda svårigheter möta, då det gäller att förmå en ort, inom vilken föreliggande uppgifter av det slag, municipalförvaltningen skall tillgodose, att organisera sig såsom ett municipalsamhälle. Anledningen härtill är ej svår att finna. Som bekant utgör municipalförvaltningen såtillvida en påbyggnad av den ordinarie landskommunala förvaltningen, som samhället, på samma gång det i alla avseenden kvarstår i vederbörande landskommun, ålägges ombesörja och bekosta de åtgärder och anstalter, som föranledas av tillämpningen inom dess område av samtliga eller vissa bland de s. k. stadsstadgorna, d. v. s. stadsplanelagen (1 kap. fastighetsbildningslagen) samt byggnads-, brand- och hälsovårdsstadgorna. Till den kommunalskatt, samhällets invånare hava att erlägga, kommer alltså en specialskatt för täckande av de kostnader, som de municipala uppgifterna betinga.

Denna så att säga extra skattskyldighet rör sig ingalunda, såsom man möjligen vore benägen att tro, om obetydligheter. Enligt »årsbok för Sveriges kommuner 1921» funnos år 1920 inalles 140 municipalsamhällen, å vilka stadsplanelagen och byggnadsstadgan — vanligen i förening med flera eller färre av de övriga stadsstadgorna — ägde tillämpning. Av municipala behov föranledd uttaxering uppgick

i 1 samhälle till	4,50 kronor	pr inkomsthundra	
» 1 » »	3 »	»	»
» 11 samhällen » mellan	2 och 3 kronor	»	»
» 61 » » »	1 » 2 »	»	»
» 35 » » »	50 öre och 1 kr.	»	» och
» 31 » » mindre än	50 öre	»	»

Bland de samhällen, som uppvisa den lägsta uttaxeringen, finnas åtskilliga alldeles nybildade, vilka vid tiden för skattens bestämmande ännu icke trätt i full verksamhet, varav förklaras, att budgeten kunnat hållas inom mycket blygsamma gränser.

Det är utan vidare klart, att ett tillägg till den ordinarie kommunalskatten av den storlek, varom anförda siffror för flertalet samhällens

del bära vittne, måste te sig såsom högeligen ovälkommet, så mycket mer som enligt gällande grunder för skatteutjämningen kommunerna emellan hänsyn icke toges till municipalskatten. Ett hårt skattetryck, som till någon avsevärd del föranledes av kostnader för municipala ändamål, berättigar sålunda ej till bidrag av skatteutjämningsmedel. Det totala skattetrycket i municipalsamhällena har också nått en betydande höjd. Bland ovan omnämnda 140 samhällen hade ej mindre än 47 en sammanlagd municipal-, kommunal- och landstingsskatt av mera än 10 kronor per inkomsthundra, och i ytterligare 35 samhällen låg siffran mycket nära 10-kronorsstrecket. Inom 5 samhällen överskred den totala uttaxeringen 15 kronor per inkomsthundra. I de sålunda uträknade skattesatserna ingår icke vägs-katten.

Att under här skildrade förhållanden benägenhet för bildandet av nya municipalsamhällen är ringa lär icke förvåna. Ej heller kan man med fog klandra vederbörande ämbetsmyndigheter, på vilka initiativet i dessa frågor främst ankommer, d. v. s. länsstyrelserna, om de tveka att inleda ett tvångsförfarande i sådana fall, då väl ur allmän synpunkt ett uppordnande av en ords stadsplane-, byggnads-, hälsovårds-, brand- och politi-förhållanden är trängande nödvändigt, men detta icke kan ernås med anlitan- de av det enda vanligen till buds stående medlet, municipalbildan- det, utan oskäligt betungande av dem, som beröras av åtgärden. Denna konflikt mellan det allmännas krav och de skattskyldiges prestationsför- måga har vid mångfaldiga tillfällen förorsakat, att ingripande med muni- cipalsamhällesförordnande uraktlåtits eller uppskjutits till en tidpunkt, då huvudsyftet med exempelvis stadsplane- och byggnadsförfattningarna ej längre kan realiseras helt enkelt därför, att vederbörande ort redan fått planlöst bebyggas i en omfattning, som omöjliggör verkligt effektiva åtgär- der i byggnadsreglerande syfte. Häri ligger, djupast sett, anledningarna till att i vårt jordrika och folkfattiga land med fog kan talas om ett kåk- stadsproblem. Kunde så ordnas, att redan på ett tidigt stadium varje uppväxande ort bleve underkastad offentlig byggnadskontroll på grundval av stadsplan och byggnadsförfattningar, utan att härför orimligt tunga offer krävdes av de skattskyldige, skulle, därom äro vi förvissade, de oefter- rättliga förhållanden, som nu mångenstädes äro rådande, försvinna och landsbygdens samhällsbildningar i byggnadsmässigt hänseende utvecklas på ett sätt, som icke vidare lämnade rum för befogat klander.

Ett viktigt steg i denna riktning skulle tagas, därest tvånget att vid bebyggandet följa och bekosta genomförandet av en verklig stadsplan för- knippades med frihet från deltagande i den omgivande landsbygdens väg- hållningsbesvär. Samtidigt som enligt vad förut framhållits härigenom

vunnes en i principiellt avseende riktig lösning av samhällenas vägfråga, avlägsnades en av de orsaker, som välla, att organiserandet av nya municipalsamhällen ofta ej kan ske, ehuru ett verkligt behov härav förefinnes, och att nästan lika ofta bestående dylika samhällen på grund av ekonomisk oförmåga blott bristfälligt förmå fylla dem påvilande uppgifter.

Bland dessa uppgifter intager i samhällen, varå stadsplanelagen och byggnadsstadgan äga tillämpning — och om andra är i detta sammanhang ej fråga — gatuhållningen en mycket framskjuten plats. Tyvärr är den officiella kommunala finansstatistiken så efterbliven, att något sammandrag av municipalsamhällenas förvaltningskostnader ej finnes tillgängligt för senare år än 1917. Enligt detta belöpte sig samhällenas utgifter för »vägar, gator, torg o. dyl.» till runt 446,000 kronor eller 17 % av deras till 2,780,000 kronor uppgående totala förvaltningskostnader. Härvid får emellertid ihäggkommas, att bland gatukostnaderna ej inräknats räntor och övriga omkostnader för sådana lån, som avse gatuändamål, och vilka helt visst utgöra en icke oväsentlig del av samhällenas låneskuld. Enbart de redovisade gatukostnaderna betinga en genomsnittlig utdebitering av omkring 44 öre per inkomsthundra, vartill säkerligen ytterligare kommer åtminstone 10 öre för gäldande av gatuväsendets andel i låneutgifterna. Även uttryckt i penningvärde torde sålunda de uppoffringar, som för gatuväsendet påkallas av municipalsamhällenas skattskyldige, tämligen nära motsvara ordinar vägskatt enligt den nya ordningen.

Vad de jämförelsevis fåtaliga köpingskommunerna angår, ställa sig förhållandena där i det väsentliga lika, ehuru väl den kommunala förvaltningsform, köpingarna representera, icke ur allmän synpunkt är av samma grundläggande betydelse med hänsyn till ordnandet av uppväxande samhällsbildningar som municipalinstitutionen. Principiellt taget hava köpingarna lika litet som municipalsamhällena sin plats i landsbygdens vägorganisation, för vilken de även sakna praktisk betydelse. Något skäl att kvarhålla dem i denna organisation lär alltså ej finnas.

Slutligen torde med några ord böra beröras en mot vägkommissionens förslag framställd anmärkning, avseende det förhållandet, att vid samhällenas utbrytning ur länsdistrikten anstalter svårligen kunna träffas i syfte att från deltagande i landstings avgörande av väghållningsfrågor utesluta sådana landstingets ledamöter, i vilkas val samhällenas medlemmar medverkat. Då samhällena ej skulle få någon direkt kännning av landstingets vägpolitik, förmenas det innebära en oegentlighet, att representanter, som erhållit sina mandat genom röster även från samhällena, tillåtas öva inflytande på denna gren av landstingsförvaltningen. Anmärkningen har måhända ett visst teoretiskt berättigande. Och vi skulle för vår del gärna

se, om den kunde undanröjas. De ändringar i landstingens organisation, som härför erfordras, måste emellertid bliva av den genomgripande natur, att de icke kunna anses stå i rimligt förhållande till sakens vikt. I varje fall torde man böra avvakta, huruvida några verkliga olägenheter uppkomma, innan vidlyftigare ändringsförsök vidtagas. Det är vår bestämda övertygelse, att sådana olägenheter ej behöva emotses. Otvivelaktigt komma de landstingets ledamöter, som företrädesvis äro att betrakta såsom representanter för ifrågavarande samhällen, att självmant avhålla sig från en olämplig inblandning i frågor, vilka falla utanför deras erfarenhets- och intressesfär. De i motsatt riktning yppade betänkligheterna kunna enligt vår mening icke rimligtvis förhindra en så betydelsefull reform som den här ifrågavarande, om denna eljest, såsom vi hålla före, är av förhållandena påkrävd.

Då de önskemål, åt vilka vi här ovan givit uttryck, långt bättre motsvara rättvisans krav än en lösning enligt den föreliggande propositionen kan göra samt, omsatta i praktiken, ej synas ägnade att skada de blivande vägdistriktens skäligen intressen men väl att kraftigt befrämja en effektiv tillämpning å de landsbygdsområden, som härav äro i behov, av ordnad offentlig byggnadskontroll enligt stadsplanelagen och byggnadsförfattningarna, anse vi, att köpingarnas och municipalsamhällenas förhållande till det allmänna väghållningsbesväret bör regleras på grundval av vägkommissionens förslag i ämnet och få fördenskull hemställa,

att riksdagen vid antagande av Kungl. Maj:ts proposition nr 100 med förslag till lag om allmänna vägar på landet måtte besluta

att till 1 kap. 1 § skall såsom särskilt stycke fogas följande tillägg: »Till landet räknas i denna lag ej köping, ej heller annan ort, för vilken 1 kap. av lagen om fastighetsbildning i stad äger tillämpning»;

att i 1 kap. 12 § första stycket efter orden »dithörande stad» infogas »och köping ävensom annan ort, för vilken 1 kap. av lagen om fastighetsbildning i stad äger tillämpning»;

att 1 kap. 15 § skall ur lagen utgå ävensom alla övriga stadganden, som tillkommit under förutsättning att köping och annan ort, varom ovan sagts, skall tillhöra vederbörande vägdistrikt;

att till övergångsbestämmelserna, 4 § första stycket, skall göras följande tillägg: »dock att detta tillkommande rätt i avseende å vägmark och annan fast egendom be-

lägen inom området för sådant samhälle, som i 1 § sista stycket av 1 kap. avses, skall övergå på samhället»; samt

att i övrigt vidtaga de ändringar i det föreliggande lagförslaget, som till äventyrs må påkallas av ett bifall till här framställda yrkanden.

I händelse riksdagen icke finner sig böra biträda denna vår hemställan, önska vi emellertid fästa uppmärksamheten på vissa ofullständigheter och bristfälligheter i det av Kungl. Maj:t framlagda förslagets utformning, brister som enligt vår mening med nödvändighet måste avhjälpas, försävt icke köpingarna och municipalsamhällena skola gå så gott som alldeles tomthänta från den kompromiss om deras ställning, man velat etablera.

Sälunda faller det genast i ögonen, att man överhuvud icke ens som en möjlighet räknat med, att förhållanden kunna finnas förhanden eller uppkomma, som göra det ur allmän synpunkt önskvärt, att ett stadsliknande samhälle tillåtes bilda ett självständigt vägdistrikt, utan att därför behöva omorganiseras till stad. Över rikets kommunala indelning i alla andra hänseenden har Kungl. Maj:t vidsträckt rådighet. Men beträffande väghållningskommunerna skall distriktsindelningen vara en gång för alla i lag fastställd. Detta kan efter vår mening så mycket mindre anses lämpligt, som en sådan anordning uppenbarligen direkt verkar till att ånyo skjuta vägfrågan i förgrunden vid bildandet av nya städer, något som i och för sig är ägnat att förrycka dessa ärenden och dessutom står i strid med förutsättningarna för lagen den 18 juni 1920 om ändrad lydelse av § 54 med flera paragrafer i kommunalförordningen för stad. Till förekommande av en så stel vägdistriktsindelning, att jämkning av densamma praktiskt taget är utesluten annorledes än genom bildandet av nya städer och inkorporering till städerna, anse vi, att tankegången i kammarkollegiets inledningsvis omförmälda första alternativförslag av år 1911 bör upptagas i lagstiftningen och sålunda lämnas åt Kungl. Maj:t att efter prövning i varje särskilt fall avgöra de frågor om ändrad vägdistriktsindelning, som kunna uppkomma. Härmed skulle på ifrågavarande område tillämpas en grundsats, som sedan urminnes tid gällt beträffande rikets kommunala indelning i allmänhet, vilket blott torde lända till gagn.

Av den motivering, som i propositionen och de vägsakkunnigas betänkande förebragts för 15 § av 1 kap., framgår med all önskvärd tydlighet, att den långa och invecklade paragrafens korta mening är, att samhällena som regel skulle kunna påräkna bidrag — och även dessa mycket

njuggt tillmätta — från distriktet endast för iordningställande och underhåll av redan nu befintliga allmänna vägar, då dessa successivt ombildades till gator, varemot samhällena allt framgent ensamma finge bestrida anläggning och underhåll av övriga trafikleder, dessa må sedan tillgodose ett än så allmänt samfärdselintresse.

Förklaringen till att samhällena blivit i så hög grad missgynnade torde i viss mån vara att söka i det konstlade eller i varje fall lösliga sammanhang, åsyftade bestämmelser i själva verket hava med en vägslag av den allmänna läggning, som här föreslagits. Måhända skulle ett något mera tillfredsställande resultat kunna ernås, därest, med godkännande av förslaget grundläggande principer, föreskrifterna rörande köpingars och municipalsamhällens mellanhavanden med vägdistrikten sammanfördes i en fristående lag, som bättre än väglagen kunde anslutas till gällande stadsplanelagstiftning. Vad det härvid främst kommer an på är att så precisera vägdistriktens skyldigheter, att dessa verkligen sammanfalla med samhällenas egna i stadsplanelagen reglerade skyldigheter, låt vara med de inskränningar, som betingas av en efter vår åsikt oberättigad men dock icke på all reson blottad differentiering mellan trafikleder, som avse den allmänna och sådana, som avse den lokala samfärdseln. Beträffande omfattningen av distriktens gatuhållning borde bestämda föreskrifter meddelas, exempelvis i den formen att någon myndighet, förslagsvis länsstyrelserna, ålades att inom viss, kort tid infordra de för länets landsbygdssamhällen gällande stadsplaner samt med ledning av dessa och vederbörande samhällens och ortsmyndigheters yttranden i ett sammanhang fastställa, vilka av de i stadsplanen upptagna gatorna, som för framtiden skulle hållas av vägdistriktet. Motsvarande uppdelning kunde, vad nya stadsplaner angår, verkställas i samband med planens fastställande. Den gatuhållning, distriktet sålunda tilldelats, borde på sådant sätt fullgöras, att distriktet utan vidare inträdde i de samhället lagligen åvilande förpliktelser, eventuellt med reducering för en av samfärdselns behov ej motiverad, men av samhället påyrkad standardökning. Av skäl, som i sakkunnigebetänkandet framhållits, torde det i de flesta fall vara lämpligt, att samhället ställer sig såsom entreprenör för distriktet beträffande den gatuhållning, varom här är fråga. Någon anledning, varför samhället — entreprenören — skulle påtaga sig förluster exempelvis i följd av de konjunkturväxlingar, för vilka arbeten, hänförliga till underhåll, under tidernas lopp äro utsatta, lär icke kunna uppgivas. I dylikt fall bör distriktet såsom förvaltningsmyndighet för de allmänna samfärdselvägarna inom sitt område och för detta ändamål utrustat med vidsträckt beskattningsmakt bära det fulla ekonomiska ansvaret. Härav följer bl. a., att det arbete, samhället nedlagt på distriktet

tillhörande gatunderhåll, bör ersättas enligt verkligt värde, icke enligt en för längre tidsperiod gällande fiktiv uppskattning. Efter den utdömande kritik, de sakkunnige själva i annat sammanhang ägnat uppskattningsförfarandet (se betänkandet sid. 44—45), torde det icke vara behöfligt att ingå på en skildring av dess brister, vilka helt visst giva sig till känna med samma styrka, vare sig det, såsom med nyss åberopade kritik åsyftats, gäller ett härads eller ett samhälles vägprestationer.

Med stöd av vad sålunda anförts få vi subsidiärt hemställa, att riksdagen måtte besluta

att i Kungl. Maj:ts framlagda förslag till lag om allmänna vägar på landet vidtaga sådan ändring att, då del av vägdistriktet finnes kunna avskiljas från detta, utan att sådant efter Kungl. Maj:ts prövning skulle lända till märkligt men för distriktet, eller då överenskommelse om sådan skilsmässa träffats mellan distriktsdel och distriktet, Kungl. Maj:t äger förordna, att delen må på de villkor, Kungl. Maj:t därvid finner skäligt bestämma, från distriktet utbrytas; samt

att, med ändring av de i 15 § 1 kap. av lagförslaget upptagna föreskrifter, i väglagen eller särskild lag införa bestämmelser rörande ordnandet av förhållandena mellan å ena sidan vägdistriktet och å andra sidan de distriktet tillhörande köpingar och övriga samhällen, för vilka 1 kap. av lagen om fastighetsbildning i stad äger tillämpning, på sådant sätt, att före nya väglagens ikraftträdande genom ett särskilt förfarande i ett sammanhang bestämmes, vilka då befintliga, i stadsplan upptagna gator och vägar, som skola anläggas och underhållas på distriktets bekostnad, att beträffande senare fastställda stadsplaner ett motsvarande utskiljande av gator och vägar, vilkas anläggning och underhåll skall bestridas av distriktet, verkställas i samband med planens fastställande, att distriktet med avseende å det samma sålunda tilldelade gator och vägar övertager samtliga de förpliktelser, som enligt gällande stadsplane-lagstiftning åvilar samhället, dock utan skyldighet att bekosta högre anläggningsstandard än som motsvarar samfärdselbehovet och ortens sed, samt att, i händelse samhället anlitas såsom entreprenör för ifrågavarande

gatuhållning, distriktet skall vara pliktigt ersätta samhället enligt uppgörelse eller, därest sådan ej kan träffas, efter opartisk uppskattning av de verkliga kostnaderna för arbetet.

Vi hemställa därjämte, att det särskilda utskottet benäget måtte verkställa formuleringen av dessa subsidiärt framställda förslag.

Stockholm den 17 mars 1922.

J. P. Johansson.

N. Ad. Berge.

Carl Eriksson.
