

## Nr 175.

Av herr **Frändén**, om utredning rörande städernas deltagande i det allmänna väghållningsbesvärets utgörande.

Det allmänna väghållningsbesvärets utgörande på landet är reglerat genom lag av den 23 oktober 1891. Väghållningsbesväret är fördelat på särskilda distrikt, väghållningsdistriktet, som i regel utgöres av häradet.

Jämlikt 25 kap. 8 § byggningsbalken utgör för närvarande varje stad ett väghållningsdistrikt för sig utan gemenskap med den kringliggande landsbygden.

Köpingar och andra samhällen på landet, för vilka 1 kap. i lagen om fastighetsbildning i stad äger tillämpning, utgöra icke egna väghållningsdistrikt utan tillhöra det samhället omgivande väghållningsdistriktet. Tidigare har ifrågasatts, att samhällena borde utbrytas ur väghållningsdistriktet och i likhet med städerna bilda egna väghållningsenheter. Strävanden i sådan riktning hava ej vunnit statsmakternas bifall. Köpings och annat samhälles förhållande till väghållningsdistriktet är reglerat genom bestämmelserna i §§ 9 och 65 i gällande väglag. Dessa bestämmelser synas vara lämpliga och ägnade att skapa rättvisa.

Städerna hava av ålder ansetts icke böra deltaga i det allmänna väghållningsbesväret. Deras särställning härutinnan torde grunda sig på den gamla tidens åskådning, att städernas uppkomst och utveckling borde av det allmänna på allt sätt omhuldas och uppmuntras. Även torde den uppfattningen hava gjort sig gällande, att gator och allmänna vägar vore jämställda begrepp, så att de förra lika mycket som de senare uteslutande betjänade den allmänna trafiken. Av dessa m. fl. orsaker har tydligen ansetts, att ingen orättvisa låge i städernas befrielse från att deltaga i väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Det moderna samhällslivets funktioner har i hög grad omkastat gamla förhållanden. Särskilt är detta fallet på kommunikationsväsendets område. När förr ett flertal av våra städer mera uteslutande voro intresserade av och gjorde i vissa fall stora uppoffringar för tillkomsten av järnväg till staden så är numera tillkomsten av nya landsvägar och grundförbättring av gamla sådana av största intresse för städernas utveckling och kommersiella liv. Varutransporterna ske ju numera i flertalet fall fördelaktigare per lastautomobil än med järnväg, varförutom direkt förbindelse kan nås med ett långt större antal orter med kommunikationer å landsväg än per järnväg.

Verkliga förhållandet är väl dock, att de allmänna vägarna måste anses vara till nytta för alla landets innebyggare utan åtskillnad mellan städerna och samhällena å ena samt landsbygden å andra sidan. För sin tillförsel och handelsomsättning samt ekonomiska utveckling i övrigt kunna städerna lika litet som landsbygden undvara landsvägsförbindelserna. Det synes då också vara med rättvisa och billighet förenligt, att det allmänna väghållningsbesväret bäres gemensamt av stad och landsbygd efter i stort sett enhetliga grunder.

Vid sammanförandet av stad och närliggande landsbygd till ett väghållningsdistrikt uppstår frågan i vilken omfattning bör väghållningsdistriktet utföra väghållning inom stadens område. En meningsriktning torde anse, att det nya väghållningsdistriktet bör svara för all gatuhållning inom stadens område. Andra åter torde mena att en viss begränsning härvidlag bör äga rum. Den senare uppfattningen torde vara den som har större fog för sig. Ett flertal gator torde tillgodose till övervägande grad det lokala trafikbehovet och i många fall icke ha någon annan betydelse för samfärdseln än såsom varande tomtägarnas utfartsväg. Gatornas omläggning betingas ju också i betydlig grad av andra hänsyn än trafikbehovet, nämligen av hänsyn till vissa bekvämligheter, av hygieniska och estetiska synpunkter.

Nu berörda problem torde lämpligen böra lösas efter samma grunder som finnes stadgat för köpingar och municipalsamhällen. Enligt § 9 av gällande väglag skall det åligga samhället att för väghållningsdistriktets räkning bygga och underhålla allmän väg och bro, i den mån vägen eller bron på grund av bestämmelserna i 1 kap. i lagen om fastighetsbildning i stad skall vara upplåten för allmänt begagnande såsom gata. För denna väghållning skall samhället njuta ersättning ur vägkassan, dock ej med högre belopp än det, vartill kostnaden för väghållningens utförande efter samfärdselns behov skäligen kan skattas. Vill samhället hava gatuhållningen utförd efter en högre standard än som betingas enbart av samfärdselns krav, står det dem fritt att göra detta. Men vägdistriktets ersättning skall utgå, såsom redan nämnts, endast för uppskattad kostnad för utförande av väghållning som svarar mot trafikbehovet.

För bestämmande av vilka gator och vägar i stad, som skola såsom allmänna trafikleder anses och till vilka kostnader väghållningen å dessa skall skattas, finnas särskilda bestämmelser upptagna i § 9 väglagen.

I praktiken skulle tillämpning av dessa bestämmelser för stad innebära att endast vissa större för den *allmänna* trafiken viktiga gator skulle åligga väghållningsdistriktet att i viss begränsad omfattning hållas i trafikabelt skick. Andra gator däremot skulle anläggas och underhållas av stadssamhället. Någon orättvisa kan icke ligga häruti, utan är en sådan gata att anse såsom tomtägarnas enskilda utfartsväg och vägdistriktet synes ej hava större anledning att ombesörja hållandet av sådan gata än att hålla de särskilda fastigheterna å den egentliga landsbygden enskilda utfartsvägar. Även är likheten mellan stad och köping i fråga om gatuhållning i de flesta fall

mycket stor och vad som ansetts vara skäligt och från rättvisesynpunkt riktigt beträffande köpingars och samhällets ställning till väghållningsdistrikten bör då också vara tillämpligt i fråga om städernas ställning gent emot vägdistriktet.

Det är givet att vid genomförandet av en reform sådan som den vi nu föreslå ett komplex av problem framkomma, som noga böra övervägas och utredas. Det har syntts oss lämpligt att i samband med verkställande av revision av bestämmelserna om väghållningsbesvärets utgörande på landet samt om städernas allmänna vägar frågan om städernas deltagande i det allmänna väghållningsbesvärets utgörande upptages till prövning, eventuellt att bestämmelser härom inarbetas i den nya väglagstiftningen.

På grund av det anförda får jag föreslå riksdagen besluta,

att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att i samband med revision av bestämmelserna om väghållningsbesvärets utgörande på landet samt om städernas allmänna vägar måtte utredas, om och på vad sätt städerna skola delta i det allmänna väghållningsbesvärets utgörande, eventuellt i ny väglag inarbeta bestämmelser härom.

Stockholm den 21 januari 1930.

*A. O. Frändén.*

---

