

Nr 512.

Av herrar **Andersson** i Rasjön och **Andersson** i Ovanmyra, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 21, med förslag till lag om allmänna vägar m. m.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 21 med förslag till Lag om allmänna vägar förekomma i paragraf 30 vissa bestämmelser angående uppförande av byggnad utmed väg m. m. Enligt den föreslagna lydelsen av sagda paragraf skulle, vad angår landsväg, byggnad ej få uppföras på mindre avstånd från vägbanans mitt än 12 meter, utan att särskilt tillstånd lämnats av länsstyrelsen. Inom samma avstånd skulle ej heller få förekomma upplag, stängsel eller annan dylik anordning, som kan hindra vägens avvattning eller skymma utsikten, utan tillstånd i varje särskilt fall av samma myndighet. Där särskilda skäl anses föreligga, kan länsstyrelsen öka det angivna minsta avståndet till 20 meter. I fråga om ödebygdeväg föreslås åsyftade minsta avstånd till 9 meter.

Vid vägkorsningar såväl mellan landsvägar och mellan järnväg och landsväg som ock mellan landsväg och enskild, allmänneligen befaren väg, föreslås ytterligare, att förbudet mot bebyggelse och upplag m. m. skall gälla inom ett område, som begränsas av räta linjer mellan punkter, belägna i vägaras mittlinjer femtio meter från korsningen.

Slutligen innehåller paragrafen ett stadgande av innehåll, att snösamlade stängsel icke får, utan länsstyrelsens tillstånd, förekomma utmed väg.

Enligt de föreslagna övergångsbestämmelserna skulle reglerna för uppförande av byggnad utmed väg träda i tillämpning den 1 januari 1935. För byggnad, som påbörjats före nämnda tid, skulle emellertid tidigare gällande bestämmelser tillämpas. Beträffande åter upplag och dylikt förutsattes, att de nya stadgandena skola avse jämväl sådana anordningar, som förut utan hinder av gällande lag funnits utmed väg på mindre avstånd än de nu i propositionen föreslagna.

Enligt gällande väglag får byggnad icke uppföras på mindre avstånd från väg än tre meter från vägens kant. I 1929 års vägsakkunnigas förslag var motsvarande bestämmelse så utformad, att byggnad icke utan särskilt tillstånd finge uppföras på mindre avstånd från vägbanans mitt än 9 meter eller det större avstånd, dock högst 15 meter, som länsstyrelsen på grund av särskilda skäl bestämt. Den i propositionen föreslagna generella utökningen av minsta avståndet mellan byggnad och väg har föranletts av yttranden från vissa speciellt trafikintresserade korporationer.

Vi hålla före, att de i propositionen föreslagna bestämmelserna angående byggnads och upplags belägenhet till väg äro alltför mycket dikterade av hänsyn till de extrema vägintressena och att andra berättigade intressen förbisetts. I praktiken komma dessa stränga bestämmelser otvivelaktigt att vålla

enskilda markägare stora olägenheter och förluster. Särskilt i byar och småsamhällen med tät bebyggelse och ringa tomtutrymme, där alla tillgängliga markområden äro behöfliga för att tillgodose behovet av byggnadsplatser, kommer ett så avsevärt utökande av det fria området utmed landsvägen att vålla stort avbräck. Jämväl i orter, där samhällsbildning pågår och tomtförsäljningar skett under hänsynstagande allenast till nu gällande bestämmelser rörande byggnadsavstånd från väg, skulle den föreslagna utvidgningen av avståndet komma att medföra förluster för tomtägarna, ja i vissa fall skulle tomterna bliva helt oanvändbara för sitt ändamål.

En mycket stor del av det svenska landsvägsnätet håller en bredd av 4 till 5 meter. Enligt nuvarande bestämmelser får byggnad uppföras utmed en 5 meter bred väg på ett avstånd som motsvarar 5.5 meter från vägbanans mitt, bortsett givetvis från de avvikelser, som kunna vara betingade av olika meningar om, vad som är att anse som den verkliga vägkanten. Enligt det föreliggande förslaget skulle detta avstånd ökas med icke mindre än 6.5 meter för att uppfylla kravet på ett minsta avstånd av 12 meter från vägbanans mitt. Egendomligt nog medför systemet att mäta från vägens mitt i stället för från dess kant, att det fria avståndet mellan väg och byggnad blir större ju smalare vägen är och tvärtom. Det förefaller därför, som om det hittillsvarande sättet att angiva ifrågavarande avstånd hade den fördelen, att avståndet mellan väg och byggnad i någon mån rättades efter vägens storlek och betydelse ur trafiksynpunkt.

De markområden, som på detta sätt skulle undandragas från möjligheten att tjäna som byggnadstomter, belöpa sig för hela riket till ansevära arealer. I många fall kunna ifrågavarande områden ej heller nyttjas till trädgårdsanläggningar, då markägaren därvid riskerar, att träd och buskar måste undanröjas för tillgodoseendet av det allting annat dominerande vägintrasset. Allt detta intrång i den enskildes dispositionsrätt över sin jord förutsättes skola ske utan någon som helst ersättning, utom för de fall, då det blir fråga om att flytta redan befintliga upplag och dylika anordningar. De förluster, som tomtägare komma att få vidkännas på grund av förbudet att bygga på mindre avstånd från vägen än 12 meter, komma säkert att bliva både flera och större, än vad som kan komma att tillskyndas innehavare av till flyttning dömda upplag och dylikt. Om ersättning för det servitutsliknande intrång, som ifrågavarande byggnadsförbud faktiskt måste anses vara, icke kan beredas markägarna, så ligger det så mycket större vikt vid, att intrånget icke göres mera omfattande än som är alldeles nödvändigt.

Högst egendomligt kommer den strängare bestämmelsen om ett fritt område vid vägkorsningar att verka. Förutom att det ofta kommer att råda tvekan i tillämpningen, vad som menas med allmänneligen befaren väg, så skulle i en ort, där flera vägar mötas eller korsas inom ett begränsat avstånd, kunna inträffa, att ett sammanlagt område med flera hundra meters radie komme att falla under byggnadsförbudet. Eller i varje fall att de fria områdena mellan de förbjudna zonerna bleve så små, att någon bebyggelse på desamma icke vore möjlig. För övrigt synes värdet ur väg- och trafiksyn-

punkt av de föreslagna avståndsbestämmelserna överhuvud taget vara rätt begränsat, alldenstund alla tidigare uppförda hus komma att stå kvar orubade i överskådlig tid och hindra vägens omvandling eller den fria sikten. Man vinner i en ort med relativt tät bebyggelse föga i fråga om utvecklingsmöjligheterna för en väg genom att alla nya byggnader dragas 12 meter från vägen, under det att flertalet hus ändock måste tolereras på ofta nog ringa avstånd från vägbanan.

Visserligen inrymmes i förslaget möjlighet att inhämta länsstyrelsens tillstånd att uppföra byggnad och anordna upplag m. m. på kortare avstånd från vägen än de i huvudregeln angivna. Länsstyrelserna torde emellertid i dylika ärenden komma att följa vägingenjörernas anvisningar, och som dessas inställning till vägspörsmålen i allmänhet är uteslutande tekniskt ingenjörsmässig, lära knappast några eftergifter vara att förvänta.

Av vad ovan anförts framgår, att vi finna de i propositionen föreslagna bestämmelserna rörande uppförande av byggnad m. m. utmed väg alltför långtgående. Vid övervägande av vad som lämpligen kan föreslås att sätta i stället ligger ju 1929 års vägsakkunnigas förslag närmast. Detta förslag är emellertid icke heller enligt vår mening i alla avseenden tillfredsställande, särskilt då vad angår systemet att beräkna avståndet från vägens mitt i stället för som nu från vägganten. Sakkunnigeförslaget rör sig dock med måttligare avstånd och innehåller icke heller de i det föregående som särdeles olämpliga betecknade särskilda avståndsbestämmelserna beträffande vägkorsningar. I valet mellan de i propositionens 30 paragraf föreslagna stadgandena och de vägsakkunnigas motsvarande förslag, inrymt i sakkunnigeförslagets 38 och 39 paragrafer, vilja vi obetingat förorda de senare. Vi hemställa därför,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 21 med förslag till lag om allmänna vägar måtte beträffande bestämmelserna angående uppförande av byggnad utmed landsväg m. m. besluta i enlighet med 1929 års vägsakkunnigas förslag, att byggnad ej må uppföras på mindre avstånd från vägbanans mitt än 9 meter eller det större avstånd, dock högst 15 meter, som länsstyrelsen på grund av särskilda skäl må hava bestämt, samt att ifrågavarande stadganden i övrigt givas samma innebörd som sakkunnigeförslagets 38 och 39 paragrafer.

Stockholm den 30 januari 1934.

Gustaf Andersson
i Rasjön.

Jones Erik Andersson
i Ovanmyra.

