

## Nr 286.

Av herr **Johanson, Karl August**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om allmänna vägar m. m.*

Enligt de förslag, som innefattas i Kungl. Maj:ts proposition nr 21, skola köpingar och andra samhällen på landet, för vilka stadsplanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning, alltjämt ingå i landsbygdens vägdistrikt. Som bekant har det emellertid tidigare varit ifrågasatt, huruvida icke åt dessa stadsliknande samhällen borde beredas en självständig ställning beträffande den allmänna väghållningen, likartad med den som städerna i detta hänseende hittills intagit och även enligt den föreliggande propositionen fortfarande skulle intaga. Särskilt må framhållas, att den vägkommission, som år 1916 framlade förslag till lag om allmänna vägar på landet, föreslog en sådan lösning av väghållningsfrågan för dessa samhällens del. För en dylik reform ha anförts enligt min mening tungt vägande skäl, framför allt det, att de stadsliknande samhällena hava att i likhet med städerna bekosta andra trafikleder än de allmänna vägarna, nämligen gator.

Såsom förhållandena intill år 1928 gestaltade sig för de omförmälda samhällenas vidkommande, kunde det ej råda delade meningar om att de befunno sig i en synnerligen ogynnsam undantagsställning. Ehuru de lika med landsbygden i övrigt hade att delta i väghållningsbesvärets utgörande därstädes, var motsvarande uppgift inom samhällenas område till betydande del dessas ensak. I den mån gatuhållningsskyldighet på grund av stadsplanelagstiftningens bestämmelser inträtt inom samhället och den allmänna samfärdselns behov av trafikleder därstädes sålunda skulle tillgodoses genom gator, hade nämligen väghållningsdistriktet inga vidare förpliktelser med avseende å dessa trafikleder. Härutinnan har fr. o. m. år 1928 inträtt den förändringen, att väghållningsdistriktet skall vara skyldigt att bära kostnaderna även i den mån den allmänna samfärdselns behov av trafikleder inom ett dylikt samhälle tillgodoses genom gatuhållning.

Emellertid torde det icke kunna förnekas, att köpingarna och övriga med dem i förevarande avseende jämställda samhällen även efter sistnämnda reform intaga en missgynnad ställning. Det har visat sig, att de alltjämt få bära en betydande del av de kostnader, som gatuhållningsskyldigheten medför, därför att oftast blott en begränsad del av gatunätet ansetts utgöra trafikleder som betingas av den allmänna samfärdselns krav. Även övriga gator torde dock i stor utsträckning upptaga minst lika omfattande trafik som många landsvägssträckor på den egentliga landsbygden och i vart fall kräva kostnader fullt jämförliga med dem som måste nedläggas på sådana vägsträckor. Det oaktat och ehuru från samhällena utgår vägskatt efter samma grunder som från landsbygden i övrigt, få dessa kostnader bäras av samhällena ensamma.

Städerna åter hava visserligen motsvarande bördor med avseende å gatuhållningen men äro i stället fritagna från att bidraga till landsbygdens väghållning. Härutinnan synes obestriddligen alltjämt bestå en orättvisa mot ifrågasvarande samhällen, som borde förtjäna uppmärksammas, när hela väglagstiftningsproblemet nu är föremål för ingående omprövning.

För att åstadkomma rättelse i detta avseende torde den naturligaste utvägen vara, att även de stadsliknande samhällenas — liksom städernas — förpliktelser i fråga om den allmänna väghållningen begränsas till allenast det egna området. För en lösning innebärande att samhällena skola vara självständiga förvaltningsenheter beträffande väghållningen torde i och för sig kunna åberopas alldeles de synpunkter, som 1929 års vägsakkunniga framhållit som skäl för ett bibehållande av städerna såsom egna väghållningsenheter. Dessa skäl, som anförts i propositionen (sid. 92), hänföra sig just till den omständigheten, att i städerna vid sidan av väghållningsuppgifterna föreligger gatuhållningskyldighet. Det har erinrats, att ett sammanförande av stad och landsbygd i väghållningsavseende rättvisligen borde medföra att kostnaderna för hållande av sådana gator, som tjänade den allmänna samfärdseln, lades å vägdistriktet i överensstämmelse med vad som nu gäller beträffande sådana gator i de stadsliknande samhällena på landet. Men detta skulle i sin tur göra gränsen mellan begreppen väg och gata ännu mera svävande än den för närvarande vore samt skapa talrika tvisteanledningar. På grund av dessa förhållanden vore det ganska svårt att bedöma, i vad mån städernas sammanförande med landsbygden i väghållningsavseende skulle medföra en lindring för landsbygdens skattebetalare. Uppenbart vore emellertid, att lindringen skulle tillgodokomma dem synnerligen ojämnt. Den utjämning mellan land och stad, som ansåges erforderlig, kunde lättast vinnas genom ändrade grunder för fördelningen av de statliga vägmedlen.

Man synes med fog kunna fråga sig, varför icke de sålunda anförda synpunkterna borde förtjäna beaktande jämväl beträffande de stadsliknande samhällenas ställning i väghållningsavseende. Principiellt hava ju dessa samhällen alldeles samma skyldigheter med avseende å gatuhållning som städerna. Då de sakkunniga i nyssnämnda sammanhang talat om »talrika tvisteanledningar», torde man få förutsätta, att deras farhågor därutinnan ej minst hava föranletts just av erfarenheterna från dessa samhällen. Ej heller torde det kunna bestridas, att avsevärda ojämnheter i vägskattebördan följa därav, att dylika samhällen ingå i landsbygdens vägdistrikt.

Konsekvensen av det anförda synes därför hava bort bjuda att även för ifrågasvarande samhällen föreslagits, att de skulle undantagas från landsbygdens vägdistriktsindelning. Några mera vägande skäl mot att bereda samhällena en sådan ställning torde knappast heller kunna anföras. Det bör härvid uppmärksammas, att dylikt samhälle ju redan tillerkänts och även enligt det föreliggande väglagsförslaget skulle hava rätt att självt ombesörja väghållningen inom sitt område. Vad angår själva utförandet av väghållningsuppgifterna därstädes hava samhällena alltså — på i och för sig fullt giltiga skäl — erhållit en särställning. Vad åter beträffar samhällenas betydelse för väg-

distriktens ekonomi har det visserligen vid de tillfällen, då denna reformfråga tidigare varit på tal, gjorts gällande, att en utbrytning av samhällena skulle i enskilda fall leda till betänkliga konsekvenser. Men uppenbart är, att förutsättningarna härvidlag nu äro helt andra. Framst är ju att märka att, enligt vad som förutsatts vid de i propositionen framställda förslagen, en genomgripande omreglering av vägdistriktsindelningen skall komma till stånd, innebärande en sammanslagning i betydande mån av nuvarande mindre vägdistrikt. Det torde kunna förutsättas, att vid en sådan omreglering bör kunna åtminstone i regel skapas tillräckligt bärkraftiga vägdistrikt, även om de ifrågasvarande samhällena undantagas därifrån. Härtill kommer, att statsbidragssystemet numera bör erbjuda möjligheter att under alla förhållanden säkerställa distrikten mot några orimliga ekonomiska konsekvenser av den här åsyftade utbrytningen. Tillräcklig hänsyn härtill bör i vart fall kunna tagas vid den omreglering av detta system, som man synes få räkna med i anslutning till de nu föreliggande förslagen.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa,

att riksdagen måtte för sin del besluta sådan ändring i 11 § i det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget till lag om allmänna vägar, att köping liksom ock annat samhälle på landet, för vilket stadsplanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning, skall vara väghållare inom sitt område, ävensom de övriga ändringar som härav kunna betingas i sagda lagförslag och i förslaget till lag om vägdistrikt.

Stockholm den 27 januari 1934.

*Karl A. Johanson.*

