

## Nr 194.

Av herr **Lundqvist**, *angående köpings eller annat samhälles på landet skyldighet att utan kostnad tillhandahålla vägmark.*

Genom år 1927 beslutade ändringar i 1891 års lag om väghållningsbesvärets utgörande på landet (svensk författningssamling 1927 nr 296) genomfördes som bekant en reglering i fråga om bekostandet av den allmänna väghållningen inom sådana samhällen på landet — köpingar och vissa municipalsamhällen — för vilka stadsplanelagstiftningens bestämmelser angående stad gälla. Principiellt innebar denna reglering, att kostnaderna för väghållningen inom dylikt samhälle skulle gäldas av vederbörande väghållningsdistrikt, med rätt för detta att därtill erhålla statsbidrag liksom för väghållningen på landsbygden i övrigt. Dock stadgades, att mark som erfordrades för byggande av väg inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd, skulle tillhandahållas av samhället utan kostnad för väghållningsdistriktet. I anslutning därtill infördes i väglagen också viss bestämmelse med syfte att tillförsäkra samhället rätt att för sålunda tillhandahållen mark utfå ersättning av vederbörande tomtägare i enlighet med stadsplanelagstiftningens stadganden om tomtägars skyldighet att ersätta gatumark. Bestämmelser av i sak samma innehåll, som nu sagts, gälla allttjämt och hava även intagits i 1934 års lag om allmänna vägar (14—17 §§), vilken fr. o. m. den 1 januari 1937 skall ersätta 1891 års vägslag.

Under förarbetena till omförmälda lagändringar ifrågasattes, huruvida icke skyldigheten att tillhandahålla vägmark kunde bli alltför betungande för mindre bärkraftiga samhällen (se departementschefsytttrandet till kungl. proposition nr 100 till 1922 års riksdag, vilket i förevarande delar återgivits i proposition nr 244 till 1927 års riksdag). Det förutsattes emellertid, att denna skyldighet skulle bli av jämförelsevis ringa omfattning för de mindre bärkraftiga samhällena. Dessutom framhölls, att man som regel syntes kunna utgå ifrån att förhållandena skulle bli sådana, att samhället skulle kunna uttaga värdet av den tillsläppta marken av vederbörande tomtägare.

Frågan om de stadsliknande samhällenas skyldighet i berörda hänseende var jämväl föremål för uppmärksamhet i samband med tillkomsten av 1934 års vägslag. Under förarbetena därtill ifrågasatte sålunda väg- och vattenbyggnadsstyrelsen det berättigade i att samhälle under alla förhållanden skulle vara pliktigt att utan kostnad för vägdistriktet tillhandahålla mark för byggande av väg inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd. Föreskriften härom borde enligt styrelsens åsikt uppmjukas i så måtto, att Kungl. Maj:t eller länsstyrelsen tillerkändes befogenhet att, i händelse samhället icke åstundat vägbyggandet, helt eller delvis befria samhället från förpliktelsen i fråga. Dessutom framhöll svenska stadsförbundets styrelse i detta

sammanhang, att berörda skyldighet icke gärna kunde anses motiverad under annan förutsättning än att samhället skulle kunna utfå gottgörelse för markkostnaden enligt stadsplanelagens bestämmelser om tomtägares skyldighet att ersätta gatumark. En uttrycklig begränsning av skyldigheten med hänsyn härtill syntes därför påkallad.

Med anledning av dessa båda uttalanden anförde kommunikationsministern enligt Kungl. Maj:ts proposition i ämnet (nr 21 år 1934) följande: »Enär man torde kunna utgå ifrån att vid byggande av väg inom samhälles planlagda område vägen kommer att få samma sträckning som någon enligt stadsplanen tilltänkt gata, lärer i praktiken samhälles ifrågavarande skyldighet alltid komma att avse mark, som enligt stadsplan skall utgöra gatumark. Då vederbörande tomtägare jämlikt stadsplanelagen äro skyldiga att ersätta samhället värdet av sådan mark, finner jag alltså i nyssnämnda yttranden förordade ändringar av gällande lags bestämmelser icke påkallade.»

Vid riksdagens behandling av väglagsförslaget gjordes emellertid även från dess sida ett uttalande rörande omförmälda fråga. I särskilda utskottets av riksdagen godkända utlåtande i ämnet (nr 1) framhölls nämligen (sid. 15—16), att hithörande bestämmelser syntes »i en del fall komma att verka i viss mån obilligt mot samhällena eller de enskilda tomtägarna i dem». Utskottet erinrade tillika om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nyssnämnda yttrande. Men då för ändring av den ifrågavarande regleringen av samhälles och tomtägares skyldigheter torde krävas en mera ingående utredning än den utskottet varit i tillfälle åstadkomma, ansåg utskottet sig icke kunna föreslå någon ändring i lagförslaget härtutinnan.

Enligt undertecknads mening bör frågan om bekostandet av markanskaffningen för vägbyggnader inom de stadsliknande samhällena på landet utan tidsutdräkt upptagas till förnyat övervägande. Då från riksdagens sida medgivits, att nuvarande bestämmelser i ämnet kunna verka obilligt, bör konsekvensen bjuda, att frågan snarast möjligt göres till föremål för utredning. Som nämnt uttalades redan vid dessa bestämmelsers tillkomst farhågor, att skyldigheten att tillhandahålla mark för vägbyggnader kunde bli alltför betungande för mindre bärkraftiga samhällen. Vid denna tidpunkt torde man dock icke hava kunnat räkna med vägbyggnader inom dylika samhällen av ens *tillnärmelsevis* den omfattning, som numera ifrågakommer. Särskilt inom samhällena i våra största städers grannskap — uppvuxna kring starkt trafikerade infartsvägar till städerna — framkomma numera krav på de stora infartsvägarnas utbyggnad till bredder, som man ännu för ett årtionde sedan säkerligen ansett fullständigt otänkbara. Samhällenas skyldighet att tillhandahålla vägmarken kan i dylika fall otvivelaktigt bli i hög grad betungande även trots den lagstadgade rätten för dem att uttaga ersättning av vederbörande tomtägare. Det är nämligen att märka, att dylik ersättning kan uttagas först i den mån tomterna invid vägen bli bebyggda i huvudsaklig överensstämmelse med stadsplanen. För samhällen med stort tillmätta stadsplaner, där exempelvis breddning av en

genomfartsväg kräver synnerligen kostsam markanskaffning, kan det dröja avsevärd tid, innan bebyggelsen når den omfattning, att ersättningsrätten blir av någon nämnvärd betydelse för samhället. Härtill kommer, att denna ersättningsrätt är enligt stadsplanelagens bestämmelser begränsad i förhållande till de invid vägen tillåtna hushöjderna. Med de vägbredder, som nu i dylika fall synas kunna ifrågakomma, torde rätten till ersättning av tomtägarna ofta komma att gälla endast en del, understundom t. o. m. blott en ringa del av samhällenas markanskaffningskostnader.

Under arbetet med upprättande av en regionplan för Stockholm med omnejd har framkommit ett enligt min mening synnerligen belysande exempel på vilka konsekvenser ifrågavarande bestämmelser kunna medföra. Inom såväl regionsplaneförbundets direktion som dess ombuds församling har i stort sett enighet vunnits om ett nyligen framlagt förslag till dylik plan. Därvid har man ansett sig böra räkna med en framtida utbyggnad av infartsvägarna inom Stockholms förortsområde till en bredd av åtminstone 30 meter. Den nästan enda meningsskiljaktigheten har gällt en av infartsvägarnas — Uppsalavägens — sträckning genom eller förbi Norrvikens municipalsamhälle. Majoriteten har omfattat ett förslag, enligt vilket denna väg här skulle genomlöpa samhällets stadsplan på en sträcka av omkring 1,300 meter. Då denna lösning med nuvarande lagstiftning emellertid skulle innebära, att det jämförelsevis lilla och föga skattekraftiga samhället (ej fullt 800 invånare, c:a 11,500 skattekronor) skulle få ansvara för en markanskaffning, omfattande ej mindre än c:a 40,000 kvm, torde det få anses fullt naturligt, att man från samhällets sida funnit sig böra bestämt motsätta sig densamma. Det bör anmärkas, att den erforderliga markreservationen huvudsakligen skulle tagas av mark, som nuvarande ägare enligt gällande stadsplan kunnat påräkna att få taga i anspråk för tomtförsäljning, och att samhällets möjlighet enligt stadsplanelagen att uttaga ersättning av vederbörande tomtägare skulle, såvitt nu kunnat bedömas, inskränka sig till en mycket ringa del av totala kostnaderna för vägmarken.

Det synes uppenbart, att man vid tillkomsten av gällande bestämmelser om samhälles skyldighet att tillhandahålla mark för allmän väg icke räknat med att denna skyldighet skulle kunna bli en tillnärmelsevis så betungande, som, enligt det anförda exemplet, numera kan ifrågakomma. Även om det finnes anledning förmoda, att i detta speciella fall en annan sträckning av vägen kommer att väljas, varigenom samhället undgår kostnaderna för markanskaffning, torde exemplet visa, att gällande bestämmelser kunna under speciella förhållanden få synnerligen kännbara verkningar för ett samhälle.

Den möjligheten får ej heller förbises, att i och för sig önskvärda vägbyggnader kunna förhindras eller lösas på ett mindre tillfredsställande sätt just därför att man icke rimligtvis kan ställa de anspråk på vederbörande samhälle, som lagen härvidlag förutsätter. Då härtill kommer att särskilt de vägbyggnader, för vilka de mest kostsamma markanskaffningarna krävas, oftast icke alls tillgodose samhällenas speciella intressen eller behov utan

föranledas av genomgångstrafikens krav, synes det så mycket mindre rimligt att här ifrågavarande skyldighet skall åvila samhällena.

Med stöd av vad sålunda anförts tillåter jag mig anhålla,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om närmare utredning i ämnet och om framläggande, om möjligt till 1937 års riksdag, av förslag till sådan ändring av 17 § i den fr. o. m. 1 januari 1937 gällande lag om allmänna vägar, att där föreskriven skyldighet för köping och annat samhälle på landet, för vilket stadsplanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning, att utan kostnad för vägdistriktet tillhandahålla mark som erfordras för vägs byggande, bortfaller eller avsevärt mildras.

Stockholm den 18 januari 1936.

*R. Lundqvist.*

---