

## Nr 70.

Ankom till riksdagens kansli den 15 maj 1936 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckt motion angående köpings eller annat samhälles på landet skyldighet att utan kostnad tillhandahålla vägmark.*

(2:a avd.)

I en inom andra kammaren väckt, till jordbruksutskottet hänvisad motion, nr 194, av herr *Lundqvist*, har hemställts, 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.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för denna framställning, hänvisas till motionen.

Utskottet har i vederbörlig ordning införskaffat yttranden över motionen från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, svenska vägstyrelsernas förbund och svenska stadsförbundet.

Jämlikt 17 § i 1934 års väglag, vilken lag träder i kraft den 1 januari 1937, åligger det samhälle, varom här är fråga, att utan kostnad för vägdistriktet tillhandahålla mark, som erfordras för byggande av väg inom sådant område av samhället, för vilket stadsplan blivit fastställd. Om skyldighet för tomtägare att i viss ordning bidra till samhällets kostnad för sådan mark är stadgat i 45—51 §§ stadsplanelagen av år 1931.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i ärendet anfört följande.

Såsom motionären framhållit ifrågasatte väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på sin tid en uppmjukning av nu ifrågavarande bestämmelser; styrelsen tänkte sig därvid, att desamma i vissa fall skulle kunna bli oskäligt betungande för samhällena. Styrelsen har sig emellertid icke bekant, att fall förekommit, då bestämmelserna, vilka varit gällande sedan år 1928, för samhälle medfört större tunga, än som vid ifrågavarande lagstiftnings genomförande förutsattes. Motionären synes ej heller göra gällande, att så skulle hava varit förhållandet. Vidare har styrelsen icke kunnat förmärka, att, såsom motionären framhållit, bestämmelserna verka hindrande för vägföretags utförande på tillfredsställande sätt; tvärtom har erfarenheten visat, att bestämmelserna varit för vägväsendet fördelaktiga.

Vid sådant förhållande kan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del icke finna, att anledning nu föreligger till ändring av ifrågavarande bestämmelser.

*Svenska vägstyrelsernas förbund* har avgivit följande yttrande.

Även om, som motionären framhåller i sina motiv, det icke vid den tidpunkt då de nuvarande bestämmelserna utformades kunde helt förutses de krav på breddförhållanden som numera ställas på vissa infartsleder, så må dock bemärkas att frågan flera år senare varit föremål för förnyad och ingående prövning, nämligen då 1934 års väglag antogs. Och vid den tidpunkten förefanns tillräcklig erfarenhet för att det skulle vara möjligt att bedöma utvecklingen. De skäl, som då framfördes emot dessa bestämmelser, synas icke ha varit av sådan art att de föranledde någon ändring.

Ej heller har sig förbundet bekant några sådana fall, då uppenbara orättvisor kunna sägas ha blivit följden av bestämmelserna.

Ett förslag till ändring av en ny lag, som därtill ännu icke ens trätt i kraft, måste vara fotat på mycket starka skäl. Förbundet anser dock att en utredning i frågan möjligen kan vara berättigad. Endast en ingående sådan torde vara i stånd att visa huruvida missförhållanden av den art och omfattning, som motionären befarar, kunna beräknas uppstå.

På grund av ovanstående vill förbundet icke motsätta sig att den föreslagna utredningen kommer till stånd.

*Svenska stadsförbundets styrelse* har anfört följande.

Från stadsförbundets sida har vid upprepade tillfällen framhållits, att oskäligt betungande bördor åvila ifrågavarande samhällens invånare, då de å ena sidan hava oinskränkt skattskyldighet till landsbygdens vägdistrikt och å andra sidan särskilda förpliktelser med avseende å gatuhållningen inom samhällena. Den reglering i fråga om bekostandet av väghållningen inom samhällena, som genomförts enligt beslut av 1927 års riksdag, har visserligen undanröjt den mest påtagliga orättvisan i detta hänseende så till vida som därigenom i princip fastslagits, att mot samhällsinvånarnas skattskyldighet till vägdistriktet åtminstone skall svara förpliktelse för dessa senare att — fränsett möjligheterna till statsbidrag — bära kostnaderna för tillgodo-seende av behovet av allmänna vägar i samhällena. Men även efter denna reglering torde man icke kunna anse, att en fullt tillfredsställande avvägning av hithörande bördor för dessa samhällens del åstadkommits. I vart fall synes den i föreliggande motion omnämnda skyldigheten för dem att utan kostnad för vederbörande vägdistrikt tillhandahålla mark, som erfordras för vägbyggnad inom stadsplan, utgöra en extra börda för samhällena, som svårigen torde kunna försvaras.

Såsom i motionen erinrats, innebär denna skyldighet för samhällena en avvikelse från den principiella ståndpunkt, som man utgått ifrån vid den år 1927 beslutade regleringen. Av förarbetena till denna reglering framgår, att man ursprungligen avsett att alltigenom pålägga vägdistriktet enahanda förpliktelser med avseende å väghållningen inom samhällena som på den egentliga landsbygden. Några bärande skäl för att göra undantag härifrån beträffande anskaffningen av erforderlig vägmärk inom stadsplanelagt område synes icke hava anförts. Det är att märka, att förslag om att låta samhällena ansvara för denna markanskaffning först framfördes under den antagna men sedermera ej förverkligade förutsättningen, att särskilda fastighetsbidrag skulle uttagas till kostnaderna för markanskaffning till landsbygdens allmänna vägar överhuvud. När samma förslag framställdes år

1927, hade däremot planerna på dylika fastighetsbidrag förfallit. Något annat positivt skäl för att likväl lägga ifrågavarande börda på samhällena synes då icke hava anförts än »den särskilda nytta de i allmänhet torde hava av vägs anläggande». Till försvar för åtgärden framhölls dessutom, att skyldigheten i regel icke syntes kunna bliva betungande för samhällena, och att dessa skulle hava möjlighet att enligt fastighetsbildningslagen (numera stadsplanlagen) uttaga markkostnaden av tomtägare utmed vägen.

Mot denna argumentering torde flera vägande erinringar hava kunnat göras redan med utgångspunkt från då rådande förhållanden på vägväsendets område. Genom de sedan dess och alltjämt växande anspråken på de allmänna vägarnas utbyggnad och förbättring har förevarande fråga i vart fall numera kommit i sådant läge, att det synes orimligt att vidhålla, att beko-standet av vägmark inom stadsplan bör vara samhällenas ensak.

Motionären har särskilt framhållit de konsekvenser omförmälda bestämmelser kunna medföra för samhällen, som uppvuxit kring starkt trafikerade infartsvägar till de största städerna. Överhuvud torde böra understrykas, att många av de stadsplanlagda områden, varom här är fråga, genomlöpas av huvudvägar med betydande trafik, som nästan uteslutande utgöres av genomgångstrafik. För att tillgodose denna genomgångstrafiks växande anspråk krävas mångenstädes breddningar eller ändamålsenligare sträckningar av vägarna också inom samhällenas planlagda områden. Dylika vägförbättringar torde vida oftare aktualisera frågor om markanskaffning därstädes än nybyggander av väg, som man närmast synes hava haft i tankarna vid det ovannämnda uttalandet om skäligheten att pålägga samhällena markanskaffningskostnaderna på grund av deras särskilda nytta av »vägs anläggande». I alla händelser läser man icke kunna påstå, att sådana av genomgångstrafikens behov betingade vägförbättringar i allmänhet medföra någon så betydande särskild nytta för vederbörande samhälle, att detta fördenskull bör ensamt bestrida markanskaffningskostnaderna. Vad speciellt angår ändrade sträckningar av väg inom planlagt område bör anmärkas, att dessa ej sällan torde föranledas av behovet av vägrätningar utanför sådant område.

De ökade anspråken beträffande huvudvägarnas bredd och sträckning hava uppenbarligen också, såsom i motionen påvisas, medfört, att ifrågavarande skyldighet kan för enskilda samhällen bliva mycket mera betungande än man tidigare haft anledning räkna med. Någon garanti för att denna börda kommer att stå i rimlig proportion till varje samhälles ekonomiska bärkraft finnes icke. Det måste därför anses särskilt betänkligt, att skyldigheten gäller generellt för samhällena utan någon möjlighet till eftergifter, huru betungande densamma än kan bliva för enskilda samhällen. Det synes icke osannolikt, att detta förhållande hittills i enstaka fall t. o. m. kan hava förhindrat genomförandet av i och för sig behövliga vägbyggnadsföretag.

Likaledes anser sig styrelsen böra understryka, vad motionären anfört om möjligheterna för samhällena att uttaga markanskaffningskostnaderna av vederbörande tomtägare jämlikt stadsplanlagens bestämmelser om tomtägars bidragsskyldighet till kostnad för gatumark. Denna bidragsskyldighet torde ingalunda alltid bereda samhällena någon effektiv hjälp i förevarande avseende. Framför allt bör härvidlag beaktas, att samhällets skyldighet att tillhandahålla vägmark gäller hela det planlagda området under det att bidragsskyldighet för tomtägare inträder först i mån av samhällsbebyggelsens fortskridande. Man måste därför räkna med att samhällena i betydande utsträckning kunna få bestrida kostnader för vägmark — inom periferiska delar av stadsplanen — vartill några bidrag av tomtägare kunna påräknas först i en avlägsen framtid. Å andra sidan synes icke heller den omständigheten,

att tomtägare regelmässigt förr eller senare skall bliva skyldig att bidraga till gatumarkskostnader, kunna åberopas såsom skäl för att bibehålla bestämmelserna om samhälles skyldighet att tillhandahålla vägmark inom planlagt område. Ett avskaffande av sistnämnda skyldighet borde givetvis föranleda motsvarande inskränkning även i fråga om tomtägares bidragsplikt. En sådan inskränkning torde i och för sig ej kunna anses orimlig. Det är att märka, att liknande inskränkning redan nu gäller bl. a. för det fall att mark i allmän väg, som upplåtits före stadsplans fastställande, sedermera kommer att ingå i gata och för detta ändamål jämlikt stadgandet i 22 § stadsplanelagen tillfaller vederbörande samhälle utan ersättning.

Slutligen vill styrelsen erinra därom, att statsbidrag numera utgår till kostnader för lösen av mark, som erfordras för byggande av allmän väg på landet. Då fråga är om omläggning eller förbättring av sådan väg, må bidrag till dessa kostnader utgå med enahanda andel som till företaget i övrigt. Man synes emellertid icke kunna antaga, att bestämmelserna härom äro tillämpliga i fråga om mark, som det åligger ett samhälle att tillhandahålla för byggande av väg inom stadsplan. Att man sålunda överflyttat en väsentlig del av markanskaffningskostnaderna, i vad angår den egentliga landsbygden, från vägdistriktet på staten men likväl låtit samma börda i fråga om planlagt område alltså vila respektive samhällen ensamma torde vara ägnat att ytterligare framhäva obilligheten mot samhällena i förevarande hänseende. Och ännu orimligare ter sig förhållandet, om man besinnar, att den mark, som erfordras för ändamålet, i regel är dyrare inom samhällenas planlagda områden än på den egentliga landsbygden.

Med stöd av det anförda får styrelsen tillstyrka en utredning i föreliggande motions syfte.

*Särskilda utskottet* vid 1934 års riksdag anförde (utl. nr 1) vid behandlingen av väglagen i denna del följande.

Bestämmelserna i denna paragraf, vilka hava sin motsvarighet i 9 § fjärde stycket i gällande väglag, torde, enligt vad det vill synas utskottet, i en del fall komma att verka i viss mån obilligt mot samhällena eller de enskilda tomtägarna i dem. Såsom av propositionen (sid. 117) framgår, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen givit uttryck åt den åsikten, att Kungl. Maj:t eller länsstyrelsen bör tillerkännas befogenhet att, i händelse väg bygges inom samhälle utan dess önskan, helt eller delvis befria samhället från skyldigheten att utan ersättning tillhandahålla mark, som erfordras för vägens byggande.

Då emellertid för ändring av den uti ifrågavarande paragraf gjorda regleringen av samhälles och tomtägares skyldigheter torde krävas en mera ingående utredning än den utskottet varit i tillfälle åstadkomma, anser utskottet sig icke kunna föreslå någon ändring i paragrafens lydelse.

*Utskottet.*

Erfarenheten synes bekräfta vad särskilda utskottet vid behandlingen av 1934 års väglag därom anført (utlåtande nr 1) att förevarande bestämmelser om skyldighet för municipalsamhälle och köping samt i sin ordning tomtägare att kostnadsfritt tillhandahålla vägmark i en del fall skulle komma att verka i viss mån obilligt mot municipalsamhällena och köpingarna eller tomtägarna. Med hänsyn härtill finner nu jordbruksutskottet i likhet med motionären skäl föreligga att närmare överväga ändring i dessa bestäm-

melser. Utskottet vill ifrågasätta, huruvida icke Kungl. Maj:t eller länsstyrelse bör tillerkännas befogenhet att i vissa fall medgiva befrielse helt eller delvis från sagda skyldighet. Förutsättningarna för en sådan möjlighet till jämkning torde därför böra göras till föremål för utredning.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

att riksdagen i anledning av motionen II:194 må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning i anslutning till vad utskottet anfört om ändring i skyldigheten enligt 17 § i 1934 års vägslag för köping och annat samhälle, för vilket stadsplanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning, att kostnadsfritt tillhandahålla vägmark samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kan giva anledning.

Stockholm den 14 maj 1936.

På jordbruksutskottets vägnar:

C. J. JOHANSSON.

---

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Sederholm, August Nilsson, Carl Eriksson, Gabrielson, Tjällgren, Jacob Hansson, Elof Andersson* och *Mannerskantz*; samt

från andra kammaren: herrar *Johansson* i Uppmälby, *Hedlund* i Häste, *Uddenberg, Gustafson* i Vimmerby, *Andersson* i Löbbo, *Ericsson* i Sörsjön, *Hagman* och *Osberg*.

---