

## Nr 105.

Av herr **Johanson, Karl August, m. fl.**, om beredande  
åt stadsplanlagda samhällen på landet av lättnad i dem  
åvilande bördor för väg- och gatuhållning.

Vid lösandet av vårt lands omfattande och alltjämt växande väghållningsuppgifter synes man hittills icke hava tillräckligt beaktat de särskilda problem, som i detta hänseende föreligga beträffande stadsplanlagda samhällen på landet. Ända tills för ungefär ett årtionde sedan intogo dessa samhällen en synnerligen ofördelaktig ställning i fråga om bekostandet av hithörande uppgifter. Å ena sidan voro de likställda med den egentliga landsbygden i avseende å vägskatteplikt, men å andra sidan voro de hänvisade att alldeles på egen hand bekosta för den allmänna samfärdseln erforderliga trafikleder inom sina planlagda områden i den mån detta skulle ske genom gatuhållning. Genom år 1927 vidtagna ändringar i då gällande väglag lyckades man visserligen utverka någon rättelse härutinnan. Man gav då åtminstone i princip erkännande åt att vägskatteplikten borde för samhällenas del motsvaras av förmånen att få gatuhållningen bekostad såsom allmän väghållning, för så vitt gatorna kunde anses vara av den betydelse för samfärdseln, som utgör förutsättningen för dylik väghållning. Men det är påtagligt, att även detta principiella erkännande inneburit för flertalet samhällen blott en synnerligen ringa förmån i jämförelse med de betydande bidrag, som därifrån kommit den allmänna väghållningen på den egentliga landsbygden till godo. Och dessutom måste det sägas, att värdet för samhällena av detta erkännande faktiskt blivit ännu mindre än vad man rätteligen kunnat vänta sig. Då det gällt att i praktiken tillämpa de år 1927 tillkomna bestämmelserna, synes man i allmänhet icke hava gjort tillräckligt klart för sig, att det av den allmänna samfärdseln betingade behovet av väghållning inom ifrågasvarande samhällsområden ej rimligtvis kan tillgodoses efter samma normer som för den egentliga landsbygden. Resultatet har blivit en för samhällena otillbörligt snäv tillämpning av bestämmelserna i ämnet.

Det nu sagda har kommit till synes främst då det gällt för samhällena att få fastställt, i vilken utsträckning gatorna enligt stadsplanerna skola tillika vara allmänna vägar och sålunda bekostas såsom sådana. Härvidlag bör erinras, att i det av 1934 års riksdag godkända utskottsutlåtandet angående nya väglagen uttryckligen framhållits, att en del länsstyrelser synts ha varit alltför återhållsamma i fråga om gators indömande såsom allmänna vägar. I detta utskottsutlåtande gavs också

direkt anvisning på åtskilliga sådana fall, då gator inom samhällena på grund av sin uppgift att utgöra förbindelseleder till offentliga institutioner m. m. regelmässigt syntes böra erhålla karaktär av allmän väg. Trots att riksdagen genom godkännandet av dessa uttalanden synes hava medgivit, att även ganska långt gående krav på utgrening av det allmänna vägnätet inom samhällena vore berättigade, hava många samhällen alljämt blivit mycket klenk tillgodosedda i detta avseende.

Även på annat sätt hava ifrågavarande bestämmelser fått en för samhällena otillbörligt snäv tillämpning. Till och med när det gällt starkt trafikbelastade huvudvägar — som ju genomlöpa många av dessa samhällen — har man vanligen inskränkt den allmänna väghållningen inom de tätbebyggda områdena till att avse endast nödtorftigt anordnade körbanor av minimimått. Man synes också i detta hänseende oftast hava utgått ifrån att en väghållning efter samma normer, som kunde anses försvarlig på den egentliga landsbygden, vore tillfyllest inom dylika tätbebyggda områden. Det borde dock vara påtagligt, att förutsättningarna härvidlag äro väsentligt olika i de bägge fallen. Det är ju givet, att man inom samhällena ofta har att räkna med en större anhopning av i gång varande fordon, att tillfällig uppställning av fordon utanför affärer o. dyl. därstädes ytterligare ökar fordringarna på körbanans bredd samt att hänsyn där också måste tagas till en gångtrafik av helt annan omfattning än på den egentliga landsbygden. Men det till synes självklara förhållandet, att den allmänna väghållningsuppgiften inom samhällena fördenskull mångenstädes bör avse större vägbredder och speciella anordningar — särskilda gångbanor m. m. — som kunna undvaras där tätare bebyggelse ej finnes, har hittills blott i ringa mån vunnit beaktande. Man torde kunna påvisa många fall, där i samhällena finnes ett påtagligt behov av dylika större vägbredder och särskilda anordningar och där också vederbörlig hänsyn härtill tagits vid stadsplanens upprättande, men där man likväl alltjämt får åtnöjas med att den allmänna väghållningen avser endast en relativt smal körbana.

Vid bedömandet av den omförmälda tillämpningen av väglagbestämmelserna för samhällena bör det dessutom besinnas, att samhällena oberoende därav äro bundna av stadsplanelagstiftningens regler om gatuhållning. Vad frågan här gäller är därför i betydande utsträckning icke huruvida trafikleder, som ifrågasatts såsom allmänna vägar, verkligen skola komma till stånd och vidmakthållas såsom för den allmänna samfärdseln användbara förbindelser. Den omständigheten, att väghållningsuppgiften på ett otillbörligt sätt begränsas i fråga om trafikleder, vilkas betydelse såsom allmänna vägar vunnit erkännande, innebär merendels ej heller att dessa trafikleder verkligen få hållas i sådant otillfredsställande skick. I den mån gatuhållningsskyldighet

föreligger blir det i stället faktiskt samhällenas sak att utfylla vad som brister i fråga om allmän väghållning. För en gata, som enligt stadsplanelagen måste iordningställas men som ej anses behöfelig såsom allmän väg, får samhället bestrida anläggningskostnaderna även om det efteråt visar sig, att densamma i mycket betydande mån tages i anspråk för den allmänna samfärdseln. Och vad beträffar sådana gator, som utgöra viktiga genomfartsleder, förutsätta stadsplanerna regelmässigt mera än en knappt tilltagen körbana, med resultat att samhällena, där den allmänna väghållningen så begränsats, få på grund av gatuhållningsbestämmelserna ensamma bära en del av de kostnader, som här faktiskt komma den allmänna samfärdseln till godo.

I betraktande av de mycket ansevliga bidrag till bekostandet av den allmänna väghållningen, som inflyta från ifrågavarande samhällen, synes billigheten kräva att dessa verkligen tillförsäkras en förmånligare behandling i oförmälda avseenden än den som hittills kommit dem till del. Det torde icke kunna bestridas, att den egentliga landsbygdens, dessa samhällens och städernas olika ställning enligt nuvarande regler i fråga om bekostandet av allmän väghållning och gatuhållning överhuvud är synnerligen godtyckligt bestämd. Det synes också obestriddigt, att samhällena härvidlag erhållit en särskilt ofördelaktig position. Genom den nyligen igångsatta utredningen om ett förstatligande av vägväsendet på landet har nu en fråga upptagits till behandling, som uppenbarligen gäller en genomgripande omläggning härutinnan åtminstone i vad angår kostnaderna för den allmänna väghållningen. Men det bör då uppmärksammas, att en rättvis avvägning av bördorna för hithörande uppgifter även efter ett dylikt förstatligande förutsätter, att dessa uppgifter inom de stadsplanlagda samhällena på landet verkligen bli bekostade såsom allmän väghållning i hela den utsträckning, som betingas av där rådande särskilda förhållanden.

Också andra förändringar i avseende å väghållningsuppgifterna äro numera ifrågasatta, som synas ge särskild anledning att uppmärksamma oförmälda spörsmål för de stadsplanlagda landsbygdssamhällenas del. Som bekant ha 1935 års vägsakkunniga nyligen framlagt betänkanden dels med förslag till ny lag om enskilda vägar och dels angående grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll ävensom angående statsbidrag till enskilda vägar. Goda skäl synas i och för sig föreligga för åtgärder till befrämjande av den enskilda väghållningen på sätt i dessa betänkanden föreslås. Men härvid är att märka, att man såsom argument för ståndpunkten, att endast vissa viktigare gator i samhällena borde bekostas såsom allmänna vägar, ständigt brukat anföra, att övriga gator blott kunde anses fylla samma uppgift som enskilda vägar. Man synes därför från samhällenas sida

på goda grunder kunna kräva, att de för sin gatuhållning, i vad angår gator av sistnämnda slag, åtminstone få komma i åtnjutande av fördelar motsvarande dem som kunna beredas den enskilda väghållningen. Det förefaller emellertid, som om nämnda sakkunnigbetänkanden ej ägnat någon uppmärksamhet häråt. Och vad åter angår samma sakkunnigas förslag beträffande grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll, synas visserligen samhällenas särskilda förhållanden hava i viss mån beaktats. Men de av de sakkunniga föreslagna anvisningarna rörande sådana grunder äro likväl så allmänt avfattade, att man knappast synes kunna räkna med att de skulle säkerställa en för samhällena skälig tillämpning i åsyftade hänseende.

Med utgångspunkt från det här anförda synes det vara ett berättigat krav från de omförmälda samhällenas sida, att frågan om dessa samhällens ställning med avseende å såväl allmän väghållning som gatuhållning tages upp till omprövning. Deras nuvarande ställning i dessa avseenden innebär påtagliga orättvisor. Och med hänsyn till flera redan förut aktuella reformspörsmål beträffande vägväsendet förefaller en skyndsam omprövning av nämnda fråga så mycket mera befogad. Det torde lämpligen kunna uppdragas åt 1935 års vägsakkunniga att verkställa utredningen.

Vi få alltså hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t an hålla om skyndsam utredning och förslag angående den omfattning, vari gatuhållningen inom stadsplanlagda samhällen på landet må bekostas såsom allmän väghållning, och angående sådana åtgärder i övrigt som kunna bereda dessa samhällen skälig lättnad i dem åvilande bördor för väg- och gatuhållningen.

Stockholm den 21 januari 1939.

*Elon Andersson.*

*Gust. Björkman.*

*Karl Aug. Johanson.*

*Carl Eriksson.*