

Nr 373.

Av herr **Mattsson**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 131, med förslag till byggnadslag m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 131 föreslås förutom antagandet av en byggnadslag, avsedd att ersätta stadsplanelagen, bland annat vissa ändringar i 1943 års lag om allmänna vägar. Sålunda föreslås införandet av en ny paragraf, 31 a §, enligt vilken länsstyrelse, om så finnes erforderligt för tillgodoseende av trafiksäkerheten eller eljest av särskilda skäl, skall äga förordna, att enskild väg ej må anslutas till allmän väg utan länsstyrelsens tillstånd eller att befintlig enskild utfartsväg ej vidare må användas för ändamålet. Undantagna härifrån äro dock enskilda vägar, som upptagits i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan. Länsstyrelse skall dessutom äga föreskriva särskilda villkor för vägs utförande såsom förutsättning för beviljande av tillstånd. Närmare bestämmelser i ämnet skola meddelas av Kungl. Maj:t. Till nu återgivna bestämmelser i lagförslaget anknyta sig under §§ 31 b och c ersättnings- och lösningsregler, vilka avse att ge vederbörande fastighetsägare kompensation för av huvudbestämmelsens tillämpning vållad skada. Vidare har i lagförslaget 33 § väglagen erhållit sådant innehåll att länsstyrelse, om särskilda omständigheter därtill föranleda, kan föreskriva att byggnad ej får uppföras på mindre avstånd än trettio meter från vägbanans mitt.

De nu refererade bestämmelserna gå tillbaka på lagförslag, vilka stadsplaneutredningen på sin tid framlade. Mot utredningens förslag i dessa delar avgav jag reservation i egenskap av särskilt tillkallad sakkunnig. Reservationen gick ut på att ifrågavarande bestämmelser, åtminstone vad den rena landsbygden angick, inneburo alltför långtgående ingrepp och där lämpligen borde kunna ersättas med en enklare ordning. Jag tänkte mig att i stället för länsstyrelsen vägsynenämnden kunde inkopplas på frågor om enskild vägs anknytning till huvudväg. Beträffande åter det byggnadsfria området avstyrkte jag utökningen till högst 30 meter, eftersom de nya planinstituterna i sig själva utgjorde garantier för att skäliga anspråk på friläggande av mark för vägbyggnadsändamål inom existerande och blivande tätorter komme att tillgodoses. Under remissbehandlingen av stadsplaneutredningens förslag synas nu behandlade frågor endast i ringare utsträckning ha blivit föremål för särskild uppmärksamhet. Två länsstyrelser, de i Kopparbergs och Kronobergs län, uttalade sig emellertid till förmån för mina önskemål liksom även styrelsen för Svenska landskommunernas för-

bund och åtminstone en av de hörda landskommunerna. I propositionen har emellertid icke något avseende fästs vid deras inlägg.

Vad i propositionen anförts har icke kunnat övertyga mig om att den valda lösningen skulle vara rationell. Fortfarande anser jag att den rena landsbygden bör förskonas från så tungrodda och belastande anstalter, som här föreslagits. Det är överhuvud taget förvånande att man — så kort tid, som förfutit sedan den allmänna väglagstiftningen reformerades — utan att någon grundligare utredning föregått finner nödigt vidtaga ändringar i väglagens bestämmelser. I den utredning, som framlagt nu berörda förslag, var icke den speciella vägsakkunskapen i erforderlig mån företrädd och någon verklig avvägning mellan trafikanternas och de kring vägarna boendes intressen kunde därför icke komma till stånd. När jag opponerade mig mot stadsplaneutredningens förslag och i anslutning till min opposition framkastade vissa tankar på hur dessa vägfrågor lämpligen borde få sin lösning, var jag inte förmäten nog att tro att dessa tankar utan vidare skulle kunna omsättas i lagparagrafer. Men jag hoppades åtminstone att en särskild liten vägberedning skulle få tillfälle att syssla med spörsmålen för den rena landsbygdens vidkommande. Den uppfattningen hyser jag alltjämt, och jag tror också att den delas av alla dem som ha förtroget med förhållandena på landet. I en tid då jordbrukarna på alla håll insnärjas i labynter av paragrafer kan det icke vara lyckligt att öka deras börda genom att ytterligare krångla till förhållandena för dem. Det statliga förmynderskapet känns nog tungt ändå. När väglagstiftningen i vägsynenämnden skapat ett särskilt lokalt organ för uppordnandet av mindre vägfrågor, borde det enligt min mening icke vara omöjligt att begagna detta organ för åstadkommandet av en smidigare lösning av väganslutningsfrågorna än den som nu föreslagits. När det från vissa håll sägs att föreliggande lagförslag icke berör sådana vägar, stigar och dikesbroar som endast ha med jordbrukskörslorna att göra, vill jag blott erinra om att vi på landet ha många blandformer av vägar. Att säga när den rena ägovägen övergår till att vara trafikled är svårt även för den som lever på platsen och blir dubbelt svårare att avgöra från skrivbordet i en residensstad. Den tidsutdräkt och det ohägn som den byråkratiska handläggningen drar med sig kan aldrig vara till gagn i saker som dessa. På liknande grunder kan jag icke biträda förslaget om att utöka det byggnadsfria området till maximalt 30 meter från vägbanans mitt.

Under återopande av vad ovan anförts får jag hemställa,

att riksdagen med avslag på Kungl. Maj:ts proposition nr 131 i ovanberörda delar — alltså rörande tillägg till och ändringar i §§ 31 och 33 allmänna väglagen samt därmed korresponderande lagrum — i anledning av nämnda proposition i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla om utred-

ning för åvägabringande av för den rena landsbygden lämpade bestämmelser om enskild vägs anknytning till allmän väg ävensom om maximalt byggnadsfritt område intill sådan väg.

Stockholm den 10 april 1947.

Victor J. Mattsson.
