

N:o 206.

Af herr **P. O. Lundell**, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar af lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891.

I Kungl. Maj:ts proposition rörande ny väglag år 1889 hade Kungl. Maj:t i öfverensstämmelse med vägkommittén föreslagit, att all väghållningskostnad skulle såsom vägskatt uttaxeras på samtliga vägfyrkar, hvarvid borde för hvarje väghållare afräknas beloppet af den å hans vägtal belöpande väghållningskostnad, som han in natura utgjorde.

Särskilda utskottet 1889 påfann en annan metod vid detta åtgörande, som äfven upptogs af 1891 års lagutskott, hvilket då behandlade ärendet. Den angifna anordningen innehålles i § 60 af nu gällande väglag, och det må erkännas, att bestämmelsen om debitering och uppbörd, sådan den inkom i nu gällande väglag, i någon mån förenklar göromålen i angifna hänseende, men den medför också åtskilliga olägenheter och oegentligheter, hvilka jag härmed vill påvisa såsom skäl för ett återgående till Kungl. Maj:ts förslag i 1889 års proposition.

Efter det sätt, hvarpå naturaunderhållets kostnad nu afdrages från det belopp, hvilket skall såsom vägskatt å dem, som hafva väghåll in natura, uttaxeras, tillkommer detta afdrag de naturaväghållningsskyldige efter medeltalet af väghållningsdistriktets vägfyrkar, och sålunda för hvarje väghållare efter den taxering å hvarje jordbruksfastighet, som gällde den tid, då vägdelning skedde, och där vägdelning icke sker, blir fördelningen af naturaunderhållet kvarstående efter gamla mantalet, intill dess vägdelning efter nya väglagens bestämmelser skett.

Vore nu det taxeringsvärde, som varit gällande vid en efter nya väglagens tillkomst skedd vägdelsing, någonting konstant att räkna med såsom bestående, så vore ju allt väl beställt, så snart en ny vägdelsing kommit till stånd, men detta är såsom man vet alldeles icke fallet. Vid hvarje efter 5 år återkommande ny fastighetstaxering måste i de allra flesta taxeringsdistrikt betydande ändringar företagas i de åsatta taxeringsvärdena, i en del fall beroende på skedda förändringar i fastigheternas beskaffenhet, men oftast på grund af erhållen bättre kännedom om fastigheternas afkastningsförmåga och verkliga värde i förhållande till andra dylika fastigheter.

Vore nu dessa förändringar små och mindre omfattande, så kunde de ju icke mycket betyda i fråga om väghållningskostnadens fördelning, men så är ingalunda förhållandet. Ganska ofta gå fullt berättigade förändringar löst på 20, 50, till och med 100 % eller än mera förhöjning eller nedsättning å taxeringsvärden under en kortare tidsperiod.

Under sådana omständigheter är det naturligtvis af stor betydelse, det lagstiftningen ställes så, att väghållningsbesväret lika väl som andra skatter gör sig gällande efter de taxeringsvärden, för hvilka de rätteligen böra utgå, eller de senast åsatta.

Man kan ju säga, att anförda olägenheter äfven kunna afhjälpas genom ofta återkommande nya vägdelsingar.

Nya vägdelsingar äro dock både mycket kostsamma och i öfrigt ofta genom åtföljande rättegångar och dylikt besvärliga och obehagliga tillställningar, hvilka väghållningsdistrikten icke gärna vilja underkasta sig, men som Konungens befallningshafvande nog måste se sig förpliktad ålägga väghållningsdistrikten, därest genom nu gällande lagbestämmelsers bibehållande väghållningsbesväret kommer att drabba väghållningsskyldige mycket ojämnt.

Nya uppskattningar genom särskilda nämnder komma nog i regel att ske hvart tionde år, och detta är en jämförelsevis enkel och billig procedur. Låter man så hvarje väghållare få ersättning för hela den uppskattade väghållningskostnaden, och denna kostnad fördelas efter vid tiden för debiteringen gällande vägfyrktal, så blir väghållet såvidt möjligt riktigt fördeladt, äfven om nya vägdelsingar ske efter långa mellantider.

Låter man vidare, såsom i Kungl. Maj:ts proposition nu föreslagits rörande statsanslaget, hela naturaväghållningskostnaden afkvittas vid uppborren, så kommer denna anordning icke att medföra nämnvärdt mera besvär än åtgärden att afkvitta statsanslaget, ty detta behöfver

då icke, såsom nu är föreslaget, utdelas till hvarje väghållare, utan tillgodoföres direkt vägkassan.

Hela skillnaden vid uppbörden blir, att man såväl i debet som kredit får röra sig med något högre siffertal. Denna anordning kan äfven lika väl utföras, vare sig uppbörden sker genom kommunalnämnden eller kronouppbördsmanen.

En annan oegentlighet, som jag vill omnämna till ändring vid nu pågående omarbetning af gällande väglag, är den i § 2 angifna bredd för bygdeväg och landsväg. Båda bestämmelserna äro efter mitt förmenande föråldrade och olämpliga såsom normalmått för vägarne bredd. I vår tid, då de flesta större transporter ske å järnväg och icke medelst långa landsvägsforor, är det endast undantagsvis så breda vägar behöfvas, att man å desamma kan köra som man säger »treradt» eller med tre fordon i bredd. Af denna anledning anser jag bestämmelsen om 6 meter (20,2 fot) såsom bredd för landsväg vara för mycket såsom regel betraktad; en dylik bredd bör tillhöra undantagsbestämmelserna.

Hvad åter angår måttet 3,6 meter (12,1 fot) för bygdevägar, så anser jag detta mått alldeles för knappt att angifvas såsom normalmått för dylika vägar, ity att man i våra dagar, till följe af förbättradt väghåll och större hästar, begagnar större fordon än förr och trafikkanterna till följe däraf ofta endast med svårighet kunna möta eller passera hvarandra å vägar med blott 3,6 meters bredd.

Den bredd å allmänna vägar, som man anser lämpligast i våra dagar, är efter mitt förmenande sådan, att två skjutsar äfven med större fordon utan svårighet kunna passera förbi hvarandra. Naturligtvis begär man, att en väg med större trafik, där skjutsar mycket ofta passera hvarandra, skall vara åtskilligt bredare än en väg med mindre trafik, där man mera sällan möter ett annat fordon. En meters skillnad i vägbredden är dock efter mitt förmenande tillräcklig i detta hänseende.

Jag kommer sålunda till det resultat, att våra större allmänna vägar eller landsvägarna i regel böra bestämmas till 5 meters (16,84 fot) bredd, och de mindre eller bygdevägar till 4 meters (13,47 fot) bredd med samma bestämmelser för undantag, som nu finnas i gällande väglags § 2.

Visserligen kan man nog reda sig med angifna lagparagraf, sådan den nu finnes i väglagen, genom att låta däri stadgade mått gälla som undantag och låta undantagen vara regel, men det synes dock vara lämpligare, att man i lagen bestämmer såsom normalmått de mått man anser vara de bästa, synnerligen då man är i färd med att i andra delar förbättra lagen.

Med stöd af hvad jag sålunda anfört, vågar jag vördsamt föreslå, att Riksdagen i samband med behandling af Kungl. Maj:ts proposition angående revision och förändring i väglagen af den 23 oktober 1891, måtte för sin del besluta sådan förändring i anförda lags § 2, att däri befintliga siffertalet 6 ändras till 5 och siffertalet 3,6 ändras till 4; och vidare, att i samma lags § 60 m. fl. saken rörande §§ vidtages sådan ändring, att hela den af särskilda nämnden uppskattade väghållningskostnad jämte öfriga kostnader rörande väghåll och förvaltning utdebiteras på väghållningsdistriktets samtliga vägfyrkar, och att af denna skatt för dem, som hafva naturaunderhåll å allmän väg, hela hans kostnad för samma underhåll afräknas vid uppbörd, samt i följe däraf statsanslag icke utdelas till väghållare, utan endast tillgodoföres vägkassan.

Och anhålles, att särskilda utskottet, dit denna motion torde remitteras, välvilligt verkställer omformulering af de §§, som af detta förslag beröras, därest detsamma vinner afseende.

Stockholm den 17 februari 1905.

P. O. Lundell.