

Nr 167.

Af herr **Olsson** i Kullenbergstorp, om *skrifvelse till Kungl. Maj:t* angående revision af lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Vid sistlidne års riksdag förelågo till behandling ett stort antal motioner om större och mindre ändringar i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, den 23 oktober 1891. Det sammansatta utskott, som behandlade frågan, hemställde dels om afslag å åtskilliga motioner och dels om bifall till en skrifvelse till Kungl. Maj:t rörande förändringar i lagen om allmänna vägar. Ingendera motionen, ej heller utskottets hemställan om skrifvelse till Kungl. Maj:t vann Riksdagens bifall. Det stora antalet motioner, huru olikartade de än voro, samt diskussioner i Riksdagen, särskildt i Andra kammaren, visade dock oförtydligt, att stora och betänkliga brister vidlåda väglagen. Det enda skäl, som anfördes för att ingen förändring i väglagen borde ske var, att lagen så nyligen reviderats. Detta skäl kan dock omöjligen vara afgörande i och för sig, då man ej afhjälper brister genom att låta dem blifva gamla. Knappast någon lag i ekonomiska ting har framkallat så mycket missnöje, klander och kritik som den nuvarande väglagen. Lagens brister kunna ej afhjälpas genom små förändringar i en och annan paragraf, utan en genomgående revision får nog tillgripas. Att en sådan revision endast kan utföras af Kungl. Maj:t, är själfklart.

Diskussionen om väglagen i Andra kammaren lämnade, om än besluten utfölle i negativ riktning, dock en god ledning om de grunder i lagen, som ej böra förändras. Förslaget om att staten skulle öfvertaga hela underhållet af allmänna vägar å landet leder ovillkorligen till så stora kostnader och sådana konsekvenser, att det ej bör bifallas. Skulle

allmänna vägarna på landsbygden öfvertagas af staten, finge man nog äfven taga åtskilliga hufvudgator i städerna med, eljest blefve ju ej något sammanhang med statens vägnät. Att städerna ensamt skulle bekosta underhållet af förbindelserna i städerna mellan statens vägnät å landsbygden, vore väl knappast fullt rättvist. Skulle däremot staten bekosta dessa förbindelser, komme man in på olösliga uppgifter. Förslaget, att väghållningsdistrikten skulle utvidgas så, att de i regel omfattade ett helt län, skulle, heter det, verka utjämnande på bidragen till vägunderhållet. Denna utjämnning blefve dock mera skenbar än verklig. Endast de, som bidraga med penningar, vunno utjämnning, däremot de, som skulle utgöra naturaunderhållet, finge i regel längre afstånd till sina vägar. Skulle naturaunderhållet å vägarna delas som nu häradsvis, något, som framhölls under diskussionen, blefve det synnerligen ojämn fördelning häradena emellan, äfvensom mellan de, som utgöra naturaunderhåll, och de, som bidraga med penningar. Förvaltningen blefve ock synnerligen tungrodd. En ny vägdelning toge en tid af en mansålder; redan med nuvarande väghållningsdistrikt tog vägdelningen i Luggede härad en tid af 17 år. Huru lång tid skulle det taga i ett helt län? Förslaget om länen som väghållningsdistrikt är ännu mera opraktiskt än förslaget om statens öfvertagande af vägarna, hvadan det ej heller bör bifallas.

Af en talare framhölls under diskussionen i Andra kammaran, att köpingar och municipalsamhällen böra, beträffande underhållet af allmänna vägar, likställas med städerna. Att detta äger fog för sig och bör tillmötesgå, kan ej bestridas. Dessa samhällen komma ej ekonomiskt att stå ut med att betala vägskatt och äfven bekosta vägarnas förändring till gator. Ständiga kollisioner uppstå äfven vid dessa förändringar mellan samhällen i fråga och väghållningsskyldige; ju förr en annan ordning inträder, desto bättre. Skall denna förändring i köpingars och municipalsamhällets väghållningsskyldighet komma att genomföras, är dock absolut nödvändigt, att statens bidrag till väghållningsdistrikten ökas så, att ökningen utgör en kompensation för distriktets minskning af inkomsten vid förändringen.

Frågan om statens bidrag till väghållningsdistrikten är obestridligen kärnpunkten i alla förslag om allmänna vägars underhåll. Detta bidrag bör ställas så, att staten lättar relativt mest, där bördan är tyngst, dock bör tillses, att väghållningsdistriktet alltid har intresse af, att kostnaderna för vägarna ej blifva oskäligen stora. Dessa bägge mål kunna samfälligt vinnas, endast om statens bidrag utgår efter en glidande skala. Gifvetvis bör statens bidrag utgå för såväl underhåll af väg, då marken är bar, som

vinterväghållning, kostnad för broar m. m., d. v. s. allt vägunderhåll, då kostnaden drabbar distriktet lika väl för det ena ändamålet som det andra. Det synes mig som statens bidrag lämpligen borde utgå för den del af distriktets vägunderhåll, som pr vägfyrc belöper sig till 1—20 öre med 20 %, för 21—40 öre med 40 %, för 41—60 öre med 60 % och för öfver 60 öre med 80 %. Måhända en blifvande utredning visade, att man finge något jämka dessa siffror, hvilket i så fall bör ske. Såvidt jag kunnat finna, skulle statens bidrag efter detta förslag uppgå till i medeltal mellan 30—35 % af kostnaden för vägunderhållet. Något särskildt anslag för lättande af synnerligen hårdt betungade distrikts bördor behöfdes ej, det hela verkade på alla punkter så, att utjämningen blefve bättre än genom något annat förslag och statens bidrag hölles inom rimliga gränser. (Se bilagan.)

Beträffande särskilda beskattningsföremåls deltagande i kostnaden för vägunderhållet är ju meningen, att den bör utgå efter den nytta de anses hafva af allmänna vägarna. Om å till naturunderhåll förpliktade jordbruksfastigheter åsattes som nu en fyrc eller vägtal för 100 kronors taxeringsvärde, hvilket motsvarar, enligt nuvarande beräkning, 6 kronors inkomst, synes i regel en vägfyrk för 30 kronors annan beskattningsbar inkomst vara lämplig. Å annan fastighet bör skillnad äga rum mellan fabriker och andra därmed jämförliga inrättningar och bostadshus. För de förra bör en vägfyrk i regel åsättas för 100 kronors taxeringsvärde, för de senare bör en vägfyrk åsättas 300 kronors eller möjligen, som först var gällande, 400 kronors taxeringsvärde. Skulle någon lättnad anses skälig för vissa slag af fabriker, kan sådan lättnad äfven ske, dock torde ej närmare behöfva bevisas, att fabriker i regel hafva mera behof af allmänna vägar än jordbruk med lika taxeringsvärde. Att näringar nu finnas, som ej hafva någon nytta af de allmänna vägarna, kan ej bestridas. En sådan näring är rederirörelsen, vare sig den drifves som vanligt rederi eller bolag. Denna näring bör helt befrias från vägskatt, helst den utgör relativt mera skatter och afgifter än andra näringar. Vägskatten drifver ock all rederirörelse från landsbygden till städerna, hvilket är för landsbygden i många hänseenden skadligt. Måhända äfven någon annan näring finnes, som äfven bör helt befrias för eller hindras vid utgörande af vägskatt.

Skulle lindring i vägskatten för smärre inkomstagare beredas, fordrar väl konsekvensen, att äfven smärre fastigheter medgifvas lindring. Sådana fastigheter uppstå nästan dagligen genom ägostyckning, i verkligheten äro

de ofta endast tomter, oaktadt de åsättas mantal. Helt säkert kommer detta slags ägostyckning att i framtiden bereda stora svårigheter i skattehänseende. För den händelse att lindring medgifves i vägs-katten, bör den ske synnerligen varligt, så att man ej skjuter öfver målet.

Vid väglagens revision bör äfven tillses, att sådana bestämmelser intagas i lagen, att väghållningsdistrikt ej formellt behöfver debitera högre vägs-katt, än som erfordras för utgifternas bestridande.

Väglagens bestämmelser om hvilka vägar, som skola ingå som allmänna, äro nog i hufvudsak riktiga, endast uttrycket »och annan därmed jämförlig väg» kunde utbytas mot någon mera klar bestämmelse. Det bästa vore nog, att tillvaron af så stor allmän trafik å en väg, att den betydligt öfverstege enskild trafik å samma väg, skulle berättiga till att vägen intoges som allmän. Med enskild trafik å väg afses då de fastighetens, som äro belägna vid vägen, trafik å densamma. Kunde nuvarande uttrycket utbytas mot något mera klart, vore det synnerligen önskvärdt, emedan det åstadkommit stora ojämheter i tolkningen om hvilka vägar, som skola ingå som allmänna.

Jag tror mig härmed hafva angifvit de hufvudsakliga ändringar i väglagen, som behöfvas; dock är ej därmed uteslutet, att en blifvande utredning kan visa behof af ändring i smärre detaljer i andra delar af samma lag.

På grund af hvad sålunda anförts, tillåter jag mig vördsamt hemställa,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, huruvida, efter skedd utredning, lagen om väghållningsbesvärets utgörande på landet borde undergå revision, äfvensom att Kungl. Maj:t måtte för Riksdagen framlägga de förslag, hvartill detta öfvervägande kunde gifva anledning.

Stockholm den 27 januari 1910.

Olof Olsson
i Kullenbergstorp.

Bilaga.

Fördelning af kostnaden för underhåll af allmänna vägar å landet, enligt förslaget i denna motion:

| Hela kostnaden för vägunderhållet, öre pr vägfyck | Statens bidrag, öre pr vägfyck | Väghållningsdistriktets bidrag, öre pr vägfyck |
|---|--------------------------------------|--|
| 10 | 2 | 8 |
| 20 | 4 | 16 |
| 30 | 8 | 22 |
| 40 | 12 | 28 |
| 50 | 18 | 32 |
| 60 | 24 | 36 |
| 70 | 32 | 38 |
| 80 | 40 | 40 |
| 90 | 48 | 42 |
| 100 | 56 | 44 |
| 110 | 64 | 46 |
| 120 | 72 | 48 |
| 130 | 80 | 50 |
| 140 | 88 | 52 |
| 150 | 96 | 54 |

o. s. v.