

Nr 230.

Av herr **Karlsson** i Nynäshamn, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 100, med förslag till lag om allmänna vägar på landet.*

Kungl. Maj:ts proposition nr 100 med förslag till lag om allmänna vägar å landet innehåller den bestämmelsen i likhet med nu gällande väglag, att köpingar och municipalsamhällen skola tillhöra vägdistriktet samt i likhet med övriga kommuner deltaga i kostnaden för väghållningen å landet.

Då enligt min uppfattning dessa samhällen därigenom måste åtaga sig en dubbelbeskattning, kommer mitt yrkande att avse, det dessa samhällen i berörda avseende måtte jämföras med städerna.

Som stöd för denna uppfattning anföres följande: lagförslaget innebär, vad gäller skattebördan, den förändringen, att skatteobjekten »annan fastighet och inkomst» övertaga en avsevärt större del av densamma än förut, medan motsvarande lättnad beredes »jordbruksfastighet», således ökad skattebörda för köpingar och municipalsamhällen (samhällen). Statsbidraget till vägunderhållet skall dessutom i väsentlig grad ökas, bidraget skall i likhet med vad som skett sedan 1919 utgå med 30 %, dock icke som hittills varit förhållandet å beräknad kostnad, utan å verkliga kostnaden för vägunderhållet, då marken är bar, samt för vinterväghållningen. Dessutom erhålles statsbidrag å den del av kostnadssumman, som överskjuter riksmedeltalet pr vägfyrk med 40 %.

Då statsbidraget utgår i huvudsak av skattemedel, belastas samhällenas innevånare härigenom med ökad skattebörda till staten, vilket senare förhållande även gäller städerna.

Dessutom må påpekas, att i 1921 års provisoriska skatteutjämningslagstiftning icke tagits någon hänsyn till det skattetryck, municipalförvalt-

ningen medför. Av den skatteutjämning landskommunerna emellan, till vars finansiering municipalsamhällenas medlemmar få lämna betydande bidrag, ha dessa samhällen sålunda intet direkt gagn.

Utöver de utgifter väghållningsbesväret å landet åsamkar dessa samhällen, hava dessa att ensamt bekosta sina egna vägars och gators underhåll (frånsett de allmänna vägar, som i vissa fall genomlöpa samhällena) och anläggning. Nutida fordringar, vad gäller vägars och gators underhåll, kräva ansenliga belopp. Så utgjorde utgifterna enbart för nämnda underhåll, frånsett nybyggnader och avloppsledningar m. m., i Sundbybergs köping 1921 i runt tal kronor 60,000: —. Köpingens skattskyldiga hade dessutom att erlægga vägs katt till distriktet med omkring kronor 50,000: —.

I Nynäshamns köping voro motsvarande utgifter för samma år kronor 25,000: — och kronor 41,200: — vägs katt. En viss lättnad i sådana samhällens skattetryck genom att dessa utbrytas från väghållningsdistrikten och jämföras med städerna i detta avseende torde sålunda enligt mitt förmenande vara fullt befogat. Det kan emellertid anföras även andra skäl: den svåra depressionstid som för närvarande övergår vårt land kommer otvivelaktigt att medföra i särskilt hög grad för dessa samhällen svårigheter att fullgöra sina åligganden, arbetslösheten har i dessa samhällen, som till övervägande del bestå av industriarbetare, gripit oerhört omkring sig, förutom det direkta understödet hava nödhjälpsarbeten i stor omfattning anordnats, vilket medfört upplåningar av medel, vars återbetalande skjutits på framtiden, bevillningskronornas antal reducerats i raskt tempo samtidigt som anspråken på kommunernas kassa ökas. De skäl, som av såväl 1920 års vägsakkunniga som av departementschefen anförts mot, att samhällena skulle utbrytas ur vägdistriktet, hava varit i huvudsak följande: Väghållningsbesväret skulle bli för tungt för de återstående beskattningsföremålen inom väghållningsdistrikten. Rätten för samhällena att slippa väghållningen skulle påskynda uppkomsten av nya municipalsamhällen och köpingar med därav följande ändringar i väghållningsdistrikten.

Slutligen skulle enligt sakkunniga en oformlighet förefinnas i det förhållandet, att representanter för samhällena, valda gemensamt med landsbygden, skulle lika med den egentliga landsbygdens representanter delta i behandlingen av frågor rörande vägunderhållet på landet.

Vad först angår frågan om väghållningstungan, därest samhällena utbrytas, må anföras vägkommissionens yttrande och förslag att därest enligt 1913 års vägstatistik länen utgjort vägdistrikt samt ordinarie statsbidrag höjts från 15 till 20 %, endast ett landstingsdistrikt fått vidkännas för-

höjning i sin väghållningsbörda, då statsbidraget redan höjts till 30 % och därutöver. Enligt föreliggande förslag torde detta skäl numera hava fullständigt bortfallit, enär samhällena på grund av gällande lag om fastighetsbildning i stad m. m. nu blivit fullt jämställda med städerna beträffande ordnandet av sitt gatuväsen. Enligt de sakkunnigas uppfattning är städernas befrielse från deltagande i landsbygdens väghållningsbesvär en »sekelgammal orättvisa». Vinner ett sådant betraktelsesätt godkännande av statsmakterna, torde ingen möjlighet förefinnas för någon ändring i nu bestående förhållanden.

De sakkunniga ha vidare anfört, att gatorna i samhällena äro att jämställa med enskilda vägar å landet, vilka skola underhållas av dem, som därutav hava gagn. Härtill må anmärkas, att den offentliga regleringen av samhällenas gatuväsen, som genom stadsplanelagstiftningen är fastställd, ålägger samhällena bestämda förpliktelser i avseende å gatas anläggning, upplåtande och underhåll, långt mera vittgående än väghållningsdistriktets i fråga om allmänna vägar å landet.

Beträffande åter frågan, att samhällenas utbrytande skulle stimulera uppkomsten av nya samhällen, kan jag ej dela denna uppfattning. Såvitt nu kan bedömas, förefinnes ingen strävan från tätt bebyggda områden å landet i riktning till att åt sig skapa nya samhällsformer, det motsatta torde i stället vara förhållandet. Genom de initiativ Kungl. Maj:ts befallningshavande måste taga för att ur ordnings- och sanitetssynpunkt samt även med hänsyn till byggnadsväsendets rationella ordnande å orter med sammanträngd befolkning har nya samhällen uppstått, ofta mot befolkningens bestridande i större omfattning än från innevånarnas egna framställningar.

Man torde därför utan fara för misstag kunna förutsätta, att samhällenas befrielse från vägskatt ej kan påverka förskjutningen mellan stad och landsbygd.

Skulle mot förmodan sådant yppa sig, ligger det helt i statsmyndigheternas skön att från början avvisa desamma med stöd av gällande författningar.

Vad slutligen beträffar oformligheten av att representanter för samhällena skulle deltaga i frågors behandling, som rör vägväsendet å landsbygden, därest landstingsområdet skulle utgöra vägdistrikt, torde däri ingen fara föreligga.

Landstingsmännen, som väljas gemensamt för landsbygd och samhälle, torde lika ofta vara bosatta å rena landsbygden som i köping eller

municipalsamhälle samt dessutom i första hand se på hela landstingsområdets bästa.

Kungl. Maj:ts förslag till lag om allmänna vägar å landet innebär emellertid en förändring rörande samhällena därutinnan, att distriktet skall vidkännas kostnaden för underhållet av allmänna trafikleder inom dessa samhällen, dock icke med högre belopp än det, vartill kostnaden för väghållningens utförande efter samfärdsels behov skäligen kan skattas.

Rörande denna bestämmelse kommer oupphörliga tvister att uppstå mellan vägdistriktet och dessa samhällen. Vad först beträffar frågan, huruvida en gata skall anses nödig för den allmänna samfärdseln, medgiva de sakkunniga, att svårigheter här möta, genom uppdelning av gatorna i grupper, nämligen sådana gator som äro nödiga för den allmänna samfärdseln och till vars byggande och underhåll bidrag från väghållningsdistriktet kan påräknas, samt gator som endast utgöra enskilda utfartsvägar. Härvid är dock att märka, att gällande stadsplanelagstiftning stadgar skyldighet för samhället att i mån av bebyggande upplåta gata till allmänt begagnande. Det förefaller därför orimligt, att någon sedan vill bestrida att ej gatan är behövlig för den allmänna samfärdseln, i varje fall kommer detta att leda till rent godtyckliga resultat.

Vad slutligen underhållet av gata beträffar, skall enligt förslaget distriktet endast vidkännas utgifterna för dessa huvudgators hållande i samma skick som trafikleder av liknande betydelse och utsatta för samma påfrestning, vilka bekostas inom distriktet i övrigt.

Önskar vederbörande samhälle åt ifrågavarande gator giva en högre standard, skulle härigenom uppkomna merkostnad drabba samhället själft.

Visserligen anför departementschefen:

»får detta ej innebära, att väghållningsdistriktet aldrig kommer att vidkännas exempelvis kostnaderna för stensättning av allmän väg inom ett samhälle eller för vägens förseende med gångbanor eller andra särskilda anordningar, om sådant i samfärdselns intresse kan anses erforderligt, skola givetvis dessa kostnader gäldas av distriktet.» Någon motsvarande bestämmelse återfinnes dock ej i lagtexten. Uppenbart torde vara, att här tvister komma att uppstå av stor räckvidd, allt efter som behov av ändringar i trafikhänseende inom dessa samhällen framkomma.

I och med fastighetsbildningslagens föreskrifter, att samhället är skyldigt upplåta gatan för allmänt begagnande, är fastslaget, att gatan är behövlig för den allmänna samfärdseln. Att här skilja mellan sådana som äro för den allmänna samfärdseln behövliga och andra låter sig av prak-

tiska skäl ej göra. Detsamma är förhållandet, då det gäller bedöma underhållet av väg eller gata, att urskilja sådan kostnad som betingas av allmänt intresse eller av enskilt behov. Det senare har nämligen tagit sig uttryck i lagstadgad skyldighet för tomtägare att ersätta samhället för kostnaderna för gatumarken.

Av vad ovan anförts torde framgå, att jag ej vill motsätta mig höjt bidrag från staten till vägunderhållet med därav följande belastning för skattskyldiga inom samhällena. Däremot anser jag tidpunkten lämplig, då nu ifrågasättes en så vittgående omläggning av bestämmelserna i väghållningsbesvärets utgörande på landet, att det gamla önskemålet om samhällenas utbrytning ur vägdistriktet nu bör förverkligas, särskilt med hänsyn därtill, att de ekonomiska verkningarna därav nu neutraliseras.

Med avseende å lagförslaget i sin helhet borde enligt min mening detsamma ej genomföras i så raskt tempo, som här föreslagits, särskilt med hänsyn till de stora kostnader som därigenom påläggas alla skattskyldiga. Resultatet av riksdagens beslut 1921 om, att vägstyrelserna i viss omfattning äga övertaga väghållningsbesväret, borde enligt min uppfattning först föreligga, innan en så genomgripande reform som den föreliggande förverkligas. Härom framställes dock från min sida intet yrkande.

På grund av vad ovan anförts samt med hänvisning till vad såväl vägkommissionen som svenska stadsförbundet i detta ärende framhållit, hemställes, det riksdagen måtte besluta,

1) att köpingar och municipalsamhällen, för vilka lagen om fastighetsbildning i stad äger tillämpning, må utskiljas ur sina respektive väghållningsdistrikt och med avseende å väghållningsbesväret å landet likställas med städerna;

2) att 2:dra särskilda utskottet måtte företaga de ändringar i lagtexten, som härigenom erfordras.

Stockholm den 21 mars 1922.

S. J. Karlsson,
Nynäshamn.

