

Nr 238.

Av herr **Andersson** i Falkenberg **m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts förslag om ändrade grunder för statsbidrag till den allmänna väghållningen.*

I årets statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, ha föreslagits vissa ändrade grunder för statsbidrag till den allmänna väghållningen. Däri innefattas även förslag till i viss mån ändrade regler för bidragstilldelningen till städernas väg- och gatuhållning. Kungl. Maj:t har härvid utgått ifrån de förslag i ämnet, som framlagts av 1935 års vägsakkunniga i utlåtande avgivet den 11 december 1936 (statens offentliga utredningar 1936:58), men har på väsentliga punkter avvikit från vad dessa sakkunniga föreslagit. Beträffande den närmare innebörden av såväl de sakkunnigas som Kungl. Maj:ts förslag torde här få hänvisas till propositionen.

Vid en jämförelse mellan dessa båda förslag torde man emellertid få konstatera, att de sakkunniga tagit sikte på att åstadkomma en vida mera rationell lösning av den sedan länge aktuella frågan om en omreglering av bidragstilldelningen till städernas väg- och gatuhållning än Kungl. Maj:ts förslag innebär. Man synes icke kunna förneka, att de sakkunniga sökt lägga till rätta grunderna för denna bidragstilldelning från principiellt alldeles riktiga utgångspunkter. Speciellt böra härvid två omständigheter understrykas: De sakkunniga ha sökt finna en reglering, som i största möjliga mån skulle säkerställa en bidragstilldelning åt de särskilda städerna i lika förhållande till dessas kostnader för de uppgifter, för vilka ifrågavarande bidrag äro avsedda. Och de ha också utgått ifrån att denna bidragstilldelning principiellt bör vara likvärdig med den som landsbygdens vägdistrikt komma i åtnjutande av. I stort sett synes ej heller något vara att invända mot de linjer, efter vilka de sakkunniga från dessa utgångspunkter utformat reglerna för bidragstilldelningen till städerna.

Kungl. Maj:ts förslag kan däremot svårigen karakteriseras annorlunda än som en relativt obetydlig justering av gällande fördelningsgrunder i syfte att åtminstone i någon mån säkerställa en mera rättvis fördelning städerna emellan än dessa grunder hittills medgivit. Även i statsverkspropositionen har dock erkännande härvid givits åt den nyss först nämnda principiella synpunkten, såtillvida som departementschefen funnit denna justering böra vidtagas för att bidragstilldelningen måtte bringas i närmare anslutning till »den i och för sig riktiga behovsprincipen».

Ur städernas synpunkt måste den starkt begränsade omreglering, som Kungl. Maj:t sålunda föreslagit, te sig föga tillfredsställande. Gent emot kommunikationsministerns uttalande i statsverkspropositionen, att de nuvarande ojämnheter beträffande fördelningen städerna emellan skulle i

huvudsak kunna undgås genom den av honom föreslagna justeringen av bidragsgrunderna synes man ha all anledning att ställa sig tvivlande.

Tillräckligt exakta uppgifter torde icke finnas angående de olika städernas bidragsbehov för att man fullt säkert skall kunna beräkna verkningarna i detta hänseende. Det bör dock erinras, att viss ledning för bedömandet torde kunna erhållas av de sammanställningar rörande detta bidragsbehov och städernas hittillsvarande tilldelning, vilka framlagts i utlåtande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 30 september 1935 med anledning av Kungl. Maj:ts uppdrag åt styrelsen att i samarbete med svenska stadsförbundet verkställa utredning i dessa avseenden. Särskilt belysande synes det vara, om man gör en jämförelse för de särskilda städerna mellan å ena sidan den i dessa sammanställningar beräknade årliga *underhållskostnaden* och storleken av det bidrag av ordinarie andelen, som skulle ha utgått, om den nu av Kungl. Maj:t föreslagna normen 40 procent av städernas hela tilldelning då tillämpats. En dylik jämförelse visar, att sistnämnda bidrag skulle för de olika städerna ha uppgått till belopp varierande mellan c:a 20 och c:a 350 procent av den beräknade *underhållskostnaden* (för drygt 40 städer mindre än 85 procent därav). Härvid må visserligen erinras, att ifrågavarande ordinarie bidrag skulle enligt förslaget liksom hittills avse icke blott underhåll utan även byggande av städernas för automobiltrafiken viktiga vägar och gator. Det är därför tänkbart, att bidragstilldelningen också i de fall, där den enligt det nyss sagda skulle vida överstiga *underhållskostnaden*, kunde komma att utgöra rimlig andel av den totala kostnaden. Men i vart fall kvarstår den invändningen, att ett bidrag med endast 20 procent av *underhållskostnaderna* måste anses oskäligt ringa. Det är ju att märka, att övriga för städerna tillgängliga automobilskattemedel enligt Kungl. Maj:ts förslag endast skulle få tagas i anspråk för bidrag till byggande av vägar och gator och sålunda icke erbjuda någon möjlighet till utfyllnad av bidraget till *underhållskostnaderna* i särskilda fall.

Mot ett förverkligande av de sakkunnigas förslag om ett efter behovsprincipen fullt genomfört bidragssystem synes kommunikationsministern endast ha anfört, att ett särskiljande av städernas bidragsberättigade *underhållskostnader* från deras kostnader för väg- och gatuunderhåll i övrigt måste befaras erbjuda svårigheter och kostnader både ur bokförings- och kontrollsynpunkt. Man måste då emellertid fråga sig, om icke ett dylikt särskiljande och kontroll över städernas uppgifter därom kommer att påkallas även för en rättvis tillämpning av det av Kungl. Maj:t föreslagna bidragssystemet. Vid den fördelning av särskilda bidrag till byggande av vägar och gator, vartill 55 procent av totala medelstillgången skulle disponeras, torde man icke rätteligen kunna bortse från det förhållandet, att det ordinarie bidraget för en del städer faktiskt utgjort bidrag även till byggande av vägar och gator men för andra städer varit så obetydligt, att det

reellt sett måste betraktas som bidrag uteslutande till underhållskostnad. För att konstatera, om det ena eller andra är fallet, och för att bedöma i vad mån enskilda städer av den förstnämnda kategorien ändock kunna vara berättigade till sådana särskilda bidrag, som nu avses, synes man icke kunna avvara uppgifter om storleken av de särskilda städernas bidragsberättigade underhållskostnader och följaktligen ej heller underlåta att vederbörligen kontrollera dessa uppgifter. Man synes sålunda ej heller enligt Kungl. Maj:ts förslag kunna undgå de svårigheter, som befarats i oförmälda hänseende. Å andra sidan torde farhågorna härvidlag vara något överdrivna. De synas utgå från den förutsättningen, att en bokföringsmässig uppdelning av kostnaderna för å ena sidan det bidragsberättigade och å andra sidan det icke bidragsberättigade väg- och gatuunderhållet nödvändigtvis måste ske. En sådan uppdelning torde dock icke vara alldeles behövlig för att man med tillräcklig noggrannhet skall kunna fixera storleken av underhållskostnaderna. I ett i statsverkspropositionen refererat yttrande från Malmö stad över vägsakkunnigas förslag har ifrågasatts, att underhållskostnaderna för bestämmandet av bidragstilldelningen skulle beräknas efter vissa genomsnittsnormer. Detta uppslag synes i och för sig värt beaktande. En bidragstilldelning till underhållskostnaderna, som grundades på en dylik genomsnittlig beräkning, måste i vart fall komma att bli avsevärt mycket mera rättvis gent emot de särskilda städerna än en tilldelning i förhållande till de influtna automobilskattebeloppen.

Av propositionen synes framgå, att tilldelningen till städerna snarast torde komma att minskas. Detta utsäges visserligen icke direkt, men vissa uttalanden å sid. 125—126 i propositionen tyda därpå. Vid ett studium av vägsakkunnigas förslag hade man däremot anledning vänta sig motsatsen.

I det läge, som sålunda uppkommit, finna sig undertecknade som representanter för städer av olika storlek böra hemställa,

att riksdagen med avslag på de föreslagna förordningarna å sid. 132 o. ff. i propositionen ville i skrivelse till Konungen hemställa om en reglering av bidragstilldelningen till städerna i huvudsaklig överensstämmelse med det förslag, som framlagts av 1935 års vägsakkunniga.

Stockholm den 23 januari 1938.

Anders Andersson,
Falkenberg.

Harald Hallén.

Nils A. Larsson.

Carl Lindberg
i Stockholm.

Ernst Hage.

C. G. Tengström.

Torsten Henriksson.

