

## N:o 9.

Ank. till Riksd. kansli den 9 april 1908, kl. 1 e. m.

*Sammansatta stats- och lagutskottets utlåtande n:o 6, i anledning af väckta motioner rörande vissa ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*

Sammansatta stats- och lagutskottet har till behandling förehåft tre särskilda af grefve *Raoul Hamilton* inom Första Kammaren väckta motioner, n:is 14, 15 och 20, afseende vissa förändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Motionen n:o 14 om öfverflyttning på staten af kostnaderna för det allmänna vägunderhållet på landet innehåller:

»Såsom jag uti en vid 1907 års riksdag väckt motion (n:o 46 i Första Kammaren) haft tillfälle påvisa, är den svenska landsbygden i hög grad betungad af skatter, särskildt för kommunala och kyrkliga ändamål samt för vägunderhållet. Enligt Sveriges officiella statistik utgjorde de på hvarje fyrk i landskommunerna debiterade kommunal-skatterna år 1904 i medeltal 54,8 öre (motsvarande 5 kronor 48 öre per bevillningskrona — en bevillningskrona är, som bekant, lika med 10 fyrkar) — i stadskommunerna voro samtidigt de debiterade kommunal-skatterna, innefattande i det närmaste alla där utgående skatter, ej obetydligt lägre eller i medeltal 4 kronor 73 öre per bevillningskrona. Af prästlöneregleringskommitténs tabeller framgår, att de för jordbruks-

fastigheter debiterade afgifterna till prästerskapet för ecklesiastikåret 1896—1897 i medeltal uppgått till 27,3 öre per fyrk (= 2 kronor 73 öre per bevillningskrona) för landsbygden. Af en genom kungl. jordbruksdepartementets försorg nyligen af trycket utgifven statistisk tabell, angifvande för hvarje väghållningsdistrikt och län de allmänna vägarnes längd och kostnaden för väghållningen m. m. för år 1906, framgår, att vägskatten sistnämnda år uppgått till i medeltal 9,89 öre per vägfyrk å jordbruksfastighet med vägunderhåll in natura och 30,58 öre per vägfyrk å öfriga beskattningsföremål. Den sammanlagda kostnaden för vägunderhållet för i mantal satt jord motsvarade således en utdebitering af omkring 5 kronor per bevillningskrona. (På en bevillningskrona kommer nämligen  $16\frac{2}{3}$  vägfyrkar för i mantal satt jord.) Kommunal-skatten, afgifterna till prästerskapet och vägskatten kunna således beräknas uppgå till i medeltal omkring 13 kronor 20 öre för i mantal satt jord.

Enligt Sveriges officiella statistik utdebiterades år 1904 å den i mantal satta jorden öfver 1 krona per fyrk inom icke mindre än 236 af rikets samtliga 2,386 landskommuner och mellan 76 öre och 1 krona i 468 sådana kommuner, å jordbruksfastighet utan mantal öfver 1 krona per fyrk inom 202 och mellan 76 öre och 1 krona i 416 kommuner, å annan fastighet öfver 1 krona i 231 och mellan 76 öre och 1 krona i 452 kommuner samt å alla öfriga beskattningsföremål öfver 1 krona i 193 och mellan 76 öre och 1 krona i 424 kommuner. Samtidigt utdebiterades öfver 7 kronor per bevillningskrona, lika å fast egendom samt å inkomst af kapital och arbete, i endast 3 af landets 93 städer, nämligen i Örebro, Vadstena och Marstrand, med respektive 7 kronor 25 öre, 7 kronor 55 öre och 7 kronor 65 öre. Icke i någon af landets 20 köpingar öfversteg utdebiteringen 6 kronor per bevillningskrona med undantag af Figeholms köping i Kalmar län, där bevillningen för fast egendom uppgick ända till 16 kronor 70 öre per bevillningskrona (men för inkomst blott till 4 kronor 70 öre). I de största städerna var utdebiteringen per bevillningskrona ganska måttlig: i Stockholm växlande mellande 4 kronor 53 öre och 5 kronor 15 öre inom de olika församlingarna, i Göteborg 5 kronor 64 öre, i Malmö 5 kronor 39 öre och i Norrköping 5 kronor 50 öre.

De lämnade siffrorna torde bekräfta det kända förhållandet, att skatterna i allmänhet äro större på landet än i stadssamhällena. Därtill kommer, att stadsbefolkningen ofta har bättre tillgång på medel att betala sina skatter, hvilka således där jämväl ur den synpunkten verka mindre tyngande än för landtbefolkningen.

Nu angifna förhållanden leda helt naturligt därtill, att de rörliga skatteobjekten draga sig till städerna, särskildt de största. Omkring hälften af Sveriges förmögenhet torde vara samlad i de fyra största städerna Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping. Folkökningen fortgår ock där i allmänhet vida hastigare än annorstädes. Så har folkmängden i dessa fyra städer under 30-årsperioden 1875—1905 ökat från 277,052 till 582,558 personer, eller med 110,2 %, medan folkmängden i riket för öfrigt under samma tid stigit från 4,106,239 till 4,612,327 personer eller med endast 12,3 %. Vid slutet af år 1890 bodde 81,2 % af rikets invånare på landsbygden och 18,8 % i städerna, däraf 5,15 % i Stockholm; vid slutet af år 1904 voro motsvarande procenttal 77,39, 22,61 och 6,04.

Då den jordbrukande befolkningen, svårt nedtyngd af skatter, under nuvarande förhållanden icke är i stånd att gifva sina arbetare så goda aflöningsförmåner som industriidkarna, har följden blifvit den, att arbetarna öfvergifva jordbrukets tjänst och strömma i allt större skaror till de stora industricentra eller emigrera till Amerika. Endast åldringar och mindre arbetsföra personer stanna kvar i landet, och följden häraf visar sig snart i jordbrukets tillbakagång och ökade utgifter för fattigvården. På detta sätt försvåras ytterligare jordbrukarnas redan förut dåliga ställning och deras belägenhet blir slutligen rent af förtvifad.

För att afhjälpa dessa missförhållanden och åter draga arbeidskrafter till jordbruket är det af vikt att på allt sätt söka göra det möjligt för jordbrukarna att bereda sina arbetare en aflöning, som svarar mot industriarbetarnas. Någon anledning, hvarför aflöningsförmånerna för jordbruksarbetare skulle vara sämre än för industriarbetare, synes icke föreligga.

Ett nära till hands liggande medel att i någon mån bringa jordbruket hjälp står gifvetvis att finna uti ett lindrande af skattebördan, och har jag därvid i första hand tänkt mig, att staten skulle öfvertaga kostnaden för underhållet af de allmänna vägarna på landet. Redan i det föregående har jag lämnat några siffror för att belysa, huru dryg vägskatten i allmänhet är. Men därtill kommer ock, att den är synnerligen ojämnt fördelad ej blott inom olika delar af landet, utan jämväl inom olika väghållningsdistrikt i samma landsända. I sådant afseende vill jag lämna några uppgifter från år 1906, hämtade från ofvan omnämnda statistiska tabell.

Den största vägskatten stod att finna i våra nordligaste län. Så utgick den i ett väghållningsdistrikt inom Norrbottens län med 127,7 öre per vägfyrek (motsvarande 21 kronor 28 öre per bevillningskrona)

och i ett annat med 126 öre (= 21 kronor per bevillningskrona) medan den i ett tredje distrikt inom samma län stannade vid 30 öre (motsvarande 5 kronor per bevillningskrona); inom Västerbottens län uppgick den till 121,4 öre i ett distrikt och till endast 17 öre i ett till det förra gränsande distrikt; en i sanning högst afsevärd ojämnhet. Men äfven i andra trakter af landet förefunnos betydliga växlingar. I Jönköpings län hade ett väghållningsdistrikt att uppvisa 98 öre per vägfyrek, ett annat allenast 7 öre, inom Kopparbergs län utdebiterades i ett distrikt 64 öre, i ett annat ingen vägskatt alls, inom Kristianstads län utgick vägskatten högst i ett distrikt med 81 öre, lägst i ett annat med 25 öre, i Älfsborgs län fanns ett distrikt med en vägskatt af 66 öre, medan ett par andra hade endast 14 öre, allt per vägfyrek. Medeltalet af vägskatt per vägfyrek var högst i Norrbottens län med 76,59 öre, därefter i Jämtlands län med 58,17 öre och lägst i Örebro län med 14,44 öre.

Som bekant lämnas numera af statsmedel  $\frac{3}{20}$  af uppskattade kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja, i riksstaten upptaget såsom ett förslagsanslag å 1,000,000 kronor. För hvartenda af åren 1907 och 1908 har Riksdagen dessutom anvisat 150,000 kronor till understöd åt synnerligen betungade väghållningsdistrikt. Jämväl statsverkspropositionen till årets Riksdag upptager för år 1909 såväl berörda förslagsanslag å 1,000,000 kronor som ett belopp af 150,000 kronor såsom understöd åt synnerligen betungade väghållningsdistrikt. Att ett belopp af 150,000 kronor om året är alldeles otillräckligt för att kunna i någon högre grad utjämna de stora olikheterna i vägskatt inom olika distrikt, är uppenbart. Anslaget ändamål är ju också endast att lämna »understöd åt synnerligen betungade väghållningsdistrikt». Detta framgår så mycket tydligare, då man betänker, att år 1906 kostnaden för själfva vägunderhållet i hela riket uppgick till 8,332,016 kronor 31 öre och kostnaden för vägbyggnader, förvaltning m. m. till 2,741,590 kronor 54 öre. Af det förra beloppet föll på de väghållningsskyldige 7,687,333 kronor 26 öre och endast 664,683 kronor 5 öre utgick såsom statsbidrag enligt 60 § väglagen eller eljest. Af kostnaden för vägbyggnader, förvaltning m. m. drabbade 1,909,843 kronor 23 öre de väghållningsskyldige och resten, 831,747 kronor 31 öre, inflöt såsom statsbidrag eller annorledes. Genom de vid 1905 års riksdag beslutade, sedermera i lagen den 20 juni 1905 intagna förändringar i väglagen har visserligen statens bidrag till vägunderhållet från och med den 1 januari 1907 i någon mån ökats, men dock så obetydligt, att det ej kan anses hafva i nämnvärd grad lättat på vägskattebördan.

Med hänsyn till i det föregående berörda omständigheter har jag

funnit det vara på tiden, att staten träder emellan för att lämna vår af skatter nedtryckta landtbefolkning en verklig och varaktig hjälp genom att helt och hållet påtaga sig kostnaderna för underhållet af de allmänna vägarna. Detta torde dock ej böra ske i ett slag, utan synes saken kunna ordnas så, att staten, såsom nu såsom ofvan är nämndt, bidrager med  $\frac{3}{20}$  eller 15 % af uppskattade kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja, ökar detta bidrag med nya 15 % om året under 5 år och med återstående 10 % det sjätte året. På så sätt skulle hela kostnaden för underhåll af de allmänna vägarna under loppet af 6 år vara öfverflyttad på staten. Denna ökning i statsutgifterna torde ej komma att verka synnerligen betungande på budgeten, helst man genom en dylik öfverflyttning har att motse ett afsevärdt ekonomiskt uppsving på landsbygden i flera riktningar, minskad emigration och en stegrad egnahemsrörelse.

Det kan möjligen synas innebära en orättvisa, att städerna, som hafva att själfva bekosta underhållet af sina gator, sålunda indirekt jämväl skulle bidraga till vägunderhållet på landet. Emellertid skall landtbefolkningen allt fortfarande underhålla de enskilda vägarna, och detta torde i stort sedt motsvara gatuhållningen i städerna. För öfrigt kan erinras, att det allmänna vägunderhållet på landet bekostas af staten i flera af våra grannländer, såsom i Tyskland, Danmark och Norge.

Endast kostnaden för vägunderhållet skall emellertid åligga staten. På de särskilda väghållningsdistrikten skall det sedan ankomma att — mot ersättning af statsmedel — ombesörja, att vägarna hållas i fullgodt stånd. Detta bör lämpligen ordnas på det sätt, att vägunderhållet inom ett helt väghållningsdistrikt eller delar däraf utbjudes på entreprenad för viss tid. Erhålles därvid intet antagligt anbud, få de väghållningsskyldige själfva ombesörja underhållet, till dess ett antagligt entreprenadanbud inkommer.

Ett fullständigt genomförande af en dylik öfverflyttning på statskassan af kostnaderna för det allmänna vägunderhållet på landet förutsätter gifvetvis en del ändringar och tillägg till gällande väglag. Då emellertid den föreslagna öfverflyttningen är afsedd att ske efter hand, torde vid denna riksdag endast i 60 § väglagen någon ändring behöfva vidtagas. Därom kommer jag att väcka särskild motion. Jag har därför tänkt mig, att, under förutsättning af bifall till nu förevarande förslag, Riksdagen skulle hos Kungl. Maj:t anhålla om utarbetande och framläggande för Riksdagen af förslag till de ytterligare ändringar i eller tillägg till väglagen, hvartill förhållandena må föranleda.

Vid utarbetande af ett dylikt förslag synes mig jämväl böra komma i betraktande ett af herr P. O. Lundell vid 1905 års riksdag inom Andra Kammaren väckt förslag till ändring i grunderna för vägskattens beräkning (motionerna n:is 206 och 222). Herr Lundells förslag innebar hufvudsakligen, att hela väghållningskostnaden såväl för vägunderhållet in natura som eljest inom ett distrikt skulle sammanslås i en summa; att hvad däraf efter afdrag för statsbidraget och andra tillgängliga inkomster återstode såsom brist att fylla skulle utdebiteras såsom vägskatt lika för alla vägfyrkar; samt att enhvar väghållare in natura skulle genom afräkning vid uppböden af hans vägskatt och öfriga allmänna utskylder bekomma full ersättning för värdet af den honom åliggande naturaprestationen, sådan den blifvit af särskilda nämnden uppskattad. Dessa grunder synas mig böra tillämpas under tiden till dess staten helt och hållet öfvertagit vägunderhållet.

Under åberopande af hvad sålunda anförts, tillåter jag mig vördsam samt hemställa,

att Riksdagen ville besluta, att hela kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja på landet skall på ofvan angifvet sätt efter hand öfvertagas af staten; samt

att, vid bifall till punkt 1, Riksdagen behagade i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta utarbeta och för Riksdagen framlägga förslag till de ändringar i eller tillägg till gällande väglag, hvartill förhållandena må föranleda.»

Motionen n:o 15 med förslag till ändrad lydelse af 60 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet innehåller:

»Uti särskild vid denna riksdag afgifven motion har jag tillåtit mig hemställa, *dels* att Riksdagen ville besluta, att hela kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja på landet skulle på visst angifvet sätt efter hand öfvertagas af staten, *dels* att Riksdagen i sådant syfte ville besluta, att det af Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen under nionde hufvudtiteln för år 1909 äskade förslagsanslag å 1,000,000 kronor såsom bidrag till vägunderhållet på landet skulle höjas med 1,000,000 kronor till 2,000,000 kronor, *dels ock* att, vid bifall till punkt 1, Riksdagen behagade i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta utarbeta och för Riksdagen framlägga förslag till de ändringar i eller tillägg till gällande väglag, hvartill förhållandena kunde föranleda.

Enligt min tanke skulle staten, som nu, som bekant, bidrager med  $\frac{3}{20}$  eller 15 % af uppskattade kostnaden för underhållet af allmän väg,

bro och färja, så småningom öka detta bidrag, nämligen med nya 15 % om året under 5 på hvarandra följande år med början år 1909, samt, genom att det sjätte året eller år 1914 påtaga sig återstående 10 % af kostnaden för vägunderhållet, från och med sistnämnda år ensam bestrida kostnaden därför. Vid bifall till detta förslag måste gifvetvis väglagen i vissa delar omarbetas. Den enda ändring, som redan vid denna riksdag skulle blifva erforderlig, torde emellertid bestå uti en mindre jämkning af ordalagen i väglagens 60 § första punkten. Därest min förstberörda motion vinner Riksdagens bifall, skulle nämligen redan under år 1909  $\frac{3}{10}$  af kostnaden för vägunderhållet utgå af statsmedel, och detta skulle ej stå i öfverensstämmelse med nuvarande ordalagen i nämnda §.

Med hänsyn härtill får jag, under förutsättning af bifall till min i det föregående omförmälda motion, vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville för sin del besluta, att 60 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, sådant detta lagrum lyder enligt lagen den 20 juni 1905, skall erhålla följande ändrade lydelse, att träda i kraft från och med den 1 januari 1909:

Af uppskattade kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja lämnas viss del, minst tre tiondelar, af statsmedel. Därutöfver — — — tillgång.

Det statsbidrag — — — vägstyrelsen.

Den af — — — enhvar af dem.»

Motionen n:o 20 om höjning af anslaget för bidrag till vägunderhållet på landet innehåller:

»Under åberopande af motiveringen i min motion n:o 14, om öfverflyttning på staten af kostnaderna för det allmänna vägunderhållet på landet, får jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen, i syfte att hela kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja på landet skall, på sätt i nämnda motion angifves, efter hand öfvertagas af staten, ville besluta, att det af Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen under nionde hufvudtiteln för år 1909 äskade förslagsanslag å 1,000,000 kronor såsom bidrag till vägunderhållet på landet höjes med 1,000,000 kronor till 2,000,000 kronor.»

Motionären har framhållit, att den svenska landsbygden vore i hög grad betungad af skatter, särskildt för kommunala och kyrkliga ändamål samt för vägunderhållet. Ett nära till hands liggande medel för vinnande af lindring i skattebördan anser han stå att finna i statens öfvertagande af kostnaderna för underhållet af de allmänna vägarna på

*Utskottets  
utlåtande.*

landet. Den fråga, som härigenom blifvit dragen under Riksdagens pröfning, är af en mer än vanligt omfattande statsekonomisk betydelse. Redan motionärens egen öfversikt af de nuvarande kostnaderna för vägarnas byggande och underhåll är härutinnan belysande nog. Samtliga utgifterna för vägunderhållet under år 1906 utgjorde alltså 8,332,016 kronor 31 öre, och kostnaden för vägbyggnader, förvaltning m.m. belöpte sig under samma år till 2,741,590 kronor 54 öre. Om man utgår från dessa siffror och frånräknar dels statens nuvarande bidrag till vägunderhållet på landet,  $\frac{3}{20}$  af uppskattade kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja, hvilket bidrag utgår af ett förslagsanslag å 1,000,000 kronor, dels det till understöd åt synnerligen betungade väghållningsdistrikt anvisade anslaget 150,000 kronor samt anslaget för bestridande af statsverkets andel i kostnaden för vägdelningar, uppgående till 50,000 kronor, skulle statens öfvertagande af samtliga utgifterna för vägarnas byggande och underhåll uppenbarligen komma att omedelbart medföra en ytterligare högst betydande ökning af statens budget.

Det är emellertid af flera skäl att förvänta, att, om staten öfvertog samtliga med väghållningsskyldigheten förenade utgifter, de siffror, som nu beteckna dessa utgifter, komma att visa stark benägenhet att stiga.

Under nuvarande förhållanden, då de väghållningsskyldiga själfva få direkt bära den väsentligaste delen af kostnaderna, måste man naturligtvis förutsätta en sparsamhet och en betänksamhet vid vidtagande af åtgärder i och för vägarna, som man icke lärer kunna förvänta komma till synes i samma grad, om utgifterna icke omedelbart drabba de enskilde.

Det är att börja med antagligt, att kostnaderna för en och samma arbetsprodukt komme att ställa sig dyrare, om de skola bestridas direkt af staten, än om de väghållningsskyldiga till största delen skola vidkännas dem direkt, och detta gäller säkerligen oberoende af det sätt, hvarpå arbetet med vägarnas underhåll utföres. Motionären har i sådant hänseende tänkt sig, att vägunderhållet inom ett helt väghållningsdistrikt eller delar därpå bör utbjudas på entreprenad för viss tid, samt att, om intet antagligt anbud därvid erhålles, de väghållningsskyldige själfva få ombesörja underhållet, till dess ett antagligt entreprenadanbud inkommer. Att arbetets utförande på entreprenad kommer att ställa sig dyrare, än om, på sätt nu i allmänhet äger rum, den väghållningsskyldiga med eget folk och egna dragare utför arbetet, ligger i sakens natur. Men det är också att befara, att, i de fall då de väghållningsskyldiga själfva skulle få ombesörja underhållet för att därefter erhålla



ersättning af staten, arbetsprestationerna skulle komma att värderas högre än nu är fallet.

Om alltså enligt utskottets förmenande ett arbete af här ifrågasvarande slag måste blifva dyrare om det ersättes af staten än om det bekostas af de väghållningsskyldige, håller utskottet dessutom för sannolikt att med statens öfvertagande af kostnaden för vägunderhållet andra kraf än nu komma att ställas på detsamma. Härvid ligger det i första hand nära till hands att tänka sig, att den redan nu ofta framställda fordringen på förbättring af de förefintliga vägarna skall göra sig gällande med ökad styrka.

Sedan genom nya väglagen principen om statsbidrag till den för vägunderhåll in natura uppskattade kostnad vunnit tillämpning i vårt land, har benägenheten att förändra redan befintlig enskild väg till allmän väg i alltjämt ökad grad gjort sig gällande. Hvilken verkan den genom Riksdagens beslut 1905 tillkomna ökningen af statsbidraget från  $\frac{1}{10}$  till  $\frac{3}{20}$  härutinnan medfört, torde visserligen ännu icke kunna sägas, men det synes utskottet i alla händelser naturligt att, om det jämförelsevis ringa statsbidraget af  $\frac{1}{10}$  märkbart haft till påföljd en benägenhet af nyssnämnda beskaffenhet, denna benägenhet skall ytterligare och väsentligt ökas för det fall att staten öfvertager samtliga kostnaderna för vägunderhållet.

I nära samband med frågan om redan befintliga vägars insyning i det indelta vägnätet står spörsmålet om anläggning af nya vägar. Att ett behof af sådana i vissa delar af landet särskildt i de norrländska länen gör sig gällande, kan icke bestridas. Behovets tillgodoseende torde också utgöra en nödvändig betingelse för vissa landsändars utveckling i enlighet med deras naturliga förutsättningar i öfrigt. Med hänsyn till de kostnader, som häraf skulle tillskyndas de väghållningsskyldige, möta för närvarande ofta nog betänkligheter mot att i allo tillgodose sagda kraf. Annorlunda skulle förhållandena otvifvelaktigt gestalta sig, om staten åtog sig utgifterna för väghållningen. Krafven härutinnan skulle tränga sig fram i stegrad grad och tvinga sig till beaktande afsevärdt lättare än under nuvarande förhållanden. Äfven om man icke är blind för de fördelar, som häraf skulle vara att vinna för landet, får man ej heller förbise, att det pris för hvilket dessa fördelar skulle köpas säkerligen är så dyrt, att det måste mana till största försiktighet. Det är gifvetvis icke möjligt att i detta stycke göra några fullt tillförlitliga kostnadsberäkningar, men det synes utskottet icke osannolikt, att snart nog så stora fordringar härutinnan skulle ställas på staten, att de icke utan allvarlig olägenhet kunde mötas. I allt fall kan man,

enligt utskottets åsikt, utgå från att kostnaderna för anläggande af nya vägar skulle med statens öfvertagande af utgifterna för väghållningen väsentligen öfverstiga hvad som nu utgifves för detta ändamål.

Af de olika anledningar som här ofvan utvecklats skulle statens öfvertagande af väghållningskostnaderna alltså komma att högst väsentligt öka desamma. I hvilken grad denna ökning skulle komma att äga rum, kan naturligtvis icke på förhand afgöras. Utskottet anser det emellertid vara mycket sannolikt, att man snart nog skulle hafva att räkna med en fördubbling af den nuvarande väghållningskostnaden. Det bör i detta sammanhang icke lämnas oanmärkt, att de ifrågasatta synnerligen dryga statsutgifterna skulle göras till förmån för landsbygden, hvars bevillning för 1907 uppgick till 4,849,102 kronor, utan att motsvarande fördel bereddades städerna med dess till 7,139,697 kronor samma år uppgående bevillning, och man lär icke kunna bortse från möjligheten att under sådana omständigheter från städernas sida i framtiden komme att framställas kraf på statens öfvertagande af deras högst betydande kostnader för gatuhållningen.

Såsom stöd för att staten bör åtaga sig väghållningskostnaderna hafva åberopats förhållandena i vissa främmande länder, särskildt våra grannländer Danmark och Norge. Utskottet kan icke tillmäta detta skäl någon synnerlig betydelse. Hvad beträffar Danmark med dess täta och ganska jämt fördelade befolkning och dess fögå kuperade terräng äro betingelserna för väghållningens ordnande i enlighet med principen om statens ansvar för därmed förenade kostnader uppenbarligen väsentligen andra än i vårt land, och vidkommande Norge är att märka, att väghållningskostnaden visserligen bestrides af statsmedel i större utsträckning än i Sverige, men dock endast till en del, och att det väsentligaste af utgifterna drabba de enskilde. Anläggningen af hufvudvägar till Sverige bekostas sålunda af staten och öfriga hufvudvägar byggas på amtens bekostnad, under det att anläggning af bygdevägar som jämväl räknas till allmänna vägar bekostas af de särskilda distrikten. I de båda sistnämnda fallen kan staten visserligen lämna bidrag, då kostnaderna blifva särskildt betungande. Underhållskostnaderna hvila i det stora hela på distrikten, hvilket sakligt sedt betyder de enskilda jordbrukarne.

Den meningen har i Sverige icke sällan gjort sig gällande, att staten borde öfvertaga kostnaderna åtminstone för de stora vägarna mellan landets hufvudpunkter. Det kan emellertid häremot invändas, att förmånen däraf i främsta rummet skulle komma de ekonomiskt bättre lottade delarne af landet till godo, och att härigenom aflägsat

liggande trakter med otillräckliga och otidsenliga kommunikationer äfvensom ölandskapen skulle komma att obehörigen åsidosättas.

Med afseende å de synpunkter, som här ofvan framhållits, anser utskottet, att det icke bör komma i fråga, att staten öfvertager kostnaderna för väghållningen. Öfver hufvud taget torde statens skyldigheter i fråga om vägunderhållet i allmänhet icke böra väsentligen utvidgas utöfver hvad som för närvarande åligger staten i förevarande hänseende, och detta så mycket mindre som åtskilliga väghållningsdistrikt förfoga öfver medel i rikligare omfattning än behofven inom desamma kräfva. Då emellertid väghållningsdistrikt obestriddligen på många håll förekomma, som icke befinna sig i denna gynnsamma ställning, utan för hvilka väghållningsskyldigheten tvärtom utgör en synnerligen besvärande tunga, anser utskottet, att man inslagit på en rätt väg genom att understödja de af väghållningsbesväret mest tryckta distrikten.

Med åberopande af hvad sålunda anförts, får utskottet hemställa,

att grefve Hamiltons ifrågavarande motioner icke må af Riksdagen bifallas.

Stockholm den 7 april 1908.

På det sammansatta utskottets vägnar:

T. ZETTERSTRAND.

---

#### Reservat ion:

af herr *A. Wiklund*, med hvilken herr *Karl Karlsson i Mo* för-  
enade sig:

Den omständigheten, att underhållet af de allmänna vägarne på landet verkstälts af enskilda, innebär icke något bevis för att berörda underhåll icke skulle vara en statsuppgift. Man kan tvärtom påstå att redan vid den tid, då detta förhållande uppkom, ansågs vägunderhållet vara en statsangelägenhet, hvars fyllande emellertid fördelades mellan landets jordägare. På grund af dåvarande förhållanden hade man skäl

antaga, att härigenom skulle en jämn och rättvis fördelning af vägbördan åstadkommas. Genom bestämmande af vägunderhållets utgörande in natura afsåg man därjämte att för jordägarne anvisa den lindrigaste formen för fyllande af berörda statsbehof. Ej heller under senare tid har man kunnat förneka vägunderhållets natur af statsuppgift. Ett erkännande häraf torde väl få anses ligga i det förhållandet, att staten redan nu lämnar  $\frac{3}{20}$ -delar af den uppskattade underhållskostnaden samt dessutom bidrag till synnerligen hårdt betungade väghållningsdistrikt.

Den utredning, som uti föreliggande motion åstadkommits visar emellertid, att hittills vidtagna åtgärder icke äro tillfyllest. Uppenbart torde vara, att berörda åtgärder icke äro ägnade att i någon afsevärd mån lätta den tryckande skattebörda, som vägunderhållet utgör för landsbygdens innevånare. Lika litet äro de ägnade att i verksammare grad utjämna den orättvisa fördelningen af denna skattebörda. Utom hvad motionen i denna del innehåller, torde böra erinras om den ökning i den ojämna fördelningen af väghållningsbesväret, som föranledes af de olika afstånden till vägskiftena för dem underhållet in natura åligger. De företeelser, som i motionen finnas omförmälda såsom följder af nuvarande missförhållanden, synas mig icke böra underskattas.

Fullständigt undanröjande af berörda missförhållanden torde icke kunna ske, utan att staten öfvertager hela kostnaden för väghållningsbesväret på landet. Därigenom öppnas möjlighet ej allenast till en jämn och rättvis fördelning af vägbördan efter hvars och ens förmåga att bära den, utan äfven till ett nedbringande af den totala kostnaden för vägunderhållet. Med ett väl afvägdt entreprenadsystem, där frivillig öfverenskommelse ej kan träffas om vägunderhållet, torde detta säkerligen kunna ställas ännu billigare än under nuvarande förhållanden. En öfverflyttning på statskassan af kostnaderna för vägunderhållet lärer ock allenast vara ett fullföljande af en princip, som staten redan erkänt vara riktig.

Det må nu visserligen medgifvas, att frågan om väghållningsbesvärets utgörande på landet nyligen varit föremål för statsmakternas beslut och att det vid sådant förhållande kan ifrågasättas, om skäl förefinnas att redan nu vidtaga ytterligare åtgärder, men å andra sidan torde ej få förbises, att nu gällande bestämmelser näppeligen kunna betraktas annat än såsom en öfvergångsform.

De synpunkter, som utskottet framhållit, äro visserligen beaktansvärda, men synas i allt fall icke innebära tillräckliga skäl för upp-

skjutande af en fråga, hvars lösning skulle på ett i största möjliga grad rättvist sätt utjämna och fördela vägbördan.

Ehuru motionärens förslag i vissa hänseenden ansluter sig till nu gällande bestämmelser, torde emellertid en afsevärd omläggning angående väghållningsbesvärets utgörande erfordras för ernående af det mål, som motionären åsyftar. Den utredning, som bör föregå ett beslut i dessa delar, lærer säkerligen icke annat än genom Kungl. Maj:ts försorg stå att vinna.

På grund däraf och hvad i öfrigt anförts får jag hemställa,

att Riksdagen i anledning af förevarande motioner ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag därom, att kostnaderna för väghållningsbesväret å landet må af staten öfvertagas eller af statsmedel bestridas.

Det skulle här antecknas, att herr *Lindhagen* icke deltagit i detta ärendes behandling inom utskottet.