

Nr 16.

Ankom till Riksdagens kansli den 1 mars 1912 kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående statens öfvertagande af väghållningsdistrikten åliggande skyldighet att bygga och underhålla allmänna broar och färjor på landet m. m.

(2:a Afd.)

I en inom Andra kammaren väckt, till jordbruksutskottet hänvisad motion, nr 174, hafva herrar *Olsson* i Berg och *Johansson* i Mellbyn hemställt, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag därom, att kostnaderna för färj- och brohållningsbesväret, för alla de färjor och broar å landet, som åligga väghållningsdistrikten att bygga och underhålla, måtte helt och hållet öfvertagas af staten och med statsmedel bestridas, samt att alla afgifter för begagnande af ifrågavarande allmänna färjor och broar eller de s. k. färj- och bropenningar upphöra.

Till stöd härför har anförts följande:

»Vid sistlidne riksdag väcktes af undertecknade förslag om att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag därom, att kostnaderna för färjhållningsbesväret för alla de färjor inom landet, som åligga väghållningsdistrikten att bygga och underhålla, måtte helt och hållet öfvertagas af staten och med statsmedel bestridas, samt att de s. k. färjpenningarna borttagas. Vi framhöllo därvid följande:

Att kostnaderna för väghållningsbesvärets utgörande å landet fortfarande hvila såsom en tung börda på de skattdragande, såväl dem, som för sin jordbruksfastighet äro betungade med det in natura vägunderhållet och mestadels dessutom utgift i penningar, som dem, hvilka för annan fastighet och inkomst äro skyldiga att endast med penningar bidra till vägunderhållet, är ju ett känt faktum. Detta visar också tydligen de i flertal vid senaste riksdagar förekommande motioner om ändringar i väglagen och framställningar, dels att staten skulle helt och hållet öfver-

taga kostnaden för väghållningsbesväret, dels att det bidrag, som af staten nu lämnas, skulle ökas.

Att öfriga skatter å landsbygden, särskildt till fattigvård och folkundervisning, jämväl äro mycket betungande, är ju en allmänt känd sak, samt att dessa skatter äro mycket ojämnt fördelade.

Detta senare, nämligen den ojämnna fördelningen, gäller icke minst i fråga om vägs-katten, som trycker mycket olika, icke blott i olika delar af landet, utan jämväl i olika vägdistrikt i samma landsända, och speciellt angående vägs-katten gör sig denna ojämnna fördelning i hög grad gällande i fråga om byggande och underhåll af allmänna färjor, som icke på långt när förekomma i alla väghållningsdistrikt, men, där de förekomma, orsaka dryga utgifter för väghållningsdistrikten.

Då nu i allmänhet dessa vägdistrikt äro mycket betungade af själfva vägunderhållet, som ingalunda är mindre, där färjor tillika finnas, så ökas denna tunga betydligt, då inom distriktet finnas en eller flera färjor att bygga och underhålla.

Det måste anses som missförhållande och orättvisa, att kostnaden för dessa färjinrättningar skola drabba en del vägdistrikt, då andra hafva den stora fördelen att vara befriade därifrån. Stort missnöje råder också inom skilda delar af landet öfver ojämnheten af denna skattebörda.

Hvad vore då naturligare, än att staten aflyfte denna så ojämnt tryckande börda genom att öfvertaga den kostnad, som detta färjhållningsbesvär förorsakar?

Nu kunde ju ifrågasättas, huruvida kostnaderna för dessa färjinrättningar, ifall bestyret fortfarande anförtröddes åt vägstyrelserna, komme att handhafvas med samma omsorg och på ett lika praktiskt och sparsamt sätt, om kostnaden utginge af statsmedel, som då vägdistriktet få till allra största delen bära dessa utgifter, såsom nu är fallet. Några farhågor härför föreligga egentligen icke, då denna förvaltning bör kunna öfvervakas och kontrolleras af kronobetjäningen under Konungens befallningshafvandes öfverinseende.

Att färjornas antal skulle blifva flera, om dessa byggdes och underhöllas af staten, kan man väl ej heller antaga, då inrättandet af nya färjeförbindelser skulle förutsätta tillika nya vägbyggnader, och så länge vägdistriktet få vidkännas visserligen den mindre delen af byggnadskostnaden, men den största delen af underhållskostnaden, så skulle, ifall staten öfvertog hela kostnaden för färjorna, ingen stor lockelse ligga häruti på kraf att få inrättade flera nya färjplatser och färgor.

Dessutom är det Konungens befallningshafvande, som beslutar om nya färjors insättande.

En annan tunga träffar äfven den trafikerande allmänhet, som be-

gagnar dessa färjor, nämligen den afgift, som måste erläggas — s. k. färjpenningar — för öfverfarten och transporten af gods. Detta måste ju anses vara en ganska stor orättvisa, enär dessa, som använda färjorna, äro bland dem, som i likhet med andra väghållningsskyldige få vidkännas dryga utgifter för vägunderhållet och hittills också för färjhållningsbesväret. Dessa afgifter höra särskildt till de utgifter, som äro ojämnt fördelade, ty största delen af landets invånare är ej i behof af att använda färjor, och ofta drabbar denna utgift dem, som äro vanlottade på kommunikationer, åtminstone på de snabbaste kommunikationerna, nämligen järnvägsförbindelser. Så är förhållandet på flera öar i vårt land. Det måste väl då ligga en rättvisa uti, om dessa afgifter eller färjpenningar komme bort.

Vår nämnda motion lyckades icke tillvinna sig bifall af 1911 års Riksdag. Såsom skäl för afslag å motionen framhölls både af jordbruksutskottet och af en ärad talare under debatten i kammaren, att, »om staten skulle öfvertaga färjorna, måste staten ju gifvetvis äfven öfvertaga broarna, enär dessa kräfva dryga underhållskostnader».

Att särskildt i öfre delen af vårt land finnas många större broar byggda af såväl järn som trä lärer väl vara i enlighet med verkliga förhållandet och att underhållskostnaderna för dessa broar äfven blifva dryga är nog obestridligt.

Då vi erhållit närmare kännedom om dessa förhållanden, förmena vi, att det vore fullt rättvist, om vägdistrikten befriades från byggnads- och underhållskostnad af både allmänna färjor och de af vägdistrikten nu underhållna broarna.

Vi hafva i vår motion förra året påvisat de stora skäl, som föreligga, att staten öfvertoge kostnaden för färjhållningsbesväret, och vi hafva därvid särskildt framhållit, att utgifterna för detta besvär trycka så olika, då en del väghållningsdistrikt äro hårdt betungade häraf och de flesta vägdistrikten äro fria härifrån. Att det är en stor olägenhet för de väghållningsdistrikt, som nödgas hålla färjor, kunde ej förnekas vid ärendets behandling i Andra kammaren sistlidna år, men yrkades dock afslag å motionen just på den grund, att det vore lika berättigadt, att staten öfvertoge äfven de allmänna broarna på landet. Förhållandet är nog också detsamma med afseende såväl på broarna som färjorna, att byggnads- och underhållskostnaderna äro dryga och trycka ojämnt, enär dessa vägdistrikt, som äro betungade med underhåll af färjor och broar, hafva själfva vägunderhållet lika mycket tryckande som de andra distrikten, hvilka icke hafva färjor och större broar att bygga och underhålla.

Alla afgifterna för broarnas begagnande eller de s. k. bropenningarna,

böra enligt vår mening upphöra, enär dessa äro en orättvis beskattning likasom de s. k. färjpenningarna.

Då vi sålunda anse det vara fullt rättvist, att väghållningsdistrikt, som äro betungade med dryga kostnader för byggande och underhåll af färjor och broar, blifva befriade härifrån, få vi på grund af hvad vi här anfört vördsamt hemställa, — — —»

Det torde icke kunna förnekas, att de väghållningsdistrikt, hvilka hafva större broar eller färjor att bygga och underhålla, i allmänhet härigenom äro mera betungade än väghållningsdistrikt, inom hvilka sådana broar och färjor icke finnas eller där väghållarne äro från underhållet däraf befriade. Det vill därför synas att vissa skäl tala för att staten helt öfvertog den väghållningsdistrikten åliggande skyldighet att bygga och underhålla allmän bro och färja på landet.

Utskottet.

Då emellertid, såsom utskottet i annat utlåtande af denna dag (nr 15.) framhållit, chefen för finansdepartementet jämlikt nådigt bemyndigande den 29 september 1911 tillkallat sakkunniga att inom nämnda departement verkställa utredning angående de åtgärder, som kunna finnas nödiga för åvägabringande af en jämnare fördelning af väghållningsbesväret, samt utarbeta de förslag till förändringar i gällande väglag m. m., hvartill berörda utredning kan föranleda, och det med visshet torde kunna antagas, att de sakkunniga vid fullgörandet af sitt uppdrag jämväl komma att taga i öfvervägande den fråga, som genom förevarande motion nu bringats under Riksdagens behandling, håller utskottet före, att den af motionärerna föreslagna skrivelsen icke för det närvarande är af omständigheterna påkallad.

Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motion icke må af Riksdagen bifallas.

Stockholm den 1 mars 1912.

På jordbruksutskottets vägnar:

D. PERSSON i Tällberg.

I beslutet hafva deltagit: från *Första* kammaren: A. T. Odelberg, G. L. De Geer, P. Paulson, G. Tamm, A. H. Fahlén, A. H:son Wachtmeister, A. Ingeström, J. E. Berggren; från *Andra* kammaren: D. Persson, i Tällberg, N. Persson i Malmö, R. G. Hamilton, G. A. E. Kronlund, P. O. Lundell, P. Hellström, E. G. H. Åkerlund, P. Tysk.
