

Nr 184.

Av herr **Rooth m. fl.**, angående dels beredande av möjlighet till frivillig sammanslutning mellan två eller flera vägdistrikt med gemensamma intressen, dels ock viss ändring i grunderna för statsbidrags utgående till underhåll av allmän väg m. m.

Såsom ett av de ojämförligt viktigaste leden i strävandena för åstadkommande av ett förbättrat vägunderhåll framstår den ändring, som år 1921 genomfördes beträffande 12 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. Denna lagändring beredde möjlighet att i den omfattning, som kunde finnas lämplig, frångå det av ålder brukliga men senare tiders krav måhända icke alltid motsvarande naturaunderhållet och överflytta underhållet av vägarna på vägkassan. Härigenom skapades viktiga förutsättningar för en verkligt rationell skötsel av vägarna: likformigheten och kontinuiteten i fråga om underhållsarbetet kunde tillgodoses vida bättre än förut och, framför allt, möjlighet bereddes distrikten att anskaffa de för ett effektivt vägarbete behövligen dyrbara redskapen och att för arbetets utförande och ledning anlita verkligt sakkunnig, på detta område speciellt utbildad personal.

Trots det återhållande moment, som den nuvarande ojämna fördelningen av vägskattebördan på de olika beskattningsföremålen måste innebära för den ordbrukande befolkningen, när fråga uppstår om att överlåta vägunderhållet på vägkassan och sålunda övergå från skattens utgörande in natura till dess erläggande i penningar, har en sådan överlåtelse redan kommit till stånd i ett stort antal vägdistrikt. På ett flertal håll är man sysselsatt med utredningar i frågan och det synes råda en rätt allmän tendens att utnyttja den genom berörda lagändring givna möjligheten att ernå ett bättre sakernas tillstånd på vägväsendets område.

Emellertid är det en omständighet, som står hindrande i vägen för en överflyttning på vägkassan helt eller delvis av vägunderhållet, där en sådan eljest framstår såsom önskvärd, eller som i varje fall hindrar ett fullt utnyttjande av de fördelar, som en dylik överflyttning medför. Denna omständighet är, att *väghållningsdistrikten i flera delar av landet äro för små* såväl med avseende å längden av de allrännna vägarna som i fråga om skatteobjektens antal och bärkraft. Den centralisering av vägväsendet, som blir en följd av vägkassans övertagande av underhållet, medför naturligen stegrade administra-

tionskostnader, och dessa bliva förhållandevis kännbarare ju mindre distrikten äro. Vidare torde de små distrikten ofta sakna tillräcklig ekonomisk bärkraft för att anskaffa den dyrbara maskinella utrustning, sladdar, vältar, stenkrossar och traktorer m. m., som numera anses vara nödvändig för ett verkligt rationellt underhåll, och som, tack vare den besparing i arbetskraft den medför, kan i avsevärd grad förbilliga det centraliserade vägarbetet. För övrigt är det tydligt att, även om de nödiga medlen finnes, så vore det icke ekonomiskt lönande att anskaffa dylika maskiner för ett allt för begränsat vägnät, där materielen icke kunde fullt utnyttjas. Slutligen har givetvis icke ett mindre distrikt samma möjligheter som ett större att erhålla fullgod arbetskraft för vägarbetets bedrivande och sakkunnigt biträde för ledning och kontroll.

I betraktande av nu angivna förhållanden framstår det såsom synnerligen önskvärt, att en sammanslutning av två eller flera smärre vägdistrikt med gemensamma intressen kunde ske.

Ett försök att nu medelst lagbestämmelser framtvunga en dylik förening av smärre distrikt till större enheter vore säkerligen icke välbetänkt. Däremot synes det i hög grad lämpligt att i väglagen intoges stadganden, som uttryckligt medgäve en på frivillighetens väg åstadkommen sådan sammanslagning.

Givetvis måste det, för att en åtgärd av nu angiven art skall kunna komma till stånd, erfordras samstämmande beslut i alla de vägdistrikt, som komma att därav beröras.

Med hänsyn till den ingripande betydelsen av vägstämmas beslut i förevarande fråga torde det vara lämpligt att beslutet för att bliva gällande skall underställas Kungl. Maj:ts befallningshavandes prövning.

Jämlikt bestämmelserna i 60 § väglagen utgår statsbidrag till underhållet av allmän väg, bro och färja med viss del av den *uppskattade* kostnaden för detta underhåll.

Uppskattningarna utgöra emellertid en ganska olämplig grund för beräkning av statsbidraget. På grund av de många svårbedömda förhållanden, vartill hänsyn skall tagas vid uppskattningens verkställande, torde denna oftast icke ens från början vara rättvisande. I och med penningvärdets växlingar bliva felaktigheterna större och större. Än är uppskattningen för låg och än för hög; sällan torde den giva ett riktigt uttryck för de verkliga kostnaderna för underhållet.

Om till följd av ovanberörda, år 1921 genomförda ändring i väglagen ett distrikts vägnät övertages till underhåll medelst vägkassan, kommer uppskattningen icke längre att bliva erforderlig för vägskattens utdebitering utan endast hava till ändamål att utgöra grund för statsbidragets beräkning.

Enligt den lydelse 49 § väglagen erhöll föregående år skola icke uppskattningarna numera såsom förut gälla orubbade viss längre tid utan de kunna återkomma rätt ofta. Uppskattningsförfarandet är emellertid en dyrbar procedur och om man i avsikt att ernå största möjliga överensstämmelse mellan uppskattad och verklig kostnad företager nya uppskattningar med korta mellan- tider, komma vägdistriktet att åsamkas avsevärda kostnader.

Med hänsyn till nu angivna förhållanden synes det önskvärt att beträffande de vägdistrikt, där vägunderhållet övertagits av väggkassan, statsbidragets beroende av uppskattningen kunde helt slopas och bidraget i stället sättas i relation till distriktets *verkliga* kostnad för vägunderhållet.

Genom väggkassans övertagande av underhållet komma givetvis vägdistriktets administrationskostnader att ökas. Då ju avsikten med ett sådant övertagande är att åstadkomma ett i möjligaste mån rationellt underhåll, kommer naturligen den tekniska sakkunskapen att tagas i anspråk mera än förut, icke blott för vägbyggnader utan även för själva underhållsarbetet. Vidare medför centraliseringen av vägarbetet behov av ökad arbetskraft för ledning av och kontroll å arbetena. I de fall, då icke hela väghållningen upplåtes på entreprenad utan besörjes direkt av vägstyrelsen, måste slutligen bokföringen bliva mera omfattande. Dessa kostnader äro emellertid av den beskaffenhet, att det icke synes skäligt att på något sätt särskilja dem från distriktets övriga utgifter för underhållet. Det torde därför vara berättigat att även administrationskostnaderna få delvis bestridas med statsmedel.

Med hänsyn därtill, att åtminstone för närvarande vissa svårigheter torde yppa sig i bokförings- och kontrollhänseende i de fall, då allenast en del av vägnätet inom ett distrikt överlåtits på väggkassan, medan återstående del kvarstår med naturaunderhåll, har det synts riktigast att medgiva statsbidragets beräkning på verkliga kostnaden allenast under den förutsättningen, att distriktets samtliga vägar övertagits till underhåll medelst väggkassan.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställa vi,

att riksdagen måtte för sin del antaga följande ändrade lydelse av 5 och 60 §§ i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet :

§ 5.

I — — — — för sig.

Är — — — — förbliva.

Hava inom två eller flera väghållningsdistrikt de väghållningsskyldiga fattat samstämmade beslut om förening av distrikten till ett väghållningsdistrikt, må dock Konungens befallningshavande, där vägunderhåll icke inom mer än ett av distrikten utföres av därtill jämlikt 7 § förpliktade väghållare, förordna att beslutet skall lända till efterrättelse.

Delning — — — — må eljest, så vitt — — — — sägs.

Vad — — — — färja.

60 §.

Av — — — — statsmedel. Har inom väghållningsdistrikt dess samtliga vägar övertagits till underhåll medelst

väggkassan, skall dock statsbidraget beräknas å distriktets verkliga kostnader för vägunderhållet under näst föregående år, därest vägunderhållet då ålegat väggkassan. och skall därvid i underhållskostnad jämväl inbegripas all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byggande av väg. Därutöver — — — tillgång.

Statsbidraget — — — sätt.

Inom — — — vägfyrkar.

Stockholm den 21 januari 1924.

Axel Rooth.

K. A. Heyman.

J. B. Johansson.
