

Nr 91.

Av herrar **Swartling** och **Lindgren**, om viss ändring
i grunderna för statsbidrag till den allmänna väghållningen.

I fråga om statsbidrag till den allmänna väghållningen på landsbygden å ena sidan och i stad å den andra hava hittills gällt helt olika grunder. Vad *landsbygden* angår äro ju därvarande väghållningsdistrikt tillförsäkrade bidrag till vägunderhållet med viss bestämd andel av kostnaden, dels enligt väglagen med 30 procent av uppskattade kostnaden och dels enligt förordningen om fördelning av automobilskattemedel med numera 50 procent av verkliga kostnaderna. Likaledes kunna landsbygdens väghållningsdistrikt påräkna procentuellt bidrag, i regel minst 75 procent, till kostnaderna för varje ifrågakommande vägförbättrings- eller annat vägbyggnadsföretag. Den formellt föreliggande möjligheten, att ett vägdistrikt skulle bliva tvunget utföra ett dylikt företag utan statsbidrag, torde numera sakna varje praktisk betydelse. Till den allmänna väghållningen i *städerna* och därmed jämförlig gatuhållning utgå dylika procentuellt i förhållande till kostnaderna bestämda bidrag däremot endast i ringa mån — i fråga om underhållet icke alls och i fråga om förbättringsarbeten blott i speciella fall. Städerna äro i stället tillförsäkrade bidrag till dessa kostnader huvudsakligen i en annan form. Större delen av de automobilskattemedel, som skola tillkomma städerna, fördelas dem emellan i förhållande till de belopp, som från dem influtit i automobilskatt. Denna tilldelning, vars storlek för de särskilda städerna sålunda icke alls blir beroende av deras faktiska kostnader för hithörande uppgifter, är avsedd att utgöra bidrag till såväl underhåll som förbättring av för automobiltrafiken viktiga vägar och gator. Med den relativt begränsade möjlighet, som står till buds att därutöver tilldela städerna procentuella bidrag till särskilda förbättringsarbeten, har avsetts att i viss mån åstadkomma en utjämning städerna emellan. De härför tillgängliga medlen synas ej hava varit tillräckliga för att möjliggöra en mera allmän tilldelning av sådana bidrag till i städerna förekommande förbättringsarbeten.

Här är icke meningen att söka klarlägga den komplicerade frågan, i vad mån de sålunda helt olika bidragsgrunderna för landsbygdens vägdistrikt å ena sidan och städerna å den andra inneburi större förmån för den ena eller andra av dessa båda kategorier. Tydligt är emellertid, att dessa grunder icke garanterat någon i förhållande till väghållningskostnaderna likvärdig bidragstilldelning till landsbygd och stad. Ej heller hava dessa grunder i vad angår städerna betytt en för dem inbördes i sagda hänseende likvärdig tilldelning.

Omförmälda skiljaktigheter med avseende å bidragsgrunderna hava gjort

sig särskilt kännbara i visst speciellt sammanhang, nämligen vid införlivning av ett större landsbygdsområde med stad eller sådant områdes ombildning till stad. Av det redan sagda torde framgå, att det endast kan vara beroende av rena tillfälligheter, om till väghållningen inom ett dylikt område kommer att efter införlivningen eller ombildningen utgå ens någorlunda lika stora statsbidrag som därförut. Det har visat sig i flera fall, där frågor om sådana förändringar aktualiserats, att dessa skulle medföra mycket avsevärd försämring i fråga om möjligheterna att erhålla statsbidrag till väghållningen inom området. Det har i dessa fall gällt områden — exempelvis en hel ganska vidsträckt landskommun — med omfattande vägnät och där totalkostnaden för väghållningen följaktligen uppgått till betydande belopp. Däremot har den från området inflytande automobilskatten varit jämförelsevis ringa. Då uppkommen fråga om införlivning med stad av ett sådant område övervägts, har man fördenskull nödgats konstatera, att hjälp genom statsbidrag till bestridandet av de ansehlga väghållningskostnaderna därstädes icke efter införlivningen skulle kunna påräknas i ens tillnärmelsevis samma utsträckning som förut.

Det är ju ett känt faktum, att sådana indelningsändringsfrågor, som här berörts, så gott som undantagslöst bruka vara mycket komplicerade och svårlösta problem. Ej minst bruka svårigheter yppa sig i så måtto, att en inkorporering av den omfattning, som närmast synes böra komma i fråga, ej kan genomföras därför att den skulle lämna kvar en rest av en förutvarande landskommun med alltför ringa bärkraft för att rimligtvis kunna bibehållas som egen kommun. Att man i sådana fall söker lösa uppgiften genom att gå något längre än själva syftet med inkorporeringen egentligen kräver, nämligen genom införlivning av hela landskommunen, torde ofta vara fullt försvarligt ej minst med hänsyn till det allt starkare framträdande önskemålet att här i landet skapa större och mera bärkraftiga kommunala enheter. Men det synes då föga rimligt, att anlitaudet av denna utväg skall försvåras genom de här påtalade skiljaktigheterna i statsbidragsgrunderna för den allmänna väghållningen. Att så faktiskt sker, torde ej kunna bestridas. Det kan ej vara ägnat att väcka förvåning, om en stad i här avsedda läge söker undvika denna utväg, då den finner att därigenom kostnader, som dittills täckts av statsbidrag, skulle komma att till kanske betydande belopp överflyttas på staden. Resultatet kan på så vis råka bli det sämsta möjliga, nämligen en inkorporering, som är alltför snävt tilltagen och likväl försätter den återstående landskommunen i ett ganska prekärt läge.

I lagstiftningen om kommunala indelningsändringar har man sört för att en kommun, för vilken dylik ändring medför mera kännbara ekonomiska konsekvenser, skall kunna åtminstone under en övergångstid hållas någorlunda skadeslös genom särskild ersättning av andra parten. Motsvarande tillämpas jämväl beträffande vägdistrikt, när en utbrytning av någon del därav sker med sådana konsekvenser för distriktet. I de fall, som här berörts, kan emellertid situationen bliva den, att vederbörande vägdistrikts ekonomiska ställning försämrats genom indelningsändringen och staden dock därigenom

får övertaga ett område med avsevärt större kostnader än intäkter för väghållningsändamål — beroende just på de omförmälda skiljaktigheterna i fråga om statsbidragsgrunderna för väghållningen. Här inträda sålunda, med andra ord, ogynnsamma verkningar för båda dessa parter, under det att staten inhöstar en skäligen oförtjänt »vinst», såtillvida som efter ändringen mindre bidrag komma att utgå från dess sida till väghållningen inom området ifråga. Principiellt synes det uppenbart, att staten borde hava icke blott möjlighet utan även skyldighet att avstå från en dylik vinst till förmån för den kommun — den utvidgade staden — som framdeles skall ansvara för väghållningen inom området. Man kan härvid ej heller alldeles bortse från den omständigheten, att städernas del av den totala allmänna väghållningen inom riket så småningom genom inkorporeringar och nya stadsbildningar ökas, utan att enligt nuvarande statsbidragsgrunder denna förändring medför någon ökning av städernas totala andel i automobilskattemedlen.

Enligt vår mening bör en reglering i någon form beträffande de omförmälda statsbidragsgrunderna vidtagas med hänsyn till sådana indelningsändringar som här nämnts. Principen bör vara, att en dylik ändring icke skall medföra åtminstone någon nämnvärd försämring i vad angår statsbidrag till väghållningen. Om nuvarande, helt olika bidragssystem för stad och land komma att bestå, synes en reglering av denna innebörd svårigen kunna ske på annat sätt än att Kungl. Maj:t får befogenhet att, i samband med beslutet om införlivning med stad av ett landsbygdsområde eller om stadsrättigheter för ett sådant område, tillförsäkra den utvidgade eller nybildade staden särskilt bidrag av automobilskattemedel, motsvarande den minskning i bidrag som kan beräknas eljest bliva följden av övergången till de för stad gällande bidragsgrunderna.

Emellertid synes anledning föreligga att räkna med att helt nya principer för tilldelningen av statsbidrag till städernas väg- och gatuhållning snart nog kunna bli beslutade. Såsom resultat av en nyligen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställd utredning i ämnet har föreslagits ändring i sådan riktning, att även städernas bidrag skola utgå i förhållande till deras kostnader för hithörande uppgifter. Denna utredning har numera överlämnats till 1935 års vägsakkunniga för vidare övervägande. För så vitt framgår av meddelanden under sjätte huvudtiteln av årets statsverksproposition, hava dessa sakkunniga ännu ej intagit ståndpunkt i fråga om städernas bidrag och ej heller till spørsmålet om automobilskattemedlens fördelning mellan landsbygd och städer. Om med hänsyn härtill någon omedelbar åtgärd nu icke anses böra vidtagas för att särskilt reglera bidragstilldelningen i omförmälda speciella fall, synes åtminstone ett uttalande böra göras från riksdagens sida att de synpunkter, som här ovan framförts, måtte vinna beaktande vid den fortsatta behandlingen av frågan om ändrade grunder för tilldelning av statsbidrag till städernas väg- och gatuhållning.

Vi få alltså hemställa,

att riksdagen måtte besluta sådana kompletterande bestämmelser angående tilldelning av statsbidrag till den allmänna väghållningen, att större landsbygdsområdes införlivning med stad eller ombildning till stad icke måtte förminska möjligheterna att erhålla bidrag till denna väghållning inom området, eller ock besluta hemställa hos Kungl. Maj:t, att ovan framförda synpunkter beträffande denna fråga måtte vinna beaktande vid den fortsatta utredningen om ändrade grunder för statsbidragstilldelningen.

Stockholm den 21 januari 1936.

Nils Swartling.

Ad. Lindgren.