

## Nr 212.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsbidrag till enskilda vägar; given Stockholms slott den 3 mars 1939.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Gerh. Strindlund.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 3 mars 1939.*

### Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, ENGBERG, QUENSEL, FORSLUND, ERIKSSON, STRINDLUND.

Efter gemensam beredning med cheferna för finans- och jordbruksdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Strindlund:

I årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkt 15 och 16) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, för budgetåret 1939/40 beräkna till bidrag till byggande av enskilda vägar ett reservationsanslag av 1,400,000 kronor



samt till bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. ett anslag av 1,000,000 kronor, båda anslagen att avräknas mot automobilskattemedlen. Sedan utredningen i dessa ärenden numera slutförts, torde jag få ånyo anmäla desamma.

*Anslag till anläggning av enskilda utfartsvägar* har av riksdagen anvisats alltsedan år 1918. Avsikten med detta anslag har varit att genom beredande av ett mindre bidrag från statens sida uppmuntra eller överhuvudtaget göra det möjligt för befolkningen i avlägset liggande byar eller gårdar att själva bryta väg fram till de allmänna trafiklederna. Utfartsvägarna äro sålunda av enskild vägs natur, och ett understödjande av desamma från statens sida har motiverats huvudsakligen med de säregna och svåra samfärdsförhållanden, som råda inom stora områden av landets norra delar och jämväl inom vissa sydligare belägna trakter med likartade förutsättningar. Anslaget var ursprungligen förbehållet de fyra nordligaste länen, men användningen vidgades från och med budgetåret 1925/26 att avse hela Norrland samt Dalarna och Värmland. Från och med budgetåret 1927/28 fick anslaget ytterligare användning nämligen för anläggning av utfartsvägar i norra delarna av Örebro län. Vid 1930 års riksdag godtogs ett av vederbörande departementschef framlagt förslag av innebörd, att anslagets användning skulle under i allmänhet gällande villkor utsträckas att avse även de delar av riket, till vilka bidrag tidigare icke kunnat beviljas.

Nu gällande bestämmelser om användning av förevarande anslagsmedel äro meddelade i kungörelsen den 29 maj 1931, nr 232. Bestämmelserna innehålla, bland annat, att statsbidrag till företag inom Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län beviljas av vederbörande länsstyrelse, medan fråga om statsbidrag till företag i annat län underställes Kungl. Maj:ts prövning. Vidare stadgas, att statsbidrag ej må utgå, med mindre till det i varje särskilt fall avsedda vägföretaget bidrag, motsvarande minst 15 procent av statsbidragets belopp, lämnas av medel, som anvisats av landsting, kommun eller annan icke-sakägare. Beträffande statsbidragets storlek är föreskrivet, att bidraget i allmänhet icke bör utgå med mer än en fjärdedel till en tredjedel av den beräknade kostnaden för anläggningen och ej må för något fall bestämmas till högre belopp än som motsvarar hälften av samma kostnad. Om arbetets utförande skall länsstyrelsen, där statsbidrag beviljats, avsluta kontrakt med intressenterna eller, i vissa fall, med styrelsen för vägföretaget. För fullgörande av de i kontraktet meddelade förbindelser ävensom för lyftade statsmedels återbäring, i fall mot kontraktet brytes, skall ställas sådan säkerhet, som av länsstyrelsen godkännes.

Anslaget till ändamålet, som till en början utgått med ett årligt belopp av 100,000 kronor, sänktes av statsfinansiella skäl för budgetåren 1923—1925 till 65,000 kronor för år. Sedermera har anslaget vid skilda tillfällen höjts. Sålunda anvisades för vartdera av budgetåren 1925—1927 225,000 kronor, för vart och ett av budgetåren 1931—1934 500,000 kronor, för budgetåret 1934/35 600,000 kronor, för budgetåret 1935/36 800,000 kronor, för budgetåret 1936/37



1,000,000 kronor, för budgetåret 1937/38 1,200,000 kronor samt för innevarande budgetår 1,400,000 kronor. Numera avräknas anvisade anslagsbelopp mot automobilskattemedlen.

Jämlikt Kungl. brev den 3 juni 1938 fördelades det senast beviljade anslaget, att därav må användas för

Norrbottens län	..... kronor	400,000
Västerbottens »	..... »	480,000
Jämtlands »	..... »	95,000
Västernorrlands »	..... »	200,000
Gävleborgs »	..... »	70,000
Kopparbergs »	..... »	25,000
Värmlands »	..... »	20,000
Örebro »	..... »	10,000
Övriga län tillhopa	..... »	100,000
Summa kronor		1,400,000

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 15 juni 1935 tillkallades fem sakkunniga, nämligen landshövdingen B. Eriksson, ordförande, numera generaldirektören N. Bolinder, vice talmannen i riksdagens andra kammare numera landshövdingen O. Jeppsson, dåvarande ledamoten i riksdagens första kammare civilingenjören A. Nylander i Borås samt ledamoten av sistnämnda kammare lantbrukaren L. Tjällgren för att inom kommunikationsdepartementet biträda med vissa utredningar rörande allmänna och enskilda vägar. De sakkunniga ha antagit benämningen *1935 års vägsakkunniga*. Åt de sakkunniga har bland annat uppdragits att rörande spørsmålet om i vilka fall och under vilka villkor enskild väg bör intagas till allmänt underhåll verkställa utredning och avgiva förslag ur synpunkten av att enhetliga grunder därför fastställas. I samband därmed skulle övervägas frågan om beredande av bidrag av allmänna medel till byggande och underhåll av särskilt sådana enskilda vägar, vilkas tillkomst och fortbestånd låge i allmänt intresse.

1935 års vägsakkunniga ha den 2 januari 1939 avgivit betänkande angående grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll ävensom angående statsbidrag till enskilda vägar (statens off. utredn. 1939: 1).

Jämlikt särskilda remisser ha utlåtanden över de sakkunnigas betänkande avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, domänstyrelsen, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, svenska landskommunernas förbund, svenska stadsförbundet, svenska vägstyrelsernas förbund, kungl. automobilklubben och motormännens riksförbund. Domänstyrelsen har till sitt utlåtande fogat yttranden från samtliga överjägmästare och ett antal jägmästare. Till överståthållarämbetets utlåtande har fogats yttrande från Stockholms stads gatunämnd. Länsstyrelsernas utlåtanden åtföljas, med undantag för dem i Jönköpings och Örebro län, av yttranden från vägingenjör samt i några fall av yttranden från överlantmätare, vägstyrelser, vägstyrelseförening och enskilda personer.



## 1935 års vägsakkunnigas förslag.

### 1. Allmänt.

De sakkunnigas förevarande betänkande innehåller såsom nämnt *dels* förslag till anvisningar rörande grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll *dels ock* förslag beträffande statsbidrag till enskilda vägar.

Med avseende å förslaget i förstnämnda hänseende anför de sakkunniga, att en uttömmande reglering av hithörande spörsmål icke därmed givits. Någon fullt säker norm för tillrättaläggande av rådande missförhållanden kunde enligt de sakkunnigas uppfattning dylika anvisningar ej innebära. Att det vore inom det organisatoriska området, som lösningen av problemet måste sökas, framstode för de sakkunniga såsom ganska säkert. Skulle en omorganisation vidtagas, torde vara klart, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen borde i en eller annan form beredas inflytande på ärendenas avgörande. En så pass omfattande organisatorisk förändring sammanhängande även intimt med ett annat spörsmål, som för närvarande gjorts till föremål för särskild undersökning genom tillkallade sakkunniga, nämligen frågan om ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet. Med hänsyn särskilt härtill anse de sakkunniga det icke vara lämpligt att i förevarande sammanhang genomföra någon förändring i gällande organisation av vägväsendet.

De sakkunnigas förslag ifråga om statsbidrag till enskilda vägar innebär, att två nya bidragsformer ansetts böra komma till stånd, nämligen underhållsbidrag och iståndsättningsbidrag. Underhållsbidrag skulle enligt vad de sakkunniga hemställt kunna avse såväl vägunderhåll som vinterväghållning eller ock ettdera av dessa slag av underhåll samt utgå årligen med femtio procent av den kostnad, vartill underhållet av vägen skäligen uppskattades. Bidrag borde kunna utgå även om väghållarna fullgjorde väghållningen in natura. Iståndsättningsbidrag skulle enligt förslaget kunna utgå, där det för trafik-säkerheten ansåges nödigt, med högst femtio procent av den beräknade kostnaden för iståndsättande av bro, trumma eller färja å sådan väg, till vars underhåll statsbidrag beviljats. Bestämmelserna rörande nu utgående anslag till byggande av enskilda utfartsvägar ha av de sakkunniga underkastats översyn. Slutligen ha de sakkunniga utarbetat förslag till kungörelse, som reglerar samtliga tre bidragsformerna.

### 2. Underhålls- och iståndsättningsbidrag.

#### a) Inledning.

Såsom skäl för att staten borde bevilja *bidrag till underhåll av enskilda vägar* ha de sakkunniga i huvudsak anført följande.

Spörsmålet om bidrag av allmänna medel till underhåll av enskilda vägar har tidigare berörts i olika sammanhang. Därvid har bland annat framhållits, att intressenterna i de enskilda vägarna — särskilt de allmänneligen befarna — få i förhållande till övrig befolkning, som endast erlägger vägs-katt, bära för stor vägbörda. Framförallt i dylika fall, då de enskilda vä-



garna faktiskt få uppbära en avsevärd trafik av andra än intressenterna, ter det sig icke rättvist och billigt, att vägarna skola underhållas uteslutande av intressenterna. Det kunde måhända förefalla mest rationellt, att alla sådana vägar intoges till allmänt underhåll. Förutom de betydande kostnader för det allmänna, ett sådant system skulle medföra, måste det i många fall te sig egendomligt att låta staten i det närmaste helt bekosta underhållet av vägar, som till sin karaktär äro mest lika de rent privata vägarna, även om trafiken av icke-intressenter uppgår till viss betydenhet. I sådana fall synas goda skäl tala för att kostnaderna för vägunderhållet delas mellan intressenterna och staten.

Om alltså flera skäl tala för införande av dylika bidrag av statsmedel till underhållet av enskilda vägar, ha även åtskilliga invändningar häremot blivit resta. Så har gjorts gällande, att man skulle erhålla en tredje kategori vägar vid sidan av den hävdvunna indelningen i allmänna och enskilda sådana och att detta skulle vara ägnat att förvirra begreppen och utplåna skillnaden mellan allmän och enskild väg. Denna tredje vägkategori har emellertid redan fått viss sanktion genom statsbidragen till byggande av enskilda utfartsvägar.

Det har vidare gjorts gällande att effektiv kontroll måste ske så att statsbidragen komma till avsett ändamål men att kontrollen ej vore lätt att åstadkomma utan stora kostnader. Naturligtvis måste kontrolleras, att en med statsbidrag underhållen väg verkligen blir hållen i gott skick. Att erhålla en på en gång verksam och billig sådan kontroll torde dock icke möta alltför stora svårigheter.

Beträffande den statsfinansiella sidan av saken har särskilt anmärkts, att, om bidrag utginge till underhåll av enskilda vägar, motsvarande del av vad staten kan anslå till vägväsendet skulle dragas från de allmänna vägarna, som dock vore viktigare ur samfärdselns synpunkt. Därvid har dock förbisetts, att man torde kunna tillgodose ifrågakomna behov av underhållsbidrag med jämförelsevis måttliga belopp. En viss del av de enskilda vägarna falla helt utanför kretsen av dem som kunna komma i fråga till statsbidrag. Bidragen böra icke utgå med lika stor del av underhållskostnaden som då det gäller allmän väghållning och ej heller anspråken på vägarnas standard ställas lika höga som i fråga om allmän väg.

De sakkunniga erinra vidare i detta sammannang om ett av 1929 års vägsakkunniga framlagt förslag till lag om rätt att med motorfordon befara enskild väg (statens off. utredn. 1933: 9). Enligt detta förslag, som icke framlagts för riksdagen, skulle enskilda väghållare i vissa fall erhålla bidrag av allmänna medel till underhållet av väg. 1935 års vägsakkunniga anföra beträffande detta förslag följande.

Lagförslaget's huvudsyfte — att förhindra enskild väghållare att avstänga vägar från allmän trafik — torde emellertid i huvudsaklig omfattning kunna tillgodoses på frivillighetens väg genom statsbidrag till underhåll av enskilda vägar. De sakkunniga förmena nämligen, att en dylik förmån skulle förbindas med skyldighet för väghållarna att, så länge statsbidrag utgår, upplåta vägen för allmän trafik. Vid sådant förhållande blir det länsstyrelsernas sak att meddela för trafiksäkerheten och vägunderhållet erforderliga inskränkningar i trafiken.

Genom denna anordning skulle av de enskilda vägarna endast de, som icke erhålla statsbidrag, kunna avstängas från allmän trafik. De icke bidragsberättigade vägarna torde sakna betydelse för den allmänna samfärdseln, varför någon olägenhet knappast lärers förmärkas, om biltrafiken utestänges



från dessa. I sådana fall åter, där statsbidrag till vägen skulle kunna utgå men väghållarna av en eller annan anledning icke önska mottaga dylika bidrag, torde de med vägens avstängande förenade olägenheterna kunna bli mera kännbara. Den fördel, underhållsbidraget innebär för väghållarna, torde emellertid utgöra en garanti för att man knappast behöver räkna med denna eventualitet.

Vad de sakkunniga nu anfört torde giva vid handen, att statsbidrag till underhåll av vissa enskilda vägar icke endast ter sig såsom rättvist och billigt gentemot en stor grupp väghållare utan även medför direkta förmåner för den allmänna samfärdseln. Ett dylikt bidragssystem synes ej heller behöva förorsaka det allmänna alltför betydande utgifter.

Beträffande de föreslagna *iståndsättningsbidragen* anföra de sakkunniga.

I ett tidigare sammanhang anförde de sakkunniga som skäl för beviljande av statsbidrag till underhåll av enskilda vägar, bland annat, att därigenom ett stort antal för den allmänna samfärdseln betydelsefulla enskilda vägar komme att hållas öppna för allmän trafik. Emellertid befinna sig flera av de enskilda vägarna för närvarande i sådant skick, att man knappast torde böra medgiva deras upplåtande för biltrafik. Vid beviljandet av statsbidrag till underhållet av vägen torde därför enligt de sakkunnigas uppfattning böra föreskrivas, att vägen försättes åtminstone i farbart skick. I annat fall lärer man äventyra, att bidragen icke komma till avsedd nytta. De väghållare, som ej anse sig kunna eller vilja uppfylla nämnda villkor, få alltså avstå från bidrag. I vissa fall torde emellertid kostnaden för iståndsättning av vägen komma att uppgå till sådana belopp, som väghållarna i allmänhet sakna förmåga att galda. Härvid måste särskilt beaktas, att en kraftigt bidragande orsak till de enskilda vägarnas mången gång bristfälliga skick är, att dessa vägar, som ursprungligen endast varit avsedda för trafik med hästfordon, numera fått upptaga en icke oväsentlig trafik med motorfordon.

Särskilt iordningställandet av broar, trummor och färjor å vägen kan kräva ej obetydliga kontantutlägg. Övriga åtgärder, såsom grusning av själva vägbanan, dikning och röjning, behöva som regel icke betinga högre kostnad och kunna i allmänhet utföras av väghållarna själva. Anordnandet av ändamålsenliga broar, trummor och färjor är även med hänsyn till trafiksäkerheten av särskild vikt. I anslutning till nu berörda omständigheter förmena de sakkunniga, att möjlighet bör beredas de väghållare, som erhålla statsbidrag till vägunderhållet, att av allmänna medel åtnjuta jämväl ett skäligt bidrag till iståndsättande av broar, trummor och färjor å vägen. Detta bidrag synes böra utgå med ett engångsbelopp i samband med att vägen första gången tillerkännes statsbidrag till underhållet. Anslag för ändamålet torde därför endast under de närmaste åren behöva uppgå till mer betydande belopp.

#### b) Statsbidragsberättigade vägar.

Inledningsvis anföra de sakkunniga.

Liksom gränsen mellan sådana enskilda vägar, som icke böra intagas till allmänt underhåll men må tillerkännas underhållsbidrag, och allmänna vägar måste bli flytande, torde det ligga i sakens natur, att det knappast låter sig göra att fullt klart draga upp gränsen mellan de statsbidragsberättigade vägarna och dem, vars underhåll helt böra bekostas av väghållarna. En sådan gränsdragning får ej heller ske på sådant sätt, att icke föreliggande olikartade förhållanden och behov i skilda delar av landet kunna tillgodoses. Man torde alltså böra lämna öppen en viss frihet åt den bidragsbeviljande myndigheten. Å andra sidan får ej förbises att, om denna frihet blir alltför stor,



oenhetlighet i tillämpningen lätteligen bliver följden. Nu rådande praxis beträffande intagning av enskilda vägar till allmänt underhåll är ett slående exempel härå. Den verkställda utredningen genom kommunalnämnderna och vägingenjörerna rörande det enskilda vägnätet har också givit vid handen, hur vitt skilda uppfattningar å förevarande område som kunna råda.

I det förslag till kungörelse angående statsbidrag till enskilda vägar, som de sakkunniga fogat vid sitt betänkande, har angivits de fall, då enligt de sakkunnigas mening statsbidrag bör utgå till underhåll av enskild väg. Beträffande denna fråga yttra de sakkunniga.

Det första fallet — normalfallet — förutsätter till en början, att vägen befares även av andra än dem som bestrida byggandet eller underhållet av vägen eller deltaga däri (väghållarna). Enligt de sakkunnigas mening måste denna trafik antingen ske i »större omfattning» eller »eljest på sådant sätt, att underhållet därigenom avsevärt försvåras». Svagheten i detta villkors första alternativ är svårigheten att angiva vad som förstås med »i större omfattning». De sakkunniga ha därmed velat framhålla, att det i varje särskilt fall måste vara fråga om en trafik av andra än intressenterna som i förhållande till dessas egen trafik är av avsevärd betydelse. Denna »främmande» trafik kan ske såväl i form av genomfartstrafik som i form av trafik till någon vid vägen belägen inrättning, anordning eller dylikt. Att vägen dagligen passeras av ett eller annat främmande fordon, är alltså ej tillräckligt för att vägen bör erhålla statsbidrag. Med det andra alternativet i villkoret — begagnandet sker på sådant sätt, att underhållet därigenom avsevärt försvåras — avse de sakkunniga sådana fall, att en väg av andra än väghållarna trafikeras med mycket tunga fordon, som utöva stark påfrestning å vägbanan. Exempel härå utgöra vägar, som begagnas för transport av timmer med lastbilar. I dylika fall ter det sig, även om den främmande trafiken icke kan anses äga rum i större omfattning, obilligt att låta väghållarna ensam bekosta underhållet av vägen.

En ytterligare förutsättning för att underhållsbidrag i nu nämnda fall må utgå torde vara, att vägen icke endast faktiskt är på visst sätt trafikerad av andra än väghållarna utan att den därjämte är nödvändig för denna främmande trafik. Finnes annan väg, allmän eller statsbidragsberättigad enskild väg, som bättre eller lika väl kan upptaga berörda trafik, bör statsbidrag självfallet icke utgå. I annat fall skulle allmänna medel få bidraga till att främja ett ändamål, som redan blivit tillgodosett. Särskild erinran härom i kungörelsen torde emellertid ej erfordras.

Då en by eller en grupp av gårdar — såsom ej sällan är händelsen — ligger å ett avsevärt avstånd från det allmänna vägnätet, uppgå kostnaderna för hållandet av nödig utfartsväg till det allmänna vägnätet till betydande belopp. Starka billighetsskäl torde tala för att bland annat i sådana fall medgiva statsbidrag till utfartsvägens underhåll, och detta helt oberoende av om vägen trafikeras av andra än väghållarna. Med hänsyn härtill ha de sakkunniga föreslagit två undantagsfall i kungörelseförslaget då statsbidrag till vägunderhåll må utgå. Dessa ha angivits sålunda, att vägen antingen är av väsentlig betydelse för en bygds befolkning eller att det nödiga underhållet av vägen på grund av dess längd eller annan omständighet måste anses vara synnerligen betungande för väghållarna. En väg torde få anses vara av väsentlig betydelse för en bygds befolkning, då den bildar utfartsväg för bygden i fråga eller utgör förbindelseled till annan bygd eller till inrättning, anordning eller dylikt, dit bygdens befolkning ofta ha ärenden. Med bygd avse de sakkunniga en by eller en samling av gårdar. Utfartsväg för en enstaka gård faller



alltså utanför förslaget. Däremot torde hit kunna hänföras vägar till fiske-lägen, även om dessa icke bebos under annan del av året än då fiske pågår. Av villkoret, att vägens underhåll skall anses vara synnerligen betungande för väghållarna, torde följa, att en relativt kort väg icke bör erhålla statsbidrag. Om statsbidrag lämnats till byggande av viss enskild utfartsväg, innebär detta icke alltid, att vägen skall anses berättigad jämväl till bidrag för underhållet. Nu nämnda två bidragsformer torde nämligen fylla delvis andra ändamål.

Beträffande *statsbidrag till iståndsättande av broar, trummor och färjor* torde icke behöva uppställas annat villkor för tilldelning än att vägen är berättigad till bidrag för underhållet. Huruvida sedermera jämväl iståndsättningsbidrag skall utgå, bör avgöras med hänsyn till medelstillgången och beskaffenheten av ifrågasatta arbeten.

c) Statsbidragsbeloppens storlek m. m.

Enligt de sakkunnigas förmenande bör för varje särskild väg, som må ifrågakomma till underhållsbidrag, ske en uppskattning av den kostnad, vartill underhållet årligen kan uppgå. Statsbidraget skulle då utgöra viss del av sålunda uppskattad kostnad.

Inledningsvis upptogo de sakkunniga till diskussion möjligheten att i författning direkt angiva bestämda belopp, som finge utgå till olika typer av vägar. I samband med verkställd inventering av det enskilda vägnätet ha de sakkunniga även anmodat vägingenjörerna i länen att uttala sig om vad underhållskostnad och snöröjningskostnad för olika typer av enskilda vägar kunde beräknas uppgå till inom de olika länen. De flesta vägingenjörerna ha inkommit med uppgifter i dessa hänseenden. Beträffande det egentliga vägunderhållet varierade uppgifterna å kostnaden från 3 öre till 1 krona per längdmeter väg. Den årliga kostnaden för vinterväghållningen hade angivits av olika vägingenjörer uppgå till från 2 öre till 20 öre för längdmeter väg. Med hänsyn särskilt till dessa starkt skiftande uppgifter kunde de sakkunniga icke förorda en sådan lösning av frågan.

För att vid anlitage av ett uppskattningsförfarande ernå tillfredsställande resultat förmena de sakkunniga, att det måste tillses att uppskattningarna bli så enhetliga som möjligt. Alla uppskattningar i ett och samma län borde därför handhavas av samma person eller organ. Då detta arbete krävde stor praktisk erfarenhet och kunskap i väghållning, speciellt vägunderhåll, låge det enligt de sakkunnigas uppfattning nära till hands att låta uppskattningarna utföras av vägingenjörerna. Med hänsyn till den arbetsbörda som redan pålagts dessa befattningshavare syntes det emellertid knappast tillrådligt att ytterligare belasta dem med ifrågavarande omfattande och tidsödande uppgifter. De sakkunniga ha därför ansett sig böra förorda att för dessa frågors behandling för varje län tillsättes en särskild nämnd, kallad *uppskattningsnämnd*. Härigenom skulle vid ifrågavarande förrättningar ej endast erforderlig teknisk sakkunskap utan även kännedom om olika förhållanden inom skilda delar av länet bliva företrädd.

Beträffande uppskattningsnämndens sammansättning och närmare arbetsuppgifter anföra de sakkunniga.



I likhet med vägnämnden enligt lagen om allmänna vägar synes uppskattningsnämnden kunna bestå av tre ledamöter. Till nämndens biträde skall förordnas särskilt sakkunnigt biträde med avsevärd erfarenhet å området, t. ex. en vägmästare. Ledamöterna jämte suppleant för envar av dem torde utses av länsstyrelsen för en tid av tre år. Efter förslag av nämnden förordnar länsstyrelsen även dess sakkunnige biträde. Ersättning för nämndens arbete torde böra utgå av allmänna medel. Ledamöterna i nämnden och det sakkunnige biträdet böra vara berättigade till rese- och traktamentsersättning enligt klass II C i gällande allmänna resereglemente. Härutöver bör ordförande äga uppbära särskild gottgörelse med tio kronor för sammanträdesdag samt erhålla ersättning för havda utlägg och efter länsstyrelsens prövning för biträde för protokollföring. Ersättning till det sakkunniga biträdet synes böra bestämmas av länsstyrelsen med hänsyn till de för varje särskilt län rådande speciella förhållanden.

För fullgörande av sitt uppdrag synes uppskattningsnämnden böra hålla förrättning å varje väg, som kan ifrågakomma till statsbidrag. Till förrättning kallas kända sakägare. Finnes styrelse för vägen, torde denna böra kallas. Äro väghållarna eljest flera än fem, synas de böra utse särskilda personer, som äga företräda dem vid förrättningen. Nämndens uppgifter torde icke böra inskränkas till att uppskatta vägunderhållet utan synes det lämpligt, att nämnden därjämte uttalar sin mening, huruvida överhuvudtaget bidrag må utgå till vägen. Över varje förrättning bör upprättas protokoll. De särskilda åtgärder, som enligt nämndens uppfattning må erfordras för vägens sättande i farbart skick, skola anmärkas i protokollet. Stanna ledamöterna i olika mening, skall jämväl detta utmärkas i protokollet.

Självfallet få icke samma krav uppställas å vägunderhållet här som i fråga om allmänna vägar, utan torde man som regel kunna utgå från att kostnaderna för underhållet väsentligen skola understiga detsamma å närbelägna allmänna vägar. Vid bedömandet av vilka iståndsättningsåtgärder som må erfordras måste nämnden framgå med försiktighet. Å ena sidan bör tillses att vägen blir så iståndsatt, att det överhuvudtaget lönar sig att nedlägga underhållsarbeten å densamma. Men å andra sidan får man härutinnan icke ställa så stora krav på de enskilda, att förmånen med underhållsbidraget blir illusorisk.

Av kostnadsskäl torde det böra ankomma på nämnden att i görligaste mån i ett sammanhang verkställa förrättningar å närbelägna vägar.

I fråga om hur stor del av den uppskattade underhållskostnaden, som må utgå av statsmedel, yttra de sakkunniga.

Vissa skäl torde tala för att bidrag till vägunderhållet liksom till byggande av enskilda utfartsvägar böra kunna varieras. Att låta det allmänna betala samma del av underhållskostnaderna i de fall, då vägen är befaren av en betydande och för vägbanan starkt påfrestande trafik av andra än väghållarna som då vägen uteslutande trafikeras för väghållarnas räkning, ter sig icke rättvist. Förhållandena äro emellertid å förevarande område så starkt skiftande och sinsemellan så svåra att jämföra, att ett system med möjlighet till varierande underhållsbidrag knappast heller skulle skapa full rättvisa men å andra sidan säkerligen bliva en källa till missnöje. Underhållsbidraget bör alltså enligt de sakkunnigas förmenande i alla fall utgå med enahanda del av den beräknade kostnaden. Även om statsfinansiella skäl och hänsyn till byggnadsbidragets storlek tala för att underhållsbidraget utgår med mindre del än hälften av kostnaden, synes bidragsprocenten likväl skäligen böra fastställas till 50.



Jämväl för bestämmande av *statsbidraget till iståndsättning av bro, trumma och färja* anse de sakkunniga, att det erfordrades en beräkning av kostnaden för det ifrågasatta arbetet. Till ledning därför syntes väghållarna böra tillhandahålla plan för de ifrågasatta förbättringsarbetenas utförande jämte kostnadsförslag. På uppskattningsnämnden skulle det sedermera få ankomma att efter granskning av arbetsplanen och kostnadsförslaget angiva det belopp, varå bidrag finge utgå. Enligt de sakkunnigas mening borde iståndsättningsbidraget utgå med högst 50 procent av den beräknade kostnaden.

d) Beslutande myndighet m. m.

I nära samband med frågan om bidragsverksamhetens begränsning till att avse endast vissa enskilda vägar stode — framhålla de sakkunniga — spörsmålet, vilket organ som borde handlägga och avgöra hithörande ärenden. Möjligheten att ernå likformighet och enhetlighet vid tillämpningen av förevarande bestämmelser sammanhängde nämligen intimt med verksamhetens organisation. De sakkunniga anföra härom ytterligare följande.

För frågans lösning synas två linjer vara framkomliga. Den ena är att låta ärendena avgöras av lokala organ och den andra linjen att överlämna samtliga ärenden avgörande till en central myndighet.

Väljer man den första linjen, synes det beslutande organet böra erhålla samma verksamhetsområde som uppskattningsnämnderna och sålunda utgöras av länsstyrelserna. Den enda centrala myndighet, som synes böra ifrågakomma för dessa uppgifter, är väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Den synpunkt, som torde vara avgörande vid detta ståndpunktstagande, är enligt de sakkunnigas uppfattning önskvärdheten av att uppnå största möjliga enhetlighet vid verksamhetens handhavande. Ett centraliserat förfarande erbjuder härvidlag otvivelaktigt de bästa möjligheter. Å andra sidan är därmed förenat olägenheter i andra hänseenden. Ett lokalt organ arbetar smidigare och erbjuder jämväl den fördelen att besitta lokalkännedom. Vidare kan man till förmån för decentralisation måhända åberopa kostnadsskäl. Den ökning i det allmännas utgifter, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsens medverkan skulle förorsaka, torde emellertid icke vara av den omfattning, att den bör inverka på frågans lösning.

Då de sakkunniga ansett sig böra föreslå väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som det lämpligaste organet att besluta om statsbidrag till underhåll av enskilda vägar, har det skett under förutsättning att man frigör styrelsen från befattningen med hithörande ärendens förberedande behandling och utredning ävensom kontrollen över statsbidragens användning. Denna del av arbetet torde utföras under ledning av länsstyrelserna och skulle därigenom även dessas lokalkännedom bliva utnyttjad.

I fråga om statsbidrag till iståndsättande av broar, trummor och färjor torde icke lika starka skäl tala för en centralisering av avgörandet. Enligt de sakkunnigas förslag skulle nämligen iståndsättningsbidrag få utgå endast till sådant vägföretag, som erhåller underhållsbidrag. Länsstyrelserna torde alltså böra besluta i fråga om iståndsättningsbidrag.

De sakkunniga ha tänkt sig följande *ordning för ifrågavarande ärendens behandling*.

Ansökningar om statsbidrag ingivas till vederbörande länsstyrelse. Vid ansökning bör fogas bland annat uppgifter om vägens beskaffenhet, längd och bredd, antalet väghållare samt de omständigheter, varå ansökningen grundas.



Därest ingiven ansökan icke är av beskaffenhet att omedelbart böra avslås, har länsstyrelsen att överlämna ansökningshandlingarna till uppskattningsnämnden, som verkställer syn å vägen samt uppskattar underhålls- och iståndsättningskostnaden. Sedan handlingarna jämte uppskattningsnämndens instrument inkommit till länsstyrelsen, bör denna med eget yttrande och förslag översända akterna till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Dessförinnan må länsstyrelse, om i särskilda fall skäl därtill föranleda, höra landsfiskalen i orten, vägstyrelse eller annan vederbörande. Önskvärt är, att länsstyrelsen — för ernående av största möjliga enhetlighet vid bedömandet — behandlar samtliga under ett och samma budgetår inkomna ärenden i ett sammanhang.

Sedan ansökningarna i sålunda utrett skick inkommit till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, har denna myndighet att avgöra dels vilka vägar som må erhålla underhållsbidrag, dels ock i förekommande fall angiva vartill kostnaden för vägunderhållet skäligen må uppskattas. Lämpligt torde vara, att ärendenas förberedande behandling i styrelsen anförtros åt en tjänsteman, som besitter god erfarenhet och kännedom om vägnätet. För bedömande av tveksamma fall lär det bliva erforderligt, att denne befattningshavare genom resor förskaffar sig ytterligare lokal kännedom. Självfallet skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eftersträva att avgöra samtliga under ett år inkomna ansökningar i ett sammanhang.

Underhållsbidrag skola utgå tills vidare. De sakkunniga anse emellertid, att en förnyad prövning av dessa frågor bör äga rum med jämna tidsintervaller. Underhållskostnaderna förändras tid efter annan, och även vägarnas karaktär kunna skifta. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall därför ha att minst vart femte år taga initiativ till omprövning av samtliga bidragsärenden. Det torde därvid bliva mest ändamålsenligt att låta dessa omprövningar avse samtliga aktuella vägföretag, alltså även sådana som senast blivit tillerkända statsbidrag. Omprövningarna verkställas utan föregående ansökning från väghållarna. I övrigt synes gången av ärendenas behandling bliva enahanda som vid första prövningsförfarandet, d. v. s. uppskattningsnämnden verkställer förättning å platsen, undersöker om förutsättningarna för statsbidrag allttjämt äro för handen och beräknar vägunderhållet, länsstyrelsen avgiver beträffande varje väg yttrande med förslag samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelar beslut. Därvid har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att pröva, huruvida vägen fortfarande kan anses vara statsbidragsberättigad samt i så fall angiva den kostnad, vartill det årliga vägunderhållet under nästa femårsperiod må skattas.

Länsstyrelses avgörande om statsbidrag till iståndsättning av broar, trummor och färjor kan självfallet icke äga rum, förrän väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarat vägen vara bidragsberättigad beträffande underhållet.

#### e) V ä g h å l l a r e s s k y l d i g h e t e r .

Den förmån, som beredes väghållarna genom statsbidrag till underhåll och iståndsättning av väg, borde — framhålla de sakkunniga — motsvaras av att väghållarna, så länge bidrag utginge, i förhållande till det allmänna iklädde sig vissa förpliktelser. I den mån dessa skyldigheter vore av fortlöpande beskaffenhet, torde dessa böra angivas i särskilda med väghållarna slutna kontrakt. Uppfyllandet av andra väghållarnas skyldigheter kunde knytas som villkor för utbetalningarna.

Till en början skulle det enligt förslaget åligga väghållarna att hålla vägen öppen för allmän trafik. Emellertid förutsattes härvid, att länsstyrelserna meddelade sådana inskränkningar i rätten att befara vägarna, som med hänsyn



till trafiksäkerheten och till vägarnas ändamålsenliga underhåll kunde anses skäliga. Härom anföra de sakkunniga ytterligare.

I allmänhet torde väghållarna icke behöva åläggas att hålla vägen fri från hinder av is och snö för att möjliggöra biltrafik. Länsstyrelsen bör dock i särskilda fall kunna stipulera sådan skyldighet. Vidare bör det åligga väghållarna att underhålla vägen så att den befinner sig i gott stånd samt att använda erhållna statsbidrag till avsedda ändamål. Härvid må beaktas, att väghållarna äro pliktiga att å vägen nedlägga icke blott det erhållna statsbidraget utan därjämte av egna medel det ytterligare belopp, som vid bidragstilldelningen förutsatts skola av väghållarna själva användas för ändamålet.

I fråga om dem som endast erhålla underhållsbidrag torde vara rimligt, att ifrågavarande skyldigheter sammanfalla med den tid, för vilken bidrag utgår. Väghållare, som åter erhålla bidrag till iståndsättning av bro, trumma eller färja, synas skäligen böra vara skyldiga att åtminstone hålla vägen öppen för allmän trafik, även om underhållsbidrag efter en mycket kort tid upphör att utgå. I annat fall kunde befaras, att en väghållare, som erhållit ett stort bidrag för iståndsättning av en bro å vägen, visserligen ordentligt fullgör detta förbättringsarbete men sedan förklarar sig icke önska erhålla underhållsbidrag och avstänger vägen för allmän trafik. Att — i likhet med vad som gäller vid statsbidrag till byggande av enskilda utfartsvägar — härvidlag kräva, att vägen för all framtid hålles öppen för allmän trafik, synes de sakkunniga väl strängt. Rimligare torde vara att väghållarna i dylikt fall förbinda sig att under den tid, länsstyrelsen finner skälig, icke avstänga vägen för allmän trafik och detta oberoende av om underhållsbidrag utgår. Såsom lämplig påföljd för överträdelse av sådan förbindelse kan föreskrivas, att länsstyrelse må ålägga väghållare att återbetala redan uppburet statsbidrag jämte fem procent ränta.

#### f) Utbetalning av statsbidrag.

Enligt förslaget skola länsstyrelserna handhava utbetalningarna av statsbidrag. Såsom villkor för utbetalningar uppställer förslaget först och främst, att väghållarna undertecknat vederbörligt kontrakt med länsstyrelsen angående sina skyldigheter. I anslutning härtill anse de sakkunniga, att vägens framtida underhåll såväl sommar- som vintertid skall ha ordnats antingen enligt lagen om enskilda vägar genom laga kraft vunnen förrättning eller dom eller eljest genom sådan överenskommelse mellan väghållarna, som av länsstyrelsen godkänts. De sakkunniga anföra härom.

I de flesta fall torde väghållarna icke ha ordnat väghållningen genom att bilda vägsamfällighet enligt lagen om enskilda vägar. Att föreskriva bildandet av sådan samfällighet såsom villkor i alla fall då väghållarna äro flera, torde måhända synas väl strängt. De sakkunniga ha därvid övervägt den möjligheten, att väghållarna i stället skola bilda särskild förening med uppgift att handhava tillsynen över väghållningen och fördela statsbidrag. Äro väghållarna emellertid icke flera än exempelvis fem och uppkomma inga olägenheter vid fördelningen av bidrag, kan det måhända befinnas onödigt med ett särskilt organ för väghållarna. Då en föreningsbildning i dessa fall torde böra ske i enlighet med bestämmelser i lagen om ekonomiska föreningar, lär en sådan organisation knappast bli mindre betungande för väghållarna än skapandet av en vägsamfällighet. Det synes därför kunna överlämnas åt länsstyrelsen att meddela erforderliga föreskrifter härutinnan. Kunde väghållarna icke enas på annat sätt, torde länsstyrelsen böra föreskriva, att vägsamfällighet bildas.



Vidare avse de sakkunniga, att väghållarna, innan statsbidrag utbetalades till underhållet, skola ha försatt vägen i farbart skick. För sådant ändamål föreslås att uppskattningsnämnden i sitt protokoll över verkställd syn å vägen skall angiva vilka åtgärder väghållarna i nu avsett hänseende skola vidtaga. Enligt förslaget skulle det ankomma på länsstyrelsen att genom lämplig person låta verkställa erforderlig besiktning av vägen för att konstatera att de av nämnden angivna åtgärderna blivit fullgjorda.

I fråga om utbetalningar av statsbidrag anföra de sakkunniga ytterligare.

Statsbidrag till vägunderhåll torde för varje år böra utbetalas i efterskott. Om särskilda skäl därtill föranleda, synes emellertid länsstyrelsen böra äga befogenhet att utbetala viss del, högst en tredjedel, av bidraget i förskott.

I fråga om utbetalning av statsbidrag till istandsättning av broar, trummor och färjor torde, om bidragen icke utbetalas i efterskott, enahanda regler böra föreskrivas som gälla beträffande bidrag till byggande av enskild utfartsväg. En tredjedel av bidraget skulle alltså få utbetalas, så snart kontrakt slutits med väghållarna angående deras skyldigheter och säkerhet ställts samt arbetet med istandsättningen påbörjats. För varje sådant arbete bör länsstyrelsen till kontrollant förordna antingen uppskattningsnämndens sakkunnige biträde eller annan lämplig person. Sedan denne intygat, att hälften av arbetet är utfört, bör ytterligare en tredjedel av bidraget utbetalas. Återstoden torde böra inestå, tills dess arbetet vederbörligen avsynats och godkänts.

#### g) Kontroll och återbäring av statsbidrag.

Ifrågavarande bidragsverksamhet — anföra de sakkunniga — komme sannolikt att omfatta ett synnerligen stort antal vägföretag. I vissa fall torde det årliga statsbidraget till underhållet av en väg icke uppgå till mer än 150—200 kronor. Vid sådant förhållande måste självfallet tillses, att kostnaden för kontrollen av varje särskild väg stannade vid relativt små belopp. Å andra sidan finge tillsynens effektivitet icke äventyras.

Enligt förslaget skulle kontrollen handhas av länsstyrelserna. Att väghållarna icke avstänga vägarna från allmän trafik torde knappast erfordra någon speciell tillsynsanordning. Betydligt vanskligare ställde det sig att kontrollera användningen av statsbidraget. De sakkunniga förmena, att därvidlag besiktningar av vägarna bleve erforderliga, samt anföra härom följande.

Besiktningen torde enligt de sakkunnigas förmenande lämpligen kunna anförtros någon av distriktets vägmästare utan särskild ersättning. Om dessa besiktningar verkställas i samband med förrättningar å närbelägna allmänna vägar, lära de icke bliva särskilt tidsödande. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde därför kunna medgiva att resekostnaderna vid dylik besiktning må inräknas i vägdistriktens underhållskostnad. Över verkställd besiktning bör rapport avgivas till länsstyrelsen, därvid, i händelse underhållet eftersatts, bristens beskaffenhet särskilt anmärkes. Slutligen torde de vart femte år återkommande omprövningarna av bidragsfrågorna med syneförrättning av uppskattningsnämnderna verksamt bidra till att vägunderhållet icke eftersättes.

Så snart länsstyrelse erhållit kännedom om att väghållare brustit i dem åliggande skyldigheter, böra dessa föreläggas att vidtaga rättelse. Försattes tredskan, må länsstyrelse tills vidare indraga underhållsbidraget eller, om icke ens detta hjälper, förklara vägföretaget förlustigt rätten till bidrag.



Vid sidan av nu angivna tillsyningsåtgärder torde länsstyrelse äga befo-genhet att när som helst förordna om ny förrättning genom uppskattnings-nämnd. Under femårsperioden kunna nämligen jämväl eljest sådana för-hållanden inträffa som motivera en omprövning såväl av frågan om stats-bidrag överhuvudtaget bör utgå som storleken av underhållskostnaden. Även väghållare synas böra äga rätt till initiativ till dylik omprövning, men torde de i så fall själva böra svara för därmed förenade kostnader.

Försummar väghållare, som erhållit bidrag till iståndsättning av bro, trumma eller färja, sina därutinnan åtagna förpliktelser, medför detta, att efterföljande betalningar av det beviljade statsbidraget stoppas. Utbetalning av underhållsbidrag får ej heller ske förrän vägen blivit iståndsatt. Vid sidan härav torde länsstyrelsen emellertid böra äga befo-genhet att ålägga honom att återbära redan uppburet statsbidrag jämte fem procent ränta.

#### h) A n s l a g s b e h o v.

För beräkning av medelsbehovet beträffande statsbidrag till underhåll av enskilda vägar ha de sakkunniga sökt verkställa en ungefärlig beräkning av omfattningen utav det vägnät, som må ifrågakomma till sådant bidrag. I sådant syfte har en inventering verkställts under medverkan av samtliga kommunalnämnder och länens vägingenjörer.

Då det emellertid visat sig, att inkomna uppgifter lämnats efter i hög grad olika principer, varierande ej endast mellan skilda kommunalnämnder utan även mellan vägingenjörerna, ha de sakkunniga ansett nödigt att föranstalta om enhetlig granskning av samtliga uppgifter genom en av väg- och vatten-byggnadsstyrelsens väginnspektörer. Denna övergranskning, som med hänsyn till bland annat materialets betydande omfattning och delvis svårbearbetade beskaffenhet måst bliva tämligen summarisk, hade, framhålla de sakkunniga, främst haft till syfte att — efter enhetlig bedömningsgrund — söka angiva den ungefärliga längden av det vägnät, som syntes kunna komma i fråga till er-hållande av statsbidrag. Granskningen hade givit till resultat, att vägnätets sammanlagda längd ansetts uppgå till något över 2,000 mil. Härvid vore emellertid att märka, att av de sålunda medtagna vägarna en del torde vara av beskaffenhet att böra intagas till allmänt underhåll. Vidare torde vid undersökning å platsen säkerligen konstateras, att åtskilliga av dessa vägar icke vore av sådan betydelse, att statsbidrag borde utgå. Å andra sidan finge ej förbises, att en noggrannare utredning även kunde giva vid handen, att ytterligare vägar borde medtagas. Med dessa reservationer ansåge de sak-kunniga likväl den verkställda inventeringen och dess resultat tämligen till-förlitligen angiva längden av det vägnät, som enligt de sakkunnigas uppfatt-ning för närvarande borde ifrågakomma för underhållsbidrag. Som jämförelse kunde nämnas, att ifrågavarande vägnäts totala längd enligt vägingenjörernas uppgifter utgjorde 2,218 mil.

Den verkställda utredningen har enligt de sakkunnigas uppfattning givit vid handen, att ett årligt belopp av omkring 2,000,000 kronor skulle erfordras för vägunderhållet. För senare budgetår torde man i avsevärd utsträckning kunna tillgodogöra sig tidigare erfarenhet av verksamheten. Det borde därför ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i samband med det årliga statförslaget avgiva förslag även i detta hänseende.



De sakkunniga anse, att man för första verksamhetsåret med sannolikhet ej torde behöva räkna med att mer än ungefär hälften av därtill berättigade vägar komme ifråga för statsbidrag. Anslaget för ändamålet syntes därför för budgetåret 1939/40 böra begränsas till 1,000,000 kronor. Av detta anslag torde, efter Kungl. Maj:ts medgivande, få användas erforderliga belopp för uppskattningsnämndernas verksamhet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens handläggning av frågorna samt länsstyrelsens kontroll över bidragens användning. Med hänsyn till föreslagna bidragsvillkor och då samtliga därtill berättigade vägar borde erhålla bidrag, torde anslaget till vägunderhåll böra givas karaktär av förslagsanslag.

Vida vanskligare förmena de sakkunniga det vara att beräkna behovet av medel till iståndsättningsbidrag. I fråga om denna bidragsform avser förslaget, att vid anslagstilldelningen jämväl skulle tagas hänsyn till medelstillsättningen. Vid sådant förhållande kunde anvisningen för ändamålet ske genom reservationsanslag. För första budgetåret syntes ett belopp av 500,000 kronor tillräckligt. Det torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fördela anvisade medel mellan olika länsstyrelser.

### **3. Ändrade villkor och bestämmelser beträffande statsbidrag till byggande av enskilda vägar.**

I samband med det förslag till utvidgning av formerna för statens bidragsverksamhet å förevarande område, de sakkunniga utarbetat, har jämväl en översyn av gällande villkor och bestämmelser beträffande statsbidrag till byggande av enskilda utfartsvägar verkställt.

Samma skäl, som tala för att låta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgöra ärenden rörande statsbidrag till underhåll av enskilda vägar, motivera enligt de sakkunnigas uppfattning jämväl en överflyttning av beslutanderätten beträffande byggnadsbidragen till samma myndighet. Då de sakkunniga framlagt förslag i sådant syfte, ha de emellertid därmed icke avsett att förordna någon ändring i fråga om länsstyrelsernas befattning med ärendenas förberedande behandling, avslutande av kontrakt med väghållarna och kontrollen över bidragens användning. Liksom hittills torde det även böra ankomma på Kungl. Maj:t att meddela beslut i fråga om anvisade medels fördelning mellan olika län.

Beträffande vilka typer av vägar som skulle bli delaktiga av förevarande anslag förklara de sakkunniga, att enskilda utfartsvägar givetvis alltså borde ifrågakomma, samt anföra härom följande.

Vid sidan av de enskilda utfartsvägarna synes emellertid möjlighet till statsbidrag böra stå öppen även för vägar av något annan karaktär. De sakkunniga åsyfta härvidlag vissa vägar i tätbebyggda samhällen. I sitt förslag till lag om enskilda vägar, 3 kapitlet, ha de sakkunniga lagt i länsstyrelsernas händer att beträffande område på landet eller i stad, inom vilket tätare bebyggelse uppkommit eller kan väntas inom nära förestående tid uppkomma, förordna, att de fastigheter som i sin helhet eller till någon del äro belägna inom området, skola utgöra en samfällighet (vägförening) för väghållning av vissa vägar inom området. Gentemot detta förslag har bland annat anmärkts,



att fastighetsägarna i många sådana områden — t. ex. egnahemsområden — vore för fattiga att med egna medel kunna anlägga ändamålsenliga vägar. Med hänsyn härtill torde bidrag ur byggnadsanslaget böra kunna lämnas dylika vägföreningar. Likaledes synas byggnadsbidrag i likhet med underhållsbidrag böra kunna utgå till vägar till fiskelägen, även om dessa icke bebos under annan del av året än då fiske pågår. I anslutning härtill ha de sakkunniga föreslagit, att bidrag till byggande av enskild väg må kunna utgå, då väganläggningen måste anses vara synnerligen betungande för väghållarna. Att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen härvidlag även tillser, att vägen fyller ett verkligt behov, torde ej behöva särskilt uttalas. Då byggnadsanslaget alltjämt synes böra givas karaktär av reservationsanslag, lär en dylik behovsprövning även nödvändiggöras av hänsynen till knappheten å medel.

Ytterligare föreslå de sakkunniga, att nu gällande villkor för statsbidrag, att till det i varje särskilt fall avsedda vägföretaget bidrag motsvarande minst 15 procent av statsbidragets belopp lämnas av medel som anvisats av landsting, kommun eller annan icke-sakägare, hädanefter ej uppställdes. De sakkunniga erinra, att anledningen till att detta villkor uppställts torde ha varit att därigenom åstadkomma en viss prövning av behovet av bidrag även från andra än den statsbidragsbeviljande myndigheten. I praktiken syntes denna prövning emellertid sakna större betydelse. Särskilt för vissa landsting hade dessa bidrag, som ju låge vid sidan av landstingens egentliga uppgifter, även varit betungande.

I fråga om väghållarnas skyldigheter vid erhållna byggnadsbidrag stadgades för närvarande bland annat, att dessa ej finge avstänga vägen för trafik, där icke länsstyrelsen på ansökan funnit gott att i fråga om tyngre motorfordon medgiva sådant avstängande. Erhölle väghållarna emellertid icke underhållsbidrag, syntes det de sakkunniga onödigt strängt att uppställa detta krav för all framtid. Enligt förslaget skulle denna skyldighet därför så modifieras, att länsstyrelsen ägde möjlighet att meddela befrielse därifrån liksom från skyldigheten att underhålla vägen.

Gällande bidragskungörelse stadgade, bland annat, att alla kostnader, som i följd av erhållet byggnadsbidrag föranletts för länsstyrelsen, skulle bestridas eller gottgöras av den eller dem, som erhållit bidraget. Detta stadgande ansåge de sakkunniga såsom överflödigt böra uteslutas. Självfallet avsåges därmed icke att föreslå någon ändring i rådande ordning, att väghållarna själva hade att gälda erforderliga kostnader för kontroll. Erinran därom torde kunna intagas i kontrakten med väghållarna.

### Yttrandena.

De sakkunnigas förslag att utsträcka statens ifrågavarande bidragsverksamhet har så gott som enhälligt vunnit anslutning i de inkomna yttrandena. Även de myndigheter, som framställt invändningar mot väsentliga delar av förslaget sådant det utformats av de sakkunniga, ha förklarat sig kunna instämma i vad de sakkunniga anfört därom, att statsbidrag till underhåll av vissa enskilda vägar icke endast ter sig såsom rättvist och billigt gentemot en stor grupp väghållare utan även medför direkta förmåner för den allmänna samfärdseln.



*Länsstyrelsen i Älvsborgs län* anför sålunda härom.

Länsstyrelsen hälsar detta förslag med synnerlig tillfredsställelse. Det hittills utgående bidraget till byggande av enskilda vägar har varit till stor nytta. Behovet av bidrag till enskild väghållning är så stort och erkänt berättigat, att redan nu undantagsvis förekommer att bidrag beslutas av vägdistriktet — i regel för undvikande av krav på vägens intagande till allmänt underhåll — och utgår, då besluten ej överklagas. Att erhålla lagliga former för denna verksamhet är lyckligt. Sannolikt behöva kostnaderna ej bli överväldigande, då genom upphjälpande av de enskilda vägarna i många fall undvikes nybyggnad eller intagande till allmänt underhåll.

Vad härefter angår förslaget till organisation av bidragsverksamheten har detsamma icke blivit lika enhälligt bedömt. Även om flertalet av de hörda myndigheterna och sammanslutningarna ansett sig böra lämna förslaget utan erinran eller allenast framställt anmärkningar mot enskilda detaljer i detsamma, ha i åtskilliga yttranden gjorts invändningar av mera principiell innebörd samt påfordrats omarbetning av förslaget i mera väsentliga delar.

*Länsstyrelsen i Västerbottens län* och *vägingenjören i Kristianstads län* ha ansett sig böra helt avstyrka förslaget i den utformning detsamma erhållit. Enligt länsstyrelsens i Västerbottens län uppfattning borde, till dess frågan hunnit underkastas förnyad omprövning, försök göras med bidrag till enskilt vägunderhåll på så sätt att vissa mindre anslag ställdes till länsstyrelsernas förfogande för utbetalning av bidrag till sådana vägar, varom i förslaget vore fråga, med belopp från 5 till högst 10 öre för sträckmeter sommarunderhåll och högst 5 öre för meter vinterväghållning, bedömt med hänsyn till trafikens omfattning.

På grund av den nyligen påbörjade utredningen om vägväsendets förstatligande anse *länsstyrelserna i Örebro och Västmanlands län, vägingenjörerna i Värmlands och Västmanlands län* samt *svenska vägstyrelsernas förbund* det vara tveksamt att nu — innan resultaten av denna utredning föreligga — fastställa en ny organisation på vägväsendets område. Länsstyrelsen i Örebro län anför härom följande.

Beräkningen av statsbidrag till enskilda vägar synes gjord i underkant. Länsstyrelsen förmenar, att dessa olika slag av kostnader sammanlagt bli så höga, att automobilskattemedlen icke komma att förslå härtill, om icke en obehörig minskning skall ske i de redan nu alltför knappt tillmätta anslagen till riks- och länshuvudvägars omläggning och underhåll. Lösandet av nu ifrågavarande spörsmål står såväl av detta skäl som med hänsyn till sina organisatoriska konsekvenser i olösligt samband med den under utredning varande frågan om vägväsendets förstatligande. Hur angelägen länsstyrelsen än är att ur rättvisans synpunkt få spörsmålet löst, måste därför länsstyrelsen bestämt förorda, att därmed får anstå till i samband med beslut beträffande vägväsendets förstatligande. När det tyvärr redan dröjt så länge, torde ett uppskov på till synes endast ett år vara att föredraga, om, såsom länsstyrelsen förmenar, därigenom kan vinnas en mera allsidig prövning.

Beslutande organ i fråga om statsbidrag.

Yrkanden att låta länsstyrelserna avgöra samtliga frågor rörande statsbidrag ha framställts av *länsstyrelserna i Uppsala, Jönköpings, Kristianstads,*



*Älvsborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, vägingenjörerna i Älvsborgs och Jämtlands län, överlantmätaren i Värmlands län, överjägmästaren i mellersta Norrlands distrikt, motormännens riksförbund, Nederluleå och Pitebygdens vägstyrelser, även Östergötlands läns vägstyrelseförenings arbetsutskott.*

Till stöd för yrkandet att lägga beslutanderätten i dessa frågor hos länsstyrelserna anför *länsstyrelsen i Uppsala län* följande.

Det torde icke vara praktiskt att låta förstahandsavgörandet av så stort antal småärenden ankomma på en central myndighet. För denna blir det knappast möjligt att utöva annat än en formell granskning. Arbetet kommer likväl att medföra ett betydande behov av extra arbetskrafter och att för de enskilda intressenterna framkalla ett oundvikligt dröjsmål. Å andra sidan ha de sakkunniga givit goda skäl för att man från början måste sträva efter en enhetlig tillämpning. Särskilt de upplysningar, de sakkunniga lämnat angående hittillsvarande olikhet i praxis beträffande intagning till allmänt underhåll, ge stöd härför. Från dessa synpunkter vill länsstyrelsen ifrågasätta följande förfarande.

Efter det ansökan inkommit från väghållare verkställer länsstyrelsen utredning på sätt nedan omförmäles.

Sedan utredningen blivit avslutad, fattar länsstyrelsen beslut såväl huruvida bidrag till viss väg må utgå som till vilket belopp den årliga kostnaden för underhållet för vägen må uppskattas. I den mån det är möjligt bör länsstyrelsen för att erhålla jämnhet i behandlingen av ansökningarna avgöra dessa på en gång. Sedan sådant beslut meddelats, underställes detta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning, varvid tillika förteckning på de ansökningar, vilka icke bifallits, bifogas samt därjämte lämnas andra upplysningar av intresse för bedömandet, exempelvis att vissa vägar, som erhållit underhållsbidrag, av sökandena ifrågasatts till allmänt underhåll. Med ledning av det material angående det enskilda vägnätet, som de sakkunniga uppsamlat under sin utredning, samt de från länsstyrelsen inkomna handlingarna synes det för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bli en tämligen lätt uppgift att konstatera, huruvida anledning finnes att antaga, att inom något län de enligt föreskrifterna uppställda förutsättningarna för underhållsbidrag eftergivits eller kostnadsberäkningarna visa abnorma siffror. I sådant fall har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att ofördröjligen verkställa undersökning, innan beslut för detta län meddelas. Arbetet härmed torde i mycket hög grad understiga den arbetsmängd, som skulle förutsättas av ett förstahandsavgörande. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut skulle således väsentligt kunna påskyndas och likväl skulle fordran på enhetlighet kunna uppehållas. Här må jämväl erinras om sambandet mellan intagningen till allmänt underhåll, som ankommer på länsstyrelsen, och underhållsbidraget.

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län* framhåller, att de skäl, som anförts för att draga frågan om underhållsbidrag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avgörande, vore de vid yrkande om centralisering alltid återkommande, samt tillägger.

Här äro dessa skäl särdeles litet på sin plats, då även enligt sakkunnigas förslag övriga nya ärenden stanna hos länsstyrelserna för avgörande. Samtliga bidrag — till underhåll, iståndsättande och även till byggnad av enskild väg — böra fördelas av länsstyrelserna på de enskilda företagen, sedan Kungl. Maj:t på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag på länen fördelat tillgäng-



liga anslag. Sedan rätt skipats mellan länen, ser länsstyrelsen intet fel utan förtjänst i ett system, som ej tvingar till automatisk likriktning, utan lämnar möjlighet för länsstyrelserna att inom behörigen angivna gränser genom teknisk och ekonomisk anpassning till olika förhållanden få största möjliga valuta för de offrade statsmedlen.

*Länsstyrelsen i Örebro län* yttrar följande.

Medan de sakkunniga vilja lämna i länsstyrelsens hand att efter vissa allmänna anvisningar besluta om intagning till allmänt underhåll av enskilda vägar men till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hänskjuta frågor om statsbidrag till enskilda vägar, förmenar länsstyrelsen, att prövningen av dylikt övertagande och om statsbidrag bör avgöras av en och samma myndighet, om möjligt länsvis på en gång. Det är först genom en samtidig jämförelse av samtliga enskilda vägar, som kunna komma ifråga för det ena eller andra avgörandet, som en rättvis ändring av ifrågavarande förhållanden kan ske. Det förhåller sig nämligen ingalunda så, att en väg uppenbart är av beskaffenhet att böra övertagas till allmänt underhåll och en annan lika klart bör erhålla statsbidrag, utan det kommer att i många fall just bli tvekan om den ena eller andra åtgärden skall tillgripas. Länsstyrelsen vill för möjliggörande av samtidig prövning föreslå, att för varje län utsättes viss dag, före vilken ansökningar om övertagande till allmänt underhåll av eller statsbidrag till enskilda vägar skola vara ingivna till länsstyrelsen. Ansökningarna, som böra vara åtföljda av utredningar enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade formulär och anvisningar, böra därefter bli föremål för ytterligare utredning hos länsstyrelsen i samråd med vägstyrelserna. Dessa böra därvid äga föreslå till överförande från allmänt till enskilt underhåll vägar, som med hänsyn till den förebragta utredningen böra därtill komma ifråga. Samtliga framställningar böra därefter på en gång företagas till avgörande hos länsstyrelsen. Därvid bör såsom representant för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vederbörande väginpektör vara närvarande. Såsom informerad om denna styrelses intentioner i hithörande frågor ävensom förhållandena i de övriga närliggande län, där han tjänstgör, bör han kunna giva länsstyrelsen värdefulla anvisningar för dess beslut. Därest och i den mån han finner dessa icke stå i överensstämmelse med utfärdade anvisningar och författningar, skall han äga hänskjuta avgörandet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. På detta sätt torde det bli möjligt att utan onödigt betungande av den centrala myndigheten få tillämpade ensartade principer inom olika län, ett önskemål, som de sakkunniga ock uttalat, men som näppeligen torde bli uppfyllt enligt deras framlagda förslag.

Vidare framhåller *länsstyrelsen i Östergötlands län*, att det låge en viss inkonsekvens i att låta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgöra, om enskild väg vore av sådan betydelse, att underhållsbidrag för densamma borde utgå, så länge det tillkomme länsstyrelsen att pröva, om dylik väg med avseende å sin betydelse för den allmänna samfärdseln skulle övertagas till underhåll av vederbörande vägdistrikt.

*Länsstyrelsen i Västernorrlands län* anser, att samtliga ifrågavarande bidragsärenden borde anförtros antingen åt länsstyrelserna eller ock åt den centrala vägmyndigheten. Den enklaste anordningen vore dock att låta länsstyrelserna var för sitt län besluta om bidragens fördelning å olika företag och vägar.



Uppskattningsnämnderna m. m.

I ett stort antal yttranden ha anmärkningar framställts rörande de sakkunnigas förslag att för uppskattning av underhållskostnad m. m. inrätta ett nytt organ för varje län — uppskattningsnämnd — och därigenom utesluta vägingenjörerna från någon egentlig befattning med ifrågavarande bidragsverksamhet.

Dylika principiella anmärkningar ha framställts av *länsstyrelserna i Uppsala, Södermanlands, Jönköpings, Blekinge, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands samt Jämtlands län* ävensom *vägingenjörerna i Södermanlands, Gotlands, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs samt Jämtlands län*.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* anför härom följande.

Det synes vara enklare och mera betryggande att låta intressenterna inkomma med förslag samt låta detta granskas på vägingenjörskontoret, där på grund av den årliga granskningen av underhållsräkenskaperna för de allmänna vägarna samlats en synnerligen ingående kännedom om materialåtgång, materialpriser och andra kostnader samt angående vägnät och trafik. En sådan sakkunskap kan knappast i lika grad bliva representerad inom den föreslagna uppskattningsnämnden. Det förefaller också sannolikt, att genom vägingenjörskontorens beräkning större jämnhet i beräkningsgrunderna mellan de olika länen skall åstadkommas än om ett antal särskilda uppskattningsnämnder skulle fungera. De sakkunniga ha tänkt sig att vägmästarna skulle kunna användas såsom biträden åt uppskattningsnämnderna. Dessa äro dock anställda allenast för distriktens arbetsbehov och i regel mycket strängt upptagna därav. Det är vidare sannolikt, att, även om uppskattning genom nämnder försiggått, vägingenjörerna måste granska kostnadsberäkningarna. Under alla förhållanden måste således en viss belastning på dem uppkomma genom de nya statsbidragen. Om kostnadsberäkningen i första hand lägges på vägingenjörerna, såsom här ifrågasättes, är det otvivelaktigt, att ett betydande arbete för dem skulle uppstå under en viss period samt att det bleve nödvändigt att bereda en viss förstärkning i arbetskrafterna. Det synes dock icke sannolikt, att ökningen i arbetskraft genom att hela kostnadsberäkningen tilldelades vägingenjörskontoren skulle svara emot arbetet för uppskattningsnämnderna jämte den ökning i arbetskraft, som i alla händelser bleve nödvändig för granskningen av nämndernas kostnadsberäkningar.

*Länsstyrelsen i Blekinge län* hävdar på det bestämdaste, att den s. k. uppskattningsnämndens uppgift enligt förslaget hade en så stor statsfinansiell betydelse och även i övrigt vore av sådan natur, att den icke borde läggas i händerna på ett dylikt särskilt organ utan borde anförtros åt vägingenjörerna. Väl ville länsstyrelsen vitsorda, att dessas arbetsbörda redan förut vore utomordentligt stor och att den föreslagna uppgiften skulle för dem medföra en väsentlig merbelastning, men säkerligen skulle denna olägenhet avlägsnas genom en lämplig utökning i vägingenjörsexpeditionernas personal, en utväg som också säkerligen bleve för staten billigare.

*Länsstyrelsen i Kristianstads län* andrager följande.

Länsstyrelsen förmenar, att den uppskattning av årliga kostnaden för underhållet, som av de sakkunniga föreslås, lämpligen bör utföras av vägingenjören



med biträde av gode män, och skulle under sådana förhållanden något sakkunnigt biträde icke erfordras. Att detta kan kräva en förstärkning av personalen å vägingenjörskontoren torde visserligen vara ofrånkomligt. Handläggningen av hithörande ärenden kommer jämväl, oberoende av huruvida beslutanderätten lägges hos länsstyrelserna eller icke, att för dessa medföra en icke obetydlig ökning i arbetsbördan. Utslagsgivande för själva sakfrågans bedömning bör emellertid vara, att vägväsendet inordnas under enhetlig organisation. Den intima kännedom om vägförhållandena inom länet, som vägingenjörerna och hos dem anställd personal besitta, synes länsstyrelsen borge för att bästa möjliga resultat kommer att utvinnas genom den av länsstyrelsen nu föreslagna anordningen. Även ur militär synpunkt torde det få anses betydelsefullt, att vägingenjörerna, som tilldelats viktiga uppgifter i avseende å det militära transportväsendet, icke komma att stå relativt främmande för den starka utveckling på det enskilda vägväsendets område, som lär bli en följd av det föreliggande förslagets antagande.

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län* finner de sakkunnigas inställning till vägingenjörsinstitutionen egendomlig och principiellt felaktig. Landets vägväsende vore en enhet, som handlades av samma myndigheter. Vad som nu föresloges vore endast en utvidgning till underhålls- och istandsättningsbidrag av det understöd till det enskilda vägväsendet, som hittills endast utgått i form av byggnadsbidrag. Denna utvidgning behövde ej och borde ej ge anledning till några splittrande organisatoriska förändringar.

Vidare erinrar denna länsstyrelse, att vägingenjörerna jämväl enligt förslaget sannolikt bleve nödsakade att taga ställning till bidragsärendena, samt anför därom huvudsakligen följande.

Länsstyrelsen lär icke underlåta att vid sin beredning av dessa ärenden rådgöra med vägingenjörskontoret. Ej sällan blir vidare vid dessa ärendens avgörande ett övervägande, huruvida vägen med understöd skall bibehållas som enskild eller antingen intagas till allmänt underhåll eller nybyggas som allmän. De senare frågorna tillhöra obestridd vägingenjörernas arbetsområde och därför bör och kan ej heller någon del av det statsunderstödda vägväsendet avskiljas och behandlas av andra organ. Även bör beaktas, att vägingenjören får med dessa ärenden att göra, då utom underhållsbidrag även istandsättningsbidrag skola lämnas. Dessa skola nämligen avgöras av länsstyrelserna, vilka därvid icke lära underlåta att utnyttja vägingenjörernas sakkunskap. Länsstyrelsen ansåge därför, att de föreslagna uppskattningsnämnderna äro överflödiga.

*Länsstyrelsen i Skaraborgs län*, som utförligt motiverat sin mening — att uppskattningsnämnder ej böra inrättas — framhåller, att, därest ett sådant organ emellertid skulle anses böra komma till stånd, vägingenjören syntes böra beredas säte och stämma i nämnden, i vilket fall det föreslagna sakkunniga biträdet torde kunna undvaras.

*Vägingenjörerna i Södermanlands och Gotlands län* föreslå, att som sakkunnigt biträde åt uppskattningsnämnden skulle utses vägingenjören eller, vid förfall för denne, annan å vägingenjörskontoret tjänstgörande ingenjör, medan *vägingenjören i Älvsborgs län* anser att vägingenjören skulle vara ordförande i uppskattningsnämnden. *Vägingenjören i Jämtlands län* med instämmande av *länsstyrelsen* i länet förmenar, att förslag till underhåll, istandsättning och



byggnad skulle upprättas av vägmästarna var inom sitt distrikt. Dessa förslag borde granskas av vägingenjören.

Även i fråga om detaljer i förslaget rörande uppskattningsnämnder ha erinringar framställts.

*Länsstyrelserna och vägingenjörerna i Västmanlands och Norrbottens län* uttala sig mot att såsom sakkunnigt biträde åt uppskattningsnämnden anlita vägmästare hos vägdistrikten. I stället borde för ändamålet anställas en särskild person, förslagsvis kallad länsvägmästare. Länsstyrelsen i Västmanlands län anför härom ytterligare.

Man torde som sakkunnig få tänka sig annan person med motsvarande teknisk sakkunskap än vägdistriktens vägmästare, vilka väl knappast med tanke på deras ordinarie göromål kunna medhinna uppdraget. Mot detta förslag torde måhända göras den invändningen, att i de mindre länen full sysselsättning icke kan erbjudas det sakkunniga biträdet. Dessa farhågor torde emellertid visa sig ogrundade, därest, som länsstyrelsen tänkt sig saken ordnad, åt det sakkunniga biträdet lämnas förordnande att tillika vara tillsyningsman över vägunderhållet. En sådan kombination av uppdragen skulle enligt länsstyrelsens förmenande komma att medföra den väsentliga fördelen ur effektivitetssynpunkt, att samma person, som varit med om att föreslå vissa arbeten och således redan från början blivit insatt i lokala och andra förhållanden, även får kontrollera, huru dessa arbeten utförts. Svårigheter att uppbringa kompetenta personer för dessa uppdrag böra icke uppstå, då väl redan nu inom länen utom vägdistriktens tjänstemän torde finnas personer med vägmästarkompetens. En på så sätt hos en enda person centraliserad uppskattnings- och tillsyningsmyndighet skulle, därest han ställdes till länsstyrelsens disposition och bleve dess rådgivande och förmedlande organ, i väsentlig grad underlätta länsstyrelsernas arbete med den enskilda väghållningen.

Ät denna person skulle måhända också kunna lämnas i uppdrag att upprätta planer för vägbyggnader, kontrakt m. m. Därest denne sakkunnige anses böra placeras på vägingenjörskontoret, torde däremot icke möta något hinder, men låter det sig också göra, att ställa denna särskilda arbetskraft helt fristående från den allmänna vägorganisationen till länsstyrelsens förfogande på bekostnad av särskilda statsmedel. Den anordning, som de sakkunniga tänkt sig, att tillsynen över statsbidragets användning å enskilda vägar skulle verkställas av vägdistriktens vägmästare vid sidan av dessas ordinarie tjänst och på bekostnad av den allmänna väghållningens medel, måste framstå som föga lämplig både med hänsyn till kontrollens effektiva organiserande och sammanblandningen av kostnader, som lagligen åvila vägdistrikten, med sådana, som strängt taget äro dem ovidkommande. Denna anordning med kontroll utövad av dessa vägmästare torde även ur en annan synpunkt vara mindre lyckligt vald, enär därigenom vägmästarna väl kunde tänkas komma i en obehaglig mellanställning mellan sina arbetsgivare och det allmänna.

*Vägingenjören i Västerbottens län* — med instämmande av *länsstyrelsen* i länet — anser förfarandet med syn å varje väg väl omständligt. Vidare ifrågasättes om ej i vartdera av de fyra nordligaste länen borde anställas en särskild vägmästare med årligt arvode av ifrågavarande medel.

Beträffande de föreslagna arvodena till nämndens ledamöter förmena *länsstyrelsen i Malmöhus län* och *vägingenjörerna i Älvsborgs och Värmlands län*, att desamma beräknats för lågt, medan *vägingenjörerna i Västmanlands*



och Västerbottens län åter anse, att arvodena och i synnerhet reseersättningarna föreslagits till för höga belopp.

I allmänhet ha de, som ansett att uppskattningsnämnderna enligt förslaget tillkommande funktioner, borde fullgöras av vägingenjörerna, jämväl varit av den meningen, att kontrollen över bidragsverksamheten borde utövas av dessa befattningshavare.

Jämväl beträffande detaljerna i de av de sakkunniga föreslagna kontrollanordningarna ha vissa erinringar framställts.

En vidare kontroll än genom inspektioner förordas av *vägingenjörerna i Södermanlands, Gotlands och Västmanlands län* samt av *överjägmästaren i östra distriktet och jägmästaren i Vimmerby revir*, vilka anse, att väghållarna borde åläggas att i någon form föra en enkel bokföring med massuppgifter, dagsverkslistor och verifikationer. Jämväl *Skaraborgs läns vägförenings arbetsutskott*, framhåller, att skärpta bestämmelser erfordrades, och *vägingenjören i Värmlands län* förmenar, att de föreslagna kontrollåtgärderna icke vore ägnade att främja nödig enhetlighet.

*Länsstyrelserna i Östergötlands, Göteborgs och Bohus samt Norrbottens län* ävensom *vägingenjörerna i Göteborgs och Bohus samt Västmanlands län* äro icke övertygade om lämpligheten och genomförbarheten av ett system med lån av vägdistriktens personal utan särskild ersättning, som de sakkunniga tänkt sig för kontrollens utövning. Sistnämnda vägingenjör anför härom följande.

Det är oriktigt, att underhållet av de allmänna vägarna skall belastas med kostnader, som äro ovidkommande för detta underhåll. Därtill kommer, att med den tjänsteställning vägmästarna nu ha, det ej kan anses lämpligt att ålägga dem att utöva denna kontroll, då de härigenom måhända skulle komma att kontrollera t. ex. vägstyrelseledamöter, revisorer och vägstämmoombud. Då vägmästarna dessutom ej deltagit i den uppskattning, som lägges till grund för statsbidraget, bör det medföra svårigheter för dem att vid kontrollens utövande bedöma de fordringar, som skola ställas på vägunderhållet. Kontrollen över vägunderhållet m. m. bör i stället utövas av det sakkunniga biträdet i uppskattningsnämnden. Kostnaderna därför böra bestridas av statsmedel. För nedbringande av resekostnaderna kan man i stället för att tillämpa rese-reglementet giva biträdet bilersättning enligt en lägre taxa, såsom t. ex. för närvarande tillämpas för vissa av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordnade kontrollanter inom vägväsendet.

*Länsstyrelserna i Kronobergs, Kalmar och Malmöhus län* framhålla, att i kungörelsen angående statsbidrag borde införas bestämmelser dels om skyldighet för vägdistriktet att för ändamålet tillhandahålla vägmästare och dels därom att vägmästares av ifrågavarande besiktning föranledda resekostnads-ersättning måtte inräknas i vägdistriktens underhållskostnad.

Övriga frågor.

Beträffande spörsmålet till vilka vägar underhållsbidrag borde utgå förklarar *länsstyrelsen i Örebro län*, att de föreslagna bestämmelserna borde tolkas restriktivt, medan *svenska landskommunernas* för-



*bund* befarar, att stadgandets utformning enligt förslaget kunde leda till en mera restriktiv tolkning än som varit avsedd eller kunde anses skäligh.

*Domänstyrelsen* föreslår, att jämväl speciella skogsvägar med livlig biltrafik borde ifrågakomma för underhållsbidrag. Sådana vägar behövde varken vara genomfartsvägar eller utfartsvägar för gårdar.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* finner det lämpligt, att kungörelsen angående statsbidrag uttryckligen begränsas till att avse — vilket torde vara de sakkunnigas mening — allenast enskilda vägar i detta uttrycks vanliga bemärkelse, så att icke hit kunde räknas även vägar inom stadsplanlagda områden.

Enligt *svenska stadsförbundets* mening borde ett genomförande av förslaget rättvisligen medföra en motsvarande ökning av statens medverkan för bekostandet av gatuhållningen i städer och stadsplanlagda samhällen på landet.

De sakkunnigas förslag beträffande underhållsbidragens storlek har föranlett flera uttalanden.

*Sålunda* har föreslagits, att underhållsbidraget icke städse borde utgå med 50 procent av den uppskattade kostnaden utan borde kunna variera efter vägens betydelse för det allmänna eller med hänsyn till trafikintensiteten. Uttalanden i sådant syfte ha gjorts av *länsstyrelserna i Blekinge, Älvsborgs och Örebro län, vägingenjörerna i Malmöhus, Gävleborgs och Jämtlands län* ävensom *överjägmästaren i östra distriktet och jägmästaren i Vimmerby revir*. Länsstyrelsen i Älvsborgs län anför härom följande.

De sakkunniga föreslå, att underhållsbidraget alltid skall utgå med 50 procent av den beräknade kostnaden, detta av anledning att det är svårt att differentiera bidragets storlek och att missnöje kan befaras uppstå bland dem, som få nöja sig med ett mindre bidrag. Länsstyrelsen föreställer sig, att missnöjet i varje fall ej kan bli större utan snarare mindre än mellan dem, som få sin halva kostnad ersatt, och dem, som ej få något alls. De sakkunniga ha ej heller av fruktan för missnöje dragit sig för att föreslå, att bidraget till enskild vägs byggande fortfarande skall kunna utgå med olika procent av kostnaden. Liksom i många andra fall synes länsstyrelsen även i detta en viss behovsprövning vara befogad. Länsstyrelsens uppfattning på denna punkt sammanhänger även med, att länsstyrelsen ej kan finna riktigt, att den enstaka gårdens utfartsväg principiellt skall ställas utanför varje hjälp. Det är riktigt, att trafikens omfattning är avgörande för den enskilda vägens intagande till allmänt underhåll. Men den enskilda vägens väghållare ha det ju svårare ju färre de äro. En förbättrad väg kan också ge upphov till ökad bebyggelse. Man får ej tappa bort, att den enskilda vägen likaväl som den allmänna och järnvägen i vissa lägen kan ha en uppgift som kulturväg. Länsstyrelsen föreslår därför, att bidrag till underhåll och istandsättning av de enskilda vägarna må efter prövning utgå med högst 50 procent av den beräknade kostnaden.

*Överjägmästaren i västra distriktet* anser, att underhållsbidraget borde utgå med 50 procent endast under förutsättning, att tillräckliga medel anvisades. I annat fall borde bidraget kunna varieras.



En sänkning av den föreslagna bidragsprocenten föreslås av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* ävensom *kungl. automobilklubben* till 35 procent samt av *vägingenjören i Kronobergs län* till 30 procent.

Häremot förordas en höjning av bidragsprocenten av *vägingenjören i Jämtlands län* samt *Älvsby vägstyrelse*. Sistnämnde vägingenjör förmenar, att bidragen borde kunna i särskilda fall uppgå till 60 à 65 procent.

Svårigheten att riktigt uppskatta kostnaderna för vinterväghållning har föranlett *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* att erinra, att statsbidrag till vinterväghållning beträffande allmänna vägar alltid utgått på verklig kostnad. Tillämpandet av ett dylikt system i nu avsedda ärenden skulle emellertid enligt styrelsens mening komma att onödigt komplicera desamma. Styrelsen ansåge sig emellertid böra framhålla angelägenheten av att uppskattningsnämnderna verkställde sin uppskattning med beaktande av normala förhållanden. En anvisning i angivet hänseende syntes böra intagas i kungörelsen angående statsbidrag.

Mot att medgiva underhållsbidrag även i sådana fall, där underhållet verkställles in natura, ha erinringar framställts av *länsstyrelsen och vägingenjören i Kristianstads län*. Länsstyrelsen anser i likhet med vägingenjören, att en effektiv kontroll icke kunde utövas över användningen av de små kontantbidrag, som härvidlag komme ifråga. Statsbidrag såväl till byggande som underhåll borde därför endast utgå till maskinellt arbete, som utfördes genom vederbörande vägdistrikt men däremot icke till det vägarbete, som utfördes av väghållarna själva in natura.

Vad angår de föreskrifter, som böra intagas i de med väghållarna slutna kontrakten, ha uttalanden gjorts av *länsstyrelsen och vägingenjören i Södermanlands län*, *vägingenjörerna i Stockholms och Gotlands län* samt *motormännens riksförbund*. Vägingenjören i Södermanlands län föreslår, med instämmande av länsstyrelsen, att såsom villkor för underhållsbidrag jämväl borde föreskrivas, att grind som regel ej finge förekomma över vägen. Visserligen kunde fall förekomma, då borttagande av grind skulle medföra alltför stor olägenhet för den enskilde markägaren, men länsstyrelsen borde därför medgivas rätt att bevilja dispens från detta villkor. — Såsom ytterligare villkor för erhållande av bidrag föreslår vägingenjören i Gotlands län, att vägarna skulle vara framkomliga med bil året om. Motormännens riksförbund förmenar, att väghållarna skulle förbinda sig att medgiva vägens öppethållande för trafik icke endast för den tid bidrag utginge utan för all framtid. Vägingenjören i Stockholms län anser, att formulär till ifrågavarande kontrakt borde upprättas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vidare förklara *länsstyrelsen och vägingenjören i Uppsala län*, att, innan underhållsbidrag finge utgå, vägen skulle vara försatt ej endast i farbart utan i fullt trafikabelt skick.



Med avseende å förslaget om iståndsättningsbidrag förorda länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala och Blekinge län, vägingenjörerna i Uppsala och Gävleborgs län, överlantmätaren i Skaraborgs län samt Råneå vägstyrelse, att sådant bidrag jämväl borde utgå till andra arbeten än iordningställande av broar, trummor och färjor. Överlantmätaren förklarar det väl vara sant, att kostnaderna för iståndsättande av broar, trummor och färjor kunde uppgå till avsevärda belopp, men framhåller å andra sidan, att övriga iståndsättningskostnader kunde stiga till ännu högre belopp. De sakkunnigas antagande, att sådana åtgärder som grusning av själva vägbanan, dikning och röjning i regel icke betingade någon högre kostnad, syntes icke vara riktig. Med hänsyn till de betydande kostnader, som dessa åtgärder i själva verket droge, hölle han före, att statsbidrag borde i särskilda fall till någon del kunna medgivas även för dessa åtgärder.

Högre bidragsprocent förordas av länsstyrelsen i Västernorrlands län (75 procent) och av Nederluleå vägstyrelse.

Däremot anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att bidraget som regel skulle utgå med endast 35 procent men i undantagsfall då särskilda skäl föreläge kunna höjas till 50 procent.

Svenska vägstyrelsernas förbund, vägingenjören i Västerbottens län och överlantmätaren i Skaraborgs län anse, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen borde besluta jämväl om iståndsättningsbidrag. Förbundet funne den bristande överensstämmelsen härutinnan mellan olika bidragsformer i hög grad omotiverad. Det verkade kompromiss — men utan en kompromiss fördelar.

De föreslagna ändringarna i bestämmelserna beträffande statsbidrag till byggande av enskilda vägar ha i stort sett icke föranlett någon erinran.

Emellertid ha de sakkunnigas förslag att borttaga nu gällande villkor för erhållande av statsbidrag, att landsting, kommun eller annan icke-sakägare lämnat bidrag med minst 15 procent, avstyrkts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelsen i Norrbottens län. Härjämte har länsstyrelsen i Kalmar län sagt sig vara tveksam, om villkoret borde borttagas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarar, att, även om nyttan med stadgandet icke borde överskattas, detsamma dock torde vara ägnat att motverka mer eller mindre oberättigade anspråk på statsbidrag. Ehuru Norrbottens landsting vore det mest skattetyngda i riket — anför länsstyrelsen i Norrbottens län — hade, såvitt länsstyrelsen kände, något knot icke avhört mot bidraget ifråga; tvivelsutan hade man allmänt ansett dessa vägbyggare väl förtjänta av anslaget.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län anför härom följande.

Inom Västernorrlands län, varest landstinget alltifrån den tid då statsbidrag började utgå för anläggning av enskilda vägar beviljat bidrag motsvarande 50 procent av statsbidragets storlek, blir enligt länsstyrelsens förmenande de sakkunnigas angivna förslag om anläggningsbidragets begränsning i hög grad menligt. Med hänsyn därtill att inom länet intressenterna i de enskilda vägbyggnadsföretagen regelmässigt äro mindre välsituerade i



ekonomiskt avseende, utgår statsbidraget i de flesta fall för närvarande med hälften och landstingsbidraget med en fjärdedel av den beräknade byggnadskostnaden. Sammanlagda bidragen utgöra sålunda tre fjärdedelar eller 75 procent av kostnaden. Då all anledning finnes antaga att, därest nu gällande villkor om bidrag av jämväl landsting, kommun eller annan icke-sakägare upphör att gälla, länets landsting icke vidare beviljar anslag för byggande av enskilda vägar, blir sålunda följden av den föreslagna begränsningen av statsbidragets storlek till 50 procent, att vederbörande intressenters egna utgifter för ett enskilt vägbyggnadsföretag kommer att uppgå till minst hälften av anläggningskostnaden, något som enligt länsstyrelsens förmenande skulle komma att i avsevärd utsträckning hämma de enskilda vägarnas utbyggande. Åberopande det anförda och då det enskilda vägnätets vidare utveckling måste anses vara av mycket stor allmän betydelse, vill sålunda länsstyrelsen med skärpa framhålla angelägenheten av att byggnads- och istandsättningsbidragen må utgå med intill 75 procent av den beräknade kostnaden. Därest statsfinansiella skäl skulle anses lägga hinder i vägen för bidrag av statsmedel i den omfattning länsstyrelsen ifrågasatt, synes måhända böra tagas under övervägande att minska på statsbidraget för underhållet. Länsstyrelsen hyser nämligen den uppfattningen att bidrag i nödig utsträckning för en enskild vägs byggande är långt mer angeläget än bidrag till underhållet.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län yttrar.*

Landstingsbidraget inom detta län utgör för närvarande 20 procent av statsbidraget. Högsta totala bidraget är sålunda 60 procent. Trots det jämförelsevis höga bidrag, som således kan ifrågakomma, ha enskilda utfartsvägar inom detta län med statsbidrag i relativt liten utsträckning kommit till stånd. Detta är givetvis ej beroende på att behov av dylika vägar saknas. Behovet är tvärt om mycket stort. Orsaken ligger däri, att med de stora avstånd och den glesa bebyggelse, som utmärka detta län, kostnaderna för de erforderliga utfartsvägarna flerstädes bliva så betydande, att de icke kunna bäras av intressenterna även om statsbidrag utgår. Strävandena från intressenternas sida inriktas givetvis i dylika fall på erhållande av allmänna vägar för tillgodoseendet av deras vägbehov.

De sakkunnigas förslag innebär en begränsning av statsbidraget till byggande av enskild väg till högst 50 procent samt ett slopande av bestämmelserna om ytterligare bidrag från icke-sakägare. För Jämtlands läns vidkommande skulle denna begränsning ur ovan angivna synpunkter vara till stor olägenhet, i det möjligheterna att genom enskilt vägbygge tillgodose i vissa fall trängande vägbehov skulle minskas och kraven på allmänna vägar i motsvarande mån ökas.

Länsstyrelsen vill med hänsyn till det nu anförda och i huvudsaklig avslutning till vad vägingenjören i denna del anfört framhålla angelägenheten av att byggnadsbidrag till enskilda vägar måtte kunna i vissa fall utgå med högre procent av byggnadskostnaden än vad de sakkunniga föreslagit, lämpligen högst 60 à 65 procent.

Beträffande byggnadsbidragets storlek anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att detsamma borde begränsas till 35 procent av beräknad kostnad. Där i undantagsfall särskilda skäl föreläge, skulle bidraget dock få utgå med upp till 50 procent.

*Kungl. automobilklubben* föreslår, att dessa bidrag icke skulle tagas av automobilskattemedel, såvida det ej vore påtagligt, att vägen ifråga kunde komma att tjäna ett mera allmänt trafikbehov; bidraget borde ej få överstiga 35 procent av kostnaden.



Jämväl de sakkunnigas beräkning av anslagsbehov har föranlett några erinringar.

*Svenska vägstyrelsernas förbund* anför sålunda.

I fråga om den gjorda beräkningen av underhållskostnaderna anser sig förbundet — utan att dock ha ingått på en noggrannare kontroll — kunna ansluta sig till dem som räkna med en jämförelsevis hög kostnad, avsevärt högre än de sakkunnigas angivna slutsiffror. Det torde nog snart komma att visa sig, att beloppet 2 miljoner per år behöver väsentligt höjas. Även istandsättningsbidraget torde komma att visa sig för lågt uppskattat. I detta sammanhang bör kraftigt varnas för att nu räkna med för låga siffror. Detta kommer att förorsaka stora svårigheter senare. Det är bättre att stå på fast mark, då problemets lösning upplägges. Beaktas bör de krav på allt bättre och bättre underhåll som ovedersägligen komma att uppstå ju mer biltrafiken ökar på dessa smärre vägar. Och i och med att anspråk på hjälp kunna riktas mot staten växer också anspråken på underhållets goda beskaffenhet, vilket å sin sida medför högre enhetspris per meter och högre totala underhållskostnader.

*Överjägmästaren i västra distriktet* understryker, att den föreslagna organisationen varken vore billig eller enkel. Någon utredning om de administrativa kostnaderna hade icke förebragts.

*Vägingenjören i Värmlands län* finner det icke uteslutet, att den beräknade årliga kostnaden för underhållsbidragen, 2,000,000 kronor, komme att överskridas.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *vägingenjören i Norrbottens län* anse, att förslaget måste medföra ökat behov av arbetskraft hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Styrelsen anför härom.

Styrelsen är angelägen framhålla, att de nya och maktpåliggande uppgifter, som enligt förslaget skulle påläggas styrelsen, komma att avsevärt öka styrelsens arbetsmängd. För den personalförstärkning, som kommer att erfordras för handläggning av ärenden angående underhållsbidrag, skulle, enligt de sakkunniga, blivande bidragsanslag få användas efter Kungl. Maj:ts medgivande. Denna anordning synes styrelsen vara lämplig och ändamålsenlig. Den ytterligare belastning, som ärenden angående byggnadsbidrag komma att medföra, kan självfallet icke nu uppskattas. Styrelsen vill emellertid föreslå, att — intill dess närmare erfarenhet härutinnan föreligger — jämväl anslaget för nu ifrågavarande ändamål må få disponeras för inom styrelsen erforderlig personalförstärkning.

I skrivelse den 23 februari 1939 har *länsstyrelsen i Västerbottens län* hemställt, att vid genomförande av föreliggande förslag ett årligt belopp av 5,000 kronor måtte beräknas för avlöning från och med den 1 januari 1940 åt två länseschaktmästare, som för närvarande vore avlönade med av landstinget i länet anvisade medel.

### **Anslag till byggande av enskilda vägar.**

I årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkt 15, sid. 119—121) har jag lämnat en redogörelse för *väg- och vattenbyggnadsstyrelsens* framställning rörande medelsbehovet till bidrag till byggande av enskilda utfartsvägar för budgetåret 1939/40.



Här må erinras att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i en tabell sammanfattat länsstyrelsernas anslagsäskanden, utvisande ett sammanlagt belopp av 1,998,600 kronor, därav för Norrbottens län 500,000 kronor, för Västerbottens län 750,000 kronor, för Jämtlands län 100,000 kronor samt för Västernorrlands län 200,000 kronor. Styrelsen anser sig, med hänsyn till föreliggande stora anslagsbehov även för andra ändamål, icke böra förorda, att ifrågavarande anslag ytterligare höjes för nästa budgetår, utan föreslår, att anslaget bibehålles vid ett belopp av 1,400,000 kronor.

### Departementschefens yttrande.

Automobilismens kraftiga utveckling har efter hand medfört ständigt ökade utgifter för väghållningen. Även om de allmänna vägarna fått uppbära den huvudsakliga delen av trafiken med motorfordon, beröras jämväl de enskilda vägarna numera av en icke obetydlig sådan trafik. Kostnaderna för byggande och underhåll av dessa vägar ha alltså undergått en väsentlig stegring sedan den tid, då vägarna så gott som uteslutande trafikerades av hästfordon. På grund härav ha anspråk framkommit på att det allmänna skulle bidra jämväl till kostnaderna för den enskilda väghållningen.

Av den föregående redogörelsen framgår, att staten hittills lämnat bidrag endast till byggandet av vissa enskilda vägar, medan allt underhåll av sådana vägar fått bekostas av väghållarna själva. Särskilt beträffande sådana enskilda vägar, som äro allmänneligen befarna och således faktiskt få uppbära en avsevärd trafik av andra än väghållarna, ter det sig icke rättvist och billigt att låta de senare ensam underhålla vägarna.

De båda frågor, som i nu förevarande förslag behandlats av 1935 års vägsakkunniga, nämligen spörsmålet om åstadkommande av enhetliga grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll och frågan om statsbidrag till enskild väghållning, ha alltså flera beröringspunkter. Emellertid sammanhänger förslaget i förstnämnda hänseende även nära med den pågående utredningen om förstatligande av den allmänna väghållningen på landet. I synnerhet sammankopplas frågorna, om, såsom de sakkunniga framhållit, åstadkommandet av enhetlighet i framtida avgöranden om vägars intagning till allmänt underhåll skulle kräva sådan omorganisation, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i en eller annan form bereddes inflytande på ärendenas avgörande. Jag anser mig på grund härav icke nu böra föreslå någon särskild åtgärd i anledning av de sakkunnigas förslag i detta avseende. Emellertid förutsätter jag, att länsstyrelserna, innan berörda utredning om vägväsendets förstatligande slutförts, iakttaga återhållsamhet vid meddelande av beslut om intagning av enskild väg till allmänt underhåll. Vid bifall till vad jag ämnar föreslå i fråga om statsbidrag till enskild väghållning torde även ett viktigt skäl för övertagande av enskilda vägar till allmänt underhåll bortfalla. Måhända kunna dessutom vägdistriktet i större utsträckning än vad hittills varit vanligt å enskilda vägar till självkostnadspris utföra vissa arbeten, för vilka maskiner lämpligen kunna användas, och härigenom ytterligare underlätta den enskilda väghållningen.



I några yttranden har framhållits, att jämväl ställningstagandet till spörsmålet om statsbidrag till underhåll av enskilda vägar borde anstå, till dess utredningen rörande det allmänna vägväsendets förstatligande slutförts. Ehuru vissa skäl onekligen tala för ett sådant dröjsmål, anser jag likväl, att denna bidragsverksamhet åtminstone tillfälligtvis kan anordnas på sådant sätt, att vid slutligt ståndpunktstagande till det allmänna vägväsendets organisation verksamheten lätteligen kan anpassas till denna. Jag anser alltså, att hinder icke av denna orsak föreligger att nu upptaga spörsmålet om statsbidrag till enskild väghållning till avgörande.

Att icke staten i viss ökad utsträckning bör bidraga till att bestrida kostnaderna för den enskilda väghållningen har knappast ifrågasatts i något av de inkomna yttrandena. Tvärtom har från flera håll framhållits, att behovet av bidrag är stort och erkänt berättigat. Även jag kan härutinnan helt ansluta mig till de sakkunnigas uppfattning, att statsbidrag till underhåll av vissa enskilda vägar ter sig såsom rättvist och billigt gentemot en stor grupp väghållare. Det synes nämligen knappast kunna bestridas, att intressenterna i de enskilda vägarna i betydande utsträckning få i förhållande till den befolkning, som endast erlägger vägskatt, bära för stor vägbörda.

Det förslag angående denna bidragsverksamhet, som framlagts av de sakkunniga, synes mig vara väl motiverat och i stort sett ägnat att kunna läggas till grund för en framställning till riksdagen i frågan. Då, såsom jag redan framhållit, verksamheten i avbidan på resultaten av utredningen rörande vägväsendets förstatligande bör organiseras såsom ett provisorium, anser jag mig emellertid böra föreslå vissa förenklingar i organisationen.

De sakkunniga ha föreslagit, att statsbidrag borde kunna utgå till underhållet av vissa enskilda vägar med 50 procent av den kostnad, vartill det årliga underhållet av vägarna skäligen må uppskattas. Beslut om sådana underhållsbidrag skulle meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Ärendenas förberedande utredning skulle emellertid handhavas av länsstyrelserna eller under deras ledning. Sålunda avses med förslaget, att en för varje län av länsstyrelsen tillsatt nämnd, uppskattningsnämnd, skulle ha att förrätta syn å de till underhållsbidrag ifrågakommande vägarna och i samband därmed verkställa uppskattning av vägunderhållskostnaderna. Vidare skulle länsstyrelserna verkställa utbetalningar av statsbidrag samt handhava kontroll över bidragens användning.

Gentemot denna organisation har bland annat anmärkts, att den vore omständlig och dyrbar. Särskilt göres gällande, att ett visst dubbelarbete förorsakades därigenom att såväl länsstyrelserna som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade att handlägga ärendena. Organisationen har ansetts medföra en synnerligen stor arbetsökning för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utan att i någon mån lätta arbetsbördan för länsstyrelserna. I stället för den föreslagna organisationen har i flera yttranden förordats, att avgörandena av dessa ärenden borde anförtros länsstyrelserna. Vidare framhålles från många håll, att de föreslagna uppskattningsnämnderna, som skulle bestå av tre ledamöter



och dessutom förses med ett särskilt sakkunnigt biträde, ställde sig onödigt dyrbara.

De sålunda framställda erinringarna synas mig vara värda beaktande. En avsevärd förenkling av den föreslagna organisationen ter sig önskvärd. Till stöd härför kan andragas ej endast kostnadsskäl; även önskvärdheten och nödvändigheten av så snabba avgöranden som möjligt tala i samma riktning.

Vad då först angår spørsmålet huruvida beslutanderätten i bidragsfrågorna bör vara centraliserad eller anförtros åt länsstyrelserna kunna, såsom de sakkunniga framhållit, skäl anföras både för och emot bägge dessa lösningar. Givet är att ett lokalt organ, som en länsstyrelse, besitter större kännedom om de speciella förhållanden och behov, som förefinnas inom dess område, än vad ett centralt ämbetsverk kan äga. Även mängden av ifrågavarande ärenden talar mot att centralisera avgörandena. Slutligen har det ansetts ligga en viss inkonsekvens i att låta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgöra, om enskild väg vore av sådan betydelse, att underhållsbidrag borde utgå, så länge det tillkomme länsstyrelsen att pröva, om dylik väg med avseende å sin betydelse för den allmänna samfärdseln skulle övertagas till underhåll av vederbörande vägdistrikt.

Å andra sidan erbjuder ett centraliserat förfarande de bästa möjligheter att uppnå enhetlighet vid verksamhetens handhavande. Liksom de sakkunniga hyser jag den uppfattningen, att vid ståndpunktstagande till denna organisationsfråga främst bör eftersträvas, att bidragsverksamheten handhaves så rättvist som möjligt. Någon praktisk olägenhet lär knappast uppkomma därigenom, att olika myndigheter besluta om enskild vägs intagning till allmänt underhåll samt om statsbidrag till sådan väg. Självfallet skall ifrågavarande bidrag upphöra att utgå, så snart en väg övertagits till allmänt underhåll.

Om jag alltså kan ansluta mig till de sakkunnigas uppfattning, att beslutanderätten beträffande ifrågavarande bidragsfrågor bör tillkomma väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, anser jag i motsats till dem, att länsstyrelserna i största möjliga utsträckning böra befrias även från ärendenas förberedande behandling och utredning ävensom kontrollen över statsbidragens användning. Härigenom torde en av de mera vägande invändningarna mot den föreslagna organisationen — dubbelarbetet — bortfalla. Jag återkommer till denna fråga i det följande.

En betydelsefull anmärkning mot de sakkunnigas förslag avser uppskattningsnämnderna. I detta hänseende har sålunda invänts bland annat, att det syntes vara enklare och mera betryggande att låta intressenterna inkomma med förslag samt låta detta granskas på vägingenjörskontoret, där på grund av den årliga granskningen av underhållsräkenskaperna för de allmänna vägarna samlats en synnerligen ingående kännedom om materialåtgång, materialpriser och andra kostnader samt angående vägnät och trafik. Det vore vidare sannolikt, att, även om uppskattning genom nämnder försiggått, vägingenjörerna måste granska kostnadsberäkningarna. Under alla förhållanden måste en viss



belastning på dem uppkomma genom de nya statsbidragen därigenom att länsstyrelserna måhända härom rådgjorde med vägingenjörerna. Det har slutligen icke synts sannolikt, att behovet av ökad arbetskraft, om hela kostnadsberäkningen pålades vägingenjörskontoren, skulle bli så stort, att det svarade mot arbetet för uppskattningsnämnderna jämte den ökning i arbetskraft, som i alla händelser bleve nödvändig för granskningen av nämndernas kostnadsberäkningar.

Innan jag närmare ingår på detta spörsmål, torde jag böra angiva min uppfattning rörande sättet för fastställande av underhållsbidrag och deras storlek. I likhet med de sakkunniga anser jag, att bidragen böra bestämmas efter en verkställd uppskattning av kostnaderna. Gentemot de sakkunnigas förslag att bidragsprocenten skall fixeras till 50 ha vissa erinringar framställts. Ett system med möjlighet till variation har ansetts komma att verka mera rättvist. För min del vill jag såtillvida ansluta mig till de sakkunnigas uppfattning, att bidrag i regel bör utgå med 50 procent av kostnaden. Emellertid anser jag, att i vissa speciella undantagsfall bidrag bör kunna utgå med 60 procent. Jag åsyftar härvid sådana fall, då vägunderhållet blir i särskilt hög grad betungande för intressenterna, exempelvis till följd av vägens längd eller särskilt svåra grundförhållanden.

Förrättning för uppskattning av vägunderhållskostnaden måste enligt min uppfattning hållas å varje till bidrag föreslagen väg. Med hänsyn till den arbetsbörda, som redan pålagts vägingenjörerna, synes det mig i likhet med de sakkunniga emellertid knappast tillrådligt att ytterligare belasta dem med ifrågavarande omfattande och tidsödande uppgifter. Det är visserligen sant, att en utökning av arbetskrafterna å vägingenjörskontoren skulle göra det möjligt att låta vägingenjören svara för uppskattningarna, men att därmed vunnes, att han verkligen själv utförde dem, är knappast sannolikt. Mera troligt är, att vägingenjören på grund av andra och mera krävande arbetsuppgifter i flertalet fall nödgades överlåta förrättningarna åt underordnad personal. Någon säkerhet att uppskattningarna under sådana förhållanden bleve verkställda efter mera enhetliga principer föreligger givetvis icke, då förrättningarna inom samma län sannolikt komme att verkställas av olika personer.

Om jag alltså kan dela de sakkunnigas mening, att uppskattningarna icke böra uppdragas åt vägingenjörerna, ansluter jag mig icke till deras förslag, att för dessa frågors behandling bör för varje län tillsättas en särskild nämnd. De erinringar, särskilt med hänsyn till kostnaderna, som anförts mot en sådan anordning, synas mig vara riktiga. Uppskattningarna torde med lika fördel kunna verkställas av en person. Den kompetens, som uppskattningsnämndens sakkunniga biträde enligt förslaget förutsatts skola besitta, eller vägmästarens, torde i det övervägande antalet fall vara tillräcklig för ifrågavarande uppdrag. Jag vill i anslutning härtill föreslå, att för dessa arbeten anlitas en person med ungefär vägmästares kompetens, lämpligen benämnd länsschaktmästare. Denne bör givetvis besitta stor praktisk erfarenhet av och kunskap i väghållning, speciellt vägunderhåll. Anställ-



ningen bör ske genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Då ingen som helst erfarenhet av ifrågavarande verksamhet förefinnes, kan man givetvis icke nu bedöma den arbetsbörda, som uppkommer för länsschaktmästaren. Självfallet måste man härvidlag räkna med viss olikhet i skilda län. Särskilt vintertid torde arbetsuppgifterna bli mindre omfattande. Det torde få ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att härutinnan träffa erforderliga dispositioner. Till att börja med kan anställningen av dessa befattningshavare endast ske under mera tillfälliga former. Förutom själva uppskattningarna torde länsschaktmästarna jämväl kunna handhava bland annat kontrollen över att ifrågavarande bidrag användas till avsedda ändamål. Sannolikt blir det ej nödvändigt att för varje län i södra och mellersta Sverige anställa en särskild länsschaktmästare. Deras verksamhetsområden behöva ej heller obetingat sammanfalla med länsindelningen. Beträffande ett par av de nordligaste länen torde det måhända få övervägas att anställa två länsschaktmästare.

Vidkommande frågan om vilka enskilda vägar, som må anses äga den karaktär, att bidrag till underhållet må utgå, kan jag i stort sett ansluta mig till vad de sakkunniga föreslagit. Jag anser sålunda, att sådant bidrag först och främst bör utgå till de allmänneligen befarna vägarna. Enligt förslaget har detta villkor angivits sålunda, att vägen skall befaras av andra än väghållare i större omfattning eller eljest på sådant sätt, att underhållet därigenom avsevärt försvåras. Emellertid synes detta uttalande böra något förtydligas. Givet är, att om de främmande trafikanterna exempelvis erlägga betalning för sitt nyttjande av vägen till väghållarna, vägen knappast i detta hänseende bör jämföras med övriga allmänneligen befarna vägar. Jag föreslår i anslutning här till, att i detta avseende som villkor för statsbidrag anges, att vägen skall befaras även av andra än väghållarna och dem, som jämte dessa bestrida kostnaderna för väghållningen. Vidare synes böra särskilt anmärkas, att i den främmande trafiken icke få inräknas sådana vägfärdande, som äro stadda i ärende till väghållarna.

Vid sidan av de s. k. allmänneligen befarna vägarna förutsätter förslaget, att underhållsbidrag skall kunna utgå i två undantagsfall. Dessa ha angivits sålunda, att vägen antingen är av väsentlig betydelse för en bygds befolkning eller att det nödiga underhållet av vägen på grund av dess längd eller annan omständighet måste anses vara synnerligen betungande för väghållarna. Vad de sakkunniga sålunda föreslagit synes mig kunna leda väl långt och torde även vara något oklart. I stället böra båda dessa fall sammanslås. Som villkor för statsbidrag torde alltså böra föreskrivas, att vägen både är av väsentlig betydelse för en bygds befolkning och att det nödiga underhållet av vägen på grund av dess längd eller annan omständighet måste anses vara synnerligen betungande för väghållarna. Med en bygd ha de sakkunniga förklarat sig avse en by eller en samling av gårdar. Givetvis måste härvid hänsyn tagas till den olikhet i bebyggelsens täthet, som råder mellan skilda delar av landet, liksom också till de väglängder, som vederbörande ha att underhålla.



I enlighet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit bör ifrågavarande bidrag icke utgå till vägar inom stadsplanlagda områden.

I anslutning till vad de sakkunniga föreslagit och jag nu anfört torde följande ordning för ifrågavarande ärendens behandling böra gälla.

Ansökningar om statsbidrag böra ingivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Därvid böra uppgifter lämnas bland annat om vägens längd och bredd, antalet väghållare samt de omständigheter, å vilka ansökningen grundas. I motsats till de sakkunniga anser jag, att bidragen böra utgå för kalenderår. För att bereda erforderlig tid för ärendenas förberedande behandling synas väghållare för att kunna påräkna, att beslut skall fattas i anledning av ansökning under visst kalenderår, ha att ingiva densamma senast den 1 maj året dessförinnan. Beträffande första året torde böra medgivas, att ansökningarna få avlämnas intill den 15 augusti 1939. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen synes först böra utgallra sådana ansökningar, som äro av beskaffenhet att omedelbart kunna avslås. Handlingarna till övriga ärenden överlämnas därefter till vederbörande länsschaktmästare, som har att verkställa förrättning å samtliga vägar. Till sådan förrättning kallas kända sakägare eller ombud för dessa på sätt de sakkunniga föreslagit. Jämväl länsschaktmästarens övriga uppgifter torde sammanfalla med vad de sakkunniga angivit beträffande uppskattningsnämnden. Han skall alltså uppskatta kostnaderna för vägunderhållet, angiva de åtgärder, som må erfordras för vägens försättande i farbart skick, samt uttala sin mening, huruvida underhållsbidrag överhuvudtaget bör utgå till vägen. Över förrättningen har länsschaktmästaren att föra protokoll, som jämväl skall innehålla hans förslag. Avskrift av protokollet torde böra tillställas väghållarna, vilka, om de icke genom påteckning å protokollet anse sig kunna godkänna länsschaktmästarens förslag, böra ha tillfälle att ingiva påminnelser. I sådant fall synes länsschaktmästaren böra yttra sig över dessa. Sedan utredningen sålunda slutförts, torde handlingarna böra överlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Innan styrelsen avgör ärendena, vilket för varje år torde böra ske i ett sammanhang, synes i de flesta fall vara lämpligt att infordra yttrande från länsstyrelsen rörande till vilka vägar underhållsbidrag bör utgå. Har viss väg varit föreslagen till intagning till allmänt underhåll, synes detta därvid givetvis böra angivas. Möjligen kan det vara önskvärt, att länsstyrelserna utmärka i vilken ordning bidrag synas böra utgå till de olika företagen. Finner väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utredningen i visst ärende vara otillfredsställande, bör komplettering kunna ske genom styrelsens försorg.

Vad de sakkunniga föreslagit beträffande omprövning av ifrågavarande ärenden minst vart femte år kan jag i allt väsentligt biträda. Dock synes mig denna omprövning icke såsom de sakkunniga tänkt sig böra på en gång omfatta samtliga aktuella vägföretag. För att möjliggöra en jämnare arbetsfördelning torde omprövningen för varje väg som regel böra äga rum vart femte år från det första bidragsbeslutet räknat. Givetvis bör hinder icke möta att företaga omprövning inom kortare tid, därest så på grund av vägarnas belägenhet skulle befinnas för arbetets praktiska bedrivande lämpligt.



Någon erinran mot de sakkunnigas förslag, att den förmån, som beredes väghållarna genom statsbidrag till vägunderhåll, skall motsvaras av att väghållarna, så länge bidrag utgår, i förhållande till det allmänna ikläda sig vissa förpliktelser, har icke framställts i något yttrande. Även jag tillstyrker i enlighet med förslaget, att väghållarna skola vara skyldiga att, så länge bidrag utgår, hålla vägen öppen för allmän trafik samt underhålla vägen, så att den befinner sig i gott skick. Såsom de sakkunniga tänkt sig bör det härvidlag givetvis ankomma på länsstyrelserna att meddela sådana inskränkningar i rätten att befara vägarna, som med hänsyn till trafiksäkerheten och till vägarnas ändamålsenliga underhåll kunna anses skäliga. Beträffande ifrågavarande skyldigheter torde kontrakt böra upprättas med väghållarna. Innan bidrag första gången må utbetalas, anse de sakkunniga att vägen skall vara försatt i farbart skick på sätt angivits vid uppskattningsförrättningen. I likhet med de sakkunniga anser jag mig böra framhålla, att man i detta hänseende måste framgå med försiktighet. Det får givetvis icke ställas så stora krav på de enskilda, att förmånen med underhållsbidrag blir illusorisk. Å andra sidan bör tillses, att vägen blir så istandsatt, att det överhuvudtaget lönar sig att nedlägga underhållsarbeten å densamma.

I ett par yttranden har jämväl ifrågasatts att såsom villkor för statsbidrag skulle föreskrivas, att grind som regel ej finge förekomma över vägen. Det kan ingalunda bestridas, att förekomsten av grindar å en väg utgör en avsevärd olägenhet för trafiken. Å andra sidan torde ett påbud att mera allmänt borttaga grindarna å de enskilda vägarna förorsaka markägarna betydande utgifter. Föreskrift om borttagande av grind torde därför möjligen böra förknippas med rätt för väghållarna att inräkna därav föranledda kostnader i det belopp, varå statsbidrag kan erhållas. Emellertid är jag icke beredd att nu taga slutlig ståndpunkt till denna fråga. I samband med den översyn av ifrågavarande bestämmelser, som inom snar framtid torde komma att verkställas, synes även spørsmålet om grindarna å de enskilda vägarna kunna närmare övervägas.

Handhavandet av utbetalningarna av statsbidrag ävensom av kontrollen skall enligt förslaget tillkomma länsstyrelserna. I anslutning till vad jag föreslagit beträffande uppskattningsförrättningen och länsstyrelsernas ställning till ifrågavarande verksamhet överhuvudtaget anser jag mig böra frångå förslaget i dessa hänseenden. Uppgifterna ifråga torde i stället böra ombesörjas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vad först angår utbetalningarna av statsbidrag förutsätter jag i likhet med de sakkunniga, att väghållarna, innan de första gången erhålla statsbidrag, ordnat vägens framtida underhåll såväl sommar- som vintertid antingen enligt lagen om enskilda vägar genom laga kraftvunnen förrättning eller dom eller eljest genom annan överenskommelse sig emellan. De sakkunniga ha tänkt sig, att denna överenskommelse skulle vara godkänd av länsstyrelsen. Med hänsyn till vad jag tidigare föreslagit torde det i stället böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa denna prövning av överenskommelsen. Givetvis synes styrelsen genom att utfärda lämpliga anvis-



ningar kunna överlåta prövningen i fråga åt länsschaktmästaren. Utbetalningarna av statsbidrag torde kunna ske till en representant för varje vägföretag. Förslag till utanordningar synas årligen böra upprättas av länsschaktmästaren. Styrelsens prövning av dessa förslag och ombesörjande av utbetalningarna lärers alltså icke behöva bliva särskilt betungande. De sakkunnigas förslag, att viss del av underhållsbidraget må utbetalas i förskott, kan jag ej biträda.

Vidkommande kontrollen torde verkställandet av detaljarbetet böra utövas av länsschaktmästaren. Liksom de sakkunniga anser jag, att vägarna skola årligen besiktigas. Genom att denna besiktning i regel verkställas av samma person, som handhaft uppskattningarna, synes kontrollen böra bliva mera effektiv än enligt de sakkunnigas förslag. Att såsom i några yttranden ifrågasatts ålägga väghållarna att föra särskilda räkenskaper över vägunderhållskostnaderna, kan jag ej tillstyrka. Sannolikt lära dessa i de flesta fall ändock i eget intresse verkställa sådan bokföring. Över verkställda besiktningar bör rapport avgivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I händelse väghållare eftersatt sina skyldigheter, torde det få ankomma på detta ämbetsverk att meddela därav föranledda föreskrifter.

Av vad jag tidigare tillstyrkt framgår, att ifrågavarande vägar måste försättas i farbart skick, innan underhållsbidrag må utbetalas. I flera fall torde denna föreskrift bliva ganska betungande för väghållarna. På grund därav ha de sakkunniga föreslagit att till sådana vägföretag, vartill underhållsbidrag beviljats, jämväl må utbetalas statsbidrag till iståndsättande av bro, trumma eller färja å vägen. Detta bidrag, som i förslaget benämnts iståndsättningsbidrag, skulle utgå med högst 50 procent av den beräknade kostnaden för iståndsättningsarbetet. I flera yttranden har framhållits, att dylikt bidrag borde utgå jämväl för andra iståndsättningsarbeten än de sakkunniga föreslagit.

I likhet med de sakkunniga anser jag, att skäl tala för att väghållarna i vissa fall erhålla ett engångsbelopp såsom hjälp att få vägarna i sådant skick att underhållsbidrag må utgå. Den begränsning av detta bidrag, som de sakkunniga angivit, synes mig lämplig och förordas alltså av mig. Även vad de sakkunniga föreslagit i fråga om bidragsbeloppets storlek och de villkor, som böra gälla för bidragets utbetalande, kan jag i stort sett biträda. Emellertid anser jag, att bidrag för ändamålen icke böra utgå från ett särskilt anslag utan från underhållsanslaget. Vid sådant förhållande synes den av de sakkunniga föreslagna särskilda benämningen å bidraget icke böra bibehållas. Likaledes torde även dessa bidrag böra beviljas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I överensstämmelse med vad jag förordat beträffande årliga underhållsbidrag synes även detta särskilda bidrag helt böra utbetalas i efterskott.

Vad de sakkunniga föreslagit i fråga om ändrade villkor och bestämmelser beträffande statsbidrag till byggande av enskilda vägar kan jag i allt väsentligt biträda. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde alltså hädanefter böra



besluta jämväl i fråga om statsbidrag till byggande av enskilda vägar. Den av de sakkunniga föreslagna omändringen av anslaget från att avse allenast enskilda utfartsvägar till att omfatta sådana enskilda vägföretag, där anläggningen måste anses vara synnerligen betungande för väghållarna, vill även jag tillstyrka.

För närvarande må byggnadsbidrag ej utgå, med mindre till det i varje särskilt fall avsedda vägföretaget lämnas bidrag, motsvarande minst 15 procent av statsbidragets belopp, av medel som anvisats av landsting, kommun eller annan icke-sakägare. Enligt de sakkunnigas förslag skulle detta villkor för statsbidrag hädanefter ej uppställas. Såsom skäl för denna ståndpunkt ha de sakkunniga andragit, att den prövning av behovet av bidrag även från andra än den statsbidragsbeviljande myndigheten, man önskat åstadkomma med detta villkor, i praktiken visat sig sakna större betydelse. Särskilt för vissa landsting hade dessa bidrag även varit betungande. I några yttranden har emellertid föreslagits, att villkoret skulle kvarstå.

Då jag ansluter mig till de sakkunnigas förslag även härutinnan, förmenar jag visserligen, att tillräckliga skäl för att fortfarande bibehålla detta villkor icke föreligga. Men det bör givetvis alltjämt stå landstingen och andra icke-sakägare öppet att lämna bidrag till ifrågavarande byggnadsföretag.

I anslutning till förslaget om borttagande av nu berörda villkor ha några länsstyrelser och vägingenjörer ansett, att statsbidragets maximibelopp borde höjas över 50 procent av den beräknade kostnaden för väganläggning. Av statsfinansiella skäl anser jag mig emellertid icke kunna föreslå en sådan höjning. Bidrag torde alltså fortfarande bära utgå med högst 50 procent av den beräknade kostnaden. I överensstämmelse med vad jag föreslagit i fråga om det särskilda bidraget till broar, trummor och färjor synes hädanefter böra angivas, att även byggnadsbidraget skall utgå med »högst femtio procent» i stället för som de sakkunniga angivit »från tjugufem till femtio procent».

I detta sammanhang vill jag erinra, att beträffande utanordningar från detta anslag utbildats den praxis, att bidragsprocenten i de fyra nordligaste länen i allmänhet fått uppgå till 40 eller 50, under det att bidrag till vägföretag i landet i övrigt i genomsnitt utgått med 33 $\frac{1}{3}$  procent. Enligt min uppfattning bör denna oenhetlighet i verksamhetens handhavande mellan skilda delar av landet för framtiden undvikas.

Vid bifall till vad jag tidigare förordat i fråga om organisationen av underhållsbidragsverksamheten torde länsstyrelsernas befattningsmed ärenden rörande byggande av enskilda vägar hädanefter böra begränsas till att avgiva yttrande beträffande behovet av statsbidrag. Länsschaktmästarna torde även kunna anlitas som kontrollanter rörande ifrågavarande verksamhet.

I anslutning till de grunder, som angivits i det föregående, har inom kommunikationsdepartementet upprättats ett utkast till kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning, vilket utkast torde få fogas som bilaga till statsrådsprotokollet.



Det årliga anslagsbehovet för utbetalande av bidrag till underhållet av enskilda vägar ha av de sakkunniga beräknats till omkring 2,000,000 kronor för år. Denna beräkning grundar sig på att underhållsbidrag torde komma att utgå till enskilda vägar med en sammanlagd längd av 2,000 mil. De sakkunniga anse emellertid, att för första verksamhetsåret ej behövde beräknas, att mer än ungefär hälften av därtill berättigade vägar komma i fråga för statsbidrag. I anslutning därtill förmena de sakkunniga, att för nästa budgetår skulle erfordras ett belopp av 1,000,000 kronor för underhållsbidrag och ett belopp av 500,000 kronor för iståndsättningsbidrag. Även jag är övertygad, att anslaget för nästa budgetår kan beräknas efter en tämligen begränsad medelsåtgång och jämväl lägre än vad de sakkunniga tänkt sig.

Enligt de sakkunnigas uppfattning borde underhållsanslaget ha förslagsanslags natur. Då varje erfarenhet beträffande denna bidragsverksamhet saknas, finner jag det knappast tillrådligt att, åtminstone till en början, giva anslaget sådan karaktär. Jag föreslår alltså, att till bidrag till underhåll av enskilda vägar för nästa budgetår anvisas ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor. Genom denna anordning vinnes även den fördelen, att eventuellt uppkommande besparing å anslaget står till förfogande jämväl för följande budgetår. Anslaget torde även, i överensstämmelse med vad jag förut angivit, få användas till utanordnande av bidrag till iståndsättning av bro och färja samt ombyggnad av trumma å enskilda vägar.

Vad angår kostnaderna för verksamhetens organisation torde det, innan någon erfarenhet vunnits av densamma, vara omöjligt att närmare angiva behovet av medel för sådant ändamål. Med hänsyn härtill och då organisationen av verksamheten tills vidare synes få betraktas såsom tillfällig, torde, efter Kungl. Maj:ts medgivande, erforderliga belopp för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens handläggning av frågorna samt för länsschaktmästarnas avlöningar, resekostnader och expenser få utgå av detta anslag.

För bidrag till byggande av enskilda vägar får jag i anslutning till vad jag anfört i statsverkspropositionen föreslå, att för nästa budgetår anvisas ett reservationsanslag av 1,400,000 kronor.

Båda anslagen torde få avräknas mot automobilskattemedlen.

Under åberopande av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*dels att till bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1939/40 å sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av ..... kronor 1,400,000, att avräknas mot automobilskattemedlen;*

*dels ock att till bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1939/40 å sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av ..... kronor 1,000,000, att avräknas mot automobilskattemedlen.*



Vad föredragande departementschefen sålunda, med instämmande av statsrådets övriga ledamöter, hemställt behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Nils Hellenius.*

---



## Utkast

till

### kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning.

Häri genom förordnas som följer:

#### Inledande bestämmelser.

##### § 1.

I enlighet med här nedan meddelade bestämmelser lämnas, i mån av tillgång å därtill anslagna medel, bidrag av statsmedel *dels* till byggande av enskilda vägar (*byggnadsbidrag*) *dels ock* till underhåll av och vinterväghållning å enskilda vägar (*underhållsbidrag*).

Med väg förstås i denna kungörelse allt vad jämlikt 2 § lagen den 7 juni 1934 om allmänna vägar till väg hörer eller såsom väg anses.

Såsom väghållare beträffande viss väg betecknas här nedan den som ensam ombesörjer eller med viss andel deltagar i väghållningen.

Statsbidrag må ej enligt denna kungörelse utgå till väg inom stad eller samhälle på landet, för vilket stadsplanelagens bestämmelser för stad skola lända till efter rättelse, såvitt angår område, för vilket stadsplan fastställts.

##### § 2.

*Mom. 1.* Byggnadsbidrag må utgå med högst femtio procent av beräknad kostnad för anläggning av väg, där sådan anläggning måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande. Dylikt bidrag beviljas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Byggnadsbidrag må ej utgå till arbete, som påbörjats, innan statsbidrag därtill beviljats, där ej särskilt tillstånd till brådsäkande arbetes utförande meddelats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

*Mom. 2.* Underhållsbidrag kan avse såväl vägunderhåll som vinterväghållning eller ock ettdera av dessa slag av underhåll samt utgår:

a) där vägen befares av andra än väghållare och sådana personer, som äro stadda i ärende till väghållarna eller jämte dessa bestrida kostnaderna för väghållningen, i större omfattning eller eljest på sådant sätt, att underhållet därigenom avsevärt försvåras; samt

b) där vägen är av väsentlig betydelse för en bygds befolkning och det nödiga underhållet av vägen på grund av vägens längd eller annan omständighet måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande.

Underhållsbidrag beviljas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, tills vidare och intill dess annorledes i vederbörlig ordning beslutes, årligen utgå med femtio procent av den kostnad, vartill underhållet av vägen skäligen må uppskattas. I undantagsfall, där väghållningen kan anses vara i särskilt hög



grad betungande för väghållarna, må det årliga bidraget bestämmas till sextio procent av den uppskattade kostnaden.

Där det för trafiksäkerheten anses nödigt, äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i samband med att årligt underhållsbidrag första gången beviljas till viss väg, medgiva att för istandsättning av bro eller färja eller för ombyggnad av trumma å vägen må utgå ett särskilt bidrag med högst femtio procent av den beräknade kostnaden för sådant arbete.

### § 3.

*Mom. 1.* Ansökning om byggnadsbidrag skall ingivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt innehålla eller vara åtföljd av:

- 1) uppgift om vägens sträckning, längd och bredd;
- 2) uppgift om antalet väghållare;
- 3) därest delaktigheten i vägen blivit genom överenskommelse eller genom förrättning, dom eller förordnande enligt lagen om enskilda vägar bestämd, ej mindre överenskommelsen, vid förrättningen träffad förening eller meddelat utlåtande eller domstolens dom eller länsstyrelsens förordnande än även bevis att förrättningen, där så enligt nämnda lag är erforderligt, blivit av vederbörande myndighet godkänd eller att förrättningen, domen eller förordnandet vunnit laga kraft;

- 4) plan för anläggningen med betänkande och kostnadsförslag;

- 5) uppgift om de omständigheter, som åberopas till stöd för ansökningen.

*Mom. 2.* Ansökning om underhållsbidrag skall ingivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen senast den 1 maj året näst före det, för vilket statsbidrag första gången må utgå, samt innehålla eller vara åtföljd av — förutom i mom. 1 under 1—3 och 5 angivna uppgifter och handlingar — uppgift om namn och adress å ledamöter i styrelse, som må vara utsedd för vägföretaget, eller, där sådan styrelse ej finnes och väghållarna äro flera än fem, uppgift om namn och adress å de personer, vilka såsom ombud för väghållarna äga närvara vid förrättning jämligt § 8.

Avser ansökning tillika särskilt bidrag till istandsättning av bro eller färja eller till ombyggnad av trumma, skall densamma vara åtföljd av plan för sådant arbete jämte kostnadsförslag.

### Byggnadsbidrag.

#### § 4.

Innan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelar beslut i ärende rörande byggnadsbidrag, skall yttrande om behovet av sådant bidrag infordras från vederbörande länsstyrelse.

#### § 5.

Där statsbidrag beviljats, skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med väghållarna eller, om för vägföretaget finnes särskild styrelse, med sådan styrelse sluta kontrakt angående väghållarnas skyldigheter.

Kontraktet skall innehålla förbindelse för väghållarna

att i noggrann överensstämmelse med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänd arbetsplan och under skyldighet att därvid vara underkastade kon-



troll enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens bestämmande påbörja och fullborda arbetet inom viss bestämd tid utan ytterligare bidrag av statsmedel,

att, sedan väganläggningen blivit fullbordad och intill dess underhållsskyldighet beträffande vägen kan varda andra i laga ordning ålagd eller väghållarna eljest från underhållsskyldigheten befriats, ej mindre underhålla vägen i tillfredsställande skick än även ej avstänga densamma för trafik, där icke länsstyrelsen i visst hänseende eller för viss tid funnit skäligt medgiva sådant avstängande, ävensom

att fullgöra övriga åligganden enligt de i denna kungörelse innefattade allmänna villkor och bestämmelser.

För fullgörande av kontraktet ävensom för lyftade bidrags återbäring, i fall mot kontraktet brytes, skall ställas sådan säkerhet, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkännes.

### § 6.

Innan beviljat byggnadsbidrag utbetalas, skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hava godkänt den för företaget upprättade planen. Äro flera delaktiga i vägföretaget, skall dessutom angående vägens byggande hava, i enlighet med lagen om enskilda vägar, ägt rum laga kraftvunnen förrättning å stället eller ock föreligga laga kraftvunnen dom eller laga kraftvunnet förordnande eller mellan väghållarna träffad överenskommelse i sådan form, som kan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkännas.

Med iakttagande av vad i föregående stycke stadgas skall statsbidrag utbetalas

med en tredjedel, sedan kontrakt om arbetets utförande blivit, på sätt i § 5 sägs, vederbörligen avslutat och säkerhet för kontraktets fullgörande ställts samt arbetet inom därför bestämd tid påbörjats,

med ytterligare en tredjedel efter det vederbörande kontrollant å arbetet intygat, att hälften därav blivit utförd, samt

med återstående tredjedel, sedan arbetet blivit vederbörligen avsynat och godkänt ävensom, därest flera äro delaktiga i vägföretaget, styrkt blivit, att vägens framtida underhåll såväl sommar- som vintertid ordnats enligt lagen om enskilda vägar vare sig genom laga kraftvunnen förrättning eller dom eller genom laga kraftvunnet förordnande eller genom i domboken intagen överenskommelse mellan väghållarna.

Till arbete eller viss del därav, för vars utförande erfordras tillstånd av offentlig myndighet, må statsbidrag ej utbetalas, förrän sådant tillstånd erhållits.

### § 7.

Om byggnadsarbete, vartill utgår statsbidrag enligt denna kungörelse, ej blivit utfört enligt den godkända arbetsplanen eller ej slutförts inom därför bestämd tid, skall, i den mån väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke medgivit avvikelser från planen eller beviljat anstånd med arbetets utförande, utbetald del av statsbidrag jämte 5 procent årlig ränta återbetalas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.



**Underhållsbidrag.****§ 8.**

Sedan ansökning om underhållsbidrag inkommit till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, skola handlingarna i ärendet, därest ansökningen icke är av beskaffenhet att böra omedelbart avslås, överlämnas till en hos styrelsen anställd länsschaktmästare.

Länsschaktmästaren åligger att utsätta tid för förrättning, som bör äga rum snarast möjligt å platsen för varje till statsbidrag ifrågakommande väg. Där ej endast bidrag till vinterväghållning avses, bör sådan förrättning hållas under tid då mark är bar. Genom länsschaktmästarens försorg kallas till förrättning väghållare eller i § 3 mom. 2 omförmäld styrelse eller ombud för väghållarna.

Vid förrättningen skall länsschaktmästaren i enlighet med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade anvisningar *dels* verkställa utredning, huruvida underhållsbidrag jämlikt § 2 i denna kungörelse bör utgå till vägen, *dels* uppskatta den kostnad, vartill det årliga vägunderhållet och vinterväghållningen samt i förekommande fall iståndsättning av broar och färjor samt ombyggnad av trummor å vägen må uppgå, *dels* ock angiva de åtgärder, som må tarvas för vägens sättande i farbart skick.

Över förrättning skall av länsschaktmästaren upprättas protokoll. Det åligger länsschaktmästaren att skyndsamt översända till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen protokollet jämte övriga till ärendet hörande handlingar ävensom till den person, väghållarna därtill utsett, avskrift av protokollet.

**§ 9.**

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning av de under ett år inkomna ansökningar, vilka varit föremål för förrättning enligt § 8, bör, såvitt möjligt, äga rum i ett sammanhang. Om så anses erforderligt, må yttrande om behovet av statsbidrag infordras från vederbörande länsstyrelse. Där statsbidrag beviljas, skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämväl angiva till vilket belopp den årliga kostnaden för vägunderhållet och vinterväghållningen skäligen må uppskattas samt i förekommande fall det särskilda bidrag, som må utgå till iståndsättning av bro eller färja eller till ombyggnad av trumma å vägen.

**§ 10.**

Där statsbidrag beviljats, skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med väghållarna eller, om för vägföretaget finnes särskild styrelse, med sådan styrelse sluta kontrakt angående väghållarnas skyldigheter.

Kontraktet skall innehålla förbindelse för väghållarna att, så länge underhållsbidrag enligt denna kungörelse utgår:

- 1) i tillfredsställande skick underhålla vägen;
- 2) icke avstänga vägen för trafik, där ej länsstyrelsen i visst hänseende eller för viss tid finner skäligt medgiva sådant avstängande;
- 3) i händelse väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner skäl så förordna,



hålla vägen fri från hinder av snö och is i den omfattning, som kräves för automobiltrafik; samt

4) fullgöra övriga åligganden enligt de i denna kungörelse innefattade allmänna villkor och bestämmelser.

Där vägföretag erhållit särskilt bidrag till istandsättning av bro eller färja eller till ombyggnad av trumma, skall kontraktet jämväl innehålla förbindelse för väghållarna att i överensstämmelse med ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänt förslag påbörja och fullborda istandsättningsarbetet eller ombyggnadsarbetet inom viss bestämd tid utan ytterligare bidrag av statsmedel samt att, oberoende av om underhållsbidrag utgår till vägföretaget, under viss av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämd tid, 5 till 10 år, icke utan medgivande avstänga vägen för trafik.

### § 11.

*Mom. 1.* Underhållsbidrag utbetalas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i efterskott för kalenderår.

Innan underhållsbidrag första gången utbetalas skall:

1) kontrakt, som i § 10 sägs, vederbörligen slutits;  
2) vägen vid besiktning befunnits försatt i farbart skick på sätt länsschaktmästaren angivit; samt

3) vägens framtida underhåll såväl sommar- som vintertid ordnats *antingen* enligt lagen om enskilda vägar genom laga kraftvunnen förrättning eller dom eller genom laga kraftvunnet förordnande *eller* eljest genom sådan överenskommelse mellan väghållarna, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänts.

*Mom. 2.* Särskilt bidrag till istandsättning av bro eller färja eller till ombyggnad av trumma utbetalas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i efterskott sedan kontrakt, som i § 10 sägs, vederbörligen slutits, samt arbetet blivit av den kontrollant, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utsett, avsynat och godkänt.

Till arbete eller viss del därav, för vars utförande erfordras tillstånd av offentlig myndighet, må statsbidrag ej utbetalas, förrän sådant tillstånd erhållits.

### § 12.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall övervaka, att väghållare vederbörligen fullgör honom enligt kontrakt, som i § 10 sägs, åliggande skyldigheter samt att erhållna statsbidrag användas till därför avsedda ändamål.

De vägar, till vilka utgå underhållsbidrag, skola minst en gång årligen besiktigas av länsschaktmästare eller den person, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eljest därtill förordnar. Över verkställd besiktning skall rapport avgivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

### § 13.

*Mom. 1.* Beträffande varje väg, till vilken utgår underhållsbidrag enligt denna kungörelse, skall ny förrättning, som i § 8 sägs, företagas:

a) efter beslut av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen minst vart femte år så länge underhållsbidrag utgår samt därjämte om styrelsen finner anledning



antaga, att den verkliga underhållskostnaden för vägen understiger den beräknade kostnaden; samt

b) på begäran av väghållare.

Där förrättning påkallats av väghållare, skall denne gälda ersättning till länsschaktmästaren.

*Mom. 2.* Där i enlighet med mom. 1 ny förrättning, som i § 8 sägs, företagits, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att *dels* besluta, huruvida och med vilken procent underhållsbidrag fortfarande må utgå till vägen, *dels ock* angiva, till vilket belopp den årliga kostnaden för vägunderhållet och vinterväghållningen skäligen må uppskattas.

#### § 14.

*Mom. 1.* Där vägunderhållet eftersättes, må underhållsbidrag, till den del det belöper å tid då underhållet varit bristfälligt, icke utbetalas. Fortfar försummelsen under längre tid och låta väghållarna sig icke efter tillsägelse av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen rätta, må styrelsen förklara underhållsbidrag till vägen icke vidare skola utgå. Enahanda befogenhet tillkommer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i fall väghållare eljest märkbart åsidosätta sina enligt denna kungörelse åtagna förpliktelser.

*Mom. 2.* Om arbete med iständsättande av bro eller färja eller med ombyggnad av trumma, vartill utgår särskilt statsbidrag enligt denna kungörelse, ej blivit utfört enligt det godkända förslaget eller ej slutförts inom därför bestämd tid, skall, i den mån väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke medgivit avvikelse från förslaget eller beviljat anstånd med arbetets utförande, utbetald del av statsbidrag jämte 5 procent årlig ränta återbetalas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Åsidosätta väghållare, som erhållit dylikt särskilt bidrag, eljest märkbart sina enligt denna kungörelse åtagna förpliktelser, äro de skyldiga att i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning återbetala erhållet statsbidrag eller del därav jämte 5 procent årlig ränta.

#### Besvär.

#### § 15.

Klagan över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut enligt denna kungörelse föres hos Kungl. Maj:t genom besvär i den för administrativa mål i allmänhet gällande ordning.

---

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1939, från och med vilken dag kungörelsen den 29 maj 1931 (nr 232) angående statsbidrag till byggande av enskilda utfartsvägar upphör att gälla.

Ansökning om underhållsbidrag, som må kunna utgå första gången för år 1940, skall ingivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen senast den 15 augusti 1939, därvid sökandena hava att iakttaga vad i § 3 mom. 2 är stadgat.

---