

Nr 213.

Ankom till riksdagens kansli den 26 maj 1939 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsbidrag till enskilda vägar jämte motioner.

(4:e avd.)

I propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1939/40 har Kungl. Maj:t (punkterna 15 och 16, sid. 119—122 av det vid propositionen under sjätte huvudtiteln fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, för budgetåret 1939/40 beräkna följande två anslag, att avräknas mot automobilskatte-medlen, nämligen ett reservationsanslag av 1,400,000 kronor till bidrag till byggande av enskilda vägar samt ett anslag av 1,000,000 kronor till bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.

I en den 3 mars 1939 dagtecknad proposition, nr 212, har Kungl. Maj:t sedermera, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att *dels* till bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1939/40 å sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 1,400,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen; *dels ock* till bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1939/40 å sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I samband med förevarande proposition har utskottet behandlat följande motioner, nämligen

dels två likalydande motioner, väckta den ena, nr 260, inom första kammaren av herr *J. B. Johansson m. fl.*, och den andra, nr 400, inom andra kammaren av herr *E. Lindmark m. fl.*, i vilka hemställts, att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 212 angående bidrag till enskilda vägar ville besluta, att beslutanderätten i bidragsfrågorna samt rörande ärendenas förberedande behandling ävensom utbetalning av och kontrollen över statsbidragen skall anförtros länsstyrelserna;

dels två likalydande motioner, väckta den ena, nr 261, inom första kammaren av herr *A. Mannerskantz m. fl.*, och den andra, nr 398, inom andra kammaren av herr *C. O. Nolin m. fl.*, i vilka hemställts, att riksdagen ville för budgetåret 1939/40 under sjätte huvudtiteln anvisa till bidrag till byggande

av enskilda vägar ett reservationsanslag av 1,400,000 kronor, till bidrag till underhåll av enskilda vägar ett reservationsanslag av 800,000 kronor samt till bidrag till iståndsättande av enskilda vägar ett reservationsanslag av 800,000 kronor;

dels en inom första kammaren av herr *A. Sundvik* väckt motion, nr 262, däri hemställt, att riksdagen måtte besluta sådan ändring i Kungl. Maj:ts ifrågasvarande proposition, att i kostnaderna för iståndsättning av enskild väg, för vilket statsbidrag må utgå, jämväl må inräknas kostnader för inköp och transport av nödiga vägfyllnadsmaterial;

dels två likalydande motioner, väckta den ena, nr 263, inom första kammaren av herrar *P. J. Näslund* och *J. M. Bäckström* samt den andra, nr 399, inom andra kammaren av herrar *O. E. Sandberg* och *A. Nilsson* i Norrlångträsk, i vilka hemställt, att riksdagen måtte besluta att samtliga frågor rörande statsbidrag till enskilda vägar skola avgöras av länsstyrelserna; att statsbidrag till byggande av enskild väg må utgå med högst 60 procent av beräknad kostnad för vägen; att de bestämmelser, som i det till propositionen fogade förslaget till kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning finnas intagna i § 2, mom. 2 a) och b), måtte i en blivande kungörelse i ämnet ändras till huvudsaklig överensstämmelse med vad de sakkunniga i detta hänseende föreslagit; samt att riksdagen måtte *dels* till bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1939/40 å sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 1,800,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, och *dels* till bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1939/40 å sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen;

dels en inom andra kammaren av herr *S. Andersson* i Vigelsbo *m. fl.* väckt motion, nr 391, däri hemställt om sådan ändring i det framlagda förslaget till kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning § 2, mom. 2 under a) att orden »och sådana personer, som äro stadda i ärende till väghållarna», utgå eller, alternativt, utbytas mot orden »och sådana personer, som äro stadda i väghållarnas ärenden»;

dels ock en inom andra kammaren av herr *A. Jonsson* i Skedsbygd *m. fl.* väckt motion, nr 397, däri hemställt, att riksdagen, med bifall till vad Kungl. Maj:t i övrigt i förevarande proposition föreslagit, måtte besluta, att sådan uppskattning, som omförmäles i § 8 i det till kungl. propositionen fogade lagförslaget skall verkställas av den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordnade uppskattningsmannen med biträde av två i orten bosatta ojäviga gode män vid lantmåteriförrättningar, samt att utskottet måtte vidtaga de ändringar i den föreslagna lagtexten, som i anledning härav bliva erforderliga.

Staten har hittills lämnat bidrag endast till byggandet av vissa enskilda vägar, nämligen de s. k. enskilda utfartsvägarna, medan allt underhåll av enskilda vägar fått bekostas av väghållarna själva. Anslag till anläggning av enskilda utfartsvägar har av riksdagen anvisats alltsedan år 1918. Avsikten med detta anslag har varit att genom beredande av 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. Understödandet av de enskilda utfartsvägarna 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. Anslaget är i riksstaten för nu löpande budgetår uppfört med 1,400,000 kronor.

I förevarande proposition framlägges nu förslag om att staten skall bidra jämväl till kostnaderna för underhållet av enskilda vägar. I samband härmed framlägges även förslag till ändrade villkor och bestämmelser beträffande statsbidrag till byggande av enskilda vägar.

De av Kungl. Maj:t framlagda förslagen hava utformats på grundval av ett av 1935 års vägsakkunniga den 2 januari 1939 avgivet betänkande (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.

Departementschefen erinrar i sitt uttalande till en början om att de båda frågor, som i nyssnämnda betänkande behandlats av 1935 års vägsakkunniga, nämligen spørsmålet om åstadkommande av enhetliga grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll och frågan om statsbidrag till enskild väghållning, ha flera beröringspunkter. Han framhåller emellertid också, hurusom förslaget i förstnämnda hänseende även nära sammanhänger med den pågående utredningen om förstatligande av den allmänna väghållningen på landet. Han anser sig därför icke nu böra föreslå någon särskild åtgärd i anledning av de sakkunnigas förslag angående grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll. Departementschefen erinrar vidare om att några av de hörda myndigheterna funnit jämväl ställningstagandet till spørsmålet om statsbidrag till underhåll av enskilda vägar böra anstå, till dess utredningen rörande det allmänna vägväsendets förstatligande slutförts.

Ehuru han funnit vissa skäl onekligen tala för ett sådant dröjsmål, anser han 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. Han anser alltså, att hinder icke av denna orsak föreligger att nu upptaga spörsmålet om statsbidrag till enskild väghållning till avgörande.

Vidkommande frågan om vilka enskilda vägar, som må anses äga den karaktär, att bidrag till underhållet må utgå, förklarar sig departementschefen i stort sett kunna ansluta sig till vad de sakkunniga föreslagit. Han anser sålunda, att sådant bidrag först och främst bör utgå till de allmänneligen befarna vägarna. Enligt sakkunnigeförslaget 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. Departementschefen finner detta uttalande böra något förtydligas. Han anser det sålunda uppenbart, att, om de främmande trafikanterna exempelvis erlægga betalning för sitt nyttjande av vägen till väghållarna, vägen knappast i detta hänseende bör jämföras med övriga allmänneligen befarna vägar. I anslutning härtill föreslår han, 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 det departementschefen böra särskilt anmärkas, att i den främmande trafiken icke få inräknas sådana vägförare, som äro stadda i ärende till väghållarna.

Vid sidan av de s. k. allmänneligen befarna vägarna förutsätter de sakkunnigas förslag, 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 departementschefen kunna leda väl långt och även vara något oklart. I stället böra enligt hans mening båda dessa fall sammanslås. Som villkor för statsbidrag föreslås alltså skola 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.

I likhet med de sakkunniga anser departementschefen, att underhållsbidragen böra bestämmas efter en verkställd uppskattning av kostnaderna. Efter att ha erinrat om att vissa erinringar framställts gentemot de sakkunnigas förslag att *bidragsprocenten* skall fixeras till 50 samt att ett system med möjlighet till variation ansetts komma att verka mera rättvist, har departementschefen för egen del förklarat sig vilja såtillvida ansluta sig till de sakkunnigas uppfattning, att bidrag i regel bör utgå med 50 procent av kostnaden. Emellertid anser han, att i vissa speciella undantagsfall bidrag bör kunna utgå med 60 procent. Han åsyftar härvid sådana fall, då vägunderhållet blir i särskilt hög grad betungande för intressenterna, exempelvis till följd av vägens längd eller särskilt svåra grundförhållanden.

Den förmån, som beredes väghållarna genom statsbidrag till vägunderhåll, föreslås skola motsvaras av att väghållarna, så länge bidrag utgår, i förhållande till det allmänna ikläda sig vissa förpliktelser. Väghållarna skola sålunda vara skyldiga att, så länge bidrag utgår, hålla vägen öppen för allmän trafik samt underhålla vägen, så att den befinner sig i gott skick. Innan bidrag första gången må utbetalas, skall vägen vara försatt i farbart skick. I likhet med de sakkunniga anser departementschefen sig böra framhålla, att man i detta hänseende måste framgå med försiktighet. Han påpekar härvid, att det givetvis icke får ställas så stora krav på de enskilda, att förmånen med underhållsbidrag blir illusorisk. Å andra sidan bör enligt hans mening tillses, att vägen blir så iståndsatt, att det överhuvudtaget lönar sig att nedlägga underhållsarbeten å densamma.

I överensstämmelse härmed har § 2 i ett propositionen bifogat kungörelsetkast erhållit följande utformning:

§ 2.¹⁾

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 brådskande 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 iståndsättning 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.

¹⁾ Beträffande ansökningsförfarandet må hänvisas till § 3 mom. 2.

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 jämlikt § 8.

Beslut om underhållsbidrag skulle enligt de sakkunnigas förslag *meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*. Ärendenas förberedande utredning har emellertid av de sakkunniga föreslagits skola handhavas av länsstyrelserna eller under deras ledning. Sålunda skulle enligt de sakkunnigas förslag en för varje län av länsstyrelsen tillsatt nämnd, uppskattningsnämnd, ha att för-
rätta syn å de till underhållsbidrag ifrågakommande vägarna och i samband därmed verkställa uppskattning av vägunderhållskostnaderna. Vidare skulle länsstyrelserna verkställa utbetalningar av statsbidrag samt handhava kontrollen över bidragens användning.

Departementschefen, som funnit en avsevärd förenkling av den sålunda föreslagna organisationen önskvärd, har härom anfört bland annat följande:

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 spörsmålet 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.

— — — — —
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 arbetskräften 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. Anställningen 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 bliva 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 ifrågakommande 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.

Departementschefen har sålunda ansett, att länsstyrelserna i största möjliga utsträckning böra befrias även från ärendenas förberedande behandling och utredning och från kontrollen över statsbidragens användning samt att uppskattningsnämnderna böra ersättas med s. k. länsschaktmästare, anställda genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I anslutning härtill föreslår han, att utbetalningen av statsbidragen och kontrollen över deras användning skall handhavas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Skyldigheten att försätta till underhållsbidrag ifrågakommande väg i farbart skick före utbetalning av bidrag har antagits kunna i flera fall bliva ganska betungande för väghållarna. På grund härav 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 de sakkunnigas förslag 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 departementschefen, 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 departementschefen lämplig. Även vad de sakkunniga föreslagit i fråga om bidragsbeloppets storlek och de villkor, som böra gälla för bidragets utbetalande, förklarar sig departementschefen kunna i stort sett biträda. Han anser emellertid, att bidrag för ändamålen icke böra utgå från ett särskilt anslag utan från underhållsanslaget. Vid sådant förhållande finner departementschefen den av de sakkunniga föreslagna särskilda benämningen å bidraget icke böra bibehållas.

Vad de sakkunniga föreslagit i fråga om ändrade villkor och bestämmelser beträffande statsbidrag till byggande av enskilda vägar förklarar sig departementschefen kunna i allt väsentligt biträda. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslås alltså hädanefter skola 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, finner sig departementschefen även böra 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 lands- ting hade dessa bidrag även varit betungande. I några yttranden har emeller- tid föreslagits, att villkoret skulle kvarstå.

Då departementschefen ansluter sig till de sakkunnigas förslag även här- utinnan, förmenar han visserligen, att tillräckliga skäl för att fortfarande bibehålla detta villkor icke föreligga. Men det bör enligt hans mening givetvis allttjämt 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 departementschefen sig emellertid icke kunna föreslå en sådan höjning. Bidrag föreslås alltså skola fortfarande utgå med högst 50 procent av den beräknade kostnaden.

Beträffande *anslagsberäkningen* har departementschefen anfört följande.

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 behöfve 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 medels- åtgång och jämväl lägre än vad de sakkunniga tänkt sig.

Enligt de sakkunnigas uppfattning borde underhållsanslaget ha förslags- anslags 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 be- hovet 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 vattenbyggnads- styrelsens handläggning av frågorna samt för länschaktmästarnas 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.

Utskottet.

Främst med tanke på att uppmuntra eller överhuvudtaget göra det möjligt för befolkningen i avlägset liggande byar eller gårdar att själva bryta väg fram till de allmänna trafiklederna har alltsedan år 1918 statsbidrag lämnats till *byggande* av enskilda vägar (utfartsvägar). Anslaget var ursprungligen förbehållet de fyra nordligaste länen, men har efterhand utsträckts att omfatta hela landet. Det årliga anslagsbeloppet som ännu så sent som för budgetåret 1926/27 uppgick till 225,000 kronor har sedermera efterhand växt till 1,400,000 kronor för innevarande budgetår. I förevarande proposition föreslås nu vid sidan av ifrågavarande byggnadsanslag, alltjämt beräknat till 1,400,000 kronor, ett nytt anslag för statsbidrag jämväl till *underhållet* av enskilda vägar.

Som allmänt motiv för denna efterhand vidgade anslagsram har främst kunnat åberopas motortrafikens utveckling, vilken medfört att även det enskilda vägnätet i en alltjämt fortgående stegring börjar indragas i den allmänna trafiken. Såsom riksdagen tidigare i anslutning till väckta motioner framhållit, kan härvidlag också förtjäna erinras om behovet av bättre rättvisa mellan den befolkning, som utan egna uppoffringar blir delaktig av riksvägsnätets fördelar, och dem, som vid sidan av sin anpart i bördorna för det allmänna vägväsendet också hava att — ej sällan med stora uppoffringar — åstadkomma förbindelserna från sina egna byar och gårdar till nämnda vägnät. Statsfinansiellt sett skulle en ökad bidragsgivning till de enskilda vägarna kunna verka även i gynnsam riktning om, såsom departementschefen uttryckligen förutsatt, länsstyrelserna hädanefter iakttaga en större försiktighet i fråga om sina beslut om enskild vägs intagning till allmänt underhåll, det enda förfarande som hittills stått till buds för att bereda de enskilda intressenterna skälig lättnad i deras vägunderhållsbördor.

Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle — kort sammanfattat — årligt *underhållsbidrag* med 50 procent av den av en för ändamålet särskilt anställd läns-schaktmästare uppskattade och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkända kostnaden kunna utgå till enskilda vägar, vars underhåll mera avsevärt påverkas av främmande trafik, *eller* som äro av väsentlig betydelse för en bygds befolkning och samtidigt till underhållet synnerligen betungande. Utskottet har ansett sig böra godtaga dessa bestämmelser om underhållsbidrag sådana desamma i propositionen utformats.

Då utskottet sålunda ansluter sig till departementschefens förslag att de enskilda vägarnas bidragsfrågor skola centralt avgöras hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter förslag av en särskilt anställd läns-schaktmästare har utskottet icke förbisett att härigenom länsstyrelserna och vägingenjörerna skulle avkopplas från arbetet med den direkta handläggningen av hithörande ärenden trots att dessa ärenden ofta i hög grad måste beröra länets vägväsen i övrigt. Vanskligheterna för att till länsstyrelserna decentralisera bidragstildelningen för de enskilda vägarna belyses emellertid redan av den av de sakkunniga gjorda inventeringen av rikets enskilda vägnät; enligt vad som framgår av en verkställd överarbetning av vägingenjörernas sammanställningar — slutande på en uppskattad väglängd av sammanlagt cirka 21,000 km

— föreligger en högst olika uppfattning om bidragsgivningens skäligen utsträckning. Vid denna överarbetning har beträffande vissa län den som bidragsberättigad förutsatta väglängden sänkts med upp till 20 procent medan den beträffande andra höjts med ända upp till över 100 procent. Även om enighet rått om att exempelvis en väg som förbinder olika byar och samtidigt också betjänar viss genomgångstrafik kan vara förtjänt av bidrag, hava skiftande meningar framkommit rörande den ordning, i vilken de olika ändamålen böra förekomma till bidrag. Full enighet har ej ens rått om att utfartsvägarna från by till landsväg böra åtnjuta understöd. Uppfattningarna om de antagliga årliga underhållskostnaderna äro också växlande; medan de exempelvis inom Smålandslänen uppskattats till 5—10 öre och inom Norrlandslänen till 15—25 öre hava de för de båda skånska länen angivits till 10—50, respektive 100 öre för längdmeter. Även om såsom i väckta motioner förutsatts vederbörande väginspektör är närvarande i länsstyrelserna vid avgörandet av frågorna om de enskilda vägarna, torde det visa sig svårt att i samma grad uppnå likformighet och rättvisa vid anslagstilldelningen som om denna — på sätt utskottet i likhet med departementschefen tillstyrker — ställes under enhetlig ledning av en enda tjänsteman inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som med samlad överblick över bidragskraven kan tillse att dessa tillgodoses efter likformiga principer.

I vad propositionen avser bidrag till *byggande och iståndsättning* av enskilda vägar har den ej givit utskottet anledning till erinran. Propositionen synes ej innebära andra ändringar mot nuvarande normer än att dels *fordran* på särskilt landstingsbidrag jämsides med det statliga byggnadsbidraget skulle bortfalla, dels ock att ett särskilt bidrag för iståndsättning av bro, färja och trumma skulle kunna utgå i samband med att årligt underhållsbidrag första gången beviljas.

I väckta motioner har yrkats att dylikt iståndsättningsbidrag skulle kunna utgå för avhjälpande även »av andra för trafiksäkerheten farliga brister» (I: 261 och II: 398) samt dessutom för inköp och transport av nödigt vägfyllnadsmaterial (I: 262). I avvaktan på vidare erfarenhet torde emellertid enligt utskottets mening åtminstone tillsvidare rätten till iståndsättningsbidrag böra inskränkas till de av departementschefen angivna anläggningarna. Utskottet kan alltså ej tillstyrka dessa motioner.

Vid bestämmandet av vilka enskilda vägar som skola göras berättigade till statligt underhållsbidrag kunna svårigheter möta beträffande bedömandet icke blott av vägens trafikbetydelse utan också av dess allmänna tekniska beskaffenhet. Ej endast de uppenbara trafikriskerna måste vara undanröjda, utan även röjningen, terrasseringen med stembrytning och plansprängning ävensom dikningen måste vara så utförd, att vägen, med undantag möjligen för tjällossningstiden eller liknande kortare perioder, kan befaras med motorfordon. De sålunda nödiga förbättringsarbetena kunna självfallet för sakägaren ställa sig betungande. För beredande av erforderligt ekonomiskt stöd torde emellertid, förutom ovannämnda iståndsättningsbidrag, stå till buds bidrag från hittillsvarande anslaget till *byggande* av enskilda vägar. Erinras må att då vid 1928

års riksdag vägnanslagens beteckningar ändrades från »anläggning» av landsvägar, utfartsvägar o. s. v. till »byggande» av samma vägar, detta skedde för att utmärka, att anslagen skulle kunna användas även till förbättringsarbeten.

Med åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

I. att riksdagen må för budgetåret 1939/40 under sjätte huvudtiteln såsom reservationsanslag, att avräknas mot automobilskattemedlen, anvisa:

a) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 263 och II: 399, i den mån de skilja sig från Kungl. Maj:ts förslag och avse nu förevarande anslag, till *bidrag till byggande av enskilda vägar* 1,400,000 kronor;

b) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 261 och II: 398, i vad de skilja sig från Kungl. Maj:ts förslag och avse nu förevarande anslag, till *bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.* 1,000,000 kronor;

II. att motionerna I: 260 och II: 400 ej må av riksdagen bifallas;

III. att följande motioner, i den mån de ej kunna anses besvarade med vad utskottet ovan anført och hemställt, ej må till någon riksdagens åtgärd föranleda:

a) I: 261 och II: 398;

b) I: 262;

c) I: 263 och II: 399;

d) II: 391;

e) II: 397.

Stockholm den 26 maj 1939.

På statsutskottet vägnar.

ANDERS RÅSTOCK.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar *Gränebo, Johansson* i Fredrikslund, *Oscar Olsson, Nilsson* i Landeryd, *Bergström, Gustafsson* i Benestad, *Pauli, Ström* i Lidköping, *Lindström, Bäcklund, Bergman* och *Domö*; samt

från andra kammaren: herrar *Råstock, Jansson* i Falun, *Magnusson* i Skövde, *Törnkvist, Danielsson, Persson* i Falla, *Jonsson* i Eskilstuna, *Ward, Weijne, Andersson* i Södergård, *Andersson* i Malmö och *Hansson* i Rubbestad.

Reservationer:

1) av herrar *J. B. Johansson, Nilsson* i Landeryd, *Bergman, Domö, Jansson* i Falun, *Magnusson* i Skövde, *Danielsson, Persson* i Falla och *Weijne*, som ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Främst med — — — i propositionen utformats.

Handläggningen av bidragsfrågorna — och detta gäller bidragen till såväl underhåll som byggnad — anser dock utskottet i motsats till departementschefen böra anförtros länsstyrelserna. Såsom i motionerna I: 260 och II: 400 anförts talar härför att största kännedomen om de speciella förhållanden och behov, som förefinnas inom de olika orterna, finnes hos länsstyrelserna samt att åt länsstyrelserna alltjämt skulle anförtros avgörandet, huruvida enskild väg bör övertagas till allmänt underhåll eller icke. Erinras må att jämväl i propositionen förutsättes, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före sitt på länseschaktmästarens utredning grundade avgörande äger 'om så anses erforderligt' begära yttrande om behovet av statsbidrag från vederbörande länsstyrelse. Det torde alltså vara att antaga att även enligt departementschefens förslag länsstyrelserna komma att belastas med handläggningen av hithörande ärenden, varigenom dubbelarbete och dröjsmål uppkommer. Kraven på likformighet i fråga om anslagstilldelningen inom rikets olika delar torde kunna tillfyllest och på ett mera praktiskt sätt tillgodoses om vederbörande väginspektör förutsättes skola vara närvarande vid anslagsfrågornas behandling inom länsstyrelsen. Fördelningen av huvudanslaget mellan de olika länen förutsättes skola verkställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Framhållas må att de sakkunniga vid utarbetandet av sitt förslag ej ansågo sig kunna gå så långt i en centralisering av ärendenas behandling som departementschefen föreslagit. Enligt de sakkunnigas förslag skulle visserligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen besluta om underhållsbidragen, men besluten skulle grundas på uppskattningar utförda av särskilda länsnämnder, sammansatta av tre personer. I fråga om iståndsättningsbidragen skulle länsstyrelserna vara den beslutande instansen.

I likhet med vad ett flertal länsstyrelser förordat vill utskottet alltså tillstyrka att beslutanderätten i bidragsfrågorna samt rörande ärendenas förberedande behandling ävensom utbetalning av och kontrollen över statsbidragen anförtros länsstyrelserna.

I vad propositionen — — — utskottet hemställa,

I. — — —

II. att riksdagen, med bifall till motionerna I: 260 och II: 400, må göra ovan angivna uttalande rörande bidragsfrågornas handläggning av länsstyrelserna.

III. — — —»

2) av herrar *Nilsson* i Landeryd, *Bergman*, *Danielsson* och *Andersson* i Södergård, vilka ansett, att i utskottets motivering bort före stycket: »I vad propositionen avser bidrag till *byggande*» etc. insättas ett stycke av följande lydelse:

»Utskottet anser att § 2, mom. 1 a) i blivande kungörelsen om statsbidrag till enskilda vägar bör erhålla den lydelse, som förordats av de sakkunniga, nämligen:

a) där, vägen befares av andra än väghållare i större omfattning eller eljest på sådant sätt, att underhållet därigenom avsevärt försvåras;»