

Nr 221.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa ändringar i gällande bestämmelser rörande statsbidrag till enskild väghållning; given Stockholms slott den 31 mars 1952.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, lämna riksdagen tillfälle att avgiva yttrande i anledning av de förslag till vissa ändringar i gällande bestämmelser rörande statsbidrag till enskild väghållning, som framlagts av föredragande statsrådet.

GUSTAF ADOLF.

Hj. R. Nilson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

De förslag, som framlagts i propositionen, äro huvudsakligen grundade på en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt skogsstyrelsen verkställd utredning angående statligt stöd till byggande och underhåll av enskilda vägar.

I propositionen redovisas först vissa av utredningsmyndigheterna föreslagna riktlinjer för fortsatt undersökning av behovet av ytterligare enskilda vägar.

Därefter behandlas vissa frågor rörande byggnadsbidrag till utfartsvägar, skogsvägar och jordbruksvägar. I syfte att undanröja vissa formella hinder för beviljande av byggnadsbidrag till vägar, som fylla flera funktioner utan

att någon av dessa är tillräckligt dominerande för att ensam utgöra kvalifikationsgrund för bidragstilldelning, föreslås vissa ändringar i de olika bidragsförfattningarna beträffande definitionerna av de vägkategorier, till vilka byggnadsbidrag kan beviljas. Behovet av bidrag till byggande av utfartsvägar från enstaka eller ett fåtal gårdar anses böra bedömas främst ur samma synpunkter som stödet till jordbrukets rationalisering. På grund härav föreslås att dessa vägar hänföras till de bidragsregler, som gälla för ägovägar enligt kungörelsen angående statligt stöd till jordbruksrationaliseringen. Vidare förordas viss höjning av bidraget till planeringskostnader för sådana vägar, som kunna komma i fråga för byggnadsbidrag från sju huvudtitelns bidragsanslag, samt till kostnaderna för åtgärder, som föreskrivas i riksförsvarets intresse. I övrigt anses nuvarande grunder för byggnadsbidragen böra bibehållas oförändrade. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om överflyttning till länsstyrelserna av beslutanderätten i fråga om bidrag till skogsvägar och vissa jordbruksvägar avstyrkes. I stället förordas vissa andra åtgärder till befrämjande av större enhetlighet i bidragsgivningen och ökat samarbete mellan vederbörande myndigheter.

I fråga om bestämmelserna rörande underhållsbidrag föreslås vissa betydelsefulla ändringar, innebärande en utvidgning av bidragsverksamheten. Enligt förslaget skall tillämpningsområdet för dessa bestämmelser utsträckas att omfatta även vissa stamvägar inom tätbebyggelse samt längre utfartsvägar från enstaka eller ett fåtal gårdar. Vidare förordas en viss uppmjukning av villkoret för högre underhållsbidrag än normalbidraget. Därjämte föreslås att iståndsättningsbidrag skall kunna utgå jämväl till andra ur trafiksäkerhetssynpunkt angelägna åtgärder än de i gällande författning angivna. Dessutom förutsattes att sådant bidrag skall kunna beviljas även i samband med omuppskattning av underhållskostnaderna.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 31 mars 1952.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL.

Efter gemensam beredning med cheferna för finans- och jordbruksdepartementen anmäler statsrådet Hjalmar Nilson fråga om vissa ändringar i gällande bestämmelser rörande statsbidrag till enskild väghållning och anför därvid följande.

Inledning.

Gällande bestämmelser angående statsbidrag till byggande och underhåll av enskilda vägar återfinnas i följande författningar:

kungörelsen 1943: 800 angående statsbidrag till enskild väghållning (ändr. 1944: 197, 1945: 169, 1946: 206 och 1948: 263),

kungörelsen 1943: 530 angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m. (ändr. 1945: 775, 1947: 286, 1950: 585 och 1951: 200),

kungörelsen 1940: 599 angående villkor för statsbidrag från anslaget till åtgärder för ökad skogsproduktion i Norrland m. m. (ändr. 1945: 387, 1947: 287, 1948: 270, 1949: 204 och 1950: 142),

10—15 och 24—33 §§ kungörelsen 1948: 342 angående statligt stöd till jordbrukets yttre och inre rationalisering m. m. (ändr. 1951: 413),

kungörelsen 1940: 591 angående statsbidrag till byggande av odlingsvägar i Norrland och Dalarna (ändr. 1944: 100) samt

8—13 §§ kungörelsen 1928: 295 angående villkor för erhållande av statsbidrag till förrättningar enligt lagen den 18 juni 1926 om delning av jord å landet (ändr. 1947: 955, 1948: 508 och 1949: 189).

Genom beslut den 11 maj 1945 uppdrog Kungl. Maj:t åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen att gemensamt och i samråd med egnahemsstyrelsen och norrlandskommittén verkställa och till Kungl. Maj:t inkomma med utredning rörande möjligheten att under ekonomiskt rimliga former förbättra vägförbindelserna genom landets mera avlägsna skogsområden ävensom andra i samfärdselhänscende missgynnade bygder samt med förslag till de bestämmelser rörande bidrag till byggande av enskilda vägar och i övrigt som på grundval av utredningen funnes erforderliga.

Efter därom av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen gjord framställning förklarade Kungl. Maj:t genom beslut den 10 maj 1946, att utredningsarbetet borde uppdelas i dels den nyss omnämnda undersökningen om möjligheten att förbättra vägförbindelserna i vissa i samfärdselhänseende missgynnade bygder, dels en samordning av bestämmelser och villkor samt handläggning av frågor rörande statsbidrag till enskilda vägar. Kungl. Maj:t anbefalldes därvid styrelserna att vid utarbetandet av bestämmelser rörande statsbidrag till enskild väghållning jämväl pröva frågan om behovet av och formerna för en ändring i statsbidragsgrunderna.

Det sålunda meddelade utredningsuppdraget föranleddes bland annat av en av 1945 års riksdag i skrivelsen nr 6 gjord framställning om en sådan utredning. I nämnda skrivelse uttalade riksdagen med anledning av motionerna I: 28, II: 52, I: 241, II: 207 och II: 371, bland annat, att en utbredning av samfärdselnätet till de glest befolkade trakter, varom här vore fråga, måste framstå som ett nationellt ganska betydelsefullt krav. Riksdagen erinrade i detta sammanhang om att man, för att hålla kapitalutläggen inom så måttliga gränser som möjligt, tidigare diskuterat möjligheten att genom anläggning av cykelstigar kunna åtminstone nödortfött tillgodose trafikbehoven, samt att det framgått av den utredning, som verkställdes i anledning av framställning av 1937 års riksdag, att även denna synnerligen enkla typ av samfärdsförbindelser skulle bliva av stor nytta inom vidsträckta delar av landet.

I de nämnda motionerna framfördes krav på bättre vägförbindelser för de glest befolkade bygder, därvid bland annat framhölls behovet av att särskilda åtgärder vidtoges för åstadkommande av vägar av lämplig standard till sådana byar, som låge mera avsides och allttjämt vore utan vägar eller andra kommunikationer. Önskemål framfördes även, att statsbidrag borde utgå till såväl byggande som vägunderhåll och vinterväghållning av vägar till enstaka gårdar.

I ett flertal motioner vid 1946 och 1947 års riksdagar väcktes förslag om ändring i olika hänseenden av grunderna för stödet till den enskilda väghållningen. Dessa motioner överlämnades jämte av riksdagen i detta sammanhang gjorda uttalanden till de båda utredande verken för beaktande vid utredningen. I sin redovisning av utredningsuppdraget anföra verken härom bland annat.

Vid 1946 års riksdag framfördes i motionerna I: 54 och II: 100 förslag om höjning av den allmänna bidragsprocenten vid byggande, iståndsättning och underhåll av enskild väg till 75 % samt av den särskilda bidragsprocenten vid betungande kostnader till 85 %. Under erinran om de nyligen företagna höjningarna av bidragsprocenten ävensom det av Kungl. Maj:t åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen lämnade utredningsuppdraget fann sig riksdagen dock icke för det dåvarande bära vidtagna en ändring i av motionärerna angiven riktning. Riksdagen, som inhämtat, att stadgandena om 75 % statsbidrag dittills tillämpats endast i ringa omfatt-

ning, fann emellertid angeläget, att frågan om behovet av och formerna för en ändring av statsbidragsgrunderna bleve prövad i samband med pågående utredning. I motion II: 115 vid samma års riksdag hemställdes om utredning av behovet av ombyggnad av vissa revir- och enkronasvägar i övre Norrland samt om förbättrade villkor för vägunderhåll och vinterväghållning av dessa vägar. I motionen II: 140 påpekades behovet av broar för de enskilda vägarna samt ifrågasattes, om icke ett särskilt anslag borde beviljas för byggande av dylika. En annan möjlighet vore, att sådana direktiv utfärdades för ingenjörtrupperna, att dessa kunde åta sig byggandet av erforderliga broförbindelser enligt förslag, som godkänts av vederbörande vägförvaltning.

Vid 1947 års riksdag hemställdes i motionen II: 153 om utredning av frågan på vilket sätt och under vilka former statsbidraget skulle utgå för deltagande i kostnaderna för underhållet av de s. k. enkronasvägarna. Riksdagen uttalade i anledning av motionen, att möjlighet redan nu föreläge att erhålla bidrag men ansåg lämpligt, att vid utredningen om behovet av och formerna för en ändring av statsbidragsgrunderna uppmärksamhet ägnades jämväl nu nämnda vägar. I motionen II: 154 hemställdes om sådan ändring i författningen om statsbidrag till den enskilda väghållningen, att allmän väg, vilken efter vägomläggning avfördes från det allmännas underhållsskyldighet, men som allt fortfarande ägde betydelse för ortsbefolkningens eller enskildas vägbehov, måtte tillförsäkras ett statligt underhållsbidrag med 90 % av de årliga kostnaderna, samt att vägen överlämnades till de enskilda väghållarna i oskadat skick. Riksdagen fann yrkandet om en höjning av bidragsprocenten i berörda fall böra prövas i samband med förevarande utredning.

Även vid 1948, 1949 och 1950 års riksdagar hemställdes i ett stort antal motioner om ändringar i bestämmelserna rörande statsbidrag till enskild väghållning. Då liknande förslag redan behandlats i de förut nämnda motionerna till 1945, 1946 och 1947 års riksdagar, föranledde de emellertid icke någon åtgärd.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen, vilka i sitt utredningsarbete biträtts av byråchefen E. V. Sundström under tiden maj 1947—februari 1948 samt därefter av lagmannen T. A. Bexelius, ha med en gemensam skrivelse den 20 oktober 1950 överlämnat ett stencilerat betänkande med utredning angående statligt stöd till byggande och underhåll av enskilda vägar. De i betänkanDET framförda förslagen, vilka äro uttryck för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning i ämnet, ha endast delvis godtagits av skogsstyrelsen, som i en särskild skrivelse redovisat sina åsikter i de fall dessa icke överensstämma med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens.

Över det sålunda framlagda utredningsresultatet ha, efter remiss, yttrandet avgivits av chefen för försvarsstaben, statskontoret, tekniska högskolans lärarkollegium, domänstyrelsen, lantbruksstyrelsen efter hörande av samtliga lantbruksnämnder, lantmäteristyrelsen efter hörande av samtliga överlantmätare, länsstyrelserna i samtliga län utom Gotlands län, samtliga skogsvårdsstyrelser, Länsvägnämndernas förbund, Riksförbundet landsbygdens folk, Skogssällskapet i Göteborg, Stiftsjägmästareföreningen, Svenska landskommunernas förbund, Svenska landstingsförbundet, Svenska skogs-

och flottningsarbetareförbundet, Svenska stadsförbundet, Svenska vägföreningen, Sveriges förrättningsmannaförening för enskilda vägar, Sveriges lantbruksförbund, Sveriges skogsägareförbund samt Sveriges skogsägareföreningars riksförbund.

Jag torde nu få upptaga förevarande fråga till behandling.

Enligt utredningsdirektiven omfattar utredningen två skilda problemområden, nämligen dels frågan om behovet av vägförbindelser genom i samfärdselhänseende missgynnade bygder samt möjligheterna att tillfredsställa detta behov och dels behovet av ändring i formerna för det statliga stödet till enskild väghållning.

I fråga om det förstnämnda problemet har utredningsuppdraget lämnats oavslutat. Den främsta orsaken härtill synes ha varit att själva problemställningen under utredningens gång blivit avsevärt förskjuten.

Inom det problemområde, vilket utredningen ägnat sitt huvudintresse — frågan om ändrade grunder för statsbidrag till enskild väghållning — ha styrelserna i skilda avsnitt behandlat dels grunderna för bidrag till byggande av olika slag av enskilda vägar och dels grunderna för bidrag till enskilt vägunderhåll.

I fråga om förslagen till ändrade bestämmelser angående byggnadsbidrag ha de båda utredande myndigheterna varit helt oense på väsentliga punkter och stor splittring i uppfattningarna har även kommit till uttryck i remissyttrandena. Då de långtgående reformförslag för denna del av statsbidragsverksamheten, som framlagts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vid behandlingen inom kommunikationsdepartementet icke befunnits vara av beskaffenhet att annat än i vissa detaljer böra föranleda ändringar i gällande bestämmelser, lämnas i det följande endast en mera kortfattad redogörelse för utredningsresultaten i denna del. Däremot kommer ett mera utförligt referat att lämnas beträffande frågan om bidrag till underhåll av enskilda vägar.

Vägbehovet.

Utredningen.

Beträffande den del av utredningsuppdraget, som avser en undersökning av möjligheten att under ekonomiskt rimliga former förbättra vägförbindelserna genom landets mera avlägsna skogsområden ävensom andra i samfärdselhänseende missgynnade bygder, framhålla styrelserna, att denna undersökning borde resultera i en plan, som i stora drag utvisar vägbehovets tillgodoseende inom en viss tidrymd samt förslag beträffande den tekniska och ekonomiska lösningen av vägfrågorna. För detta ändamål erfordras emellertid en inventering av vägbehovet. Då utredningen avsetts omfatta jämväl andra i samfärdselhänseende missgynnade bygder än landets mera avlägsna skogsområden och behov av mer eller mindre genomgripande vägförbättringsåtgärder torde föreligga i många områden, där vägförbindelser redan finnas, skulle en dylik inventering i realiteten komma

att gälla hela landet. Oavsett att det skulle vara ett synnerligen vanskligt företag att utföra en dylik inventering, torde det, framhålla styrelserna, vara mycket svårt att överblicka dessa spörsmål och angränsande frågor i ett sammanhang.

Avgörande för styrelsernas ställningstagande torde emellertid ha varit, att frågan om behovet och planeringen av enskilda vägar genom det år 1948 på lantbruksmyndigheterna lagda uppdraget att ombesörja regionplaneringar på landsbygden kommit att få ett forum, där dessa vägfrågor för varje bygd får sin behandling i sammanhang med övriga för bygden väsentliga problem, som påverka vägnätets utformning. Styrelserna uttala sålunda, att en inventering av det enskilda vägbehovet endast bör ske i den mån regionplaneringen inom jordbruket framskrider och i direkt anslutning till denna planering. Oberoende härav bör emellertid, enligt styrelsernas mening, till ledning bland annat vid planläggningen av vägnätets utbyggnad, en mera begränsad undersökning utföras genom vägförvaltningarnas försorg av ur samhällelig synpunkt väsentliga brister i nuvarande vägnät. Uppgifter skulle härvid inhämtas med hänsyn till allmän hälso- och sjukvård, brandskydd, skolväsende, allmän ordning och säkerhet m. m. Uppgifterna skulle utformas som beskrivningar över de områden, där en komplettering av vägnätet är angelägen, samt syfta till att klarlägga var det ifrågavarande vägbehovet finnes men däremot icke det sätt, på vilket det skall lösas.

Styrelserna ha vidare övervägt möjligheterna att genom användning av enklare vägtyper på ett mindre kapitalkrävande sätt tillgodose vägbehoven i avlägsnare trakter. De möjligheter som härvid tidigare prövats ha huvudsakligen varit anläggning av cykelstigar. Huvuddelen av de cykelstigar, som i sådant syfte anlagts, förekommer i de båda nordligaste länen. Med stöd av inhämtade utlåtanden från vägförvaltningarna i Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län ha styrelserna emellertid funnit, att cykelstigarna i egentlig mening ha ett mycket begränsat användningsområde. Sin största betydelse anses de ha för skogsbruket såsom kommunikationsleder för transport av personal, proviant, eldsläckningsmateriel m. m. Även inom detta område torde de emellertid vara av begränsad betydelse, vilken dessutom beräknas komma att minska, allteftersom bilvägnätet bygges ut. Enligt styrelserna finnes det heller inga skäl för att införa bidragsmöjlighet till anläggning av för skogsbruket behövligen cykelstig. För jordbruksdriften äro cykelstigar ej aktuella.

För bebyggelse anses cykelstigar icke kunna tillgodose behovet av utfartsväg utan endast utgöra ett komplement till annan utfartsväg. Styrelserna finna det även mycket tveksamt, om anläggning av cykelstig kan anses lämplig ens såsom provisorisk lösning av sådana samfärdselbehov. Den torde i varje fall icke innebära någon besparing. Cykelstigarna ha nämligen helt andra uppgifter än farvägarna och måste därför som regel utföras med annan sträckning än dessa, såväl i plan som profil, för att de med minsta

möjliga anläggningskostnad skola kunna tjäna avsett ändamål. Utförandet av en cykelstig kan under sådana förhållanden ej beräknas sedermera underlätta bygandet av farväg.

Styrelsernas slutsatser i denna fråga ha sammanfattats på följande sätt.

Skall en vägförbindelse numera kunna anses som nöjaktig för en bebyggelse, torde avståndet till väg, som under större delen av året är framkomlig för motorfordon, icke få vara stort. När därför väg skall ordnas för bebyggelse, synes som minimum därför böra gälla, att sådan väg skall vara möjlig att trafikera med personbil och traktor med släpvagn. Väg, som endast medger trafik med hästfordon, torde sålunda endast kunna accepteras som kortare anslutningsväg, och cykelstig synes icke alls kunna godtagas annat än som komplement till annan vägförbindelse.

Det synes sålunda knappast föreligga större möjligheter att genom enklare vägtyper tillgodose vägbehoven i mera avlägsna trakter och därigenom minska det kapitalbehov, som erfordras för en nöjaktig utbyggnad av vägnätet, om detta är avsett att kunna utnyttjas med bilar. Att detta innebär ökade svårigheter att inom rimlig tid tillgodose vägbehovet, är tydligt. Det kan emellertid enligt styrelsernas mening icke vara tillrådligt att av denna anledning förorda en lösning av vägfrågorna, som skulle resultera i vägbyggnad, vilken redan vid tillkomsten måste anses så otidsenlig, att behov av ytterligare åtgärder skulle uppstå omedelbart efter vägnas färdigställande.

Yttranden.

Vad utredningen anført beträffande vägbehovet och möjligheterna att skapa vägförbindelser med enkla medel har föranlett uttalanden endast i ett fåtal av remissyttrandena. I dessa uttalanden framhålls i allmänhet värdet av att undersökningar rörande vägbehovet utföras. Men även den motsatta uppfattningen har i detta hänseende framförts.

Länsstyrelsen och skogsvårdsstyrelsen i Västmanlands län ställa sig sålunda tveksamma beträffande värdet av en vägbehovsinventering, enär initiativet vid bygandet av enskilda vägar dock måste förbehållas de enskilda intressenterna. Med hänsyn härtill förmodas resultatet av en inventering komma att bli inaktuellt, innan flertalet av de planerade vägföretagen hunnit komma till utförande. Skogsvårdsstyrelsen anser vidare, att cykelstigar kunna på ett utomordentligt sätt tjäna skogsbrukets intressen genom underlättande av personalens förflyttning och genom den betydelse de äga bland annat för skogsbrandskyddet. Styrelsen föreslår därför att anläggandet av cykelstigar måtte stimuleras med statsbidrag.

Byggnadsbidrag.

Gällande bestämmelser.

Nuvarande grunder för statsbidrag till byggande av enskilda vägar äro olika för skilda vägtyper. Sålunda gäller en fast bidragsprocent för skogsbrukets stamvägar (50 %), en normalbidragsprocent för jordbrukets ägovägar (40 %) samt slutligen en maximibidragsprocent för andra skogsvägar än stamvägar, för odlingsvägar och för enskilda vägar i allmänhet (40, 50

resp. 60 %). Högre bidrag kan i vissa fall förekomma i fråga om samtliga vägar utom odlingsvägar.

Från det under sjätte huvudtiteln anvisade anslaget till byggande av enskilda vägar utgå bidragen till företagen såsom sådana och bestämmas, i likhet med vad som är fallet beträffande ägovägarna, på grundval av den kostnad, som arbetet beräknas draga. I fråga om skogsvägsanslaget gäller däremot bland annat att kostnadsandelar, som belöpa på domänverket eller ecklesiastik myndighet, äro undantagna från bidragsmöjlighet. Därjämte uppdelas intressenterna i skogsvägar i tvenne kategorier, för vilka i en del fall tillämpas skilda bidragssatser. Vidare utgå bidragen till skogsvägar på grundval av en kostnadsberäkning, för vilken tillämpas medeltalspriser för en längre följd av år. I fråga om ägoväg kan bidrag f. n. endast utgå till enskild person.

Bidragsbeviljande myndigheter äro för ägo- och odlingsvägar lantbruksnämnderna, för skogsvägar Kungl. Maj:t efter förslag av skogsvårdsstyrelserna och skogsstyrelsen samt för enskilda vägar, som erhålla byggnadsbidrag ur sjätte huvudtitelns anslag, länsstyrelserna.

Utredningen.

Motiven för bidragsverksamheten. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen framhålla inledningsvis, att det med hänsyn till såväl näringsliv som samfärdsel är av stort allmänt intresse att utvecklingen av ett ändamålsenligt enskilt komplementvägnät till de allmänna vägarna befrämjas. Ett dylikt stöd kan tänkas ske efter flera olika linjer. Med hänsyn till de erfarenheter, som vunnits av hittillsvarande bidragsgivning till den enskilda väghållningen, saknas enligt styrelsernas mening anledning att ifrågasätta någon annan form för det statliga stödet. Genom statsbidrag kan det allmänna få inflytande på utvecklingen på området och stimulera en ordnad och ändamålsenlig enskild väghållning.

För statligt stöd till vägar för skogs- och jordbruk gäller, att nyttan av företagen minst skall beräknas motsvara kostnaderna. Med hänsyn härtill skulle det kunna ifrågasättas, om statsbidrag under sådana förhållanden över huvud taget är erforderligt. Skälet för att så ändock ansetts vara fallet är bland annat att det för statligt stöd vanligen förutsättes, att lönsamheten beräknas på lång sikt, samt att kostnaderna väsentligt överstiga de omedelbara fördelarna av företagets utförande.

För bidrag till byggande av utfartsvägar är endast föreskrivet, att väganläggningen skall vara för väghållarna synnerligen betungande. Otvivelaktigt kan det, framhålla styrelserna, göras gällande, att det i de flesta fall är betungande för den befolkning, som ej är bosatt utmed allmän väg, att bekosta väganläggningar för att nå kontakt med det allmänna vägnätet. Många byar och gårdar särskilt i Norrland sakna helt körbara vägförbindelser med omvärlden och inom så gott som hela landet äro de befintliga enskilda vägarna i många fall av så otidsenlig beskaffenhet, att genomgripande förbättringsåtgärder erfordras.

Kostnaden för byggande av utfartsväg kan i en del fall vara större än fastigheternas nytta av företaget. Vid sådana förhållanden kan väghållningsskyldighet ej lagligen fastställas på grundval av rådande produktionsbetingelser och bosättningsförhållanden. Detta torde i de flesta fall medföra, att företaget i fråga icke kommer till utförande. Ur allmän synpunkt kan det emellertid, påpeka styrelserna, vara ett väsentligt intresse, att den bebyggelse, som det därvid är fråga om, kan bibehållas, och för sådant ändamål torde anläggning av väg ofta utgöra en viktig förutsättning. Styrelserna framhålla dock i detta sammanhang, att ordnande av en vägförbindelse endast är *ett* av många viktiga sociala spörsmål för bebyggelsen. Där väg saknas, framstår säkerligen avsaknaden härav som den dominerande olägenheten. Tillskapas vägförbindelse kan avsaknaden av många övriga sociala förmåner bli mera uppmärksammas. Enbart genom ordnande av vägförbindelse kan en avlägset belägen bebyggelse ej med säkerhet bibehållas i längden. Den avfolkning i avlägset belägna bygder, som varit ett kännetecknande drag under senare tid — och som även förekommit där staten medverkat till anläggning av utfartsväg — torde sålunda till en del bero på äldre bebyggelseförhållanden. Med hänsyn härtill anse styrelserna det angeläget att den statliga bidragsgivningen, som avser bebyggelsens vägbehov, koncentreras på vägförbindelser, där förutsättningar verkligen finnas för en varaktig bebyggelse. För statligt stöd bör sålunda förutsättas, att väganläggningarna utgöra, totalt sett, ekonomiskt försvarbara åtgärder.

Det villkor, som nu är föreskrivet för bidrag till byggande av utfartsvägar, nämligen att väganläggningen skall vara synnerligen betungande för väghållarna, har, enligt vad styrelserna funnit, tolkats som om en betydande skillnad i allmänhet föreläge i fråga om tillämpningsområdena för anslagen till utfartsvägar samt till skogs- och ägovägar, i vad avser företagens lönsamhet. I de flesta fall torde det emellertid, påpeka styrelserna, finnas anledning att i detta hänseende betrakta de olika slagen av vägar som tämligen likartade. Detta framträder särskilt då fråga är om vägar till landsbygdens gårdar, med hänsyn till att dessa i de flesta fall äro av väsentlig betydelse jämväl som driftvägar för såväl jord- som skogsbruk eller endera av dessa näringsgrenar. De motiv, som gälla för det statliga stödet till byggande av vägar för skogs- och jordbruksnäringsarna, kunna således anses tillämpliga även i fråga om statsbidragen till byggande av utfartsvägar för bebyggelse. För dessa vägar kan det emellertid vara erforderligt att i större utsträckning än i fråga om skogs- och jordbruksvägar medräkna icke endast den produktionsekonomiska nyttan utan därjämte nyttan på grund av persontrafiken, d. v. s. en social nytta, vilken som regel icke kan resultera i ökade inkomster eller minskade utgifter för fastigheterna.

I detta sammanhang uttala styrelserna till slut, att det kan synas, som om de tillmätt den produktionsekonomiska nyttan av vägföretagen alltför stor vikt, samt att det otvivelaktigt föreligger stora svårigheter att beräkna

denna. De framhålla emellertid samtidigt, att såväl väglagens grund för fördelning av väghållningsskyldighet mellan olika intressenter som den statliga bidragsgivningen till skogs- och jordbruksvägar bygger på förut-sättningen, att fastigheternas nytta av en väg i tillfredsställande grad kan klarläggas. Under senare år ha även stora framsteg gjorts på detta område. För skogsbrukets vidkommande föreligger redan möjlighet att någorlunda säkert ange den ekonomiska vinsten av ett vägföretag. Svårare att beräkna är båtnaden för jordbruket. Enligt vad styrelserna inhämtat, pågå för när-varande vid tekniska högskolan undersökningar, som bland annat syfta till att få fram praktiskt enkla beräkningsmetoder för bestämning av den ekonomiska nyttan för jordbruket av en rationaliseringsåtgärd, varför man i framtiden skulle kunna hoppas på att erhålla ett säkrare underlag för vägfrågornas bedömande än som nu är möjligt. Vissa på lönsamheten i väsentlig grad inverkan faktorer, såsom vinsten av en vägförbättrings-åtgärd med hänsyn till förenklade transporter av mjölk, gödningsämnen, slaktdjur och dylikt, kunna dock redan nu ungefärligen beräknas. Tills vidare synes man i övrigt vara hänvisad till allmänna bedömanden av åtgärdernas lönsamhet för jordbruket. Någon principiell skillnad mellan de olika vägkategorierna medför detta dock icke.

Förslag till kategoriindelning av vägarna. Då syftet med det statliga stödet ur vissa synpunkter icke är detsamma för alla slag av enskilda vägar, ha styrelserna funnit nödvändigt att närmare angiva de olika vägkategorier, till vilkas byggande statsbidrag bör kunna utgå.

Det under sjätte huvudtiteln anvisade anslaget till bidrag till byggande av enskilda vägar har sin upprinnelse i ett tidigare anslag till »bidrag till anläggning av utfartsvägar», varmed ursprungligen avsågs att åstadkomma körbara förbindelser till avlägset belägna byar eller gårdar. Nu gällande bestämmelser ha icke heller ansetts utgöra hinder för beviljande av bidrag från detta anslag till anläggning av utfartsväg från enstaka gårdar. Med hänsyn till att en angelägenhetsgradering av de olika vägföretagen måst göras, ha tillgängliga medel dock som regel disponerats för företag, som betjänat en större bebyggelse.

Beträffande vägföretag, som äro avsedda att tillgodose behovet av utfartsväg för enstaka eller ett fåtal gårdar, har samfärdselintresset icke samma allmänna betydelse som då det gäller utfartsväg för en samlad bebyggelse. I stället kommer här driftsintresset att träda i förgrunden. Ifrågavarande vägar anses därför närmast vara jämförbara med driftvägarna för skogs- och jordbruket. Med hänsyn till att det i första hand är jordbruket, som på ett avgörande sätt blir bestämmande för bostadsplatsen, bör enligt styrelsernas mening det statliga stödet till byggande av utfartsväg från enstaka eller ett fåtal gårdar främst bedömas ur samma synpunkter som stödet till jordbruksnäringens rationalisering. Styrelserna anse därför, att bidrag till byggande av dylika vägar bör utgå ur anslaget till jordbruksrationalisering.

Även i sådana fall, där jordbruket endast har till ändamål att fram-

bringa produkter för gårdens eget behov, är enligt styrelsernas mening det anförda tillämpligt, enär bidragsverksamheten för jordbrukets rationalisering även innefattar dylika jordbruk. I detta sammanhang framhålla styrelserna, att, även om en väg bereder utfart för bebyggelse, detta icke utgör hinder för att bidrag till vägen skall kunna utgå ur skogsvägsanslaget, om detta ur skoglig synpunkt är motiverat. Övriga enskilda vägar, som betjäna bebyggelseintressena, komma härigenom att bliva ganska likartade. De anses böra särskiljas från övriga typer av enskilda vägar genom en särskild benämning. Styrelserna förorda i sådant hänseende beteckningen *byväg*. Denna benämning har enligt styrelserna urgammal hävd såsom beteckning för enskilda utfartsvägar från byar.

Med *byväg* skulle enligt styrelserna förstås sådan enskild väg, som är av väsentlig betydelse för en bygds befolkning. Den föreslagna definitionen understryker dessa vägars uppgift att tillgodose en bygds kommunikationsintressen i *allmänhet* till skillnad från övriga enskilda vägar, där *speciella* produktionsfrämjande syften stå i förgrunden. Med uttrycket »bygd» bör förstås i stort sett detsamma, som detta ord i nu gällande bestämmelser för underhållsbidrag anses innebära, nämligen inom slättland en bebyggelse med minst fem gårdar och i skogstrakter minst tre, i undantagsfall två gårdar. Enligt styrelsernas mening är det dock ej erforderligt och knappast heller lämpligt att i detta sammanhang göra skillnad mellan olika delar av landet, vilket skulle försvåra gränsdragningen mellan *byvägarna* och jordbrukets vägar. Ej heller anse de lämpligt att fixera denna gräns till ett visst antal gårdar. Styrelserna ha emellertid räknat med att *byvägs*begreppet vid tillämpningen kommer att avse utfartsväg för tre eller flera gårdar, i undantagsfall två.

Den nuvarande benämningen *skogsväg* anses böra bibehållas för sådana enskilda vägar, som äro avsedda för motorfordonstrafik och som tillgodose skogsbrukets behov av driftvägar. Styrelserna framhålla i detta sammanhang, att det icke är lämpligt att tala om ett huvudsakligt ändamål med vägen som angives i gällande bidragskungörelse. Det är *bidraget*, som kan ha ett huvudsakligt ändamål att främja skogsnäringen, medan *vägens* huvudsakliga betydelse vanligen knappast kan bestämmas med hänsyn till de sinsemellan icke jämförbara ändamål, som den kommer att betjäna. Skogsväg bör därför definieras såsom sådan med motorfordon farbar enskild väg, som är av väsentlig betydelse för utforsling av skogsprodukter.

Slutligen föreslå styrelserna, att för de enskilda vägar, som äro av väsentlig betydelse för jordbruksdriften, införes den sammanfattande benämningen *jordbruksväg*. Detta begrepp, vilket definierats såsom väg, som är av väsentlig betydelse såsom förbindelseled mellan odlingsområden eller såsom utfart från en eller flera jordbruksfastigheter, avses innefatta dels för de inre kommunikationerna på fastigheterna behövliga driftvägar för jordbruket (egentliga ägovägar) och dels andra driftvägar för jordbruket, nämligen utfartsvägar för enstaka eller ett fåtal gårdar och vägar till produk-

tionsområden utanför den bebyggda fastigheten (en del av de nuvarande odlingsvägarna).

Med hänsyn till de olikheter som föreligga i fråga om ändamålet med statsbidraget för de skilda vägtyperna anse styrelserna, att bidragsmedlen böra, liksom hittills, anvisas under skilda anslag för de olika vägkategorierna.

Behovet av samverkan mellan myndigheterna i frågor rörande byggnadsbidrag. Styrelserna framhålla att det förhållandet, att ett vägföretag ansetts ur statsbidragssynpunkt böra rubriceras såsom skogsväg eller jordbruksväg, icke behöver innebära, att skogs- respektive jordbrukskörslorna bliva den dominerande trafiken på den nya vägen. Rubriceringen innebär endast, att vägen vid beviljande av statsbidrag betraktats såsom mest angelägen med hänsyn till skogsbrukets eller jordbrukets behov. I många fall — måhända de flesta — tillgodoser en väg mer än ett av de ändamål, som främst avses med de olika anslagen. Vid beslut om bidrag kommer frågan, från vilket anslag bidrag skall utgå, i många fall att avgöras av tillgången på anslagsmedel för olika vägändamål samt företagets angelägenhetsgrad i jämförelse med övriga företag inom samma vägkategori.

Detta medför att särskilda krav måste ställas på samverkan mellan de myndigheter, vilkas verksamhetsområden närmare beröras av den statliga bidragsgivningen. I sådant syfte förorda styrelserna, att överläggningar i bidragsärendena komma till stånd mellan de tre närmast berörda lokala fackmyndigheterna inom länen, d. v. s. vägförvaltningen, skogsvårdsstyrelsen och lantbruksnämnden. Ett särskilt organ för detta samråd bör dock icke tillskapas. Initiativ till samråd bör kunna tagas av var och en av ifrågakörande myndigheter.

Enhetliga normalritningar och beskrivningar för de olika vägtyper, som äro aktuella, anses böra upprättas. Val av normaltyp bör i varje särskilt fall göras med hänsyn till det samlade trafikbehovet och oberoende av, från vilket anslag bidrag skall utgå. Om därvid högre vägklass skulle bliva bestämd än som erfordras för det ändamål, det ifrågakörande anslaget närmast är avsett att tillgodose, bör bidraget ändock i sin helhet utgå ur anslaget i fråga.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening bör det ankomma på styrelsen att i samråd med skogsstyrelsen och lantbruksstyrelsen upprätta ifrågakörande normalritningar m. m. Skogsstyrelsen anser emellertid för sin del, att de centrala verken böra utarbeta vägbyggnadsnormer var för sitt område, churu samråd bör äga rum.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag till bidragsgrunder och administrativ ordning för bidragsärendenas handläggning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslår, att bidraget för *samtliga* vägkategorier, som omfattas av utredningen, konstrueras som ett maximibidrag, varvid detsamma skulle bestämmas att utgå med högst 60 % av *beräknad* kostnad. Liksom det

för närvarande i vissa fall är möjligt, skulle bidrag kunna utgå med högre andel av kostnaderna, när särskilda skäl föranleda därtill. Styrelsen förutsätter, att möjlighet alltjämt skall finnas att begränsa bidraget till lägre procenttal än maximibidraget i de fall detta prövas skäligt med hänsyn till den båtnad vägföretaget medför för intressenterna.

Till komplettering av den sålunda förordade samordningen av bidragsreglerna för olika kategorier av enskilda vägar har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen även föreslagit vissa åtgärder i samordnande syfte beträffande det administrativa förfarandet vid bidragsgivningen. Styrelsen föreslår sålunda, att bidragsbeslut beträffande samtliga tre kategorier av enskilda vägar — med undantag av sådana ägovägar som uteslutande utgöra inre kommunikationsleder på en brukningsdel — skola fattas av länsstyrelsen. Föredragande i sådana ärenden skulle vara tjänsteman vid länsstyrelsen. Vägdirektören, länsjägmästaren och lantbruksdirektören eller ställföreträdare för dessa skulle vara närvarande vid föredragning och äga reservationsrätt. Även beträffande den förberedande behandlingen av bidragsärendena har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit vissa förändringar syftande till ökad samordning.

Skogsstyrelsens ståndpunkt beträffande bidragsgrunderna och den administrativa ordningen. Mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag i nyss berörda hänseenden har skogsstyrelsen intagit en helt avvisande inställning. Skogsstyrelsen föreslår, att nuvarande författningsbestämmelser och procentsatser för bidrag bibehållas. Såsom skäl härför anför styrelsen bland annat, att det nu tillämpade systemet för bidrag till skogsvägar visat sig tillräckligt för att stimulera till vägbyggnader så långt anslagsmedlen räckt till. Skulle en höjning av maximiprocenten och ett upphävande av kategoridifferentieringen bland intressenterna genomföras, komme detta vid oförändrad anslagstilldelning sannolikt att innebära en *inskränkning i skogsvägsbyggandet*. De av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påtalade svårigheterna vid beviljande av bidrag till vägar, som kunna hänföras till mer än en av de olika kategorierna av enskilda vägar, böra enligt skogsstyrelsens mening kunna övervinnas med bibehållande av nuvarande bestämmelser genom att man även för utfartsvägarna tar hänsyn till varje intressents bidragsbehov. Skogsstyrelsen anser vidare, att den normala maximiprocenten för bidrag till utfartsvägar kommit att för närvarande alltför schablonmässigt beviljas. Genom en starkare differentiering mellan dessa vägföretag med avseende på bidragsprocenten borde därför en tillräcklig utjämning av bidragsförhållandena för skogsvägar och byvägar kunna uppnås. I första hand bör man enligt skogsstyrelsen söka åstadkomma önskvärd samordning av olika vägspörsmål och samråd mellan myndigheter, som handha verksamhet med olika väganslag, genom att de centrala verken utfärda anvisningar härom i form av tillämpningsföreskrifter.

Vissa särskilda frågor. Statsbidrag bör enligt styrelserna även framdeles, liksom hittills, utgå till kostnaderna för upprättande av arbetsplan.

För närvarande gälla olika bestämmelser i fråga om statsbidrag till planeringskostnaderna för å ena sidan byvägar och ägovägar (jordbruksvägar) samt å andra sidan skogsvägar. Styrelserna förorda, att det statliga stödet till planläggningen konstrueras såsom ett fristående bidrag med samma andel av kostnaderna härför beträffande alla tre slagen av enskilda vägar och att det fastställes till 80 % av kostnaderna. Hinder anses icke möta att i dessa inräkna kostnad för delningsförrättning.

I samband med godkännande av arbetsplan eller arbetsritning för enskild väg föreskrives i vissa fall utförande av särskilda åtgärder i riksförsvarets intresse.

I skrivelse den 14 april 1947 har chefen för försvarsstaben efter samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt om sådan ändring av gällande kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning, att statsbidrag finge utgå å hela kostnaden för sådana åtgärder, vilka i riksförsvarets intresse föreskrevs av vederbörande myndighet i samband med godkännande av arbetsplan eller arbetsritning för enskilda vägar. Som motiv härför framhölls, att enär det ur principiell synpunkt icke kunde anses skäligt att kostnader, som förorsakades av åtgärder i riksförsvarets intresse, skulle belasta enskilda i viss eller vissa delar av landet, kostnaderna för de av statsmakterna anbefallda åtgärderna syntes böra helt utgå av statsmedel. Som ett ytterligare skäl härför åberopades den ojämna fördelningen av dessa kostnader. Till grund för ersättningens bestämmande borde läggas den av länsstyrelsen godkända beräknade kostnaden för ifrågavarande åtgärder. Det syntes icke vara lämpligt att utgå från den verkliga kostnaden, med hänsyn till att skiljaktiga meningar mellan väghållarna och den bidragsbeviljande myndigheten i så fall förväntades ofta kunna uppkomma beträffande verkliga merkostnader för företaget på grund av dylika åtgärder.

Styrelserna finna det berättigat, att merkostnader, som åsamkas väghållare på grund av sådana särskilda åtgärder som erfordras i riksförsvarets intresse i samband med enskild vägs byggande, helt gäldas av statsmedel och förorda, att bestämmelser av sådant innehåll införas i den nya statsbidragsförfattningen.

I motion II: 140 vid 1946 års riksdag framhölls behovet av broar på de enskilda vägarna och hemställdes om utredning av detta speciella problem. I motionen antyddes tvenne olika möjligheter. Enligt den första ifrågasattes om icke ett särskilt anslag borde anvisas för brobyggnadsarbetena. Den andra möjligheten vore att sådana direktiv utfärdades för ingenjörtrupperna, att dessa kunde åta sig byggandet av erforderliga broförbindelser enligt av vederbörande vägförvaltning godkända broförslag.

Vad först beträffar anslagsfrågan framhålla styrelserna, att ökade utrymmen för vägbyggnader ytterst äro beroende av den ram, inom vilken anslagen till enskild väghållning måste rymmas. Frågan om en vidgning av

möjligheterna att lämna bidrag till vägbyggnader blir därför närmast en fråga, som berör avvägningen av nuvarande anslag mot andra anslagsbehov. Med utgångspunkt härifrån synas några fördelar knappast kunna vinnas genom en uppdelning av byggnadsanslagen på två olika anslag, ett för vägar och ett för brobyggnader.

Utförande av brobyggnader genom medverkan av ingenjörtrupp kan, förklara styrelserna, givetvis ske i en del fall. Efter samråd i denna fråga med inspektören för ingenjörtrupperna framhålla styrelserna emellertid, att för sådan medverkan fordras, att arbetena lämpa sig för truppers utbildningstid och maskinella utrustning, att de ur övningssynpunkt äro lämpligt belägna samt att de äro av otvetydigt värde för den militära utbildningen. Främst nuvarande värnpliktsförhållanden medföra, att det endast i ett fåtal fall kan bliva möjligt att utnyttja ingenjörtrupp för byggandet av broar på de enskilda vägarna. Sålunda torde årligen endast 3 å 4 broar av för den militära utbildningen lämplig storlek kunna komma till utförande på detta sätt. Härtill kommer att de broar, som ingenjörtrupperna bygga, böra för att lämpa sig som övningsobjekt till stor del utgöras av träkonstruktioner. Livslängden på broarna blir därvid tämligen kort.

Yttranden.

Flertalet myndigheter och sammanslutningar, som i sina yttranden berört utredningens förslag rörande indelning av vägarna i ändamåls-kategorier samt bibehållande av skilda bidragsanslag, ha funnit dessa förslag lämpliga. Avvikande mening i anslagsfrågan har uttalats av *länsstyrelsen i Kronobergs län* samt *överlantmätnarna i Stockholms och Uppsala län*, vilka ansett att bidragsmedlen, med hänsyn till svårigheten att entydigt bestämma en viss vägs ändamål, böra anvisas under ett gemensamt anslag. *Tekniska högskolans lärarkollegium* föreslår en kategoriindelning i »egentliga ägovägar» och »kombinerade vägar» samt att särskilda anslagsposter inrättas för jordbrukets och skogsbrukets »egentliga ägovägar». *Skogsvårdsstyrelsen i Jämtlands län* anser, att definitionen av skogsvägar bör inbegripa dessa vägars funktioner såsom transportleder för en rationellt bedriven skogsvård.

Samtliga remissinstanser ansluta sig i princip till uppfattningen att det vore värdefullt, om man kunde ernå en ökad samverkan mellan de lokala fackmyndigheterna vid utformningen av det enskilda vägnätet. De båda verkens divergerande förslag rörande bidragsreglerna och formerna för bidragsärendenas handläggning ha upptagits till ingående behandling i synnerhet av många bland de lokala myndigheter, som närmast beröras av förslagen.

Bland de centrala verk och myndigheter, som tagit ställning till förslaget om ändrade bidragsregler, förordar *domänstyrelsen* enhetliga bidragsgrunder, medan *lantbruksstyrelsen*, *tekniska högskolans lärarkollegium* och *statskontoret* anse, att nu gällande regler böra bibehållas. Statskontoret

framhåller därvid, att det icke är uteslutet, att viss kostnadsbesparing skulle kunna vinnas för det allmänna genom en starkare differentiering av bidragen mellan olika byvägsföretag.

De flesta av *länsstyrelserna* ha i fråga om bidragsreglerna anslutit sig till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, medan flertalet *skogsvårdsstyrelser* funnit skogsstyrelsens förslag vara lämpligast. Bland *lantbruksnämnderna* och *överlantmätarna* äro tillstyrkandena ungefär jämnt fördelade på de båda förslagen.

Av hörda intressesammanslutningar anse *Länsvägnämndernas förbund*, *Riksförbundet landsbygdens folk*, *Stiftsjägmästareföreningen*, *Svenska landstingsförbundet*, *Svenska vägföreningen* och *Sveriges skogsägareförbund* att enhetliga bidragsregler böra gälla för samtliga vägkategorier, medan *Skogssällskapet i Göteborg*, *Svenska skogs- och flottningsarbetareförbundet*, *Sveriges lantbruksförbund* och *Sveriges skogsägareföreningars riksförbund* uttala sig för bibehållande av nuvarande bidragssystem.

Beträffande formerna för samordning av bidragsärendenas handläggning anser lantbruksstyrelsen, att beslutanderätten såsom ett provisorium bör överlämnas till länsstyrelsen men att samverkan mellan fackmyndigheterna bör organiseras i enklare former än vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit. *Domänstyrelsen* föreslår, att domänverket beredes inflytande på sådana bidragsärenden som beröra kronojorden. *Lantmäteristyrelsen* framhåller vikten av att den administrativa ordningen utformas på sådant sätt, att fastighetsbildningssynpunkter bli väl beaktade.

Bland de lokala myndigheterna har väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag beträffande bidragsärendenas handläggning rönt en mera begränsad anslutning. Ungefär halva antalet *länsstyrelser* samt flertalet av de *vägförvaltningar*, från vilka särskilt yttrande överlämnats av länsstyrelserna, anse att den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utformade handläggningsordningen bör genomföras. Övervägande antalet *lantbruksnämnder* och *skogsvårdsstyrelser* liksom återstående del av länsstyrelserna föredraga det av skogsstyrelsen förordade friare samarbetet mellan myndigheterna i bidragsärenden. Nästan samtliga *överlantmätare* anse, att den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna administrativa ordningen är lämpligast men att den bör förändras i flera avseenden, bland annat vad angår lantmäteriorganisationens inflytande vid ärendenas behandling.

Länsvägnämndernas förbund, *Riksförbundet landsbygdens folk*, *Svenska landstingsförbundet*, *Svenska vägföreningen* och *Sveriges lantbruksförbund* ha uttalat sig för att den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna administrativa ordningen i princip genomföres.

Sammanslutningarna inom skogsnäringen framträda däremot i denna fråga såsom förespråkare för skogsstyrelsens förslag under framhållande, att byggandet av skogsvägar — och även jordbruksvägar — intimt sammanhänger med andra rationaliseringsåtgärder på skogsbrukets respektive

jordbrukets område och att dessa vägbyggnadsärenden därför böra handläggas av de myndigheter, som handha rationaliseringsarbetet i övrigt.

Svenska landskommunernas förbund har i sitt yttrande tagit upp frågan om kommunernas rätt till statsbidrag för enskild väghållning.

Underhållsbidrag.

Gällande bestämmelser.

Statsbidrag till underhåll av enskilda vägar utgår för närvarande endast från anslag under sjätte huvudtiteln.

Underhållsbidrag kan avse såväl vägunderhåll som vinterväghållning eller ock ettdera av dessa slag av underhåll och utgår: a) där vägen befares av andra än väghållare i större omfattning eller eljest på sådant sätt, att underhållet därigenom avsevärt försvåras; samt b) där vägen är av 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 länsstyrelsen, att tills vidare och intill dess annorledes i vederbörlig ordning beslutas, årligen utgå med sextio procent av den kostnad, vartill underhållet av vägen skäligen uppskattas. I undantagsfall, där väghållningen kan anses vara i särskilt hög grad betungande för väghållarna, kan det årliga bidraget av länsstyrelsen bestämmas till sjuttiofem procent av den uppskattade kostnaden. Där det för trafiksäkerheten anses nödigt, äger länsstyrelsen, i samband med att årligt underhållsbidrag första gången beviljas till viss väg, medgiva att för iståndsättning av bro eller färja, för ombyggnad av trumma å vägen eller för uppsättande av räcke eller varningsmärke utmed vägen eller för iståndsättning av dylikt räcke ett särskilt bidrag må utgå med högst sextio procent av den beräknade kostnaden för dylikt arbete.

Sedan ansökan om underhållsbidrag inkommit till länsstyrelsen, skola handlingarna i ärendet överlämnas till vägförvaltningen i länet för utredning, såvida ansökningen icke är av beskaffenhet att böra omedelbart avslås. Utredningen skall verkställas vid särskild förrättning av därtill förordnad tjänsteman vid vägförvaltningen. Vid förrättningen skall förrättningsmannen i enlighet med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade anvisningar dels verkställa utredning, huruvida underhållsbidrag bör utgå till vägen, dels uppskatta den kostnad, vartill det årliga vägunderhållet och vinterväghållningen samt i förekommande fall iståndsättningsarbeten å vägen skäligen må uppgå, dels ock angiva de åtgärder, som må tarvas för vägens sättande i farbart skick. Över förrättning skall upprättas protokoll.

Där underhållsbidrag beviljats, skall länsstyrelsen med väghållarna eller, om för vägföretaget finnes särskild styrelse, med denna sluta kontrakt angående väghållarnas skyldigheter. Underhållsbidrag utbetalas av länsstyrelsen i efterskott för kalenderår.

Vägförvaltningen har att ombesörja kontroll av underhållet på bidrags-

vägarna. Ny förrättning skall företagas minst vart femte år samt dessemellan om länsstyrelsen finner anledning antaga att den verkliga underhållskostnaden understiger den beräknade eller om väghållare så påfordrar. Eftersättes underhållet kan länsstyrelsen innehålla underhållsbidraget och under vissa förutsättningar gå väghållarna förlustiga bidragsrätten.

Det statsunderstödda enskilda vägnätets utveckling.

Längden av landets allmänna vägar är i runt tal 90 000 km. Det statsunderstödda enskilda vägnätets längd uppgår redan nu till mer än en tredjedel härav. Inom de olika länen varierar omfattningen från i runt tal tio till sjuttiofem procent av längden allmänna vägar inom respektive län.

Det torde vara omöjligt att tillförlitligt ange hur stort det statsunderstödda enskilda vägnätet kommer att vara när alla — enligt nu tillämpade bestämmelser — bidragsberättigade vägar ingå däri. Någon tendens till minskning av den årligen nytillkommande väglängden har icke kunnat förmärkas, varför denna icke ger stöd för något antagande om den slutliga omfattningen. Den hittillsvarande utvecklingen synes emellertid i stort ha skett på så sätt, att nya vägar företrädesvis tillkommit i närheten av redan bidragsbeviljade vägar, från vilka verksamheten sålunda kommit att sprida sig inom allt vidare områden. Stora områden finnas emellertid, som äro i det närmaste oberörda av bidragsverksamheten. Skall en prognos göras i fråga om statens årliga kostnader för detta vägnät, då det — vid nu gällande bestämmelser och den tillämpning av dessa, som är bruklig — nått sin slutliga omfattning, synas dessa kostnader enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunna antagas komma att uppgå till 20 å 30 miljoner kronor. Till jämförelse kan nämnas att bidragsanslaget till underhåll av enskilda vägar för innevarande budgetår uppgår till 6,5 miljoner kronor.

Motiven för nuvarande bidragsverksamhet.

Då underhållsbidrag till enskilda vägar infördes år 1939, skedde detta av flera skäl. 1935 års vägsakkunniga hade upptagit frågan härom till behandling i samband med sin utredning rörande grunderna för förändring av enskild väg till allmän (SOU 1939: 1). Den ökade förekomsten av främmande motorfordonstrafik på de enskilda vägarna ansågs påkalla, att lättnad i väghållningsbördan i vissa fall bereddes väghållarna genom statsbidrag till vägunderhållet. De vägar, vilka därvid i första hand borde ifrågakomma, voro de som i större omfattning hade att uppbära främmande trafik. Detta fall kallades normalfallet för statsbidrag. Billighetsskäl ansågs emellertid tala för att bidrag även utgick i två undantagsfall, nämligen då en väg antingen var av väsentlig betydelse för en bygds befolkning eller, på grund av sin längd eller annan omständighet var synnerligen betungande att underhålla.

Föredragande departementschefen anslöt sig (prop. 1939: 212, s. 33) till vad de sakkunniga föreslagit i fråga om karaktären av de vägar, till vilka

bidrag skulle kunna utgå. I första hand borde bidrag således ifrågakomma till de allmänneligen befarna enskilda vägarna. Departementschefen ansåg emellertid, att det av de sakkunniga angivna villkoret borde förtydligas. Till väghållare borde sålunda ej räknas sådana intressenter, som erlade betalning för sitt nyttjande av vägen, och i den främmande trafiken borde ej få inräknas sådana vägfarande, som vore stadda i ärende till väghållarna. Möjlighet till bidrag i förenämnda två undantagsfall ansåg departementschefen skulle kunna leda väl långt, och dessutom syntes villkoren vara något oklara. Departementschefen föreslog därför, att de båda villkoren skulle sammanslås. De i propositionen utformade bestämmelserna i denna fråga godtogos av statsutskottet. Vid den fortsatta behandlingen av frågan i riksdagen uttalades emellertid farhågor för att de föreslagna villkoren skulle leda till en alltför restriktiv tillämpning. Det var härvid innebörden av uttrycket »trafik av andra än väghållarna» som intresset kom att avse. Till främmande trafikanter ansågs, i motsats till vad departementschefen föreslagit, även böra räknas sådana, som hade ärende till väghållarna, varför de sakkunnigas ifrågavarande villkor borde bli gällande. Detta blev även riksdagens beslut.

Utredningens förslag.

Bidragsverksamhetens omfattning.

Efter att närmare ha analyserat grunderna för gällande bestämmelser rörande bidrag till underhåll av enskilda vägar ha väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen funnit skäl föreligga för en viss utvidgning av ifrågavarande bidragsverksamhet. Till denna uppfattning ha styrelserna kommit med utgångspunkt från följande fyra av styrelserna uppställda huvudsyften med bidragsverksamheten:

1. att lämna väghållare skälig ersättning för upplåtelse av enskild väg för trafik, varav han ej själv har nytta,

2. att göra gränsen mindre skarp ur väghållningssynpunkt mellan allmänna och enskilda vägar,

3. att stimulera utvecklingen av det vägnät, som erfordras för att bebyggelse skall erhålla nära tillgång till nöjaktiga vägförbindelser med omvärlden, samt

4. att lindra väghållningsbördan, där den är synnerligen betungande.

Inledningsvis framhålla styrelserna, att en klar åtskillnad bör göras mellan de rena driftvägarna och de vägar, vilka betjäna samfärdseln. För de förra äro enligt styrelsernas mening underhållskostnaderna att betrakta som driftkostnader, vilka — i likhet med andra driftkostnader — helt böra bestridas av den produktion vägar betjäna. Underhållsbidraget bör endast avse vägar, vilka betjäna samfärdseln, vare sig denna består av annan trafik än den, som i egentlig bemärkelse närmast är att anse som väghållarnas egen, eller den föranledes av en bebyggelses behov av trafik med om-

världen. Vidare bör denna bidragsverksamhet — med undantag endast för skärgårdsöar eller därmed jämförliga platser — regelmässigt avse vägar, vilka utgöra en del av ett sammanhängande vägnät.

Med utgångspunkt från de förut angivna fyra huvudsyftena med bidragsverksamheten ha styrelserna närmare angivit de villkor för bidrag till underhåll av enskilda vägar, som enligt styrelsernas mening böra uppställas. Styrelserna ha därvid anfört i huvudsak följande.

1. Bidrag bör i första hand kunna utgå, då enskild väg i större omfattning begagnas för motorfordonstrafik av andra än väghållarna (främmande trafik). Med främmande trafik avses därvid sådan trafik, som ej direkt har till ändamål att gagna väghållarna eller dem, som jämte dessa äro ålagda att bestrida kostnaderna för vägens underhåll. Detta skäl för bidrag blir starkare ju större den främmande trafiken är. Att för bidragsgivning, i likhet med vad för närvarande gäller, fordra att denna trafik skall förekomma i större omfattning eller eljest vara av beskaffenhet, att underhållet avsevärt försvåras, anse styrelserna utgöra en begränsning, som icke står i överensstämmelse med ifrågavarande motiv. Avgörande bör vara om vägen i fråga verkligen utgör en samfärdselled, vars upplåtande för annan trafik än den, som betjänar väghållarna, i och för sig kan anses vara av sådan betydelse, att vägen bör upplåtas härför. Finnes annan allmän eller statsunderstödd enskild väg, som lika väl eller bättre kan tillgodose det aktuella trafikbehovet, bör bidrag icke utgå enligt den nämnda motiveringen. Detta har ansetts kunna uttryckas så, att vägen skall vara av väsentlig betydelse för den främmande trafiken.

I uttrycket väsentlig betydelse har dessutom inlagts den innebörden, att en väg av ringa längd bör kunna erhålla bidrag om den främmande trafiken har större omfattning men däremot ej om denna är ringa. Längre vägar böra kunna tilldelas bidrag oavsett trafikintensitetens storlek.

Såsom tidigare nämnts har i förevarande sammanhang från begreppet främmande trafik undantagits trafik av sådana, som ha ärende till väghållarna. Styrelserna ha lämnat följande närmare förklaring härtill.

Det torde vara av betydelse att i detta sammanhang en klar åtskillnad göres mellan sådan främmande trafik som den förut angivna och den, som visserligen kan bedrivas av annan än vägintressent men ändock närmast är att anse som väghållarnas egen trafik. Om sådan åtskillnad ej göres, blir nämligen det nu anförda motivet för bidrag i realiteten helt beroende av en för frågan så ovidkommande faktor som det sätt på vilket väghållarna ordna behövliga transporter till eller från fastigheterna. Det är icke ovanligt att skog säljes på rot och avhämtas av uppköparen. Den trafik, som föranledes härav, kan ur de synpunkter varom nu är fråga icke betraktas i vidare mån ha karaktär av främmande trafik än om fastighetsägaren med egna fordon transporterar virket till avsättningsorten. Det kan i detta sammanhang framhållas, att det pris som kan erhållas vid försäljning av skog på rot torde vara beroende av huruvida väg finnes, på vilken uttransporterna kan äga rum. Någon principiell skillnad föreligger knappast heller mellan transporter av nu nämnd art och den trafik, som förorsakas av

mjölkbil, förnödenhetsbilar av olika slag el. dyl., såframt de utmed transportvägen boende ha nytta av denna trafik. I förhållande till riksdagens förut omnämnda uttalande om vad som borde förstås med uttrycket »andra än väghållare» innebär det nu anförda en begränsning. Avsikten är dock ej att åstadkomma en begränsning av bidragsverksamheten. Genom det motiv, som anföres under punkten 3 och som omspanner vägar med sådan trafik, som riksdagen torde ha åsyftat när förenämnda uttalande gjordes, blir det emellertid möjligt att åt uttrycket trafik av andra än väghållare ge en mera klar innebörd.

2. Det andra av styrelserna åsyftade fallet, där bidrag anses böra kunna utgå, är då enskild väg är av väsentlig betydelse för en stor allmänhet. Därvid avses vägar, vilka närma sig allmän vägs karaktär på grund av bebyggelsens omfattning, oberoende av om denna kan anses såsom tätbebyggelse eller ej. Någon begränsning av bidragsrätten till endast längre vägar ha styrelserna i förevarande fall icke tänkt sig. Till här berörda vägrupp räknas även sådana vägar, som på grund av bebyggelsens omfattning redan prövats böra ersättas med allmän väg. Inom områden med tätare bebyggelse avses villkoret böra äga tillämpning på s. k. stamvägar. Gällande villkor för underhållsbidrag ha som regel ansetts medgiva bidrag till dylika vägar endast i de fall vägarna i större omfattning varit nyttjade av andra än väghållarna. Den anförda motiveringen medför således en utvidgning av bidragsmöjligheterna, då fråga är om sådan bebyggelse. Erforderlig väg för utfart från dylikt område innefattas även i villkoret.

Styrelserna ha vidare i detta sammanhang anført bland annat följande.

De uttalanden om underhållsbidragets inverkan på enskilda vägars förändring till allmänna, som gjordes i samband med införandet av detta bidrag, kunna närmast anses innebära, att bidragsformen varit avsedd att för vägintrössenterna göra övergången mera mjuk mellan allmänna och typiskt enskilda vägar. Detta har emellertid endast till en del kommit till uttryck i den nuvarande bidragsförfattningen. Förhållandena äro visserligen väsentligt olika i fråga om å ena sidan vägar, som närma sig allmän vägs karaktär på grund av den främmande trafikens storlek, och å andra sidan sådana vägar, som icke trafikeras på detta sätt men ändock stå de allmänna nära på grund av att de betjäna en större allmänhet. Det synes motiverat att bidrag skall kunna beviljas även till vägar av denna senare art. Staten synes sålunda böra taga del i underhållet av väg, som är till nytta för så många, att tillkomsten av ytterligare ett antal intrössenter skulle göra det motiverat att förändra vägen till allmän.

3. De vägar, till vilka bidrag bör kunna utgå med stöd av det tredje av de förut angivna motiven, utgöras av vägar ingående i ett lämpligt utbildat komplementvägnät till de allmänna vägarna. Den betydelsefulla utvidgning av bidragssystemets tillämpningsområde, som styrelserna med utgångspunkt från detta motiv funnit sig böra föreslå, grundar sig bland annat på följande överväganden.

Då fråga är om väg, som ej trafikeras i större omfattning av andra än väghållare, föreskriva nuvarande bestämmelser att bidrag må utgå, om underhållet är synnerligen betungande och vägen är av väsentlig betydelse

för en bygd. Omfattningen av de vägar, som kunna erhålla bidrag enligt detta villkor, blir bland annat beroende av innebörden av begreppet bygd. Redan från början gavs detta begrepp en tämligen vid tolkning, innebärande att som bygd skulle räknas en samling av minst fem gårdar inom jordbrukstrakter och tre, i undantagsfall två gårdar inom skogsbygderna. Det torde emellertid, yttra styrelserna, vara tveksamt, om den trafikmässiga betydelsen kan vara av nämnvärd storlek då fråga är om vägar, vilka betjäna en bebyggelse av så ringa omfattning som tre eller två gårdar. Det har därför även kommit att framstå som orättvist, att de som ensamma haft att ombesörja underhållet av sina utfartsvägar icke kunnat komma i åtnjutande av statsbidrag. I anslutning till utredningsuppdraget ha även upprepade framställningar gjorts om en ändring i detta hänseende. Sett mot bakgrunden av de motiv, vilka anförts för statsbidrag, föreligga enligt styrelsernas mening ej heller skäl att göra åtskillnad mellan olika bebyggelser. Statsbidraget kan visserligen fylla flera uppgifter, då fråga är om väg, som betjänar flera fastigheter, än då vägen endast är till gagn för en väghållare. Men vissa och väsentliga uppgifter äro oberoende av om väghållarna äro en eller flera. Därför anse styrelserna det icke berättigat att begränsa bidragsverksamheten till vägar, som betjäna en hel bygd. Tillämpningsområdet bör utvidgas så, att all bebyggelse, på vilken allmänna villkor för bidrag kunna tillämpas och som icke är i tillfredsställande grad tillgodosedd med väg, kan innefattas däri.

Särskilt mot bakgrunden av den betydande utvidgning av bidragsverksamheten, som innefattas i det här behandlade tredje motivet, ha styrelserna ställt frågan, huruvida det kan vara tillrådligt att genomföra en sådan utvidgning, innan en något så när säker uppfattning kunnat erhållas beträffande den slutliga omfattningen av bidragsverksamheten vid nu tillämpade bestämmelser. Styrelserna anse emellertid, att nu rådande förhållanden icke böra få bli bestående på grund av betänkligheter i detta hänseende. Den begränsning, som kan befinnas nödvändig, anses sålunda böra åstadkommas på annat sätt än genom uteslutning från bidragsgivningen av vägarna till enstaka eller ett fåtal gårdar.

Efter att därefter ha diskuterat olika tänkbara metoder för en begränsning av bidragsverksamheten ha styrelserna stannat vid den lösningen av frågan, att flertalet vägar av ringa längd skulle uteslutas från möjlighet till bidrag. Såsom framgår av vad tidigare anförts under punkterna 1 och 2 har en dylik begränsning dock icke ansetts böra tillämpas i fråga om vägar, som i större omfattning begagnas för främmande trafik, och ej heller då fråga är om vägförbindelse, som närmar sig allmän vägs karaktär eller som redan prövats böra ersättas med allmän väg.

Flertalet av de vägar, på vilka det under punkten 3 angivna motivet är tillämpligt, torde kunna karakteriseras såsom vanliga landsbygdsvägar. Som förutsättning för bidrag till denna vägkategori föreslå styrelserna, att vägen skall vara av betydande längd. Då av det tidigare anförda framgår

att rena driftvägar ej skola ifrågakomma, kommer villkoret att avse vägar, vilka äro behöfliga för bebyggelse såsom samfärdselled eller för utfart. Bebyggelsens omfattning inverkar däremot ej. Den kan således utgöras av enstaka gårdar.

Med uttrycket betydande längd har avsetts att få den erforderliga begränsningen av bidragsverksamheten. Beträffande vägar med någorlunda normala förutsättningar för väghållningen skulle en väglängd av cirka en kilometer eller mera kunna anses motsvara en betydande väglängd. Är fråga om väg, som ansluter till annan enskild väg, bör dock väglängden vanligen kunna anses som betydande, även om denna något understiger en kilometer. Styrelserna framhålla emellertid samtidigt, att viss hänsyn bör tagas till de variationer i fråga om förutsättningarna för väghållningen, som sammanhånga med bebyggelsestrukturen inom skilda delar av landet.

4. De förut angivna villkoren för underhållsbidrag kunna endast ofullständigt innefatta vägar, beträffande vilka väghållningsbördan har en storlek utöver det vanliga. Styrelserna föreslå därför att såsom en fjärde förutsättning för bidrag i bidragsförfattningen angives att bidrag må utgå till väg, där det nödiga underhållet måste anses vara synnerligen betungande. Detta villkor kan under angiven förutsättning i första hand bliva tillämpligt på vägar till enstaka eller ett fåtal gårdar. Villkoret är avsett att ge utrymme för en skälighetsprövning, varvid hänsyn bör tagas såväl till antalet fastigheter som till bärkraften hos dessa.

Då fråga är om bidrag enligt något av de båda sistnämnda villkoren, bör enligt styrelserna hänsyn tagas till om underhållet på grund av kontrakt fullgöres av annan än fastighetsägaren.

De här behandlade fyra statsbidragsvillkoren ha i betänkandet föreslagits erhålla följande författningsmässiga utformning:

Underhållsbidrag till enskild väg må utgå

a) där vägen är av väsentlig betydelse för en stor allmänhet eller för trafik av andra än väghållare; eller

b) där vägen är av väsentlig betydelse såsom samfärdselled eller utfart för en bebyggelse och vägen är av betydande längd eller det nödiga underhållet av vägen måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande.

Underhållsbidragets storlek.

Det nuvarande normalbidraget, 60 %, anse styrelserna i stort sett väl avvägt för flertalet fall. Med hänsyn såväl härtill som till de skäl, vilka föranlett styrelserna att icke förorda någon höjning av bidragsprocenten till byvägar, bör enligt deras mening en generell höjning icke ifrågakomma vare sig av normalbidraget eller av det högre bidrag av 75 %, som under vissa omständigheter kan beviljas.

Styrelserna förorda däremot en viss uppmjukning av nuvarande villkor

för högre statsbidrag än 60 %. Sådant bidrag bör enligt styrelsernas mening kunna utgå, så snart synnerliga skäl därtill föreligga.

Med hänsyn till den avsevärda minskning av väghållarnas egen insats, som uppkommer då bidragsandelen ökas från 60 till 75 %, föreslår styrelserna tillika, att möjlighet införes att differentiera bidraget mellan dessa procenttal. Den högre bidragsgränsen, 75 %, skulle därvid förändras till en maximiprocent. För att erhålla en mera enhetlig praxis i fråga om de fall, då högre bidrag bör utgå, föreslås vidare att länsstyrelserna skola, i likhet med vad som förutsatts i fråga om byggnadsbidrag, inhämta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande, innan beslut i sådant ärende meddelas. I händelse av meningsskiljaktighet mellan länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle ärendet hänskjutas till Kungl. Maj:t för avgörande. I syfte att förenkla handläggningen av bidragsärenden förordas slutligen att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med länsstyrelserna skall undersöka möjligheten att i anvisningar meddela generella bestämmelser för beviljande av högre bidrag.

Iståndsättningsbidrag.

För närvarande kan — i samband med att underhållsbidrag första gången beviljas viss väg — särskilt bidrag utgå även till vissa specificerade förbättringsarbeten, som anses erforderliga för trafiksäkerheten, nämligen för iståndsättning av bro eller färja, för ombyggnad av trumma i vägen eller för uppsättning av räcke eller varningsmärke utmed vägen eller iståndsättning av dylikt räcke. Enligt uttalande i 1947 års statsverksproposition må till iståndsättning av bro även hänföras sådan ombyggnad, som icke drager större kostnad än 10 000 kronor. Det särskilda iståndsättningsbidraget utgår från samma anslag som underhållsbidraget.

Önskemål ha i olika sammanhang framkommit, att det särskilda bidraget skulle kunna utgå till samtliga slag av iståndsättningsåtgärder.

Med anledning härav framhålla styrelserna såsom betänkligt att låta arbeten, som till sin natur äro att direkt hänföra till byggande av väg, bestridas med medel från underhållsanslaget och sålunda undandragas en angelägenhetsprövning inom ramen för anslaget till byggnadsbidrag. Styrelserna anse sig emellertid böra föreslå den utvidgningen av tillämpningsområdet för det särskilda iståndsättningsbidraget, att bidrag skall kunna utgå till samtliga ur trafiksäkerhetssynpunkt angelägna, mindre förbättringsarbeten. Såsom exempel på arbeten, vilka skulle komma att omfattas av denna utvidgning av bidragssystemet, nämna styrelserna profilförbättring vid järnvägs korsning, omläggning av vägan slutning och vägrätning i samband med brobyggnad. Såsom skäl för en sådan utvidgning av bidraget har anförts bl. a., att de nuvarande bestämmelserna medförde, att man vid uppskattningsförrättningarna ofta droge sig för att kräva andra förbättringsarbeten än sådana, till vilka iståndsättningsbidrag kunde

utgå, även om fråga vore om arbeten, vilka för en relativt ringa kostnad skulle medföra en väsentlig förbättring av vägens standard.

Styrelserna anse det emellertid icke lämpligt att göra bidragsmöjligheterna till här avsedda åtgärder obegränsade. I annat fall skulle nämligen iståndsättningsbidrag kunna komma att beviljas även för sådana arbeten, som med hänsyn till sin omfattning närmast äro att likställa med byggnadsarbeten. Styrelserna ha undersökt storleken av de iståndsättningsbidrag som utgått till vägar, vilka under 1948 erhållit underhållsbidrag. De ha därvid funnit att bidragsbeloppen för iståndsättning i de flesta fall understigit 5 000 kronor per väg.

Enligt styrelsernas mening bör den övre bidragsgränsen lämpligen sättas vid detta belopp. Härutöver bör liksom hittills bidrag kunna utgå till iståndsättning och ombyggnad av bro. Storleken av bidraget till iståndsättningsarbetena anses i fortsättningen böra vara oförändrat eller högst 60 %. Detta innebär, framhålla styrelserna, att de totala kostnaderna för de bidragsberättigade iståndsättningsåtgärderna vid maximal bidragsprocent kunna uppgå till något mer än 8 000 kronor, vartill kommer kostnaden för iståndsättning och ombyggnad av bro. I likhet med vad som föreslagits beträffande byggande, böra även vid iståndsättningsarbeten åtgärder, som vidtagas i riksförsvarets intresse, helt gäldas av statsmedel.

Med hänsyn bl. a. till förändringarna i penningvärdet avses den övre bidragsgränsen icke skola fastställas i författningen utan genom anvisningar från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Slutligen föreslå styrelserna, att iståndsättningsbidrag skall kunna beviljas jämväl i samband med omuppskattning av underhållskostnaderna, alltså även efter det underhållsbidrag beviljats första gången. Som skäl härför anföra styrelserna bl. a. följande. Nu gällande bestämmelse medför att ombyggnaden av sådana vägtrummor samt brobanor av trä, vilka vid tidpunkten för första uppskattningsförrättningen icke befinna sig i sämre skick, än att de väl kunna fylla sin funktion under en femårsperiod, ofta medräknas bland iståndsättningsåtgärderna enbart av den anledningen, att ett engångsbidrag sedermera ej kan utgå. En dylik ordning kan enligt styrelsernas mening knappast anses rationell, annat än möjligen då fråga är om obetydliga kostnader.

För iståndsättningsbidraget föreslå styrelserna följande författningsbestämmelse:

»Till åtgärder som prövas erforderliga ur trafiksäkerhetssynpunkt å väg, till vilken underhållsbidrag beviljats, må särskilt bidrag (*iståndsättningsbidrag*) utgå med högst sextio procent av den beräknade kostnaden för dylika åtgärder.»

Bidragsberättigade underhållsåtgärder.

I gällande bidragsförfattning har beträffande innebörden av begreppen vägunderhåll och vinterväghållning hänvisning gjorts till definitionen av

dessa begrepp i lagen om enskilda vägar. De åtgärder, som avse vägunderhållet, d. v. s. underhållet den tid marken är bar, äro i lagen angivna genom en exemplifiering. I fråga om vinterväghållningen har däremot preciserats vilka arbeten och åtgärder denna omfattar. Häri ingår emellertid icke en sådan åtgärd som sandning av vägbana vid halka. Motortrafikens utveckling har medfört att behov uppkommit att i många fall sanda jämväl enskilda vägar för att trafiken skall kunna framgå vintertid. I de bidragsberättigade underhållsåtgärderna torde även sandning i vissa fall redan nu ha inräknats. Enligt styrelsernas mening bör hinder ej möta mot att kostnad för sandning inräknas i bidragsberättigad kostnad, där sandning i särskilda fall är erforderlig.

Yttranden.

Ett stort antal av de myndigheter och sammanslutningar, som tagit ställning till utredningens förslag rörande underhålls- och iståndsättningsbidrag, ha utan närmare kommentarer tillstyrkt förslagens genomförande. Flera remissyttranden innehålla emellertid också en närmare granskning av dessa förslag.

Länsstyrelserna i Stockholms, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Älvsborgs och Värmlands län samt Svenska landstingsförbundet, vilka tillstyrka de föreslagna reglerna för underhållsbidrag, understryka särskilt lämpligheten i förslaget av att även ensamtliggande fastigheter skola kunna erhålla bidrag till underhållet av sina utfartsvägar.

Länsstyrelsen i Hallands län anser däremot, att nu gällande bestämmelser om underhållsbidrag böra bibehållas oförändrade. Länsstyrelsen påpekar, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som följer bidragsverksamheten ute i länen, äger möjlighet att genom tillämpningsbestämmelser hindra de misstolkningar, som kunna ha föranlett utredningens ändringsförslag. Denna utväg borde enligt länsstyrelsens mening väljas i stället för en omformulering av alla nu gällande begrepp, beträffande vilka åtskilliga värdefulla prejudikat föreligga.

Vägförvaltningen i Östergötlands län uttalar i sitt av länsstyrelsen biträdda yttrande viss tvekan, huruvida underhållet av väg till ensamt belägen gård som regel kan antagas vara betungande för väghållaren. Därjämte anser vägförvaltningen, att regeln om bidrag då vägunderhållet är synnerligen betungande bör begränsas genom något tillägg om viss väglängd. Man kan förutse, att bidragsverksamheten enligt sistnämnda regel eljest kommer att få mycket stora proportioner.

Överlantmätarna i Skaraborgs, Gävleborgs och Västerbottens län påpeka att de föreslagna formuleringarna av grunderna för underhållsbidrag äro alltför olika de regler, som föreslagits för byggnadsbidrag. Varje väg som bygges med statligt stöd måste förutsättas vara ekonomiskt eller socialt riktig på lång sikt. Snabb avskrivning av byggnadskapitalet med åtföljande vägförfall är alltså ej önskvärd. Därför borde staten ej investera kapital i

vägbyggen utan att som regel även bidra till det framtida underhållet. Nu föreslagna regler ge icke möjlighet att med säkerhet avgöra på vad sätt de olika bidragsinstituten täcka varandra.

Länsstyrelserna i Kopparbergs och Jönköpings län samt vägförvaltningen i Kalmar län anse att, liksom nu gällande bidragsregler äro otydliga och därför faktiskt tillämpas olika, sakna även de föreslagna reglerna den entydighet som skulle vara önskvärd.

De normal- och maximiprocenttal för underhållsbidraget, som föreslagits i utredningen, anses vara för låga av bl. a. *lantbruksnämnden i Västerbottens län, Riksförbundet landsbygdens folk och Svenska skogs- och flottningsarbetareförbundet*. I dessa yttranden framhålles att sociala skäl stundom göra bidrag med 80 till 90 % av underhållskostnaderna berättigade.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län och lantbruksnämnden i Gävleborgs län förmena, att underhållsbidraget borde differentieras även under 60-procentsgränsen. Man skulle därmed vinna att anslagsmedlen kunde räcka till ett större antal vägar. *Överlantmätaren i Gävleborgs län* anser, att bidragen böra differentieras mellan olika väghållare, för att dessas faktiska fördel av underhållsbidraget skall bli lika. *Överlantmätaren* framhåller sålunda, att en avlägsen fastighet, som från början haft ett lågt inköpsvärde, eljest kan skänka sin ägare en oförtjänt vinst genom den värdestegring som uppkommer, då vägförbindelse till fastigheten börjar uppehållas med hjälp av statsbidrag.

Länsstyrelsen i Västerbottens län håller före att, med de relativt små variationerna i underhållskostnader som förefinnas vägarna emellan, böra bidragsandelarna bestämmas efter fasta procentsatser — antingen 60 eller 75 %.

Flertalet länsstyrelser anse att det innebär en onödig omgång, därest väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande måste inhämtas, innan högre underhållsbidrag än 60 % får beviljas. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* anför härom.

Beträffande ordningen för bestämmande av bidrag över den normala 60-procentsgränsen har utredningen icke förebragt några bärande skäl varför fråga om detta högre bidrag skulle underställas väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning. Det av utredningen åberopade skälet att åvägabringa en enhetlig praxis torde knappast ha någon större relevans på grund av de ofta förekommande specifika förhållanden, som inverka på prövningen i det särskilda fallet. Enligt länsstyrelsens mening kommer den föreslagna ordningen endast att inverka tyngande på förvaltningsapparaten.

Den föreslagna maximeringen av bidraget till iståndsättning av väg har föranlett invändningar i åtskilliga yttranden. *Länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Skaraborgs, Jämtlands och Västerbottens län, lantbruksnämnderna i Stockholms och Västerbottens län, skogsvårdsstyrelsen i Västerbottens län, Sveriges lantbruksförbund och Svenska vägföreningen* påpeka att iståndsättningsbidrag om högst 5 000 kronor i många fall, då det gäller långa vägar, skulle bli alltför obetydliga. De föreslå i stället, att

bidraget skall maximeras till visst belopp per längdenhet väg, eventuellt i förening med ett fixt grundbelopp.

Länsstyrelsen i Västerbottens län föreslår följande regler för iståndsättningsbidrag.

Bidrag till iståndsättning eller ombyggnad av bro bör utgå på en beräknad kostnad av högst 10 000 kronor.

Bidrag till iståndsättning av färja, ombyggnad av trummor samt uppsättning eller iståndsättning av skyddsräcken och varningsmärken utgår liksom nu efter den för ifrågavarande arbeten totalt beräknade kostnaden.

Bidrag till övriga iståndsättningsåtgärder utgår på en beräknad totalkostnad av högst 1 krona per sträckmeter väg, då sådant bidrag finnes nödvändigt för att underhållsbidrag skall kunna sedermera utgå.

Därjämte föreslås att, där arbete med vägs iståndsättning är för väghållarna i särskilt hög grad betungande, iståndsättningsbidrag kan av länsstyrelsen beviljas med högst 75 % av den beräknade kostnaden.

Länsstyrelserna i Kronobergs och Södermanlands län anse, att iståndsättningsbidraget överhuvud icke bör maximeras utan nu gällande ordning bibehållas.

Bland trafiksäkerhetsåtgärder, till vilka iståndsättningsbidrag bör utgå, vill *länsstyrelsen i Västerbottens län* inräkna förstärkning av vägar över myrmark med bindjord. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* nämner i detta sammanhang anordnandet av mötesplatser.

Länsstyrelsen i Stockholms län och *Sveriges skogsägareföreningars riksförbund* anse att iståndsättningsbidrag bör kunna utgå även till åtgärder, som för framtiden underlätta och förbilliga underhållet. Som exempel anför länsstyrelsen vägbeläggningsarbeten samt riksförbundet sådana förbättringar av väg i plan och profil, som möjliggöra mekanisering av underhållet.

Statskontoret, slutligen, intar beträffande utredningens samtliga förslag till utvidgning av nu gällande regler för underhållsbidrag den ståndpunkten, att efterfrågan på bidragsmedel redan har sådan omfattning att åtgärder som syfta till ytterligare stimulans av bidragsverksamheten icke för närvarande äro möjliga att realisera.

Föredraganden.

Den utredning, vars resultat här redovisats, har behandlat i huvudsak följande frågor, nämligen behovet av ytterligare enskilda vägar, särskilt i de i kommunikationshänseende missgynnade delarna av landet, möjligheterna att i dessa trakter tillgodose vägbehovet genom anläggande av enskilda vägar av enklare typ, behovet av större enhetlighet i grunderna för statsbidrag till byggande av olika kategorier av enskilda vägar samt avvägningen av statsbidragsprocentens storlek och bidragssystemets tillämpningsområde, i vad avser såväl byggnads- som underhållsbidrag. Flera av dessa frågor ha visat sig svåra att lösa. Trots att utredningen tagit förhållandevis lång tid i anspråk, ha några definitiva resultat icke uppnåtts

i fråga om den del av utredningen, som rör vägbehovet, och beträffande statsbidragsgrunderna ha de båda utredande organen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen, på väsentliga punkter stannat i olika meningar. På grund av denna beskaffenhet hos utredningsresultatet är jag icke i tillfälle att nu framlägga förslag till någon fullständig lösning av hela det problemkomplex, som innefattades i de av Kungl. Maj:t meddelade utredningsdirektiven. I vissa delar har dock utredningen lett till värdefulla resultat, som synas vara ägnade att läggas till grund för förslag till riksdagen.

Jag övergår nu att redogöra för mina ställningstaganden till utredningens förslag.

Såsom förut nämnts ha utredningsorganen icke fullföljt de ursprungliga avsikterna att närmare undersöka vägbehovet i de trakter, som kunna anses eftersatta i kommunikationshänseende. En sådan undersökning, innefattande en fullständig behovsinventering med erforderliga kostnadsberäkningar, skulle, såsom styrelserna påpekat, behöva omspanna nästan hela landet och skulle säkerligen bli både kostsam och personalkrävande. En långtidsplan för utvidgning och förbättring av det enskilda vägnätet skulle givetvis kunna vara av ett visst värde såsom underlag vid avvägningen av medelstillelningen å statsbidragsanslagen till byggande av enskilda vägar samt vid fördelningen av bidragsmedel mellan länen. Det torde emellertid knappast vara möjligt att på förhand säkert bedöma de statsfinansiella och arbetsmarknadspolitiska förutsättningarna för att planmässigt genomföra ett byggnadsprogram av den omfattning det här kan bli fråga om. Härtill komma svårigheterna att i de särskilda fallen på längre sikt bedöma intressenternas benägenhet att medverka till arbetenas utförande. Betydelsen av ett dylikt program såsom underlag för anslagsberäkningen bör därför icke överskattas. För min del anser jag att man, i huvudsaklig överensstämmelse med vad utredningsorganen nu föreslagit nöja sig med att göra en begränsad undersökning av vägbehovet genom att från olika lokala organ i varje län insamla uppgifter om de väsentliga brister i vägnätsförhållandena, som anses föreligga, samt med ledning av dessa uppgifter upprätta beskrivningar över de områden, där en komplettering av vägnätet befinner sig erforderlig. En mera fullständig inventering av vägbehovet synes däremot böra ske endast successivt i anslutning till den planeringsverksamhet, som kan komma att bedrivas inom jordbruket och på andra områden.

Av vad styrelserna anfört i ämnet synes framgå att anläggandet av cykelstigar endast i undantagsfall kan utgöra en lämplig lösning av kommunikationsfrågan i vägfattiga och glesbebyggda trakter samt att det statliga stödet till byggande av enskilda vägar även i sådana trakter i allmänhet bör avse för motorfordonstrafik framkomliga vägar. Denna uppfattning, till vilken jag ansluter mig, torde böra påkalla uppmärksamhet vid beräkningen och fördelningen av bidragsanslagen.

I samband med behandlingen av frågorna om byggnadsbidrag har i betänkandet föreslagits, att de enskilda vägar, som omfattas av utredningen, skulle indelas i följande tre kategorier, nämligen byvägar, skogsvägar och jordbruksvägar.

Med byväg avse styrelserna sådan enskild väg, som är av väsentlig betydelse som samfärdselled för en bygds befolkning. Avsikten är att användningen av sjätte huvudtitelns anslag till bidrag till byggande av enskilda vägar skulle begränsas till de sålunda definierade byvägarna.

Den nuvarande benämningen skogsväg skulle enligt styrelsernas förslag i bidragshänseende bibehållas för sådana med motorfordon farbara enskilda vägar, som äro av väsentlig betydelse för utforsling av skogsprodukter. Med skogsväg förstås enligt 1 § kungörelsen 1943:530 angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m. sådan med motorfordon farbar enskild väg, som har till huvudsakligt ändamål att främja utforsling av skogsprodukter. Styrelserna, som finna denna formulering mindre lämplig, framhålla att det är *bidraget*, som kan ha ett huvudsakligt ändamål att främja skogsnäringen, medan *vägens* ändamål ofta icke är begränsat till huvudsakligen skogskörslor. Denna synpunkt har kommit till uttryck i den av styrelserna föreslagna definitionen av skogsvägsbegreppet.

Den här omförmälda skillnaden mellan vägens och bidragets ändamål har också beaktats i det förslag till definition av begreppet jordbruksväg, som styrelserna framlagt. Till jordbruksväg skulle enligt styrelserna hänföras väg, som är av väsentlig betydelse såsom förbindelseled mellan odlingsområden eller såsom utfart från en eller flera jordbruksfastigheter.

Uttrycket jordbruksväg är avsett att vara en utvidgning av begreppet ägoväg, sådant detta definierats i 10 § kungörelsen 1948:342 angående statligt stöd till jordbrukets yttre och inre rationalisering m. m., och skulle därvid omfatta även sådana odlingsvägar, som icke kunna betecknas som byvägar eller skogsvägar, samt utfartsvägar från enstaka eller ett fåtal gårdar.

I överensstämmelse härmed ha styrelserna förutsatt, att byvägsbegreppet icke skall inbegripa utfartsväg från enstaka eller ett fåtal gårdar. För närvarande föreligger i och för sig icke något hinder att bevilja bidrag till sådana vägar från sjätte huvudtitelns bidragsanslag men dessa vägar få i regel stå tillbaka för andra ur samfärdselsynpunkt mera angelägna vägföretag. Styrelserna anse, att frågor om bidrag till byggande av utfartsvägar för enstaka eller ett fåtal gårdar främst böra bedömas ur samma synpunkter som stödet till jordbruksnäringens rationalisering och att dessa vägar därför i bidragshänseende böra sammanföras med ägovägarna.

Av skäl som framgå av vad jag kommer att anföra i det följande förut-sätter jag — i motsats till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit — att bidragsbestämmelserna för de olika kategorierna av enskilda vägar även i fortsättningen skola redovisas i skilda författningar. Vad styrelserna anfört angående definitionerna av de olika vägkategorierna synes emellertid påkalla vissa ändringar av gällande föreskrifter i ämnet.

De erinringar, som framförts i betänkandet mot att i den nuvarande definitionen av skogsväg vägens huvudsakliga ändamål angivits såsom kvalifikationsgrund för bidragstilldelning, synas mig böra beaktas. Jag föreslår, att denna definition ändras i överensstämmelse med styrelsernas förslag till bestämning av skogsvägsbegreppet. Jag förordar vidare, att motsvarande ändringar vidtagas i kungörelserna angående statligt stöd till jordbruksrationaliseringen och statsbidrag till enskild väghållning. Betydelsen av dessa ändringar ligga, såsom torde framgå av betänkandet, framför allt däri, att vart och ett av de tre bidragsanslagen därefter utan formella hinder i författningarna kunna tagas i anspråk för bidrag till vägar, som samtidigt tillgodose flera ändamål, av vilka intet är så helt dominerande att det ensamt utgör kvalifikationsgrund för bidragstilldelning. Valet av anslag kommer härvid att bestämmas av den funktion hos vägen, som vid prövningen av bidragsfrågan framstår som mest betydelsefull.

Den samordning med ägovägarna, som styrelserna föreslagit i fråga om bidrag till byggande av utfartsvägar från enstaka eller ett fåtal gårdar, synes mig ägnad att skapa ökat beaktande av bidragsbehovet för dessa vägar. På grund härav och under hänvisning till den ändring i kungörelsen angående statligt stöd till jordbruksrationaliseringen som jag nyss förordat föreslår jag, att den i 10 § nämnda kungörelse angivna definitionen av ägoväg, nämligen väg, som är helt eller huvudsakligen avsedd att tjäna de inre förbindelserna å en eller flera brukningsdelar, erhåller följande ändrade bestämning: »väg, som prövas vara av väsentlig betydelse såsom inre förbindelse å en eller flera brukningsdelar eller såsom förbindelseled till odlingsområde eller såsom utfart för enstaka eller ett fåtal jordbruksfastigheter (jordbruksväg)». Denna definition innefattar, i överensstämmelse med utredningsmyndigheternas förslag, även de odlingsvägar, som icke kunna betecknas som utfartsvägar eller skogsvägar. Beträffande innebörden av uttrycket »ett fåtal» får jag hänvisa till vad härom anförts i betänkandet.

I anslutning till denna ändring torde det av utredningsmyndigheterna föreslagna byvägsbegreppet böra införas i kungörelsen 1943: 800 angående statsbidrag till enskild väghållning såsom bestämning av tillämpningsområdet för det i denna kungörelse avsedda byggnadsbidraget. För närvarande gäller enligt ifrågavarande kungörelse att byggnadsbidrag må utgå till anläggning av väg, där sådan anläggning måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande. I överensstämmelse med utredningsförslaget förordar jag nu, att nämnda bestämmelse ändras till att avse väg, som är av väsentlig betydelse såsom samfärdsled för en bygds befolkning. Enligt vad jag erfarit innebär denna ändring i stort sett endast en anpassning till den tillämpning, som den nu gällande bestämmelsen i praktiken redan erhållit.

En väsentlig del av innehållet i det föreliggande betänkandet har ägnats åt frågan om hur större enhetlighet skall åstadkommas i grunderna för byggnadsbidrag till de olika kategorierna av enskilda vägar. Önskemålet

om en sådan enhetlighet betingas framför allt av det förhållandet att de enskilda vägarna, även i de fall då de hänföras till olika bidragskategorier, ofta i viss utsträckning fylla likartade funktioner. Det är huvudsakligen i denna fråga som de båda utredande myndigheterna blivit oense.

Såsom framgår av den tidigare lämnade redogörelsen föreligga för närvarande ganska väsentliga skiljaktigheter i bidragsreglerna mellan byvägar samt skogsbrukets och jordbrukets vägar. Detta gäller icke blott beträffande bidragsandelens storlek utan även i fråga om bestämmandet av det kostnadsunderlag, på vilket statsbidrag skall beräknas. Därjämte skilja sig skogsvägarna från byvägarna också därutinnan, att statsbidraget för skogsvägarnas del i vissa fall differentieras mellan intressenterna i samma företag, varvid dessa uppdelas i två behovsgrupper, för vilka tillämpas olika procenttal. Slutligen finnas vissa olikheter i fråga om möjligheten för statlig eller ecklesiastisk myndighet, som ingår såsom väghållare i enskilt vägföretag, att erhålla bidrag m. m.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit, att statsbidraget för *samtliga* vägkategorier, varom här är fråga, skulle konstrueras som ett maximibidrag, varvid detsamma skulle bestämmas att utgå med högst 60 % av den kostnad, som vägföretaget beräknas draga. I vissa fall, då särskilda skäl föranleda därtill, skulle bidraget, liksom för närvarande, kunna bestämmas till en större andel av kostnaderna än 60 %. För att befrämja en enhetlig bedömning av bidragsfrågorna har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därjämte föreslagit vissa åtgärder i samordnande syfte beträffande det administrativa förfarandet vid bidragsgivningen. Förslaget innebär i huvudsak, att bidragsbeslut beträffande samtliga de tre förut omnämnda vägkategorierna — med undantag av de egentliga ägovägarna — skulle meddelas av länsstyrelsen på föredragning av tjänsteman vid länsstyrelsen. Föredragningen skulle ske i närvaro av vägdirektören, länsjägmästaren och lantbruksdirektören eller deras ställföreträdare, vilka skulle äga reservationsrätt.

Skogsstyrelsen, vilken som förut nämnts icke velat biträda dessa förslag, anser att de nu gällande bidragsreglerna böra i huvudsak bibehållas oförändrade. Såsom skäl för sin uppfattning har styrelsen anfört bland annat, att dessa regler visat sig tillräckliga för att stimulera till byggande av enskilda vägar, så långt anslagsmedlen räckt till. Det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna systemet anses komma att leda till en obehörlig höjning av bidragsnivån för skogs- och jordbrukets vägbyggande, vilken vid oförändrad anslagstilldelning sannolikt skulle resultera i en inskränkning av byggnadsverksamheten.

Bland remissinstanserna ha uppfattningarna i dessa frågor visat sig vara mycket splittrade. Beträffande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag rörande bidragsreglerna äro de positiva yttrandena i någon övervikt, medan styrelsens förslag angående den administrativa ordningen rönt mindre anslutning.

Även om erinringar i vissa hänseenden synas kunna riktas mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag rörande samordning av bidragsreglerna och av bidragsärendenas handläggning, utgör förslaget dock otvivelaktigt en lösning av frågan, som nära ansluter sig till det i utredningsdirektiven uttalade syftemålet. Med hänsyn till de skäl mot en ändring av nu gällande regler, som framförts av skogsstyrelsen, lantbruksstyrelsen samt åtskilliga andra myndigheter och organisationer, framför allt på skogs- och jordbrukets område, anser jag mig emellertid, efter samråd med chefen för jordbruksdepartementet, icke böra förorda några åtgärder i den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna riktningen med avseende på normerna för beräkning av bidrag till skogs- eller jordbruksvägar. Ej heller finner jag under sådana förhållanden påkallat att gå närmare in på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag rörande den administrativa ordningen. Innan en så genomgripande reform, som styrelsen tänkt sig, aktualiseras, bör man enligt min mening, på sätt som föreslås i det följande, söka att finna en godtagbar lösning av samordningsfrågan med enklare medel. Om de nuvarande olikheterna i reglerna för bidragsberäkningen bibehållas, synes det i varje fall finnas skäl för att beakta de möjligheter till utjämning i bidragshänseende mellan de olika vägkategorierna, som föreligga inom ramen för gällande bidragssystem. Jag syftar härvid på den kritik som, bland andra, skogsstyrelsen riktat mot att bidrag till utfartsvägar för närvarande i många fall beviljas på ett alltför schematiskt sätt. Särskilt i fråga om sådana byvägar, som kunna beräknas komma att i större utsträckning jämväl fungera som driftvägar, bör enligt min mening vid beräkningen av bidragsandelen vederbörlig hänsyn tagas till vägföretagets båtnadsvärde för väghållarna. Maximalt bidrag bör i princip kunna komma i fråga endast beträffande vägar, hos vilka betydelsen såsom samfärdselled för befolkningen är dominerande. Även i sistnämnda fall kan emellertid ibland ett lägre bidrag vara motiverat, exempelvis då vägbyggnadskostnaden är ringa i förhållande till antalet väghållare. En bestämmelse av den här angivna innebörden synes böra införas i bidragskungörelsen för byvägar. Bestämmelsen bör i mån av behov preciseras genom anvisningar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

För att ökad enhetlighet och förbättrad samordning skall erhållas vid bidragsärendenas handläggning böra i bidragsförfattningarna införas föreskrifter om skyldighet för vederbörande lokala myndigheter att i erforderlig mån samråda vid handläggningen av bidragsärendena och vid planläggningen av det enskilda vägnätet. Dessa föreskrifter böra kompletteras genom anvisningar som utfärdas av de berörda centralmyndigheterna. Jag förutsätter att såväl central- som lokalmyndigheter ägna samordningsfrågan skärpt uppmärksamhet samt att myndigheterna för Kungl. Maj:t framlägga de förslag till ytterligare författningsändringar som kunna visa sig erforderliga. Sedan någon tids erfarenhet vunnits, bör samordnings- och den därmed sammanhängande organisationsfrågan prövas på nytt i hela dess vidd.

Då det icke från utredningsmyndigheternas sida och i allmänhet ej heller i remissyttrandena gjorts gällande, att den nuvarande bidragsnivån skulle vara för låg för att statsbidragsverksamheten skall kunna fylla sin uppgift att stimulera utvecklingen av ett ändamålsenligt enskilt vägnät, anser jag mig icke ha anledning att ifrågasätta någon ändring i detta hänseende.

I två speciella fall har emellertid i betänkandet föreslagits en höjning av statsbidraget. Det ena fallet gäller bidrag till kostnaden för upprättande av arbetsplan. Styrelserna ha, i anslutning till vad som därutinnan redan gäller i fråga om skogsväg, föreslagit, att planeringsbidrag för samtliga vägkategorier skall kunna utgå med 80 % av kostnaden. Jag vill såtillvida biträda detta förslag, att jag förordar att för byvägarnas del dylikt bidrag må utgå med 75 % av kostnaden. I kostnadsunderlaget böra få inräknas utgifter för delningsförrättning till den del bidrag härtill ej utgår i annan ordning. Det andra av de åsyftade fallen avser bidrag till kostnaderna för särskilda åtgärder, som föreskrivas i riksförsvarets intresse. I anslutning till en framställning i ämnet från chefen för försvarsstaben ha styrelserna föreslagit, att statsbidrag till sådana åtgärder må kunna utgå med belopp motsvarande hela den beräknade kostnaden. Förslaget har avseende jämväl på istandsättningsåtgärder av denna natur. Häremot har jag i princip intet att erinra. Jag förutsätter emellertid att, för det fall att sådan åtgärd av större ekonomisk omfattning undantagsvis kan bli aktuell, bidragsfrågan underställes central myndighets prövning.

Jag övergår här efter till utredningsmyndigheternas förslag rörande statsbidrag till underhåll av enskilda vägar.

Sådant bidrag utgår, i motsats till byggnadsbidrag, endast från anslag under sjätte huvudtiteln och kan enligt 2 § kungörelsen 1943: 800 angående statsbidrag till enskild väghållning beviljas i följande fall:

a) där vägen befares av andra än väghållare 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.

Styrelserna ha föreslagit vissa ändringar av dessa bidragsvillkor syftande till en utvidgning av bidragsverksamheten. Enligt utredningsförslaget skulle statsbidrag utgå

a) där vägen är av väsentlig betydelse för en stor allmänhet eller för trafik av andra än väghållare; eller

b) där vägen är av väsentlig betydelse såsom samfärdselled eller utfart för en bebyggelse och vägen är av betydande längd eller det nödiga underhållet av vägen måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande.

Den föreslagna bestämmelsen innefattar fyra alternativa bidragsvillkor, vilka i vissa fall delvis täcka varandra. Styrelsernas uttalanden om dessa villkor synas kunna sammanfattas på följande sätt.

1. I överensstämmelse med vad som redan nu gäller anses bidrag böra utgå till vägar, som i större omfattning uppbära främmande motorfordons- trafik. Detta har i författningsförslaget uttryckts så, att bidrag må utgå till väg, som är av väsentlig betydelse för trafik av andra än vägghållarna. Till skillnad från motsvarande nu gällande villkor avses bestämmelsen dock icke äsyfta sådan främmande trafik, som är avsedd att gagna vägghållarna. Detta fall anses i stället bli täckt i huvudsak genom det tredje bidragsvillkoret. Ej heller innefattar bestämmelsen väg, vars längd är ringa och vars främmande trafik är av mindre omfattning. Däremot skulle den äga tillämpning på dels väg, vars längd är ringa men vars främmande trafik är av större omfattning, och dels — ehuru detta icke kommit till klart uttryck i författningstexten — längre väg med främmande trafik oavsett intensiteten av denna trafik.

Med orden »av väsentlig betydelse» avses bland annat den begränsningen, att bidrag icke skall utgå enligt den angivna motiveringen, om det finnes annan vägförbindelse, som lika väl eller bättre kan tillgodose det aktuella bidragsbehovet.

2. Delvis i anslutning till de motiv, som ligga till grund för gällande bidragsbestämmelser, ha styrelserna föreslagit, att bidrag skall utgå till väg, som är av väsentlig betydelse för en stor allmänhet. Härmed avses allmänneligen befarna vägar, vilka tjäna som utfart eller samfärdselled för större bebyggelse, d. v. s. enskilda vägar, som till sin funktion stå de allmänna vägarna nära.

Det föreslagna bidragsvillkoret avses omfatta såväl korta som långa vägar. Bidrag skulle med stöd av denna bestämmelse kunna utgå bland annat till s. k. stamvägar (uppsamlingsvägar) inom tätbebyggelse ävensom till sådana vägar, vilka redan prövats böra ersättas med allmän väg.

3. Det tredje bidragsvillkoret, vilket avser väg, som är av väsentlig betydelse såsom samfärdselled eller utfart för en bebyggelse och är av betydande längd, innefattar en viktig utvidgning av bidragssystemets tillämpningsområde. Avsikten är att vägar, som ingå i ett lämpligt utbildat komplementvägnät till de allmänna vägarna, skola kunna komma i fråga till underhållsbidrag oavsett omfattningen av den bebyggelse de betjäna. Den begränsningen har ansetts nödvändig att vägen skall vara av betydande längd. I normala fall skall en väglängd av cirka en kilometer kunna anses motsvara en betydande längd. Ansluter vägen till annan enskild väg skulle dock även en sträcka, som något understiger en kilometer, räknas som betydande. Viss hänsyn skall också kunna tagas till de variationer i fråga om förutsättningarna för vägghållningen, som sammanhånga med de ekonomiska förhållandena inom skilda delar av landet.

4. Vad slutligen angår det fjärde bidragsvillkoret, vilket avser väg, vars nödiga underhåll måste anses vara för vägghållarna synnerligen betungande, synes det av styrelsernas uttalanden framgå att med uttrycket »synnerligen betungande» ej avses underhållskostnadernas absoluta storlek utan deras

relativa storlek i förhållande dels till den båtnad, som vägen medför för väghållarna, dels till fastigheternas ekonomiska bärkraft. Villkoret skulle i första hand kunna bli tillämpligt på kortare vägar till enstaka eller ett fåtal gårdar. Avsikten med bestämmelsen är att ge utrymme för en skälighetsprövning.

Såsom allmänt villkor för de föreslagna bestämmelsernas tillämplighet har angivits att de icke — lika litet som motsvarande nu gällande bestämmelser — äro avsedda att gälla utpräglade driftvägar. Däremot utgör den omständigheten att en väg i byggnadsbidragshänseende närmast är att hänföra till skogsväg eller ägoväg i för sig intet hinder för att underhållsbidrag skall kunna beviljas till vägen. Det har vidare förutsatts, att bidragsberättigade vägar skola vara farbara med motorfordon. Undantag från denna regel har dock ansetts böra göras i fråga om vissa skärgårds- och vintervägar.

Såsom framgår av det anförda innebär styrelsernas förslag en ganska betydande utvidgning av tillämpningsområdet för bestämmelserna om underhållsbidrag. Sålunda skulle enligt förslaget tillkomma i huvudsak följande vägkategorier, nämligen dels vissa stamvägar inom eller till tätbebyggelse och dels inom jordbruksbygderna i stort sett alla vägar betjänande en till fyra gårdar och inom skogsbygderna alla vägar betjänande en och två gårdar, i de båda sistnämnda fallen dock med undantag av kortare vägar.

Någon egentlig utredning om de statsfinansiella konsekvenserna av en sådan utvidgning av bidragsverksamheten föreligger icke, men vid en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställd stickprovsundersökning beträffande ett mindre område i mellersta Sverige med både jordbruks- och skogsbygd har utvidgningen uppskattats medföra en ökning av bidragskostnaderna med 10 å 20 % vid den tidpunkt, då det statsunderstödda vägnätet nått sin slutliga omfattning.

Den föreslagna förändringen, som i stort sett icke föranlett några erinringar i remissyttrandena, synes mig innebära ett socialt sett betydelsefullt steg mot en utjämning av väghållningskostnaderna för den del av befolkningen, som får bära den tyngsta bördan i detta hänseende. Med hänsyn härtill anser jag mig böra tillstyrka styrelsernas förslag i denna del.

Den av styrelserna utarbetade författningstexten utgör, liksom är fallet även beträffande nu gällande bestämmelser i ämnet, icke någon fullständig precisering av de avsedda bidragsvillkorens innebörd. Med hänsyn till ämnets komplicerade natur synes en sådan precisering komma att på ett olämpligt sätt tynga författningstexten och torde för övrigt kunna komma att medföra hinder för en smidig tillämpning i praktiska detaljfrågor. Jag har därför icke ansett mig böra framställa någon erinran mot formuleringen av författningsförslaget men förutsätter att kompletterande anvisningar i ämnet utfärdas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Till utredningsmyndigheternas motivering har jag endast ett par synpunkter att tillägga. De i författningsförslaget angivna orden »stor allmän-

het», »bebyggelse» och »väghållarna» böra enligt min mening anses äga tillämpning främst på den bofasta befolkningen. I fråga om exempelvis sommargästbebyggelse synes en restriktiv tillämpning av bidragsvillkoren vara motiverad. Därför anser jag att, med hänsyn till den skiftande innebörd som synes kunna givas åt begreppet stamväg i tätbebyggt samhälle, viss försiktighet bör iakttagas vid tillämpningen av det bidragsvillkor, som avser väg »av väsentlig betydelse för en stor allmänhet». Om tvekan uppstår i sådana fall, böra länsstyrelserna inhämta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande. Jag vill i detta sammanhang också understryka att, om nyssnämnda bidragsvillkor icke anses tillämpligt på väg inom tätbebyggt samhälle, bör i sådant fall ej heller det tredje i författningsförslaget angivna villkoret kunna komma i fråga som grund för beviljande av bidrag.

Enligt gällande bestämmelser må underhållsbidrag beviljas att tills vidare och intill dess annorledes i vederbörlig ordning beslutas årligen utgå med 60 % av den kostnad, vartill underhållet av vägen skäligen uppskattas. I undantagsfall, där väghållningen kan anses vara i särskilt hög grad betungande för väghållarna, må det årliga bidraget bestämmas till 75 % av den uppskattade kostnaden.

Utredningsmyndigheterna ha icke ifrågasatt annan ändring av dessa bestämmelser än en uppmjukning av villkoret för bidrag över 60 %. Uttrycket »i undantagsfall, där väghållningen kan anses vara i särskilt hög grad betungande för väghållarna» föreslås sålunda skola ersättas med orden »när synnerliga skäl äro därtill». Därför föreslås att möjlighet införas att differentiera det högre bidraget genom att göra detta till ett maximibidrag (»högst sjuttiofem procent»). Det förutsattes i förslaget att högre bidrag än 60 % icke skall få beviljas med mindre väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande inhämtats samt att frågan skall hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning om länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äro av olika mening. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall utfärda anvisningar om regler för beviljande av högre bidrag.

I några remissyttranden har ifrågasatts höjning av de gällande normal- och maximiprocenttalen för underhållsbidraget. För egen del vill jag i denna fråga ansluta mig till den uppfattningen att de begränsade anslagsmedel, som kunna ställas till förfogande, i första hand böra utnyttjas för att utsträcka det statliga stödet till så många som möjligt av dem som för närvarande själva helt få bära kostnaderna för sina vägförbindelser med yttervärlden. Jag vill dock icke motsätta mig utredningsmyndigheternas förslag om en uppmjukning av villkoret för bidrag med 75 %, enligt vilket sådant bidrag skulle kunna utgå »när synnerliga skäl äro därtill». Jag förutsätter emellertid, att bestämmelsen även med denna avfattning skall tillämpas med erforderlig försiktighet. I likhet med länsstyrelsen i Västerbottens län finner jag däremot avgörande praktiska skäl tala emot att införa den av styrelserna föreslagna möjligheten till differentiering av det

högre bidraget, och jag är med hänsyn bland annat härtill heller icke beredd att tillstyrka utredningens förslag om att ärenden rörande högre bidrag skulle underkastas central prövning. Länsstyrelsen i Kopparbergs län m. fl. har ifrågasatt den ändringen, att underhållsbidraget skulle kunna bestämmas även till procenttal understigande 60-procentsgränsen. En sådan differentiering synes mig innebära att bidragssystemet ytterligare kompliceras utan att därmed i praktiken komma att vinnas några mera väsentliga besparingar i bidragsmedel. Jag anser mig därför icke böra tillstyrka detta förslag.

Enligt gällande bestämmelser äger länsstyrelsen, i samband med att årligt underhållsbidrag första gången beviljas till viss väg, medgiva att bidrag med högst 60 % av den beräknade kostnaden må utgå till vissa iståndsättningsåtgärder av betydelse för trafiksäkerheten. Utredningsmyndigheterna ha föreslagit den utvidgningen av tillämpningsområdet för nämnda bidrag, att iståndsättningsbidrag skulle kunna utgå jämväl till andra ur trafiksäkerhetssynpunkt angelägna mindre förbättringsarbeten än de i gällande bestämmelser angivna. Samtidigt skulle emellertid för bidraget fastställas en övre gräns av 5 000 kronor per företag. Oberoende härav skulle bidrag till iståndsättning eller ombyggnad av bro, liksom för närvarande, kunna utgå å en särskilt bestämd högre kostnad. Med hänsyn bland annat till ändringarna i penningvärdet skulle den förutnämnda bidragsgränsen icke fixeras i författningen utan genom anvisningar från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Slutligen ha styrelserna föreslagit, att iståndsättningsbidrag skall kunna beviljas jämväl i samband med omuppskattning av underhållskostnaderna, alltså även efter det underhållsbidrag beviljats första gången. Författningsförslaget har följande lydelse: »Till åtgärder som prövas erforderliga ur trafiksäkerhetssynpunkt å väg, till vilken underhållsbidrag beviljats, må särskilt bidrag (*iståndsättningsbidrag*) utgå med högst sextio procent av den beräknade kostnaden för dylika åtgärder».

Styrelsernas förslag att iståndsättningsbidrag skall kunna utgå även till andra ur trafiksäkerhetssynpunkt angelägna åtgärder än de i gällande bestämmelse angivna har icke givit mig anledning till erinran och jag har heller intet att invända mot att iståndsättningsbidrag må kunna beviljas jämväl i samband med omuppskattning av underhållskostnaderna. Den föreslagna bidragsgränsen av 5 000 kronor innebär, att de totala kostnaderna för bidragsberättigade åtgärder, förutom broar, vid maximal bidragsprocent kunna uppgå till något mer än 8 000 kronor. I betänkandet har meddelats att det genomsnittliga bidragsbeloppet för iståndsättningsåtgärder år 1948 uppgick till omkring 840 kronor och att större bidrag än 5 000 kronor detta år endast förekom i 1½ % av samtliga fall. Med hänsyn härtill anser jag, att nyssnämnda bidragsgräns bör kunna tillämpas utan större olägenhet. I ett par remissyttranden har ifrågasatts att även vissa andra arbeten än sådana som betingas av trafiksäkerhetsskäl skulle i bidragshänseende få hänföras till iståndsättningsåtgärder. Med hänsyn till nödvändig-

heten av att hålla en bestämd gräns mellan iståndsättnings- och byggnadsbidrag anser jag mig icke böra biträda dessa förslag.

Vad slutligen angår utredningsmyndigheternas förslag att till vinterväghållning skulle i bidragshänseende även få räknas sandning mot ishalka förordar jag, att en författningsändring av denna innebörd vidtages.

Utöver vad här föreslagits synas vissa redaktionella och andra ändringar av mindre väsentlig innebörd böra vidtagas i bidragsförfattningarna. Dessa ändringar synas icke vara av beskaffenhet att behöva underställas riksdagen.

Vissa i betänkandet samt i några remissyttranden berörda frågor angående konsekvenserna i statsbidragshänseende av kommunala engagemang i enskild väghållning har jag funnit böra ytterligare övervägas med beaktande bland annat av de förslag, som kunna komma att framläggas av allmänna statsbidragsutredningen.

De föreslagna författningsändringarna torde lämpligen böra träda i kraft den 1 januari 1953. Det bidragsanslag, som redan i början kan komma att påverkas i någon mera väsentlig omfattning av reformen, är underhållsanslaget. Eftersom de medel, som i årets statsverksproposition äskats under nämnda anslag, avse kalenderåret 1952, skulle emellertid de nya bestämmelserna med den här föreslagna tidpunkten för ikraftträdandet icke komma att rubba förutsättningarna för denna anslagsberäkning.

Under åberopande av det anförda hemställer jag,

att Kungl. Maj:t måtte bereda riksdagen tillfälle att avgiva yttrande i anledning av de förslag till vissa ändringar i gällande bestämmelser rörande statsbidrag till enskild väghållning, som jag i det föregående framlagt.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:
Nils Hård af Segerstad.