

Nr 218.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa ändringar i gällande bestämmelser rörande statsbidrag till enskild väghållning jämte i ämnet väckta motioner.

(4:c avd.)

I propositionen nr 221 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 31 mars 1952, berett riksdagen tillfälle att avgiva yttrande i anledning av ett av föredragande statsrådet tillstyrkt förslag till vissa ändringar i gällande bestämmelser rörande statsbidrag till enskild väghållning.

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 samfärdselhänseende 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 anbefallde 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.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen 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 överensstämna med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens.

Vad först beträffar behovet av enskilda vägar ha styrelserna dragit upp vissa riktlinjer för fortsatt undersökning härav. I anslutning härtill har framhållits att det knappast synes 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.

Vidare ha behandlats vissa frågor rörande byggnadsbidrag till de vägar, som omfattas av utredningen, varvid föreslagits att desamma skulle indelas i tre kategorier, nämligen byvägar, skogsvägar och jordbruksvägar. Till dessa skulle bidragsmedlen liksom hitills — med hänsyn till de olikheter som föreligga i fråga om ändamålet med statsbidraget — anvisas under skilda anslag. Behovet av bidrag till byggande av utfartsvägar från enstaka eller ett fåtal gårdar anses av styrelserna 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.

Beträffande bidragsgrunderna för byggande av enskilda vägar föreslår väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att bidraget till samtliga vägkategorier konstrueras som ett maximibidrag, varvid detsamma skulle bestämmas att utgå med högst 60 procent av beräknad kostnad. Liksom för närvarande skulle dock bidrag kunna utgå med högre andel av kostnaderna när särskilda skäl förelåge. Bidragsbeslut skulle — med vissa undantag — fattas av länsstyrelserna. Skogsstyrelsen, som i berörda hänseenden är av annan mening, föreslår att nuvarande författningsbestämmelser och procentsatser för bidrag bibehållas. Båda styrelserna förordade viss höjning av bidraget till planeringskostnader och kostnader för åtgärder, som föreskrivas i riksförsvarets intresse.

I fråga om bestämmelserna rörande underhållsbidrag föreslås vissa betydelsefulla ändringar, innebärande en utvidgning av bidragsverksamheten. Tillämpningsområdet för dessa bestämmelser skulle sålunda 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 förutsättes att sådant bidrag skall kunna beviljas även i samband med omuppskattning av underhållskostnaderna.

Beträffande den närmare innebörden av de framlagda utredningsförslagen samt de yttranden häröver, som avgivits av ett stort antal myndigheter och organisationer, torde få hänvisas till propositionen (s. 6—29).

Föredraganden har inledningsvis framhållit, att flera av de i utredningen behandlade frågorna visat sig svåra att lösa. Trots att utredningen tagit

förhållandevis lång tid i anspråk, hade några definitiva resultat icke uppnått i fråga om den del av utredningen, som rör vägbehovet, och beträffande statsbidragsgrunderna hade de båda utredande organen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen, på väsentliga punkter stannat i olika meningar. På grund av denna beskaffenhet hos utredningsresultatet säger sig föredraganden icke vara i tillfälle att nu framlägga förslag till någon fullständig lösning av hela det problemkomplex, som innefattades i de av Kungl. Maj:t meddelade utredningsdirektiv. I vissa delar hade dock utredningen lett till värdefulla resultat, som syntes vara ägnade att läggas till grund för förslag till riksdagen.

Härefter har föredraganden beträffande frågan om behovet av enskilda vägar anfört följande.

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 ompänna 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, bör 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 befinnes 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.

Beträffande den i samband med behandlingen av frågorna om byggnadsbidrag föreslagna indelningen av vägarna i de tre kategorierna byvägar, skogsvägar och jordbruksvägar anför föredraganden följande.

Med byväg avse styrelserna sådan enskild väg, som är av väsentlig betydelse som samfärdselled för en bygds befolkning. Avsikten är att an-

vändningen 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 ligger, såsom torde framgå av betänkandet, framför allt däri, att vart och ett av de tre bidragsanslagen därefter utan formella hinder i författningarna kan 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 betänkanudet.

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.

Föredraganden framhåller vidare, att en väsentlig del av innehållet i betänkanudet 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 betingades 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 vore huvudsakligen i denna fråga som de båda utredande myndigheterna blivit oense. Föredraganden fortsätter härom.

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 skogsvägaras 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 ekklesiastisk 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 be-

stämmas 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 åga 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 bidrags-

kungörelsen 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 iståndsättningsåtgärder 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.

Föredraganden har härefter behandlat utredningsmyndigheternas förslag rörande statsbidrag till underhåll av enskilda vägar och därvid gjort följande uttalande.

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 väghållarna. Till skillnad från motsvarande nu gällande villkor avses bestämmelsen dock icke äsyfta sådan främmande trafik, som är avsedd att gagna väghållarna. 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 väghållningen, 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 väghållarna 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 årtäkt, 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 och 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 sluttliga 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 allmänhet», »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. Därjämte 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 lättbebyggt 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». Därjämte föreslås att möjlighet införas att differentiera det högre bidraget genom att göra detta till ett maximibidrag (»högst sjuttiofem procent»). Det förutsättes 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 maximiprocentalen 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 procental understigande 60-procentgränsen. 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 underhållsbi-

drag 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 nödvändigheten 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 föredraganden att en författningsändring av denna innebörd vidtages.

Utöver vad sålunda föreslagits syntes vissa redaktionella och andra ändringar av mindre väsentlig innebörd böra vidtagas i bidragsförfattningarna. Dessa ändringar vore dock icke 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 föredraganden funnit böra ytterligare övervägas med beaktande bland annat av de förslag, som kunna komma att framläggas av allmänna statsbidragsutredningen.

De föreslagna författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1953. I samband härmed framhåller föredraganden, att det bidragsanslag, som redan i början kunde komma att påverkas i någon mera väsentlig omfattning av reformen, vore 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.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft två likalydande motioner, väckta i anslutning till årets statsverksproposition, den ena inom första kammaren av herr *Pålsson m. fl.* (I: 188) och den andra inom andra kammaren av herr *Jansson i Aspeboda m. fl.* (II: 273), i vilka hemställts *dels* att bidrag till underhåll av enskild väg, liksom till i propositionen avsedd maskinanskaffning m. m. härför, måtte kunna medgivas

med upp till 75 procent av kostnaderna, *dels ock* att sådana bidrag måtte kunna utgå även då de avse väg, som betjänar mindre än tre fastigheter.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionen I: 188.

Utskottet. De i förevarande proposition framlagda förslagen grunda sig på en redan år 1945 beslutad utredning, vilken med visst biträde verkstälts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt skogsstyrelsen. I utredningsuppdraget ingick bl. a. att undersöka möjligheten att under ekonomiskt rimliga former förbättra vägförbindelserna genom landets mera avlägsna skogsområden ävensom andra i samfärdselhänseende missgynnade bygder. Av i propositionen närmare angivna skäl har emellertid utredningsuppdraget i denna del icke fullföljts. Föredraganden, som anslutit sig till de av de båda utredningsorganen härutinnan uttalade synpunkterna, har för sin del funnit en mera fullständig inventering av vägbehovet böra ske endast successivt i samband med den planeringsverksamhet som kan komma att bedrivas inom jordbruket och på andra områden. Med anledning härav ha i förevarande sammanhang till konkret behandling upptagits allenast sådana frågor som avse formerna för och omfattningen av nuvarande system för statsbidrag till enskild väghållning. Kungl. Maj:ts förslag i berörda hänseende innebär i huvudsak följande.

I viss anslutning till vad redan nu gäller skola de till byggnadsbidrag berättigade vägarna indelas i tre kategorier, nämligen byvägar, skogsvägar och jordbruksvägar. Dessa ha därvid definierats på ett sätt som avser att möjliggöra viss utvidgning av bidragsgivningen. Däremot har icke förutsatts någon höjning av själva bidragsprocenten, som f. n. varierar allt eftersom fråga är om olika vägtyper, utom i vad avser planeringskostnader för byväg samt kostnader för särskilda åtgärder i riksförsvarets intresse. Utfartsväg från enslaka eller ett fåtal gårdar skall vidare behandlas enligt de för jordbruksvägar gällande reglerna och sålunda icke innefattas i byvägsbegreppet. Även i fortsättningen skola statsbidragsbestämmelserna för respektive vägkategorier redovisas i skilda författningar och för ändamålet erforderliga medel anvisas under olika anslag, nämligen det under sjätte huvudtiteln uppförda anslaget för bidrag till byggande av enskilda vägar samt de under nionde huvudtiteln uppförda anslagen för bidrag till jordbrukets rationalisering respektive väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo.

Beträffande underhållsbidragets storlek har icke förutsatts någon ändring i annan mån än att viss uppmjukning skall ske av villkoret för beviljande av den högre bidragsprocenten. Bidrag med 75 procent av beräknade kostnader skall sålunda kunna utgå, när synnerliga skäl därtill äro, medan enligt nuvarande bestämmelser detta må ske endast i undantagsfall, där väghållningen kan anses vara i särskilt hög grad betungande för väghållarna. Jämväl för erhållande av iståndsättningsbidrag ha föreslagits

vissa lättnader. Den mest betydelsefulla nyheten är emellertid, att tillämpningsområdet för bidragsbestämmelserna avses skola vidgas genom att utsträckas till även vissa stamvägar inom tätbebyggelse samt längre utfartsvägar från enstaka eller ett fåtal gårdar. Liksom nu skall underhållsbidrag utgå allenast från sjätte huvudtitelns vederbörande anslag.

Utskottet finner för sin del uppenbart, att ett genomförande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag kommer att medföra förbättringar i vissa hänseenden. Samtidigt måste emellertid konstateras, att frågan rörande den omfattning i vilken staten skäligen bör bidra till kostnaderna för den enskilda väghållningen icke därmed kan anses ha blivit löst. Den mest framträdande bristen torde vara, att någon realprövning av föreliggande behov icke kommit till stånd. Åtskilliga av de spörsmål som föranlett den till grund för propositionen liggande utredningen komma därför med all sannolikhet att inom kort ånyo aktualiseras. Mot bakgrunden av vad i ärendet förevarit är utskottet dock av den uppfattningen, att Kungl. Maj:ts förslag bör i nuvarande läge kunna godtagas.

I de båda likalydande motionerna I: 188 och II: 273, vilka väckts i anslutning till årets statsverksproposition men vilka utskottet funnit sig böra behandla i förevarande sammanhang, har framlagts förslag om sådan ändring i bidragsbestämmelserna, att underhållsbidrag med upp till 75 procent av kostnaderna mera regelmässigt kunde beviljas. Utskottet vill icke bestrida, att en höjning av bidragsprocenten ur många synpunkter framstår såsom önskvärd. Den i det föregående lämnade redogörelsen ger emellertid vid handen, att Kungl. Maj:ts förslag just åsyftar en uppmjukning av bestämmelserna på denna punkt. I avvaktan på resultatet härav finner utskottet det icke lämpligt att någon ytterligare förändring i bidragsvillkoren vidtages. Utskottet förutsätter dock att de nya bestämmelserna tillämpas på sådant sätt att syftet med desamma, nämligen att bereda de enskilda väghållarna en mera påtaglig ekonomisk lättnad, verkligen uppnås.

Motionärerna ha vidare ifrågasatt, huruvida icke underhållsbidrag borde kunna utgå även för väg som betjänar mindre än tre fastigheter. Då emellertid detta spörsmål vid bifall till Kungl. Maj:ts förslag kommer att lösas i enlighet med de av motionärerna uttalade önskemålen, synes härutinnan någon särskild åtgärd från riksdagens sida icke vara erforderlig.

I motionerna har slutligen förordats en höjning från 60 till 75 procent av det statsbidrag som enligt ett i statsverkspropositionen framlagt förslag skall kunna utgå vid inköp av för underhållet på vissa enskilda vägar avsedda större redskap. Med anledning härav får utskottet erinra om att ifrågavarande förslag redan godkänts av riksdagen under innevarande års vårsession. Enligt utskottets mening bör erfarenheten av de praktiska verkningarna av detta nya understödssystem avvaktas, innan frågan om ändring i bidragsgrunderna tages upp till övervägande. Utskottet finner så mycket mindre anledning att biträda motionärernas uppfattning som i Kungl. Maj:ts förevarande proposition icke förutsatts någon höjning av gällande normalprocenttal för det vanliga underhållsbidraget.

Under åberopande härav får utskottet hemställa,

I. att riksdagen må, med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 221, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva tillkänna vad utskottet anfört;

II. att motionerna I: 188 och II: 273, i vad de avse villkoren för statsbidrag till underhåll av enskild väg, icke må bifallas av riksdagen;

III. att motionerna I: 188 och II: 273, i vad de avse statsbidrag till underhåll av enskild väg som betjänar mindre än tre fastigheter, icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

IV. att motionerna I: 188 och II: 273, i vad de avse statsbidrag till inköp av för underhåll av vissa enskilda vägar avsedda större redskap, icke må bifallas av riksdagen.

Stockholm den 27 november 1952.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit
från första kammaren: herrar Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Iwar Anderson, Näsgård, Leander, Gillström, Pålsson, Näsström, Sundelin, Bergh, Hesselbom, Alfred Nilsson, Lundqvist, Ragnar Persson och Edvin Thun; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmberg i Skövde, Svensson i Grönvik, Andersson i Malmö, Boman i Kieryd, Mårtensson i Uddevalla, Wallentheim, Lindholm, Åkerström, Johansson i Mysinge, Andersson i Munkaljungby, Widén och Gustafsson i Skellefteå.

Reservationer.

1) av herrar *Näsgård, Pålsson, Svensson* i Grönvik, *Åkerström* och *Johansson* i Mysinge, vilka ansett att

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 13, som börjar med »I de» och slutar med »verkligen uppnås», bort ha följande lydelse:

»I de båda likalydande motionerna I: 188 och II: 273, vilka väckts i avslutning till årets statsverksproposition men vilka utskottet funnit sig böra behandla i förevarande sammanhang, har framlagts förslag om sådan ändring i bidragsbestämmelserna, att underhållsbidrag med upp till 75 procent av kostnaderna mera regelmässigt kunde beviljas. Utskottet vill icke bestrida, att en höjning av bidragsprocenten ur många synpunkter framstår såsom önskvärd. Den i det föregående lämnade redogörelsen ger emellertid vid handen, att Kungl. Maj:ts förslag just åsyftar en uppmjukning av bestämmelserna på denna punkt. I avvaktan på resultatet härav finner utskottet det icke lämpligt att någon annan förändring i bidragsvillkoren nu vidtages än att orden »synnerliga skäl» i vederbörande bidragsförfattning ersättas med orden »särskilda skäl», vilket torde kunna bereda de bidragsbeviljande myndigheterna ett något större mått av handlingsfrihet. Utskottet förutsätter därvid att de nya bestämmelserna tillämpas på sådant sätt att syftet med desamma, nämligen att bereda de enskilda väghållarna en mera påtaglig ekonomisk lättnad, verkligen uppnås.»

dels ock utskottets hemställan under II. bort ha följande lydelse:

»II. att riksdagen må, med anledning av motionerna I: 188 och II: 273 i vad de avse villkoren för statsbidrag till underhåll av enskild väg, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva tillkänna vad utskottet anfört.»

2) av herrar *Karl Andersson, Näsström, Sundelin, Bergh* och *Gustafsson* i Skellefteå.
