

Nr 130.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag till vägväsendet för budgetåret 1954/55 jämte i ämnet väckta motioner m. m.

(4:e avd.)

1:o) **Vissa anslagstekniska frågor.** I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (punkt 9, s. 18—29 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 4 januari 1954) lämnat en redogörelse för vissa anslagstekniska frågor.

I sin skrivelse (³¹/₈ 1953) med förslag till anslagsäskanden för nästa budgetår i vad avser vägväsendet har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* till behandling upptagit bl. a. frågan om en förenkling av anslagstekniken beträffande de statliga väginvesteringarna på driftbudgeten.

De statliga väg- och broinvesteringarna redovisas under icke mindre än 14 anslag på driftbudgeten, nämligen Nyanläggning av bygdevägar, Nyanläggning av ödebygdsvägar, Byggande av huvudvägar, Ombyggnad av bygdevägar och ödebygdsvägar, Förstärkning och förbättring av vägar, Vägbeläggningar, Byggande av broar, Byggande och förbättring av vissa för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar, Markförvärv m. m., Marklösen m. m. för vissa vägbyggnadsföretag, Bidrag till städer och samhällen för tillhandahållande av mark m. m., Byggande av bro vid Bergnäset, Byggande av bro vid Hjulsta samt Stensättning av vägar. Flera av anslagen fördelas av Kungl. Maj:t på samtliga län, beträffande Nyanläggning av ödebygdsvägar dock blott på de sju nordligaste länen.

Handläggningen av anslagsäskandena rörande de statliga väginvesteringarna innebär med nuvarande långt gående anslagsuppspaltning en oproportionerligt stor arbetsbelastning för styrelsen samt medför avsevärda olägenheter för vägförvaltningarna. För var och en av dessa regleras vägbyggnadsverksamheten av minst sex av Kungl. Maj:t fastställda rambe-
lopp för medelsförbrukningen, d. v. s. sammanlagt minst 150 anslagsposter. Svårigheter föreligger att utnyttja anslagen, då varje vägförvaltning av säkerhetsskäl måste hålla en reserv för oförutsett på vart och ett av anslagen. Anslagssplittringen medför alltså enligt styrelsen både osmidighet och stelhet i resursernas utnyttjande och kan härigenom sägas försvåra ett rationellt bedrivande av verksamheten, ett förhållande som jämväl uppmärksammas av överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsväsendet i

deras berättelse för budgetåret 1950/51. Frågan har ävenledes behandlats av 1952 års riksdag i anledning av väckt motion i ämnet (riksdagens skrivelse nr 6).

Styrelsen har funnit det ofrånkomligt att nu pröva vilka åtgärder, som kan vidtagas i syfte att förenkla den administrativa handläggningen av anslagsfrågorna genom begränsning av anslagsuppdelningen, utan att härigenom statsmakternas möjligheter att leda och kontrollera investeringsverksamheten minskas.

Styrelsen utgår från att de nuvarande reservationsanslagen Stensättning av vägar, som redan är under avveckling, samt Byggande av bro vid Bergnåset och Byggande av bro vid Hjulsta, vilka automatiskt bortfaller sedan broarna färdigstälts, tills vidare skall bestå. Styrelsens förslag till förenkling innebär för övriga elva anslag i korthet att först och främst följande sju anslag skulle bli avvecklade.

Anslaget till Förstärkning och förbättring av vägar avses för utförande å vissa vägar av genomgående standardförbättringar, vartill även hänföres smärre rätningar, förbättringsarbeten m. m. Då arbeten avseende förstärkning och förbättring ur teknisk synpunkt icke är av annan karaktär än övriga arbeten med omläggning och förbättring av det befintliga vägnätet, synes anslaget kunna uppgå i ombyggnadsanslagen.

Anslaget till Vägbeläggningar avses till de egentliga beläggningsarbetena, medan kostnaderna för förarbetena skall bestridas från förstärkningsanslaget resp. om- eller nybyggnadsanslagen. Vid vissa numera tillämpade beläggningsmetoder är det emellertid mången gång icke möjligt att erhålla en rättvisande uppdelning av de kostnader, som skall belasta det ena eller andra anslaget. Då beläggningar numera ingår som del av ett byggnadsföretag, synes det icke nödvändigt med särskilda flerårsplaner för beläggningsarbetena. Därmed bör anslagsändamålen för ny- och ombyggnad av vägar jämväl inkludera förekommande beläggningsarbeten.

Anslaget till Bidrag till byggande och förbättring av broar, motsvarande det nuvarande anslaget till Byggande av broar, tillkom år 1935 med hänsyn till det föreliggande stora behovet av statsbidrag till ombyggnad av större broar m. m. Efter vägväsendets förstatligande har i huvudsak samtliga ombyggnader av bristfälliga broar bestritts med medel från detta anslag oavsett företagens storlek. Från anslaget bestrides kostnaderna för själva broföretaget, medan kostnaderna för tillfartsvägar utgår från vederbörligt väganslag. För att tillgodose medelsbehovet för ett broföretag jämte tillfartsvägar måste alltså medel disponeras från minst två olika anslag. Om tillfartsvägarna skall beläggas, tillkommer anslaget till Vägbeläggningar. Styrelsen föreslår, att broföretagen inrymmas i flerårsplanerna för vägbyggnader, samt att bro jämte tillfartsvägar därvid uppföres som ett företag. Detta hindrar icke att den årliga brobyggnadsverksamhetens storlek bedömes för landet i dess helhet i anslutning till den åren 1942—1948

verkställda ingående inventeringen av landets brobestånd. Skäl talar dock enligt styrelsen för att bibehålla en särskild flerårsplan för byggande av speciella broar av sådan storleksordning och svårighetsgrad, att en särskild planläggning och samordning i tiden av deras projektering och utförande erfordras.

Anslaget till Byggande och förbättring av vissa för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar tillkom år 1939, då behov av snabb upprustning av vissa ur försvarssynpunkt viktiga vägförbindelser aktualiserades vid krigsutbrottet. Med det samråd, som äger rum vid flerårsplanernas upprättande, föreligger fullt tillräckliga garantier för att de ur försvars- och försörjningssynpunkt angelägna företagen kommer att upptagas till prövning. Vid nu förutsatt investeringsvolym synes några svårigheter icke behöva uppstå att tillgodose dessa företag inom ramen för de anslagsändamål, vilka styrelsen i det följande föreslår, utan att särskilt anslag anvisas härför.

Det vid vägförstatligandet tillkomna anslaget till Bidrag till vissa städer och samhällen för tillhandahållande av mark m. m. avsåg att bereda vissa städer och samhällen, där kronan är väghållare, lättnad i den markanskaffningsplikt, som kom att åvila dem. Någon sådan principiell skillnad mellan dessa marklösenkostnader och kostnaderna för lösen av mark för företag å landsbygden synes icke föreligga, att det vid en anslagskoncentration kan vara motiverat att bibehålla detta anslag.

Anslaget till Marklösen m. m. för vissa vägbyggnadsföretag är avsett för marklösen m. m. beträffande före år 1944 igångsatta statliga beredskapsarbeten. Då flertalet av dem är avvecklade som beredskapsarbeten, synes ev. ytterligare uppkommande medelsbehov kunna bestridas av vägbyggnadsanslagen, varför anslaget synes kunna avvecklas.

Anslaget till Markförvärv m. m. tillkom budgetåret 1945/46 för bestriktande av kostnaderna för förvärv av rätt till mark m. m., som avses bli tagen i anspråk vid genomförande av vägbyggnadsföretag, ingående i upprättade investeringsplaner. Anslaget är avsett att tagas i anspråk, där det av förhållandena framgår, att uppskov med ordnande av marklösenfråga visar sig vara ofördelaktigt, eller där byggnadsförbud i samband med framdragande av väg över mindre fastighet medför avsevärt intrång i enskild rätt. Även om detta utgör ett behov, som i vissa fall ligger utanför flerårsplanernas ram, bör hinder ej möta att bestrida eventuella kostnader från anslag för den ordinarie väg- och brobyggnadsverksamheten.

Härefter återstår de egentliga vägbyggnadsanslagen Nyanläggning av bygdevägar, Nyanläggning av ödebygdsvägar, Byggande av huvudvägar samt Ombyggnad av bygdevägar och ödebygdsvägar. Styrelsen framhåller, att enligt 1934 års väglag begreppet allmän väg omfattade landsväg och ödebygdsväg. År 1936 infördes därutöver begreppet huvudväg, varvid skildes mellan väg av synnerlig betydelse för den genomgående, långväga

samfärdseln eller eljest av stor vikt ur trafiksynpunkt (sedermera benämnd rikshuvudväg) samt annan huvudväg (sedermera benämnd läns-huvudväg). Gällande vägslag skiljer icke mellan olika slag av allmänna vägar, medan däremot vägstadgan, som innehåller föreskrifter om behandlingen av vägfrågor, upptager tre slag av allmänna vägar, nämligen huvudväg, bygdeväg samt ödebygdsväg. Uppdelningen av gruppen huvudvägar, som omfattar ca 24 000 km av landets omkring 90 000 km vägar, i vägar av riksbetydelse (nuvarande rikshuvudvägar) och i vägar av väsentligen länsbetydelse (nuvarande läns-huvudvägar) äger alltjämt tillämpning.

Enligt styrelsen vore det riktigare att jämställa flertalet läns-huvudvägar med bygdevägarna än med rikshuvudvägarna, då det med nuvarande uppdelning av arbeten avseende ombyggnad av läns-huvudvägar och bygdevägar på två skilda anslag icke sällan inträffar, att ombyggnad av en bygdeväg kan komma till stånd tidigare än en ur läns-synpunkt mera angelägen ombyggnad av en läns-huvudväg. Det vore ur läns-synpunkt en fördel, om angelägenheten av ombyggnader av länets väsentligen interna vägnät prövades i ett sammanhang utan uppdelning på skilda vägkategorier.

Vid prövningen av flerårsplanerna för nyanläggning av bygdevägar och för nyanläggning av ödebygdsvägar har vidare svårigheter uppstått att bedöma till vilkendera en väg skall hänföras. Då vidare även ödebygdsvägarna numera har att uppbära tung trafik, föreligger ur standardsynpunkt ingen skillnad mellan bygdevägar och ödebygdsvägar. Styrelsen anser därför icke skäl föreligga att längre bibehålla två kategorier av nyanläggningsföretag.

Styrelsen föreslår därför sådan ändring av 1 § vägstadgan, att de allmänna vägarna uppdelas i endast två grupper, nämligen riksvägar och länsvägar. Till förstnämnda slag av vägar skulle hänföras vägar, vilka är av synnerlig betydelse för den genomgående, långväga samfärdseln och som tillsammans skulle utgöra ett stamvägnät, tills vidare omfattande de nuvarande rikshuvudvägarna. Till förhindrande av förväxling med begreppet huvudled enligt vägtrafikförordningen föreslås benämningen rikshuvudväg ändrad till riksväg. Övriga allmänna vägar skulle sammanföras under en gemensam benämning, länsvägar.

Styrelsen ifrågasätter vidare, om det icke väsentligen bör läggas i länsorganens hand att i samband med flerårsplanernas upprättande bedöma, i vilken omfattning ett läns medelstilldelning till länsvägarna bör användas för nyanläggnings- resp. ombyggnadsarbeten. Förbrukningen under år 1952 av anslagsmedel för dylika slags arbeten å länsvägar har varit väsentligt olika inom olika län, så att anslagsförbrukningen till nyanläggningsföretag är liten i de sydligare länen men i norrlandslänen utgör en väsentlig del av den totala investeringen. Att medlen bundits vid skilda anslagsändamål har i de sydligare länen exempelvis medfört, att förändring av enskild väg till allmän måst skjutas på framtiden av brist på medel för i samband därmed erforderliga iståndsättningsarbeten. Som ytterligare skäl anföres, att, om

en bygd har allmän väg av icke godtagbar beskaffenhet, behovet av denna vägs förbättring närmast kan jämföras med behovet av nyanläggning av väg till en bygd, som saknar sådan. Länsorganen bör då ha möjlighet att pröva vilket av behoven, som är mest angeläget, antingen ombyggnad av förstnämnda väg eller nyanläggning av sistnämnda väg, utan att vara bundna av de tillgängliga medlens fördelning på två anslag, hänförliga till två flerårsplaner. Med hänsyn härtill föreslår styrelsen, att endast *en* flerårsplan för byggande av länsvägar upprättas.

Enligt styrelsens förslag skulle för reglering av väg- och brobyggnadsverksamheten alltså vara tillfyllest med en flerårsplan för byggande av riksvägar, en för byggande av länsvägar samt en för byggande av speciella storbroar.

Om anslagen koncentrerades till att motsvara föreslagna flerårsplaner eller till tre anslag, skulle detta likväl innebära, att verkets byggnadsverksamhet komme att regleras genom 48 anslagsposter, utom de skilda posterna för storbroar inom de län, där sådana förekommer. För väg- och vattenbyggnadsverket skulle en väsentligt enklare handläggning erhållas, om de medel, som riksdagen varje budgetår ställer till vägväsendets förfogande för statliga väginvesteringar, i stället anvisades över *ett* anslag. Detta förutsattes bli anvisat som reservationsanslag och föreslås erhålla benämningen *Vägbyggnad*.

Kungl. Maj:t och riksdagen skulle därvid enligt styrelsen bibehållas vid sin möjlighet att påverka fördelningen av anslagsmedlen, därest styrelsen vid medelsäskandet å detta anslag hade att redovisa den förutsatta uppdelningen på byggande av riksvägar, av länsvägar och av storbroar. Riksdagen skulle i samband med anslagsbeviljandet och på grundval av Kungl. Maj:ts i proposition framlagda förslag få tillfälle att pröva anslagets disposition i huvudsak på de angivna olika ändamålen. Kungl. Maj:t skulle därefter besluta om anslagets fördelning samt ställa detsamma till styrelsens förfogande, som hade att tillgodose vägförvaltningarna med medel intill de rambelopp Kungl. Maj:t fastställer för de olika länen. En mindre anslagsdel förutsattes ställd till styrelsens förfogande för täckande av vissa kostnader av gemensam natur samt för brådskande och oförutsedda företag. I samband med efterföljande anslagsäskanden skulle till riksdagen lämnas en redogörelse för investeringsanslagens slutliga disposition under förflutna arbetsår, innefattande fördelningen, förutom på de angivna ändamålen, även av delposten till Byggande av länsvägar på nyanläggning resp. ombyggnad. Riksdagen finge härigenom möjlighet att lämna de direktiv för den fortsatta verksamheten, som kunde befinnas påkallade.

Över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning ha yttranden afgivits av *arbetsmarknadsstyrelsen, riksräkenskapsverket och länsvägnämndernas förbund samt länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings, Blekinge,*

Malmöhus, Västernorrlands och Norrbottens län, av vilka remissinstanser samtliga utom riksräkenskapsverket och länsstyrelsen i Norrbottens län helt tillstyrkt styrelsens förslag. De två sistnämnda myndigheterna ha däremot framställt vissa erinringar mot detsamma.

Beträffande den närmare innebörden av remissyttrandena torde få hänvisas till propositionen (s. 23—26).

Föredraganden framhåller inledningsvis att den nuvarande långtgående uppspaltningen på ett flertal anslag med begränsat användningsområde otvivelaktigt medför vissa betydande praktiska olägenheter. Möjligheterna att utnyttja anvisade medel på mest rationella sätt försämrats sålunda, bl. a. genom att systemet bidrager till att försvåra igångsättandet av större företag samt anpassningen av vägbyggandet efter läget på arbetsmarknaden i de olika länen. Jämväl planläggningen försåvras. Härtill kommer, att den administrativa handläggningen av anslagsfrågor samt bokföringen blir relativt betungande för såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som vägförvaltningarna. Starka skäl synes därför i och för sig tala för att man bör söka åvågbbringa en förenkling av anslagstekniken. Tidpunkten härför anses vara lämplig, sedan den av riksdagen beslutade omläggningen till kalenderår av medelsberäkningen för de ordinarie anslagen till vägbyggnadsverksamheten nu genomförts.

Föredraganden anför vidare härom följande.

Vid ställningstagandet till huru en sådan förenkling bör gestaltas torde man kunna bortse från anslaget till Stensättning av vägar, som är under avveckling, samt anslagen till Byggande av bro vid Bergnäset och till Byggande av bro vid Hjulsta, vilka inom kort automatiskt bortfaller, sedan företagen slutförts.

Samtliga remissmyndigheter har varit eniga om att anslagen till Förstärkning och förbättring av vägar, Markförvärv m. m., Marklösen m. m. för vissa vägbyggnadsföretag samt Bidrag till vissa städer och samhällen för tillhandahållande av mark m. m. bör kunna uppgå i de egentliga väganlagen. Jag förordar att så sker. De betänkligheter, som yppats i ett par remissyttranden rörande lämpligheten av att slopa anslagsrubriken Byggande och förbättring av vissa för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar, delar jag ej utan jag förordar, att medelsbehovet för dessa företag på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit tillgodoses utan att särskilt anslag anvisas härför.

Då vägbeläggningsarbeten numera endast undantagsvis utföres såsom självständiga företag utan direkt samband med egentliga vägbyggnadsarbeten, förefaller det knappast längre befogat att bibehålla ett särskilt anslag för ändamålet, i all synnerhet som vissa beläggningsarbeten redan nu bekostas av andra anslagsmedel. Med hänsyn härtill och till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i övrigt anfört beträffande anslaget till Vägbeläggningar förordar jag, att detsamma får uppgå i vägbyggnadsanslagen. Under sådana förhållanden torde någon särskild flerårsplan för vägbeläggningar ej heller vara behövlig.

Kostnaderna för brobyggen kan för närvarande bestridas från det särskilda anslaget till Byggande av broar men även med medel från de fyra

egentliga vägbygnadsanslagen och från anslaget till för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar samt från förstärknings- och förbättringsanslaget. I likhet med vad som är fallet i fråga om vägbeläggningarna förekommer alltså icke heller beträffande broarna någon enhetlig redovisning i anslagshänseende. Med hänsyn till önskemålet om en ökad anslagskoncentration kan jag därför icke finna några avgörande skäl för att bibehålla det nuvarande särskilda brobyggnadsanslaget, som för övrigt också har den olägenheten, att man anslagsmässigt upprätthåller en åtminstone ur praktisk synpunkt olämplig åtskillnad mellan kostnaderna för själva broföretagen och kostnaderna för tillfartsvägarna till broar. Broföretagen torde enligt min mening utan olägenhet kunna inrymmas i de egentliga vägbygnadsanslagen samt därvid upptagas i flerårsplanerna för vägbyggnader, varvid bro jämte tillfartsvägar uppföres som ett företag. Något behov synes mig åtminstone tills vidare ej föreligga av att, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatt, därvid låta vissa storbroar jämte tillfartsvägar upptagas i särskilda flerårsplaner och att särskilt redovisa medelsbehovet för dessa broar. Skulle emellertid en dylik anordning framdeles komma att visa sig erforderlig, torde frågan härom då böra upptagas till övervägande.

Föredraganden övergår här efter till de fyra återstående väganslagen, Nyanläggning av bygdevägar, Nyanläggning av ödebygdsvägar, Byggande av huvudvägar samt Ombyggnad av bygdevägar och ödebygdsvägar. Enligt vägstadgan kan allmän väg vara huvudväg, bygdeväg eller ödebygdsväg. I vägstadgans huvudvägbegrepp ingår dels vägar av riksbetydelse (nuvarande rikshuvudvägar) och dels vägar av väsentligen länsbetydelse (nuvarande länshuvudvägar). Härom anföres följande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i detta sammanhang föreslagit, att de allmänna vägarna skulle uppdelas i endast två kategorier, riksvägar och länsvägar. Riksvägarna avses skola omfatta vägar, som är av synnerlig betydelse för den genomgående, långväga samfärdseln, motsvarande de nuvarande rikshuvudvägarna. Övriga allmänna vägar skulle sammanföras under den gemensamma benämningen länsvägar, vilka alltså skulle omfatta de nuvarande länshuvudvägarna samt bygdevägar och ödebygdsvägar. Tanken har härvid varit att, då dessa vägar tillsammans bildar det interna vägnätet inom länen, de vid planering och medelstillelning borde upptagas till ett enhetligt och samlat bedömande utan uppdelning på skilda vägkategorier.

Att i planläggnings- och anslagshänseende särskilja de nuvarande rikshuvudvägarna från övriga vägar synes mig vara en åtgärd, som står i god överensstämmelse med utvecklingen på transportområdet. Med hänsyn till detta vägnäts betydelse för den långväga biltrafiken och till de särskilda rikssynpunkter, som får läggas på frågorna om dess förbättring och fortsatta utbyggande, torde det vara sakligt motiverat, att rikshuvudvägarna särskiljes från övriga huvudvägar och handläggas som en grupp för sig. Den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna nya benämningen, riksvägar, synes samtidigt böra genomföras.

Jag kan däremot icke biträda väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om att genom sammanförande med andra vägar avskaffa den särställning, som ödebygdsvägarna hittills intagit. Med hänsyn till de speciella intressen ödebygdsvägarna, vilka endast förekommer i de sju nordligaste länen, lillgodoser, anser jag, att denna vägkategori bör bibehållas och vid vägplanering och medelsanvisning handläggas för sig.

Vad angår de båda övriga grupperna av allmänna vägar, länshuvudvägar och bygdevägar, synes mig avgörande skäl tala för att de begreppsmässigt såväl som i fråga om planläggning och medelsanvisning sammanföres till en grupp med benämningen länsvägar. Mot en sådan sammanläggning har några invändningar icke framkommit vid remissbehandlingen.

I enlighet med vad sålunda anförts förordar föredraganden, att de allmänna vägarna uppdelas i tre grupper, nämligen dels *riksvägar* avseende vägar, som är av synnerlig betydelse för den genomgående, långväga samfärdseln, dels *länsvägar*, till vilka skulle hänföras andra allmänna vägar än riksvägar och ödebygdevägar, dels ock *ödebygdevägar*, som skulle bibehålla sin nuvarande bestämning.

Beträffande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag till medelsanvisningens sammanförande till ett enda anslag framhåller föredraganden att detsamma förutsätter, att riksdagens reglerande inflytande på verksamhetens inriktning tillgodoses, genom att Kungl. Maj:t för varje budgetår framlägger en beräkning av anslagets tänkta disposition, i anslutning till vilken riksdagen kan ge sin mening till känna rörande de anvisade medlens användning, samt anför vidare i denna fråga följande.

Därjämte förutsätter förslaget, att riksdagen i efterhand skall erhålla redogörelse för anslagsanvändningen och även därigenom bli i tillfälle att utöva kontroll över verksamheten. Även om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett, att en sådan ordning kunde utformas så, att den erbjöde garantier i vad avser riksdagens och Kungl. Maj:ts möjligheter till ledning och kontroll av vägbyggnadsverksamheten, befarar jag, att medelsanvisning över ett enda stort kollektivanslag i praktiken kunde leda till vissa svårigheter, såväl vad gäller statsmakternas möjligheter att entydigt och klart ge sina direktiv beträffande den avsedda medelsanvändningen, som i fråga om den efterföljande redovisningen och kontrollen av denna. Då jag därtill icke övertygats om att ett sammanförande av medelsanvisningen till ett enda anslag är nödvändigt för att uppnå de med förslaget avsedda huvudsakliga vinsterna, är jag — som också redan framgått av det föregående — icke beredd att nu förordna en så långt gående anslagskoncentration, som den av styrelsen föreslagna. Vid övervägande å ena sidan av önskemålen om förenkling av anslagstekniken och därmed sammanhängande administrativa lättnader samt å andra sidan av kravet på ett direkt inflytande via medelsanvisningen från statsmakternas sida över vägbyggnadsverksamhetens inriktning har jag funnit det riktigast att f. n. stanna vid att även vid anslagsanvisningen särskilja de tre kategorier av vägar, vari jag i det föregående föreslagit, att det allmänna vägnätet skall indelas, och att jämväl i viss utsträckning skilja på medelsanvisningen för ombyggnads- och nyanläggningsverksamhet. Intresset av sistnämnda särredovisning hänför sig till läns- och ödebygdevägarna, för vilka jag för den skull föreslår särskilda nyanläggningsanslag. Medel till ombyggnad av dessa båda vägkategorier synes däremot utan olägenhet kunna anvisas över ett gemensamt ombyggnadsanslag. Jag föreslår sålunda följande fyra särskilda anslag för den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten, nämligen Byggande av riksvägar, Nyanläggning av länsvägar, Nyanläggning av ödebygdevägar samt Ombyggnad av länsvägar och ödebygdevägar.

För ett vart av de av mig sålunda föreslagna anslagen synes särskild flerårsplan böra upprättas att tjäna till ledning vid fördelningen av beviljade medel.

Denna omläggning av anslagssystemet synes böra genomföras från och med nästa budgetår. De vid utgången av innevarande budgetår befintliga behållningarna å de anslag, som jag föreslagit skola uppgå i de fyra vägbyggnadsanslagen, torde vid bifall till mitt förslag böra överföras till dessa enligt fördelning, som det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att närmare bestämma.

Ett bifall till vad jag under denna punkt föreslagit föranleder vissa ändringar i vägstadgan. Jag har för avsikt att hemställa, att Kungl. Maj:t måtte genom särskild proposition inhämta riksdagens yttrande över ett förslag till sålunda erforderliga ändringar.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehått

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Lundquist* (I: 87) och den andra inom andra kammaren av herr *Staxäng m. fl.* (II: 109), i vilka hemställts att riksdagen, då den enligt förslag under sjätte huvudtiteln yttrar sig över möjligheterna till förenklad anslagsteknik beträffande väginvesteringarna på driftbudgeten, måtte uttala sig för det förslag som framlagts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med den ändringen att det gemensamma vägbyggnadsanslaget bör uppdelas på byggande av riksvägar, av länsvägar, av ödebygdsvägar och av storbroar;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Pålsson m. fl.* (I: 296) och den andra inom andra kammaren av herr *Ericsson* i Näs (II: 405), i vilka hemställts att riksdagen vid behandlingen av förevarande punkt måtte besluta att de i propositionen föreslagna fyra särskilda anslagsgrupperna för den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten kompletteras med en rubrik för redovisning av större brobyggnadsföretag;

dels ock en inom första kammaren av herr *Karl Andersson* väckt motion (I: 464), vari, såvitt nu är i fråga, yrkats att utöver de av Kungl. Maj:t förordade väganlagen skola uppföras ett anslag för vägbeläggningar och ett anslag till storbroar.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionerna II: 109, I: 296 och I: 464.

Utskottet. Såsom i statsverkspropositionen erinrats, regleras den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten f. n. över icke mindre än 14 olika anslag. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har nu, under hänvisning till den opropotionerligt stora arbetsbelastning och de avsevärda praktiska olägenheter som denna långtgående anslagsuppspaltning medför såväl för styrelsen själv som för vägförvaltningarna, framlagt förslag om en koncentration av medelsanvisningen på förevarande område till ett enda anslag, benämnt Vägbyggnad. Styrelsen har därvid bortsett från anslaget till

stensättning av vägar, vilket redan är under avveckling, samt de båda specialanslagen till byggande av bro vid Bergnäset och till byggande av bro vid Hjulsta, vilka automatiskt bortfalla sedan företagen i fråga slutförts. I anslutning härtill har styrelsen vidare föreslagit, att de allmänna vägarna uppdelas i allenast två grupper, nämligen riksvägar och länsvägar. För envar av dessa båda vägkategorier skulle upprättas särskilda flerårsplaner, avseende såväl nyanläggning som ombyggnad. Jämväl för byggande av speciella storbroar har styrelsen funnit särskild flerårsplan vara erforderlig. I syfte att möjliggöra för Kungl. Maj:t och riksdagen att påverka fördelningen av de medel som komme att anvisas under det gemensamma vägbyggnadsanslaget har styrelsen slutligen förklarat sig ha för avsikt att vid sitt anslagsäskande redovisa den förutsatta uppdelningen av anslagsmedlen på byggande av respektive riksvägar, länsvägar och storbroar. Riksdagen skulle därigenom få tillfälle att på grundval av Kungl. Maj:ts i proposition framlagda förslag vid medelsanvisningen pröva anslagets disposition i huvudsak på de angivna olika ändamålen. I samband med efterföljande anslagsäskanden skulle dessutom till riksdagen lämnas en redogörelse för anslagets slutliga disposition under förflutna arbetsår, innefattande jämväl en fördelning av delposten till byggande av länsvägar på respektive nyanläggning och ombyggnad. Enligt styrelsen finge riksdagen därmed möjlighet att lämna de direktiv för den fortsatta verksamheten som kunde befinnas påkallade.

Flertalet av de i ärendet hörda remissinstanserna har tillstyrkt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag.

Jämväl föredraganden har ansett starka skäl tala för att man bör söka åvågabrinda en förenkling av anslagstekniken. Föredraganden har emellertid icke övertygats om att ett sammanförande av medelsanvisningen till ett enda anslag är nödvändigt för att uppnå de med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag avsedda huvudsakliga vinsterna. Då en dylik anordning dessutom befarats kunna leda till vissa svårigheter, såväl vad gäller statsmakternas möjligheter att entydigt och klart ge sina direktiv beträffande den avsedda medelsanvändningen som i fråga om den efterföljande redovisningen och kontrollen av denna, har föredraganden förklarat sig icke vara beredd att nu förorda en så långt gående anslagskoncentration som av styrelsen förutsatts. Föredraganden har vidare uttalat att, med hänsyn till de speciella intressen som ödebygdsvägarna tillgodose, denna vägkategori bör bibehållas och sålunda bilda en tredje grupp av allmänna vägar vid sidan av riksvägar och länsvägar. Med utgångspunkt härifrån och då därjämte ombyggnadsverksamheten i viss utsträckning anses böra redovisas separat, har föredraganden föreslagit att medel för den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten i fortsättningen anvisas under fyra särskilda anslag, nämligen Byggande av riksvägar, Nyanläggning av länsvägar, Nyanläggning av ödebygdsvägar samt Ombyggnad av länsvägar och

ödebygdsvägar. Enligt föredragandens mening bör vidare för vart och ett av de nämnda anslagen särskild flerårsplan upprättas att tjäna till ledning vid fördelningen av beviljade medel.

Motionsledes ha framlagts förslag om vissa jämkningar i det av föredraganden förordade anslagssystemet. I de båda likalydande motionerna I:296 och II:405 har sålunda givits uttryck åt uppfattningen, att de ovan nämnda fyra anslagen lämpligen böra kompletteras med ett särskilt anslag för redovisning av större brobyggnadsföretag. Ett yrkande av samma innebörd har framställts i motionen I:464, vari jämväl förordats att det nuvarande vägbeläggningsanslaget bibehålles för framtiden. Å andra sidan har i de båda likalydande motionerna I:87 och II:109 hemställts, att riksdagen måtte fatta beslut i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, med den ändringen likväl att under det gemensamma vägbyggnadsanslaget skulle tillkomma ytterligare en delpost, avseende ödebygdsvägar.

I anslutning till den nu lämnade redogörelsen vill utskottet erinra om att frågan om en förenkling av anslagstekniken på förevarande område i viss mån var uppe till behandling redan vid 1952 års riksdag. I likalydande motioner föreslogs då, att väganlagen i fortsättningen skulle anvisas under allenast tre rubriker, nämligen allmänna vägar på landsbygden, allmänna vägar i städerna samt enskilda vägar, med en ytterligare uppdelning inom varje sådan huvudgrupp på underhåll och byggande. Då med beteckningen »allmänna vägar i städerna» torde ha avsetts den statsbidragsberättigade kommunala väghållningen, innebar förslaget att den statliga väginvesteringens verksamhet skulle regleras över ett enda anslag. I sitt till samma års riksdag avgivna utlåtande nr 6 (p. 9) förklarade sig emellertid utskottet icke kunna tillstyrka en så långtgående förenkling som den av motionärerna äsyftade. Enligt utskottets mening borde nämligen riksdagen även i fortsättningen äga möjlighet att påverka den närmare fördelningen av de anslagsmedel som ställas till vägväsendets förfogande. Utskottet framhöll dock samtidigt, att på förevarande område en viss omgruppering måhända kunde vara ändamålsenlig men att erfarenheten av den då beslutade omläggningen till kalenderårsberäkning borde avvaktas, innan några mera genomgripande förändringar i anslagsuppställningen vidtoges. Riksdagen anslöt sig till denna uppfattning.

De allmänna synpunkter åt vilka utskottet sålunda gav uttryck vid 1952 års riksdag anser utskottet böra vara vägledande jämväl vid prövningen av Kungl. Maj:ts nu framlagda förslag. Uppenbart är att riksdagen icke rimligen bör betagas möjligheten att åtminstone i stora drag öva inflytande över användningen av de medel som anvisas för vägändamål. Detta intresse synes emellertid icke i erforderlig mån kunna tillgodoses, därest, på sätt förutsatts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, de för den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten avsedda medlen sammanföras under ett gemensamt kollektivanslag. Utskottet delar därför föredragandens upp-

fattning, att en så långtgående anslagskoncentration icke nu bör genomföras. Härav följer även, att utskottet icke kan tillstyrka bifall till det i de båda likalydande motionerna I: 87 och II: 109 framställda yrkandet.

Enligt utskottets mening bör det å andra sidan vara möjligt att avsevärt inskränka antalet anslag för hithörande ändamål utan att därför riksdagens ovanberörda intresse behöver åsidosättas. Utskottet finner en sådan åtgärd så mycket mera befogad som den nuvarande långt drivna anslagsuppspaltningen otvivelaktigt medför betydande administrativa olägenheter och därtill verkar hindrande för ett rationellt utnyttjande av anvisade medel. Såsom föredraganden framhållit, synes tidpunkten nu vara lämplig för en omläggning av anslagssystemet i angiven riktning.

Den naturliga utgångspunkten för bedömningen av frågan om lämpligaste antalet vägbyggnadsanslag synes vara den indelningsgrund som anses böra väljas beträffande de allmänna vägarna. Den nuvarande vägstadgan skiljer som bekant mellan huvudvägar, bygdevägar och ödebygdsvägar, varvid i huvudvägsbegreppet innefattas såväl rikshuvudvägar som läns-huvudvägar. Enligt Kungl. Maj:ts förslag skola emellertid i fortsättningen rikshuvudvägarna bilda en grupp för sig, kallad riksvägar, samt läns-huvudvägar och bygdevägar sammanföras till en gemensam grupp, kallad läns-vägar. Den särställning som ödebygdsvägarna hittills intagit avses vidare skola bibehållas. De skäl som av föredraganden anförts för denna indel-ningsgrund finner sig utskottet kunna godtaga. I överensstämmelse därmed synas de nämnda tre vägkategorierna även i anslagshänseende böra sär-skiljas. Utskottet kan dock icke biträda föredragandens uppfattning att, så-vitt gäller medelsanvisningen för länsvägar och ödebygdsvägar, åtskillnad i viss utsträckning bör göras mellan nyanläggning å ena sidan och ombygg-nad å den andra. För riksdagens vidkommande torde ej behov föreligga av en dylik särredovisning, som otvivelaktigt måste innebära en begränsning av möjligheten att smidigt anpassa den här ifrågavarande byggnadsverk-samheten efter det aktuella lägets skiftande krav. Fördelningen av tillgäng-liga anslagsmedel mellan hithörande arbetsföretag av olika slag synes så-lunda ej böra ske centralt utan väsentligen ankomma på vederbörande länsorgan, varigenom utöver den administrativa förenklingen även vinnes den fördelen, att vägnämnders och länsvägnämnders inflytande över verk-samhetens inriktning förstärkes. I enlighet härmed förordar utskottet, att de för länsvägar och ödebygdsvägar avsedda medlen anvisas under allenast två anslag, omfattande för varje vägkategori såväl nyanläggning som om-byggnad.

Anslagssystemets utformning i övrigt påverkas framför allt av frågan om redovisningen av kostnaderna för brobyggen. Föredraganden har här-utinnan intagit den ståndpunkten, att broföretagen oavsett storleksordning böra utan olägenhet kunna inrymmas i de egentliga vägbyggnadsanslagen. Såsom redan av det föregående framgått, anses därför åtminstone tills

vidare anledning saknas att särskilt redovisa medelsbehovet för speciella storbroar. Skulle emellertid en dylik anordning framdeles komma att visa sig erforderlig, bör enligt föredraganden frågan härom då upptagas till övervägande.

Med hänsyn bl. a. till att byggandet av viss bro i allmänhet ingår som ett naturligt led i vederbörande vägbyggnadsföretag finner utskottet i likhet med föredraganden lämpligt, att kostnaderna för ett sådant brobygge bestridas från de egentliga vägbyggnadsanslagen. Enligt utskottets mening tala dock vägande skäl för att speciella storbroar, vartill synas böra hänföras sådana broar för vilka kostnaderna överstiga ett belopp av ca 3 milj. kronor, även anslagsmässigt redovisas separat. I nu åsyftade fall föreligger nämligen icke något direkt samband mellan själva brobyggnadsföretaget och vägbyggnadsverksamheten i övrigt. Kostnaderna för ett sådant företag äro även så relativt betydande, att vissa praktiska olägenheter kunna befaras uppstå om detsamma skall upptagas på de sedvanliga flerårsplanerna, helst som nämnda kostnader ej regelbundet återkomma år efter år och ej heller jämnt fördela sig de olika länen emellan. För riksdagen föreligger dessutom ett speciellt intresse av att kunna fortlöpande följa verksamheten på förevarande område. Utskottet delar därför den uppfattning som kommit till uttryck i motionerna I: 296 och II: 405 samt I: 464, nämligen att beslut bör fattas redan nu om att medel för större brobyggnadsföretag skola anvisas under ett särskilt anslag. Utskottet utgår därvid från att i vederbörande företag inräknas jämväl erforderliga tillfartsvägar.

Såsom tidigare nämnts har i motionen I: 464 jämväl förutsatts, att det nuvarande vägbeläggningsanslaget bibehålles för framtiden. Med anledning härav vill utskottet erinra om att beläggningsarbetena numera som regel utgöra en del av vederbörande vägbyggnadsföretag. Den nuvarande vägbyggnadstekniken har också medfört, att tidrymden mellan väggroppens iordningställande och den kompletterande beläggningen alltmer krympt samman. Med hänsyn härtill är det många gånger svårt att draga någon skarp gräns mellan hithörande arbetsföretags olika skeden. Utskottet delar därför föredragandens uppfattning, att medel för nu ifrågavarande ändamål icke böra anvisas under ett fristående anslag utan inräknas i de egentliga vägbyggnadsanslagen. Ett sådant sammanförande måste enligt utskottets mening vara ägnat såväl att skapa förutsättningar för ett mera rationellt bedrivande av nu avsedda arbeten som att skänka vederbörande länsorgan ökad rörelsefrihet vid valet av de för varje aktuell tidpunkt mest lämpade arbetsobjekten. Av dessa skäl avstyrker utskottet bifall till nyssnämnda motion, såvitt nu är i fråga.

Vad föredraganden i övrigt anfört beträffande anslagskoncentrationen på förevarande område har icke givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Utskottet förordar sålunda att medel för den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten i fortsättningen anvisas under fyra anslag, nämligen Byggande av riksvägar, Byggande av länsvägar, Byggande av ödebygdsvägar samt Byggande av storbroar. För vart och ett av de nämnda anslagen torde i enlighet med redan tillämpade grunder särskild flerårsplan böra upprättas. Med hänsyn till storbroarnas speciella karaktär synes dock flerårsplan för byggande av sådana broar, omfattande hela riket, böra upprättas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter förslag av vederbörande länsstyrelser och fastställas av Kungl. Maj:t. Utskottet förutsätter därvid, såsom ovan antytts, att Kungl. Maj:t i samband med medelsäskandet för riksdagen redovisar de aktuella byggnadsföretag som avses skola utföras genom ianspråktagande av nu ifrågakvarande anslag.

I likhet med föredraganden finner utskottet lämpligt, att omläggningen av anslagssystemet genomföres fr. o. m. nästa budgetår. Det torde därvid få ankomma på Kungl. Maj:t att närmare besluta om fördelningen på de nya anslagen av de behållningar som vid utgången av innevarande budgetår må föreligga å de till indragning föreslagna anslagen.

Utskottet förutsätter slutligen, att vid behandlingen av Kungl. Maj:ts till lagutskott hänvisade proposition nr 30 med förslag till viss ändring i vägstadgan vederbörlig hänsyn tages till vad utskottet i det föregående anfört och förordat.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionerna I: 296 och II: 405 samt I: 464, sistnämnda motion såvitt nu är i fråga, och med avslag å motionerna I: 87 och II: 109, besluta att medel för den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten fr. o. m. budgetåret 1954/55 skola anvisas under följande fyra reservationsanslag, nämligen Byggande av riksvägar, Byggande av länsvägar, Byggande av ödebygdsvägar samt Byggande av storbroar.

2:o) **Allmän översikt över beräkningen av väganlagen för budgetåret 1954/55.** I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (punkt 10, s. 30—32) föreslagit riksdagen att i avbidan på särskild proposition i ämnet för budgetåret 1954/55 beräkna i statsrådsprotokollet angivna anslag till vägbyggnader m. m. till sammanlagt 625 200 100 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Sedermera har Kungl. Maj:t i propositionen nr 129 (s. 2—13 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 26 februari 1954) beräknat nämnda anslag till ett sammanlagt belopp av 684 800 000 kronor samt dels föreslagit riksdagen besluta att de i rikstatsförslaget för budgetåret 1954/55 uppförda anslagen till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Avlöningar och Omkostnader samt Vägförvalt-

ningarna: Avlöningar och Omkostnader skall till nio tiondelar avräknas mot automobilskattemedlen och att det i samma riksstatsförslag upptagna anslaget till Reglering av vissa skador inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsområde skall helt avräknas mot nämnda medel, dels ock berett riksdagen tillfälle att avgiva yttrande i anledning av vad föredraganden i statsrådsprotokollet under denna punkt anför.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i skrivelse den 31 augusti 1953 framlagt förslag till anslagsäskanden för nästa budgetår i vad avser vägväsendet. För de ändamål, som avses med de ur statsverkspropositionen utbrutna anslagen, har styrelsen begärt tillhoppa 684 800 000 kronor, varav för statliga väg- och broinvesteringar 322 100 000 kronor, till det statliga vägenderhållet 230 000 000 kronor, till bidrag till kommunal väghållning 111 200 000 kronor samt till bidrag till enskild väghållning 21 500 000 kronor. Styrelsen har vidare i särskild skrivelse nämnda dag redogjort för en av styrelsen företagen utredning rörande behovet av åtgärder på vägväsendets område i anslutning till den nya kommunindelningen.

Beträffande den närmare innebörden av styrelsens framställningar får utskottet hänvisa till propositionen (s. 3—6).

Över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag har utlåtande avgivits av *arbetsmarknadsstyrelsen* (s. 6).

Föredraganden erinrar inledningsvis att under det senaste världskriget och åren närmast därefter verksamheten på vägväsendets område i vårt land av kända skäl varit starkt reducerad. Redan dessförinnan såges dock en eftersläpning i väginvesteringarna ha förelegat. Först på senare år har en återhämtning av nämnvärd omfattning kunnat påbörjas. Till belysning av eftersläpningens storleksordning nämnes, att den av 1950 års långtidsutredning uppskattades för tiden 1938—1950 till cirka 750 milj. kr i 1946 års prisläge, motsvarande inemot 1 100 milj. kr enligt prisläget år 1953. Härvid antogs, att investeringsutgifterna för vägarna borde ha följt samma utvecklingslinje som landets civila investeringar i allmänhet. Utredningen underströk, att vid ett sådant antagande hänsyn ej toges till att utvecklingstakten inom vägtrafiken varit starkare än inom många andra områden.

Föredraganden anför vidare härom följande.

År 1949 framlade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förslag till en normalbudget för vägväsendet. Denna utgjorde ett försök att beräkna de genomsnittliga årliga statsutgifterna för vägväsendet för en 20-årsperiod under antagande av en successiv upprustning och utbyggnad av vägnätet under periodens lopp till en viss förutsatt standard. De årliga utgifterna enligt denna budget uppskattades till 525 milj. kr efter 1948 års prisnivå. Motsvarande belopp enligt 1953 års prisläge torde kunna beräknas till cirka 765 milj. kr. I fråga om de statliga väginvesteringarna, vilka ingick i normalbudgeten med omkring 365 milj. kr (1953 års prisnivå), utgjorde

målsättningen vid beräkningarna bl. a., att vägnätet överlag och även under tjällossningen skulle tåla ett axeltryck av 6 ton.

1950 års långtidsutredning gjorde i sitt betänkande vissa uttalanden om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens premisser och målsättning för denna normalbudget. Enligt utredningens egna beräkningar rörande motorfordonsbeståndet och trafikutvecklingen skulle den tredubbling av trafikvolymen, på vilken normalbudgeten angavs vara baserad, komma att inträffa långt före utgången av 20-årsperioden. Med hänsyn härtill kunde planen sålunda anses angiva enbart ett minimibehov. Även planens förutsättning i fråga om axeltryckens utveckling var enligt utredningens mening konservativ.

Den nämnda normalbudgetberäkningen ger med hänsyn till utvecklingen av vägtrafiken och till den säkrare erfarenhet beträffande vissa däri ingående kostnadsposter, som vunnits efter det beräkningen ursprungligen gjordes, knappast någon tillräckligt aktuell grund för en mera preciserad prognos rörande medelsbehoven för vägväsendet. Även om den i olika avseenden nu får anses underskatta behoven, kan beräkningen dock ge en viss uppfattning om storleksordningen av desamma på längre sikt. Vissa omständigheter av betydelse för bedömningen får därvid beaktas. Den tredubbling av trafikvolymen i förhållande till 1936 års volym, som man enligt det föregående synes ha räknat med skola uppkomma under 20-årsperioden, var sålunda uppnådd redan under år 1953. Även antalet registrerade motorfordon var under år 1953 mer än tre gånger så stort som år 1936. Utvecklingen har också i fråga om lastbilar och bussar gått mot ett relativt sett allt större antal tyngre fordon. Till belysning härav kan nämnas, att medan antalet lastbilar med ett hjultryck av 3 ton och däröver och således med ett axeltryck över 6 ton år 1939 utgjorde 2 % av lastbilsparken, hade motsvarande tal år 1948 stigit till 8 % och år 1952 till 13 %. Såsom väl delvis sammanhänger med denna utveckling mot tyngre trafik har det efterhand också framgått, att vissa kostnadsantaganden, som låg till grund för normalbudgetens kalkyler, varit tilltagna i underkant. Det gäller t. ex. kostnaderna för i samband med belägningsföretagen erforderliga förbättrings- och förstärkningsarbeten, beträffande vilka de faktiska kostnaderna ofta visat sig väsentligt överstiga de tidigare kalkylerade kostnaderna, och detsamma torde för övrigt gälla kostnaderna för förstärkning och förbättring av vägbanorna överhuvud. Eftersom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen räknat med att av landets 90 000 km allmänna vägar inte mindre än 70 000 km efter hand behöver förstärkas, inses lätt, att även relativt små förskjutningar i premisserna för kostnads-kalkylerna kan leda till mycket avsevärda förändringar av totalkostnaderna för ifrågakvarande arbeten.

Under tiden efter normalbudgetens upprättande har slutligen tillkommit ytterligare en del omständigheter som medfört, att vissa förut obeaktade eller otillräckligt beaktade behov framträtt med ökad aktualitet, och som därmed påverkat utgiftsbehovet. Jag har tidigare redovisat vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört i sina petita rörande kommunikationsbehoven för vissa begränsade områden och speciella ändamål, t. ex. kraven på bättre förbindelser inom skärgårdarna och de behov som aktualiserats genom kommunindelningsreformen. Jag vill härvid även särskilt erinra om de stora behov av förbättringar av genomfartslederna i en rad städer, som gjort sig gällande under de senaste åren. Den snabba expansionen av

trafiken och av fordonsantalet har medfört, att tidigare som tillräckliga betraktade krav på utrymme och standard i fråga om dessa leder blivit eller håller på att bli föråldrade. Jag vill även fästa uppmärksamheten på den alltmer ökade betydelse som tillmätas aktiva åtgärder från samhällets sida i syfte att förbättra trafiksäkerheten; i detta hänseende bör en förbättring av vägstandarden — t. ex. genom anordnande i större utsträckning av planskilda väg- och järnvägs korsningar — vara av icke obetydligt värde. Därest normalbudgeten nu skulle underkastas en revision med utgångspunkt från här berörda förhållanden, är det följaktligen säkert, att de tidigare beräknade kostnadsbeloppen skulle komma att mycket avsevärt överskridas.

Trots att alltså normalbudgetens uppskattning av utgiftsbehovet numera klart får anses vara för låg, uppnår de mot automobilskattemedel avräknade vägutgifterna ännu icke på långt när nämnda beräknings totalsumma. Sålunda omsluter hela specialbudgeten för budgetåret 1953/54 639,7 milj. kr, medan normalbudgetens siffror omräknade till nuvarande kostnadsnivå redovisar ett utgiftsbehov av cirka 765 milj. kr. Icke ens vid helt bifall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsäskanden för budgetåret 1954/55 uppnås sistnämnda belopp.

I ett nyligen avgivet betänkande av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken har en femårsplan för de mot automobilskattemedlen avräknade utgifterna presenterats. Vad gäller utgifterna för den egentliga väghållningen bygger beräkningarna på uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De i betänkandet beräknade utgifterna av ifrågavarande slag för kalenderåret 1955 överensstämmer i stort sett med de i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petita för budgetåret 1954/55 begärda anslagen.

Trots den osäkerhet, som självfallet måste vidlåda alla beräkningar om vägväsendets medelsbehov på längre sikt, står det sålunda klart för mig, att en väsentlig höjning av specialbudgetens totala utgiftssiffra är i hög grad påkallad. Det vägbyggnadsprogram, på vilket väg- och vattenbyggnadsstyrelsens äskanden tar sikte, bygger i vad gäller de statliga väginvesteringarna på de uppgjorda flerårsplanerna för verksamheten. De byggnadsprojekt, vilka dessa planer omfattar, måste alla betraktas som för de därav berörda bygderna önskvärda och angelägna. Såvitt nu kan bedömas torde icke heller tillgången på arbetskraft och materiel behöva lägga hinder i vägen för en utvidgning av verksamheten. Med hänsyn härtill och till de ökade anspråk på medel, som gör sig gällande även för vägunderhållets samt de statskommunala och enskilda vägarnas del, anser jag mig böra biträda styrelsens framlagda förslag till medelsanvisning för budgetåret 1954/55. Jag föreslår sålunda, att de nu ifrågavarande anslagen, som för innevarande budgetår är uppförda med tillhoppa 605,6 milj. kr, uppräknas till totalt 684,8 milj. kr.

Föredraganden övergår härefter till en redogörelse för de olika ändamålen och behandlar då först anslagen i följande fyra grupper, nämligen 1) anslag till statliga väginvesteringar, 2) anslag till det statliga vägunderhållet, 3) anslag för bidrag till den kommunala väghållningen och 4) anslag för bidrag till den enskilda väghållningen.

Beträffande den förstnämnda gruppen anför föredraganden följande.

Till statliga väginvesteringar fanns vid ingången av budgetåret 1952/53 under de ordinarie väg- och brobyggnadsanslagen, inberäknat behållningar och anslag på tilläggsstat, medel om tillhoppa 383,4 milj. kr tillgängliga. I enlighet med den genomförda ordningen med medelsanvisning avseende kalenderår var dessa medel avsedda att täcka medelsbehoven fram till den 1 januari 1954. De ordinarie utgifterna, i vad de hänförde sig till nämnda anslag, uppgick under budgetåret 1952/53 till sammanlagt 260,3 milj. kr. De för medelsförbrukningen under andra halvåret 1953 tillgängliga behållningarna på ifrågavarande anslag utgjorde alltså vid utgången av budgetåret (383,4 — 260,3) 123,1 milj. kr. — Utöver de nämnda investeringarna utfördes under budgetåret 1952/53 vägarbeten för en kostnad av 33,1 milj. kr med anlitande av anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten.

De vid ingången av budgetåret 1953/54 för den ordinarie verksamheten disponibla medlen utgjordes av nämnda för andra halvåret 1953 avsedda belopp om 123,1 milj. kr samt de på riksstaten för budgetåret anvisade anslagen om 285 milj. kr. Dessutom har Kungl. Maj:t i proposition nr 2 till årets riksdag föreslagit, att ett anslag av 35 milj. kr skall anvisas på tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1953/54 för att täcka den medelsbrist, som uppstått genom en med stöd av riksdagens bemyndigande företagen utvidgning av väg- och brobyggnadsverksamheten under år 1953. Vid bifall härtil skulle de under budgetåret 1953/54 tillgängliga medlen uppgå till (123,1 + 285 + 35) 443,1 milj. kr. Denna summa är avsedd att täcka medelsförbrukningen för den ordinarie väg- och brobyggnadsverksamheten fram till den 1 januari 1955 utom beträffande andra halvåret 1954 för anslagen till Byggnad och förbättring av vissa för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar samt till Byggnad av bro vid Bergnäset, vilka anslag är beräknade för enbart budgetåret 1953/54. Vad gäller det förstnämnda av dessa anslag har emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förutsatt, att för sagda halvår erforderligt belopp får tagas i anspråk från de medel, som äskas för de egentliga väganslagen för kalenderåret 1955, varför jag i det fortsatta resonemanget kan bortse härifrån.

Medelsförbrukningen för andra halvåret 1953 uppgick till 163,8 milj. kr under de ordinarie anslagen. För förbrukning under kalenderåret 1954 skulle alltså finnas tillgängligt ett belopp av (443,1—163,8) 279,3 milj. kr jämte ett belopp om 1,9 milj. kr, som av det för budgetåret 1954/55 begärda anslaget till Byggnad av bro vid Bergnäset belöper på andra halvåret 1954, d. v. s. tillhoppa 281,2 milj. kr. Vid anslagsberäkningen för innevarande budgetår förutsattes, att den ordinarie väg- och brobyggnadsverksamheten under år 1954 skulle kunna givas en omslutning av omkring 265 milj. kr, men att Kungl. Maj:t, om utvecklingen på arbetsmarknaden så påkallade, skulle ha befogenhet att genomföra såväl en begränsning som en utvidgning av denna ram för väginvesteringarna. Utan att föregripa de ställningstaganden i denna fråga, vilka den fortsatta utvecklingen kan motivera, finner jag — bl. a. med hänsyn till vad arbetsmarknadsstyrelsen anfört om att en reduktion av den ordinarie vägbyggnadsverksamheten till en lägre nivå än 285 milj. kr under år 1954 icke är tillrädlig ur sysselsättningsynpunkt — det realistiskt att utgå från att den marginal om (281,2 — 265) 16,2 milj. kr, som finnes vid ingången av kalenderåret 1954, kommer att tagas i anspråk under sagda kalenderår, varför den ej bör få påverka anslagsberäkningen för nästa budgetår.

Den nu aktuella anslagberäkningen för de statliga väg- och broinvesteringarna avser närmast kalenderåret 1955. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har för detta år begärt 320 milj. kr, vartill kommer 2,1 milj. kr under anslaget till Byggnad av bro vid Bergnäset, för vilket budgetårsberäkningen skall bibehållas.

Jag delar arbetsmarknadsstyrelsens åsikt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag bör läggas till grund för Kungl. Maj:ts anslagsäskanden hos riksdagen, och föreslår därför, att anslagen till de statliga väginvesteringarna på riksstaten för nästa budgetår uppföres med sammanlagt 322,1 milj. kr.

Jag förutsätter, att — i likhet med vad som gäller för innevarande budgetår — en begränsning av medelsförbrukningen till en nivå, som ligger under anslagsramen, skall få genomföras för den händelse förändringar i konjunktur- och arbetsmarknadsläget skulle nödvändiggöra en minskning av väginvesteringarna. Det bör emellertid också få ingå i Kungl. Maj:ts befogenheter att, om arbetsmarknadsläget så påkallar, under budgetåret 1954/55 — på liknande sätt som medgivits för budgetåret 1953/54 — bemyndiga vägförvaltningarna att utvidga byggnadsverksamheten genom att under budgetåret i förväg taga i anspråk erforderliga belopp av de medel på de kalenderårsberäknade anslagen, som är avsedda för den ordinarie verksamheten under andra halvåret 1955.

I detta sammanhang vill jag slutligen upptaga några särskilda frågor, vilka torde vara av den karaktär, att de bör anmälas för riksdagen.

Genom beslut den 8 april 1949 förordnade Kungl. Maj:t — efter anmälan i 1949 års statsverksproposition — att kostnader för resor till utlandet, som av väg- och vattenbyggnadsverkets personal företogs i samband med förhandlingar om inköp av maskiner och förrådseffekter, samt vid kontroll av pågående fabrikation eller leveranser av sådan materiel, skulle bestridas av medel under väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond. Då utländska leveranser av materiel för den direkta byggnadsverksamheten, t. ex. stålkonstruktioner för broar, jämväl förekommer, synes denna föreskrift böra kompletteras med motsvarande bestämmelser, att kostnader för utlandsresor, företagna för kontroll av entreprenadarbete, som utföres i utlandet för verkets räkning, skall bestridas av medel, vilka står till förfogande för entreprenadarbetet i fråga, och alltså belasta vederbörande sakanslag.

I anledning av en framställning om utredning av frågan, huruvida ärenden rörande byggande av broar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen handlägges med tillräcklig sakkunskap, har Kungl. Maj:t tillkallat fyra sakkunniga att avgiva utlåtande i ärendet. Jag förutsätter, att de med denna utredning förenade kostnaderna — såsom varande en med anslagsmedlens ändamålsenliga användning sammanhängande utgift — får bestridas av medel, som är avsedda för de statliga brobyggnadsföretagen. Ifrågavarande utgifter torde fr. o. m. nästa budgetår böra påföras det föreslagna nya anslaget till Ombyggnad av länsvägar och ödebygdsvägar.

Under den senaste tiden har frågan om en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark över Öresund aktualiserats, och vid nyligen genomförda dansk-svenska överläggningar har överenskommelse träffats om en gemensam fortsatt undersökning av frågan. Innan slutlig ställning toges till denna fråga synes ett rätt omfattande tekniskt och ekonomiskt utredningsarbete vara erforderligt. De härav föranledda kostnaderna, som närmast torde vara att betrakta såsom utgifter för planering och projektering,

torde böra bestridas av medel för broinvesteringar och i fortsättningen lämpligen belasta det föreslagna nya anslaget till Byggnad av riksvägar.

Beträffande övriga anslagsgrupper anför föredraganden.

För det statliga vägunderhållet har jag ansett mig böra i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förorda en medelsanvisning av 230 milj. kr, vilket innebär en uppräknings i förhållande till innevarande budgetår med 10 milj. kr.

I fråga om bidragsanslagen till kommunal väghållning tillstyrker jag i överensstämmelse med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag en medelstillsättning av sammanlagt 111,2 milj. kr, vilket i förhållande till motsvarande anslag för innevarande budgetår innebär en höjning med sammanlagt 30 milj. kr. Ökningen faller helt på anslaget till Bidrag till byggande av vägar och gator.

Vad slutligen beträffar bidragsanslagen till enskild väghållning, förordar jag — likaledes i enlighet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit — en höjning av medelsanvisningen med 2,1 milj. kr, så att dessa anslag för nästa budgetår kommer att upptagas med tillhoppa 21,5 milj. kr.

Enligt den sålunda redovisade beräkningen av väganlagen skulle dessa för budgetåret 1954/55 uppgå till sammanlagt (322,1 + 230 + 111,2 + 21,5) 684,8 milj. kr, vilket innebär en ökning i förhållande till motsvarande på riksstaten för innevarande budgetår uppförda anslagsbelopp med omkring 79,2 milj. kr.

Föredraganden erinrar vidare om att chefen för finansdepartementet i samband med förslag om ändrad beskattning av motorfordonstrafiken m. m. förordar, att nu gällande principer för vägutgifternas avräkning mot automobilskattemedlen skall oförändrade gälla i fortsättningen, dock med vissa smärre ändringar. Sålunda föreslås, att såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlönings- och omkostnadsanslag, vilka nu i princip avräknas till hälften, som vägförvaltningarnas avlönings- och omkostnadsanslag, vilka f. n. helt avräknas, fr. o. m. budgetåret 1954/55 skall — i nära anslutning till den faktiska fördelningen av verkets kostnader på väg- och vägtrafikväsendet å ena och övriga verksamhetsområden å andra sidan — till nio tiondelar avräknas mot automobilskattemedlen. Vidare föreslås, att anslaget till Reglering av vissa skador inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsområde, som nu icke till någon del avräknas mot automobilskattemedlen, fr. o. m. nästa budgetår helt skall täckas av nämnda medel. Dessa ändringar i förhållande till de till grund för beräkningarna i årets statsverksproposition liggande avräkningsprinciperna medför, att det belopp om 32,7 milj. kr, som av de till administration och diverse ändamål hänförliga anslagen under sjätte huvudtiteln i statsverkspropositionen angivits skola avräknas mot automobilskattemedlen, kommer att öka till 33,9 milj. kr. Då det förut omnämnda beloppet för den egentliga väghållningen, 684,8 milj. kr, helt skall bestridas av automobilskattemedel, skulle alltså under sjätte huvudtiteln för nästa budgetår belopp om tillhoppa 718,7 milj. kr avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehåft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Ola Persson* och *Helmer Persson* (I: 61) och den andra inom andra kammaren av herrar *Holmberg* och *Hagberg* i Stockholm (II: 90), i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta att till väghållningen anvisa 684 800 000 kronor;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Lindblom m. fl.* (I: 505) och den andra inom andra kammaren av fru *Sandström m. fl.* (II: 638), i vilka hemställts, dels att riksdagen till de ordinarie väg- och brobyggnadsinvesteringarna för budgetåret 1954/55 måtte anvisa ett sammanlagt belopp av 130 000 000 kronor, dels ock att samtidigt Kungl. Maj:t lämnas hemmyndigande att under kalenderåret 1955 låta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställa vägbyggnader för ett sammanlagt belopp av 320 000 000 kronor;

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Bergh m. fl.* (I: 501) och den andra inom andra kammaren av herr *Cassel m. fl.* (II: 641), i vilka dels framställts samma yrkanden som i motionerna I: 505 och II: 638, dels ock hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att enligt dess mening väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör låta utföra mer omfattande anläggningsarbeten väsentligen genom anlåtande av entreprenörer.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionerna II: 90, I: 505 och II: 641.

Utskottet. I avvaktan på ställningstagandet till 1951 års automobilskatteutrednings förslag upptogos i årets statsverksproposition de egentliga väghållningsanslagen för budgetåret 1954/55 till ett allenast preliminärt beräknat belopp av i runt tal 625,2 milj. kronor. Sedermera har Kungl. Maj:t i propositionen nr 129 hemställt om att för nu avsedda ändamål måtte anvisas sammanlagt 684,8 milj. kronor. Sistnämnda belopp överensstämmer helt med den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskade anslagssumman. I jämförelse med motsvarande på riksstaten för innevarande budgetår uppförda anslag innebär detta en ökning med närmare 80 milj. kronor.

Vid sin anmälan av hithörande anslagsfrågor har föredraganden bl. a. erinrat därom, att den uppskattning av utgiftsbehovet som gjordes i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens år 1949 framlagda förslag till normalbudget för vägväsendet numera av olika anledningar måste anses vara alltför låg. Det oaktat ha de mot automobilskattemedel avräknade vägutgifterna ännu icke på långt när uppnått den i normalbudgeten förutsedda slutsumman. Föredraganden har därför funnit det uppenbart, att en väsentlig höjning av vägväsendets totala utgiftssiffra är i hög grad påkallad. I anslutning härtill har föredraganden framhållit, att de nu närmast aktuella vägbyggnadsprojekten måste i sin helhet betraktas såsom önskvärda och ange-

lägna. Tillgången på arbetskraft och materiel anses ej heller utgöra hinder för en utvidgning av investeringsverksamheten. Med hänsyn jämväl till de ökade anspråken på medel inom övriga områden av vägväsendet har föredraganden därför, såsom inledningsvis omnämnts, funnit sig böra biträda väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag till medelsanvisning för nästa budgetår.

Det av föredraganden sålunda tillstyrkta beloppet av sammanlagt 684,8 milj. kronor fördelar sig med 322,1 milj. kronor på anslagen till de statliga väg- och broinvesteringarna, med 230,0 milj. kronor på det statliga vägunderhållsanslaget, med 111,2 milj. kronor på bidragsanslagen till den kommunala väghållningen och med 21,5 milj. kronor på bidragsanslagen till den enskilda väghållningen.

I de båda likalydande motionerna I: 61 och II: 90 har hemställts, att väganlagen för nästa budgetår i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag måtte anvisas med sammanlagt 684,8 milj. kronor. Motionerna ha väckts i anslutning till statsverkspropositionens preliminära anslagsberäkningar. Såsom ovan erinrats har emellertid Kungl. Maj:t vid framläggandet av de definitiva anslagsäskandena ansett sig böra biträda styrelsens nyssnämnda förslag. Då motionärernas yrkande sålunda sammanfaller med vad föredraganden numera förordat, har utskottet icke funnit anledning att ingå på ifrågavarande motioner i vidare mån än vad som följer av utskottets ställningstagande till Kungl. Maj:ts förslag.

Motionsledes ha framställts vissa andra yrkanden, vilka i händelse av bifall skulle påverka den nu ifrågavarande medelsanvisningen. I motionerna I: 501 och II: 641 samt I: 505 och II: 638 har sålunda, under hänvisning till i annat sammanhang anförd motivering, föreslagits en återgång till budgetårsberäkning av de ordinarie väg- och brobyggnadsanslagen, varigenom dessa anslag för nästa budgetår ansetts kunna nedräknas från det av Kungl. Maj:t äskade beloppet av sammanlagt 320 milj. kronor till 130 milj. kronor. Syftet med denna omläggning har angivits vara, att man därmed skulle undvika de successivt stigande reservationsmedelsbehållningar å anslagen, vilka äro en följd av nuvarande avräkningssystem och vilka av motionärerna betecknats såsom en gradvis ökande förskottsuttagning av motorfordonsskatten. I motionerna har samtidigt förutsatts, att Kungl. Maj:t skulle erhålla bemyndigande att för den verksamhet som avses med nämnda anslag fastställa kalenderårsberäknade investeringsramar, för det nu närmast aktuella kalenderåret 1955 uppgående till ett sammanlagt belopp av 320 milj. kronor. De fördelar som nuvarande system medför för väg- och vattenbyggnadsverket, nämligen möjligheten att i nära anslutning till vägstadgans bestämmelser om flerårsplaner rationellt planera och bedriva vägbyggnadsverksamheten, skulle enligt motionärernas mening genom en dylik anordning kunna bibehållas även för framtiden.

Utskottet vill för sin del starkt understryka den stora betydelse ur både administrativa och arbetstekniska synpunkter som kalenderårsberäkningen av hithörande anslag äger för en väl planlagd och ändamålsenligt bedriven vägbyggnadsverksamhet. Vid 1952 års beslut i frågan rådde också allmän enighet om värdet av denna reform. Visserligen medför det nuvarande systemet, att vid budgetårsskiftena reservationsmedelsbehållningar komma att uppstå å anslagen, men om denna oundvikliga följd av övergången till kalenderårsberäkning måste rimligtvis alla ha varit medvetna. Det må jämväl uppmärksammas, att de med nu tillämpade system förbundna finansieringssvårigheterna i allt väsentligt kunna hänföras till själva övergångsåret, då automobilskattemedelsinkomster måste disponeras för att täcka ett och ett halvt års utgifter. Dessa svårigheter kunde emellertid bemästras utan skattehöjning. Sedan omläggningen väl genomförts, ställa anslagsäskandena på förevarande område i princip icke större krav på inkomstmedel än tidigare; i båda fallen gäller det sålunda endast ett års förbrukning. Vad man genom en återgång till budgetårsberäkning skulle vinna inskränker sig därför till den rent tillfälliga möjligheten att disponera ett halvt års automobilskattemedelsinkomster.

Enligt utskottets mening kan dock icke denna temporära fördel anses överväga de olägenheter som måste bli en följd av återgången till budgetårsberäknade anslag. Utskottet är nämligen icke övertygat om att ifrågasvarande olägenheter skulle kunna undvikas genom det av motionärerna förordade systemet med särskilda investeringsramar för den med anslagen avsedda verksamheten. Detta system bygger uppenbarligen på förutsättningen, att de utgifter som skola bestridas från anslagen regelmässigt fördela sig på arbetsårets båda hälfter efter vissa i förväg angivbara procent-satser. Även om detta är riktigt såsom ett statistiskt medeltal för en längre tidsperiod, uppvisa dock de olika arbetsåren sinsemellan stora variationer i nu berörda avseende, beroende på klimatiska och andra omständigheter över vilka väg- och vattenbyggnadsverket icke råder. Därav orsakade förskjutningar mellan arbetsårets båda hälfter kunna leda till att verket icke alltid har medel tillgängliga för nödvändiga utbetalningar, om anslagen beräknas budgetårsvis och arbetsårets naturliga enhet därigenom kameralt spränges. Denna olägenhet torde endast kunna undvikas genom att visst rörelsekapital ställes till verkets förfogande. Då detta rörelsekapital av praktiska skäl synes böra få formen av erforderliga anslagsmarginaler, skulle emellertid detta i realiteten innebära kalenderårsberäkning av anslagen. För väg- och vattenbyggnadsverkets vidkommande skulle det vidare medföra vissa administrativa komplikationer att nödgas arbeta med särskilda investeringsramar vid sidan av de genom anslagen bestämda utgiftsramarna.

Med hänsyn till nu anförda omständigheter anser sig utskottet icke kunna tillstyrka bifall till motionerna I: 501 och II: 641 samt I: 505 och

II: 638, såvitt de äsyfta återgång till budgetårsberäkning av de statliga väg- och brobyggnadsanslagen.

Då utskottet vidare funnit vägande skäl tala för att investeringsverksamheten på förevarande område gives den vidgade omfattning som Kungl. Maj:ts förslag innebär, kommer utskottet att under punkten 4 tillstyrka, att till nu avsedda ändamål anvisas sammanlagt 320 milj. kronor för nästa budgetår, dock med den fördelning på olika anslag som följer av vad utskottet under föregående punkt förordat. Utskottet har heller intet att erinra mot att det speciella anslaget till byggande av bro vid Bergnåset, för vilket budgetårsberäkning avses skola bibehållas, uppföres med 2,1 milj. kronor. Vad föredraganden anfört rörande befogenhet för Kungl. Maj:t att även under nästa budgetår anpassa väginvesteringsverksamheten efter de förändringar som må uppstå i konjunktur- och arbetsmarknadsläget anser sig utskottet likaledes kunna biträda. Utskottet tillstyrker jämväl, att kostnaderna för vissa utlandsresor och utredningsuppdrag få bestridas från vederbörande sakanslag.

I förevarande sammanhang anser sig utskottet böra upptaga visst spörsmål, som äger samband med frågan om väg- och brobyggnadsverksamhetens mest rationella bedrivande.

I de ovannämnda motionerna I: 501 och II: 641 har sålunda hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att enligt dess mening väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör låta utföra mer omfattande anläggningsarbeten väsentligen genom anlitande av entreprenörer. I motiveringen för detta förslag har bl. a. gjorts gällande, att de senaste årens utveckling på vägväsendets område utmärktes av att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i stigande omfattning låtit anläggningsarbeten ske i egen regi. Såsom exempel härpå har angivits, att om- och nybyggnadsarbetena beträffande vägar år 1952 fördelade sig med 71 procent på egen regi och med 29 procent på entreprenad. Motionärerna ha ansett denna utveckling vara ur ekonomisk synpunkt otillfredsställande, enär rationaliseringen skulle ha drivits avsevärt längre hos de enskilda entreprenörerna än hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilket framför allt skulle ta sig uttryck i en högre prestationsvolym per arbetare och år. Enligt motionärernas mening skulle därför kostnadsbesparingar om ca 10 procent kunna ernås, om vägbyggnadsarbetena i större utsträckning utlämnades på entreprenad. Riktpunkten borde därvid vara, att entreprenadarbetena finge motsvara 75 å 80 procent av den totala byggnadsverksamheten.

Såvitt utskottet kunnat finna, lämna de av motionärerna anförda exemplen icke en rättvisande bild av läget på förevarande område. Därest hänsyn tages till jämväl brobyggnads- och beläggingsverksamheten, sjunker sålunda den ovan angivna siffran av 71 procent, avseende av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under år 1952 i egen regi utförda arbeten, till 58 procent. Motsvarande siffra för år 1953 utgör 50 procent, vilken andel be-

räknas bli oförändrad under innevarande år. Dessutom må beaktas, att i egenregiverksamheten även ingå s. k. delentreprenader och att densamma delvis utföres med förhyrda maskiner. De nyssnämnda värdena, vilka hänföra sig till de ordinarie arbetena, torde därför rätteligen böra ytterligare reduceras. Av det sagda framgår, att egenregiverksamheten icke intager den dominerande plats på hithörande område som motionärerna förmena. Visserligen kan i någon mån en förskjutning i sådan riktning sägas ha inträffat under senare år, men denna är i allt väsentligt betingad av de beredskapsarbeten i arbetslöshetsbekämpande syfte som kommit till utförande. En del av egenregiverksamheten är dessutom föranledd av behovet att sysselsätta vägunderhållsarbetare, som under framför allt vintersäsongen icke kunna beredas arbete inom vägunderhållet men som äro behöfliga där vid andra tidpunkter på året.

Beträffande den av motionärerna berörda frågan om prestationsvolymen vill utskottet erinra därom, att storleken av denna volym i hög grad sammanhänger med i vilken utsträckning vederbörande arbete är mekaniserat. Möjligheterna att insätta maskiner och andra tekniska hjälpmedel ökas också i samma mån som arbetsobjekten ges en större omfattning. Det är därför i och för sig icke förvånande om entreprenörfirmorna, vilka i huvudsak utföra just sådana arbeten där mekaniseringen drivits längst, kunna uppvisa gynnsamma relationstal i nu berörda avseende. De av motionärerna anförda siffrorna utgöra därför icke något tillräckligt bevis för att väg- och vattenbyggnadsverket, bland vars egenregiarbeten ingår ett förhållandevis stort antal mindre företag, skulle bedriva sin verksamhet på ett mindre rationellt sätt.

I detta sammanhang må jämväl beaktas, att förutsättningarna för att utföra arbeten i större skala väsentligen förbättrats i och med att tillgången på medel för vägväsendets behov numera ökat. Utvecklingen på förevarande område kan därför sägas gå i riktning mot en mera effektiv arbetsmetodik, oavsett om vederbörande vägbyggnadsföretag komma att utföras på entreprenad eller i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens egen regi. Verksamhetens vidgade omfång torde emellertid även göra det möjligt att än mera utnyttja de fördelar som entreprenadförfarandet i vissa avseenden innebär. Utskottet finner det nämligen uppenbart, att detta förfarande i många fall är att föredraga framför arbeten i egen regi. Även arbeten av sistnämnda slag ha dock sitt givna berättigande, och det synes knappast lämpligt att riksdagen härutinnan binder sig för någon bestämd fördelningsnorm. Då frågan senast var uppe till behandling vid 1946 års riksdag, framhöll också utskottet i sitt utlåtande nr 231, att någon inbördes begränsning av arbetena i egen regi och på entreprenad till viss på förhand fixerad omfattning ej borde ske utan att vid valet mellan de båda arbetsformerna praktiska skäl finge vara avgörande. Utskottet underströk vidare, att vederbörlig hänsyn

borde tagas till att möjligast jämna sysselsättning bereddés arbetarna såväl inom den statliga vägorganisationen som inom entreprenörsväsendet. Detta uttalande godkändes av riksdagen.

De sålunda anförda synpunkterna böra enligt utskottets mening alltjämt vara vägledande för bedömningen av nu ifrågavarande spörsmål. Utskottet kan därför icke biträda motionärernas uppfattning, att omfattningen av de arbeten som avses skola utlämnas på entreprenad bör schematiskt fastställas på grundval av viss procentsats, utan avstyrker motionärernas förslag. Utskottet förutsätter emellertid, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fortlöpande har sin uppmärksamhet riktad på de nu berörda förhållandena och särskilt beaktar angelägenheten av att frågan om den ekonomiska effektiviteten visas vederbörlig hänsyn vid valet av olika arbetsformer. Då utskottet inhämtat att arbetsmarknadsstyrelsen utlämnat vissa beredskapsarbeten på entreprenad och erfarenheterna härav befunnits goda, synes det utskottet även lämpligt att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen närmare undersöker, huruvida icke ett sådant förfaringsätt skulle kunna tillämpas jämväl på de av styrelsen anordnade arbetena av motsvarande slag.

Utskottet övergår härefter till övriga av föredraganden i förevarande sammanhang redovisade medelsbehov. Såsom tidigare omnämnts innebär Kungl. Maj:ts förslag i denna del, att det statliga vägunderhållsanslaget skall anvisas med 230,0 milj. kronor, bidragsanslagen till den kommunala väghållningen med sammanlagt 111,2 milj. kronor och bidragsanslagen till den enskilda väghållningen med sammanlagt 21,5 milj. kronor. Mot den sålunda förordade fördelningen på olika utgiftsändamål har utskottet intet att erinra. I enlighet härmed kommer utskottet att under respektive punkter i det följande tillstyrka, att vederbörande anslag anvisas med de av Kungl. Maj:t äskade beloppen, varvid utskottet även kommer att behandla vissa motionsledes framställda yrkanden.

Under hänvisning till vad utskottet i sitt utlåtande nr 129 anført biträder utskottet jämväl förslaget, att de under rubriken Väg- och vattenbyggnadsverket upptagna avlönings- och omkostnadsanslagen i fortsättningen till nio tiondelar avräknas mot automobilskattemedlen samt att anslaget till reglering av vissa skador inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsområde i fortsättningen avräknas helt. I förhållande till statsverkspropositionens siffror innebär detta, att summan av de till administration och diverse ändamål hänförliga anslag under sjätte huvudtiteln som avses skola bestridas av nämnda medel ökas från 32,7 till 33,9 milj. kronor. Utskottet kommer därjämte att under punkten 12 förorda, att bidragsanslaget till byggande och underhåll av mindre hamnar och farleder uppräknas med 100 000 kronor.

Vid bifall till utskottets förslag skulle sålunda under sjätte huvudtiteln för nästa budgetår anslagsbelopp om tillhoppa (320,0 + 2,1 + 230,0 + 111,2 +

21,5 + 33,9 + 0,1 =) 718,8 milj. kronor komma att avräknas mot automobilskattemedlen.

Under förevarande punkt hemställer utskottet,

I. att motionerna I: 501 och II: 641 samt I: 505 och II: 638, i vad de avse förslag om återgång till budgetårsberäkning av de statliga väg- och brobyggnadsanslagen, icke må bifallas av riksdagen;

II. att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt motionerna I: 61 och II: 90, besluta fastställa anslagsramen för de egentliga väghållningsanslagen under budgetåret 1954/55 till sammanlagt 684 800 000 kronor;

III. att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med ändring av det beslut riksdagen härutinnan tidigare fattat, besluta

a) att anslagen till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Avlöningar och Omkostnader samt Vägförvaltningarna: Avlöningar och Omkostnader skola fr. o. m. budgetåret 1954/55 till nio tiondelar avräknas mot automobilskattemedlen;

b) att anslaget till Reglering av vissa skador inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsområde skall fr. o. m. budgetåret 1954/55 avräknas mot automobilskattemedlen;

IV. att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 501 och II: 641, i vad de avse frågan om entreprenadsystemets omfattning inom vägväsendet, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet ovan anfört;

V. att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet i övrigt ovan anfört.

3:o) **Vägunderhållet.** Kungl. Maj:t har i propositionen nr 129 (punkt 1, s. 13—15) föreslagit riksdagen att till Vägunderhållet för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 230 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 220 milj. kronor. Vid utgången av budgetåret 1952/53 förelåg en reservation av 1,4 milj. kronor å tidigare anvisade medel.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har hemställt om ett anslag av 230 000 000 kronor för nästa budgetår. Anslaget beräknas komma att fördelas på olika kostnadsposter enligt följande sammanställning.

A r b e t e	Milj. kr
Grusning m. m.	23
Dammbindning	30
Hyvling	17
Väggkropp	13

A r b e t e	Milj. kr
Trummor, diken, slänter, räcken, parkeringsplatser längs huvudvägar m. m.	25
Broar, bryggor, färjor	13
Belagd vägbana	15
Vinterväghållning	36
Materialtillverkning	32
Speciella förmåner till arbetare, vissa administrationskostnader m. m.	21
Katastrofreserv, främst försvårad vinterväghållning	5
	230

I anslaget har inräknats samtliga kostnader för ett fortsatt bedrivande i nuvarande form av kontinuerliga trafikräkningar.

Föredraganden biträder styrelsens förslag.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Alfred Nilsson m. fl.* (I: 295) och den andra inom andra kammaren av herr *Johnsson* i Kastanjegården *m. fl.* (II: 418), i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta, att intagning av enskilda vägar till allmänt underhåll skall ske i väsentligt ökad omfattning och icke för något år mindre än 50 mil, samt vidtaga härav påkallad förstärkning av anslagen till det statliga vägväsendet. Därest ökad anslagsgivning nu icke anses böra ifrågakomma hemställa motionärerna, att utrymme för de i motionerna föreslagna åtgärderna beredes genom jämkning av anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionen I: 295.

Utskottet. Såsom i de båda likalydande motionerna I: 295 och II: 418 framhållits, är den underhållsskyldighet som åvilar de enskilda väghållarna i många fall betungande. Det skulle därför i och för sig vara önskvärt, om de enskilda vägarna i ökad omfattning kunde intagas till allmänt underhåll. Det vill emellertid synas utskottet, som om motionärerna i alltför hög grad bortsett från de finansiella konsekvenserna av ett beslut i denna riktning. De enskilda vägarna befinna sig nämligen som regel i sådant skick, att de icke utan mycket kostnadskrävande förbättrings- och iståndsättningsarbeten kunna övertagas av den statliga vägorganisationen. Ett bifall till det i motionerna framställda yrkandet skulle därför få till följd antingen att vägväsendets totala utgiftsram måste vidgas eller också att en motsvarande reducering måste ske av de anslagsmedel som äro avsedda för andra vägändamål. Intetdera alternativet finner utskottet i nuvarande läge vara

tillrådligt. Enligt utskottets mening framstår det även ur rent praktiska synpunkter såsom olämpligt att på förhand fastställa det antal mil enskilda vägar som årligen ar.ses böra intagas till allmänt underhåll. Beslut härom torde jämväl framdeles böra ske efter prövning av föreliggande omständigheter i varje särskilt fall.

Av nu anförda skäl finner sig utskottet icke kunna tillstyrka bifall till ovannämnda motioner. Utskottet förutsätter dock, såsom utskottet framhöll i sitt av 1953 års riksdag godkända utlåtande nr 176, att såväl länsstyrelserna som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid behandlingen av frågor om intagning av enskild väg till allmänt underhåll fästa särskilt avseende vid om vederbörande väg kan anses utgöra genomfarts- eller förbindelseled mellan olika allmänna vägnät samt därvid eftersträva en mellan olika landsändar såvitt möjligt likformig tillämpning av gällande bestämmelser. Den allmänna förstärkning av väganslagen som numera skett torde vidare innebära ökade möjligheter för vederbörande myndigheter att intaga en mera välvillig hållning vid prövningen av hithörande spörsmål. Enligt vad utskottet erfarit ha också dessa myndigheter sin uppmärksamhet riktad på frågan.

Då Kungl. Maj:ts beräkning av medelsbehovet under förevarande anslag icke givit utskottet anledning till erinran, hemställer utskottet alltså,

I. att motionerna I: 295 och II: 418 icke må bifallas av riksdagen;

II. att riksdagen må till *Vägunderhållet* för budgetåret 1954/55 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 230 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskatte-medlen.

4:o) **Byggande av vägar och broar.** Kungl. Maj:t har i propositionen nr 129 (punkt 2, s. 15—17) föreslagit riksdagen att för budgetåret 1954/55 till byggande av vägar och broar anvisa i statsrådsprotokollet angivna reservationsanslag å tillhoppa 320 000 000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som föreslagit att anslagsanvisningen för de ordinarie statliga väginvesteringarna skall ske under i stort sett endast ett anslag, benämnt Vägbyggnad, hemställer, att sagda anslag för budgetåret 1954/55 uppföres med 320 milj. kronor.

Det sålunda äskade anslaget har styrelsen avsett skola disponeras i huvudsak enligt följande.

	Milj. kr	%
Byggande av riksvägar	95	30
Byggande av länsvägar	213	66
Byggande av speciella storbroar	12	4
	<hr/>	
	320	100

Enligt föreliggande planer skulle för byggande av *riksvägar* komma att utnyttjas 60—65 milj. kronor till egentliga vägarbeten, 25—30 milj. kronor till beläggningsarbeten samt 5—8 milj. kronor till broarbeten. För byggande av *länsvägar* skulle på motsvarande sätt utnyttjas till

Egentliga vägarbeten:	Milj. kr
Ombyggnader	110—120
Nyanläggningar	25—35
Beläggningsarbeten	25—35
Broarbeten	30—35

Då de medel, som för budgetåret 1953/54 anvisats till Byggande och förbättring av vissa för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar, endast avser tiden fram till den 1 juli 1954, skulle för genomförandet av det för år 1954 beräknade byggnadsprogrammet erfordras viss anslagsförstärkning, motsvarande i stort sett medelsbehovet för andra halvåret 1954. Nämda medelsbehov beräknas till cirka 1,3 milj. kr. Styrelsen förutsätter emellertid, att för ändamålet erforderligt belopp må tagas i anspråk från förenämnda anslag till Vägbyggnad, som ju skulle komma att upptagas på riksstaten fr. o. m. ingången av budgetåret 1954/55.

Föredraganden har anfört följande.

Jag vill till en början erinra om Kungl. Maj:ts förslag i årets statsverksproposition, att medelsanvisningen till de statliga väginvesteringarna — bortsett från det övergångsvis uppförda anslaget till Byggande av bro vid Bergnäset samt det speciella anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten — skall fördelas på fyra anslag, nämligen Byggande av riksvägar, Nyanläggning av länsvägar, Nyanläggning av ödebygdsvägar samt Ombyggnad av länsvägar och ödebygdsvägar. Vidare erinrar jag om att jag i det föregående förordat, att den totala medelsanvisningen för dessa ändamål skulle för nästa budgetår upptagas till 320 milj. kr.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, att av totalbeloppet skulle — i huvudsaklig överensstämmelse med de faktiska förhållandena under åren 1951 och 1952 — avses för riksvägar 30 %, för länsvägar 66 % samt för storbroar 4 %. Jag anser mig böra i princip godtaga denna grund för fördelningen av det för nästa budgetår avsedda beloppet. För Byggande av riksvägar skulle i enlighet härmed anvisas 95 milj. kr. Vad gäller fördelningen av återstående 225 milj. kr är att märka, att det nya anslaget för Nyanläggning av länsvägar i allt väsentligt motsvarar det nuvarande anslaget Nyanläggning av bygdevägar, samt att i anslaget Nyanläggning av ödebygdsvägar icke kommer att inrymmas några nya ändamål av betydelse. Under de båda sistnämnda anslagsrubrikerna har för budgetåret 1953/54 anvisats 16,5 resp. 8,5 milj. kr, vilka belopp motsvarar cirka 6,3 resp. 3,2 % av totalsumman av den för kalenderåret 1954 avsedda totala investeringsramen för de statliga investeringarna, bortsett från anslaget till Byggande av bro vid Bergnäset. Med samma proportioner torde för budgetåret 1954/55 (kalender-

året 1955) böra beräknas i runda tal 20 milj. kr för länsvägarna och 10 milj. kr för ödebygdsvägarna. Återstående belopp (320—95—20—10) 195 milj. kr skulle alltså belöpa på Ombyggnad av länsvägar och ödebygdsvägar, vilket belopp proportionsvis i stort sett motsvarar investeringarna för detta ändamål under de senaste åren. I denna summa ingår medlen för samtliga de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åsyftade storbroarna.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft en inom andra kammaren av fru *Nilsson m. fl.* väckt motion (II: 190), vari hemställts att riksdagen måtte besluta om byggandet av en bro mellan Alnön och fastlandet samt att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om förslag till erforderligt investeringsanslag för påbörjande av vissa förberedande arbeten under budgetåret 1954/55.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande torde få hänvisas till motionen.

I motionen I: 464 har hemställts att till de statliga väg- och broinvesteringarna anvisas sammanlagt 320 000 000 kronor, dock med viss annan anslagsfördelning än den Kungl. Maj:t föreslagit (jfr punkten 1).

I de likalydande motionerna I: 501 och II: 641 samt i de likalydande motionerna I: 505 och II: 638 har, såvitt nu är i fråga, föreslagits att de av Kungl. Maj:t äskade anslagen anvisas allenast med ett sammanlagt belopp av 130 000 000 kronor (jfr punkten 2).

Utskottet. Under punkten 1 har utskottet förordat, att de för den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten erforderliga medlen i fortsättningen skola beräknas under följande fyra anslag, nämligen Byggande av riksvägar, Byggande av länsvägar, Byggande av ödebygdsvägar samt Byggande av storbroar. Av vad utskottet under punkten 2 anfört framgår vidare, att utskottet intet har att erinra mot att i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag till nu berörda ändamål anvisas sammanlagt 320 milj. kronor för nästa budgetår, dock med den fördelning på olika anslag som nyss nämnts. Med tillämpning av de i propositionen nr 129 angivna procent-satserna för här ifrågakvarande utgiftsändamål tillstyrker utskottet sålunda, att de fyra ovannämnda anslagen uppföras med respektive 95, 203, 10 och 12 milj. kronor.

Härav följer att utskottet icke kan biträda det förslag till anslagsfördelning av äskade medel som framlagts i motionen I: 464 och att utskottet ej heller kan ansluta sig till den uppfattning som kommit till uttryck i motionerna I: 501 och II: 641 samt I: 505 och II: 638, nämligen att den totala anslagssumman av 320 milj. kronor bör nedräknas till inalles 130 milj. kronor och att i stället investeringsramar om sammanlagt 320 milj. kronor böra fastställas för de med hithörande anslag avsedda ändamålen.

Vad därefter angår det i motionen II: 190 framförda förslaget om byggande av bro mellan Alnön och fastlandet vill utskottet erinra om att en

motion av enahanda innebörd väcktes jämväl vid fjolårets riksdag. I sitt över sistnämnda motion avgivna utlåtande nr 178 framhöll utskottet bl. a., att behov av en sådan broförbindelse otvivelaktigt förelåge men att företaget i fråga, oaktat förslagsritning upprättats redan för åtskilliga år sedan, hittills icke kunnat beredas plats på de för byggande av broar fastställda flerårsplanerna. Då enbart själva byggnadskostnaderna beräknats till ca 20 milj. kronor, ansåg sig emellertid utskottet icke kunna förorda, att för det dåvarande beslut fattades i den av motionärerna åsyftade riktningen. Med hänsyn jämväl till andra aktuella projekt borde därför enligt utskottets mening frågan om byggande av bro mellan Alnön och fastlandet prövas på samma sätt som övriga spörsmål av nu angivet slag. Såsom ett ytterligare skäl härför åberopade utskottet det förhållandet, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beslutat vidtaga vissa åtgärder för en tillfällig lösning av förevarande kommunikationsfråga, innebärande bl. a. anskaffning av två nya färjor. Denna uppfattning biträdades av riksdagen.

Enligt utskottets mening ha sedan föregående år icke några nya omständigheter tillkommit som kunna motivera ett annat ställningstagande från riksdagens sida. Utskottet vill särskilt erinra om att den ena av nyssnämnda båda färjor numera insatts i trafik på alnöleden, medan den andra avses skola levereras under loppet av instundande sommar. Ifrågavarande färjor ha till följd av större lastutrymme, kortare in- och urlastningstider samt snabbare gång avsevärt större kapacitet än de tidigare använda. För den berörda befolkningen torde kommunikationsförhållandena därigenom komma att i hög grad förbättras. Då dessutom, enligt vad utskottet inhämtat, arbetsplan för broförbindelse mellan Alnön och fastlandet är under upprättande genom vederbörande vägförvaltnings försorg och avsikten är att, sedan denna plan färdigställts, föranstalta om frågans prövning i laga ordning, finner utskottet icke anledning föreligga att tillstyrka bifall till motionen II: 190.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

I. att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 464, I: 501 och II: 641 samt I: 505 och II: 638, samtliga motioner såvitt nu är i fråga, för budgetåret 1954/55 under sjätte huvudtiteln anvisa följande reservationsanslag, att avräknas mot automobilskattemedlen, nämligen

a) Byggande av riksvägar	kronor	95 000 000
b) Byggande av länsvägar	»	203 000 000
c) Byggande av ödebygdsvägar	»	10 000 000
d) Byggande av storbroar	»	12 000 000 ;

II. att motionen II: 190 icke må bifallas av riksdagen.

5:o) **Byggande av bro vid Bergnäset.** Kungl. Maj:t har i propositionen nr 129 (punkt 3, s. 17 och 18) föreslagit riksdagen att till Byggande av bro vid Bergnäset för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 2 100 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats 2,50 milj. kronor. Vid utgången av budgetåret 1952/53 förelåg en reservation av 3,52 milj. kronor å tidigare anvisade medel.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har hemställt, att för nästa budgetår anvisas ett belopp av 2 100 000 kronor. Styrelsen hemställer vidare om bemyndigande att täcka ytterligare medelsbehov från anslag, som genom den föreslagna omläggningen av anslagsuppdelningen för den statliga väg-investeringsverksamheten i övrigt, anvisas till nämnda investeringsverksamhet.

Föredraganden, som biträder styrelsens förslag i fråga om anslag för budgetåret 1954/55 till här ifrågavarande ändamål, anser sig icke böra tillstyrka det begärda bemyndigandet. Eventuellt ytterligare medelsbehov anses alltså böra anmälas av styrelsen under denna anslagsrubrik. Därest slutlig anvisning av tvingande skäl ej skulle kunna avvaktas, föreslås Kungl. Maj:t i avbidan härå få medge utbetalning från de ordinarie vägbyggnadsanslagen.

Utskottet. Vad föredraganden i förevarande sammanhang anfört och förordat har icke givit utskottet anledning till erinran. Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må till *Byggande av bro vid Bergnäset* för budgetåret 1954/55 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 2 100 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

6:o) **Vissa vägbyggnadsarbeten.** Kungl. Maj:t har i propositionen nr 129 (punkt 4, s. 18 och 19) föreslagit riksdagen att till Vissa vägbyggnadsarbeten för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 100 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Anslaget är å gällande riksstat uppfört med 100 kronor. Vid utgången av budgetåret 1952/53 förelåg en reservation av ca 13,3 milj. kronor å tidigare anvisade medel.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför att det knappast torde vara möjligt att förutse medelsbehovet för budgetåret 1954/55 för de ändamål, som tillgodoses med detta anslag. Med hänsyn härtill anser styrelsen det förfarande böra komma i fråga, som vid sidan av anslagsanvisningen fått tillämpas under budgetåret 1952/53, nämligen ianspråktagande vid behov av anslag på allmän beredskapsstat. Styrelsen anser sig därför icke nu böra äska medel under denna anslagsrubrik.

Föredraganden föreslår med anledning av vad styrelsen anfört, att anslaget för nästa budgetår uppföres endast med ett formellt belopp av 100 kronor.

Utskottet. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Vissa vägbyggnadsarbeten* för budgetåret 1954/55 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 100 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

7:o) **Bidrag till underhåll av vägar och gator.** Kungl. Maj:t har i propositionen nr 129 (punkt 5, s. 19 och 20) föreslagit riksdagen att till Bidrag till underhåll av vägar och gator för budgetåret 1954/55 anvisa ett förslagsanslag av 31 200 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Förevarande anslag är å gällande riksstat uppfört med 31 200 000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har hemställt att anslaget uppföres med oförändrat belopp.

Föredraganden biträder styrelsens förslag.

Utskottet. Då Kungl. Maj:ts förslag icke givit utskottet anledning till erinran, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Bidrag till underhåll av vägar och gator* för budgetåret 1954/55 under sjätte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 31 200 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

8:o) **Bidrag till byggande av vägar och gator.** Kungl. Maj:t har i propositionen nr 129 (punkt 6, s. 20—23) föreslagit riksdagen att till Bidrag till byggande av vägar och gator för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 80 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 50,0 milj. kronor. Vid utgången av budgetåret 1952/53 förelåg en reservation av 30,1 milj. kronor å tidigare anvisade medel.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har hemställt att anslaget uppföres med 80 000 000 kronor.

Stor-Stockholms trafikutredning (skr. ^{12/9} 1953) har hemställt att anslaget höjes till 140 milj. kronor.

Svenska stadsförbundets styrelse (skr. ^{18/1} 1954) har förklarat en avsevärd ökning av statsbidragstilldelningen vara oundgängligen nödvändig,

för att stadssamhällena inom rimlig tid skall kunna sätta sina trafikleder i det stånd, som kräves med hänsyn till den betydande ansvällningen av trafikvolymen, samt hemställt, att en omprövning av ifrågavarande statsbidragstilldelning måtte verkställas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelar att genom bl. a. vägförvaltningarna gjorts en översiktlig utredning angående kostnaderna för riksvägnätets utbyggnad till en standard motsvarande den nuvarande trafiken. Därav framgår, att inom här berörda stadsområden ett ombyggnadsbehov föreligger, som i statsbidrag motsvarar sammanlagt i runt tal 380 milj. kr.

Den fördelningsplan, som under hösten 1953 skall upprättas och fastställas för åren 1954 och 1955, bygger på dels av 1953 års riksdag anvisat anslag, 50 milj. kr, dels anslaget för budgetåret 1954/55, som styrelsen beräknat till 80 milj. kr, sedan från nämnda belopp dragits mindre delar att ställas till Kungl. Maj:ts förfogande till brådskande företag m. m. För fördelning under perioden skulle därför finnas tillgängligt uppskattningsvis (ca 49 + 79) 128 milj. kr. Härav anses i första hand böra disponeras 20 milj. kr för redan i förskott utförda arbeten samt 8 milj. kr till företaget Malmö—Lund. Återstå alltså ca 100 milj. kr, varav 70 milj. kr avses för vissa från nuvarande fördelningsplan kvarstående företag samt 30 milj. kr för igångsättande av nya företag, som inryms i fördelningsplanen.

Styrelsen framhåller slutligen, att anslagsbehovet även påverkas av det förhållandet, att fri gatsten icke längre står till disposition, samt att till styrelsen inkommit framställningar om bidrag till marklösenkostnader och annat intrång, som styrelsen nu anser sig böra taga upp till behandling i ett sammanhang.

Föredraganden, som erinrar om att den nu aktuella anslagsberäkningen avser bidragsbehovet för kalenderåret 1955, anför vidare följande.

Fördelningsplanen för åren 1952 och 1953 innefattar enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en sammanlagd omslutning i statsbidragskostnader av 130 milj. kr, därvid hänsyn tagits till kostnadsökningar, som uppstått sedan de i planen ingående företagen kalkylerades. De för denna tid häremot svarande tillgängliga bidragsmedlen — nämligen för budgetåren 1951/52 och 1952/53 anvisade anslag efter vissa smärre avdrag och med bortseende från det belopp om 3 milj. kr, som i sysselsättningsutjämnande syfte anvisats å tilläggsstat för budgetåret 1952/53 — uppgår till (17,3 + 25,0) 42,3 milj. kr. Det återstående beräknade behovet av statsbidrag för i nämnda fördelningsplan upptagna arbeten utgör sålunda (130,0—42,3) 87,7 milj. kr.

Vad gäller eftersläpningen av anslagstilldelningen i förhållande till bidragsbehovet för i gällande fördelningsplan upptagna, *utförda* arbeten är förhållandet följande. Enligt under hand inhämtade uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknas de i förevarande fördelningsplan ingående arbeten, som släderna utfört före den 1 januari 1953, motsvara ett statsbidragsbelopp om 26 milj. kr. Detta belopp jämte förefintlig eftersläpning från den närmast föregående fördelningsplanen överstiger de för år

1952 avsedda bidragsmedlen (17,3 milj. kr) med ca 14,9 milj. kr. Enligt av städerna i juli 1953 lämnade uppgifter skulle anläggningsverksamheten på förevarande område inom fördelningsramen få en omslutning under år 1953 av 29 milj. kr, räknat i statsbidragskostnader, vilket överstiger för år 1953 avsedda bidragsmedel (25 milj. kr) med 4 milj. kr. I enlighet härmed skulle eftersläpningen av anslagstilldelningen i förhållande till bidragsbehovet för utförda arbeten vid ingången av år 1954 alltså ha ökat till (14,9 + 4) 19 milj. kr. Styrelsen har räknat med att denna s. k. överdisponering av anslaget skall täckas i efterhand av anslagsmedel, som anvisas för följande år.

De för 1953/54 anvisade, för kalenderåret 1954 avsedda bidragsmedlen utgör 50 milj. kr. För år 1955 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen begärt ett anslagsbelopp av 80 milj. kr. Vid bifall härtill skulle de disponibla medlen för åren 1954 och 1955 uppgå till (50 + 80) 130 milj. kr. Därest denna summa minskas med förut angivna eftersläpningsbelopp om 19 milj. kr, skulle för statsbidragsberättigade väg- och gatubyggnadsföretag under åren 1954 och 1955 återstå ca 110 milj. kr.

De under tiden 1952—1953 utförda bidragsberättigade arbetena enligt fördelningsplan motsvarar, som jag nyss omnämnt, enligt uppgift en bidragstilldelning av 26 milj. kr för år 1952 och 29 milj. kr för år 1953. De vid bifall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag för perioden 1954—1955 tillgängliga bidragsmedlen har styrelsen räknat preliminärt komma att fördelas med 40 milj. kr under år 1954 och ca 70 milj. kr under år 1955. De bidragsbehov, som föreligger på detta område, är uppenbarligen större än vad som kan tillgodoses genom en sådan bidragstilldelning. Jag är emellertid icke beredd att tillstyrka, att staten — såvitt avser den period, som omfattas av fördelningsplan för åren 1954 och 1955 — påtager sig en större andel av utgifterna för förevarande ändamål, än som kan innefattas i det av styrelsen äskade beloppet om 80 milj. kr. Anslaget bör sålunda för nästa budgetår uppföras med sagda belopp.

Vad angår de längre syftande framställningarna från Stor-Stockholms trafikutredning och svenska stadsförbundet vill jag erinra om att riksdagen genom skrivelse nr 430 vid 1952 års höstsession i anledning av en motion uttalade sig för en utredning av frågan om ändrade bestämmelser rörande ifrågakvarande statsbidrag. Min avsikt är att inom den närmaste tiden föranstalta om en sådan utredning. I vidare mån anser jag mig f. n. ej kunna tillmötesgå de nämnda särskilda framställningarna.

Jag förutsätter, att, om det visar sig påkallat att vidtaga särskilda åtgärder för att befrämja en viss avsättning av gatsten till kommunerna, en mindre del av förevarande bidragsanslag får — i likhet med vad som gäller under innevarande budgetår — reserveras för bidrag till steninköp och stensättningsarbeten på för biltrafiken viktiga vägar och gator.

Till utskottet har från *svenska stadsförbundet* överlämnats en avskrift av den förenämnda framställning, som förbundets styrelse gjort hos Konungen angående frågan om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och samhällen som äro vägghållare, med hemställan att framställningen måtte vinna beaktande vid utskottets behandling av frågan om bidrag till byggande av vägar och gator.

Efter att ha återgivit vissa av Stor-Stockholms trafikutredning i skrivelse till förbundet anförda synpunkter rörande denna bidragsfråga anför förbundet bl. a. följande.

Med anledning av denna framställning från Stor-Stockholms trafikutredning har förbundet av vissa städer inhämtat uppgifter till ledning för frågans bedömande. Dessa uppgifter utvisa, att städerna undantagslöst dela de synpunkter, som kommit till uttryck i trafikutredningens skrivelse till förbundsstyrelsen. Genomgående anföres, att trafikutredningens synpunkter synas beaktansvärda och att det är angeläget, att stadsförbundet medverkar för att understryka städernas bidragsbehov. Man påpekar också, att orsaken till städernas förhållandevis svaga ställning i detta hänseende torde vara den, att städerna hittills icke med den rätta tyngden framhållit sina krav på rättvis fördelning av vägmedlen i förhållandet landsbygden—städerna. De statsbidrag för väg- och gatuaneläggningar, som nu utbetalas till städerna, anses icke tillräckligt täcka de behov som föreligga, särskilt sedan de tekniska möjligheterna nu blivit större att kunna utföra arbetena i fråga. Med anledning av svårigheterna att kunna erhålla statsbidrag ha en del nödvändiga anläggningsarbeten som icke kunnat uppskjutas utförts och bekostats av städerna utan statsbidrag, och detta oaktat att arbetena i princip varit statsbidragsberättigade. Bristen på bidrag har emellertid allmänt sett orsakat restriktioner i städernas utbyggnad av för trafiken nödvändiga gator och andra anordningar.

Av de till förbundet redovisade uppgifterna framgår, att städerna räkna med ett betydande framtida investeringsbehov för trafikbyggen. Sålunda kan såsom exempel nämnas, att Norrköping beräknat kostnaden fram till år 1960 för trafikaneläggningar samt förstärkning och utbyggnad av statsbidragsberättigade vägar och gator till cirka 25 miljoner kronor. En för Borås upprättad preliminär tioårsplan utvisar en total kostnad å 20,6 miljoner kronor. Linköping har för tidsperioden 1953—60 uppskattat kostnaderna för statsbidragsberättigade väg- och gatuarbeten till närmare 29 miljoner kronor. Om dessa kostnader fördelas på en tidsperiod av åtta år fram till 1960, erfordras i statsbidrag, beräknat efter ett bidrag å 95 %, cirka 3,5 miljoner kronor per år. De statsbidrag som sedan 1945 tilldelats staden ha emellertid varit relativt små och endast uppgått till sammanlagt något mindre än en miljon kronor. Eskilstuna har i sitt förslag till fördelningsplan för perioden 1954—57 upptagit aktuella nya arbeten för sammanlagt 17,8 miljoner kronor, medan Sundsvall överslagsvis beräknat att de större företag som skulle behöva utföras å statsbidragsberättigade vägar och gator under återstående del av 1950-talet komma att draga en kostnad av omkring 25 miljoner kronor. Såsom ett belysande exempel kan slutligen nämnas att Luleå i samråd med vägförvaltningen i länet till fördelningsplanen för åren 1954—55 föreslog angelägna arbeten för sammanlagt cirka 5,6 miljoner kronor. Enligt ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättat preliminärt förslag beräknas statsbidraget för samma tid uppgå till allenast cirka 870 000 kronor eller ej fullt 16 %.

Såsom angivits i trafikutredningens skrivelse till förbundsstyrelsen, har den verkliga statsbidragsprocenten i fråga om anläggningskostnader för samtliga landets städer under åren 1946—51 varit 42. Trafikutredningen har därvid utgått från uppgifter hämtade ur de redogörelser, som städerna författningssnligt lämna väg- och vattenbyggnadsstyrelsen årligen före den 1 maj rörande användningen av tilldelade statsbidrag under närmast föregående år. Till komplettering av dessa statsbidrags-siffror kan nämnas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen preliminärt angivit, att kostnaden å bidragsberättigade vägar och gator år 1952 för samtliga landets

städer utgjorde 48,3 miljoner kronor. Kostnaden å andra vägar och gator utgjorde samma år 47,1 miljoner kronor. Den totala kostnaden för år 1952 har alltså uppgått till 95,4 miljoner kronor. Statsbidrag har utgått med totalt 28,2 miljoner kronor, innebärande en statsbidragsprocent å 58. Statsbidragsprocenten för de olika städerna varierar emellertid högst avsevärt. Därvid bör beaktas, att denna procentsats i hög grad kan vara beroende av vilka anläggningsarbeten vederbörande städer anse sig kunna bestrida med egna medel. Vissa städer ha uppgivit, att deras statsbidragsprocent ligger över det angivna medeltalet, men att detta berott på stadens svårigheter att ersätta statsbidrag med egna medel, varför staden nödgats avstå från ytterst nödvändiga väg- och gatuarbeten. Detta betyder, att endast sådana arbeten, för vilka statsbidrag beviljats, ha utförts. På andra håll ha däremot städerna med egna medel utfört arbeten på i och för sig statsbidragsberättigade vägar och gator. Dessa anläggningskostnader ha inräknats i den totala anläggningskostnaden och därför sänkt bidragsprocenten. Det kan dock ingalunda anses principiellt riktigt, att stadssamhällena själva skola ersätta vad som brister i statsbidragstilldelningen.

Vid bedömandet av städernas kostnader för trafikbyggen anses vidare böra beaktas, att städerna med egna medel måste finansiera marklösenkostnader, vilka kunna uppgå till betydande belopp. Möjlighet att erhålla bidrag även till dessa kostnader finns visserligen formellt enligt 9 § i bidragsförordningen men säges endast i undantagsfall ha anlåtats.

Slutligen framhålles att om det av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken nyligen framlagda förslaget skulle genomföras, innebär detta en ökning av nuvarande skattesatser med i genomsnitt cirka 28 %, vilken skatteökning motiverats med att täckning skall kunna erhållas för de kostnader för väghållningen och vägtrafikväsendet, vilka beräknas under perioden 1955—59 skola bestridas med automobilskatte-medel. Med utgångspunkt från denna motivering har, enligt förbundet, frågan om avvägningen av bilskatten givetvis direkt samband med bl. a. de statsbidrag, som skola tillgodoföras stadssamhällena för byggande och underhåll av allmänna vägar samt för biltrafiken viktiga gator. Oavsett hur motorfordonsbeskattningen kommer att närmare utformas anser förbundet det emellertid under alla förhållanden nödvändigt med ökad statsbidragstilldelning för trafikbyggen inom de städer och samhällen, som äro väghållare.

Utskottet. De statsbidrag som under senare år utgått till trafikinvesteringar av olika slag inom de stadskommunala samhällena ha otvivelaktigt varit betydligt lägre än vad vederbörande väghållare enligt gällande bestämmelser varit berättigade till. De av svenska stadsförbundet i dess förberörda skrivelse lämnade uppgifterna ge sålunda vid handen, att rikets samtliga städer under tidsperioden 1946—1951 erhållit statsbidrag med i genomsnitt allenast 42 procent av kostnaderna för statsbidragsberättigade anläggningar. Denna procentsats varierar dock högst avsevärt de olika städerna emellan. Såsom exempel härpå kan nämnas, att för städerna inom Stor-Stockholms

område den faktiska bidragsandelen stannat vid 22 procent. Enligt preliminära beräkningar skulle den genomsnittliga procentsatsen för samtliga städer under år 1952 ha stigit till 58. Även denna siffra ligger dock långt under den bidragsandel av 95 procent som förutsatts i gällande statsbidragsförordning. Föredraganden har också konstaterat, att de bidragsbehov som föreligga på detta område uppenbarligen äro större än vad som kan tillgodoses genom den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avsedda bidragstildelningen. Det oaktat har föredraganden icke ansett sig kunna tillstyrka att staten, såvitt fråga är om den period som omfattas av fördelningsplan för åren 1954 och 1955, påtager sig en större andel av utgifterna för hithörande ändamål än som kan innefattas i det av styrelsen äskade beloppet av 80 milj. kronor. Enligt föredragandens mening bör därför förevarande anslag anvisas med nämnda belopp för nästa budgetår.

Såsom redan framgått av vad utskottet under punkten 2 anfört har utskottet funnit sig böra godtaga Kungl. Maj:ts förslag. Utskottet är dock väl medvetet om att förhållandena på förevarande område, särskilt med hänsyn till omfattningen av alltjämt icke tillgodosedda behov och dessas till följd av trafikutvecklingen snabba tillväxt, måste betecknas såsom i hög grad otillfredsställande. Enligt utskottets mening bör därför bidragstildelningen snarast möjligt bringas upp till den i gällande bestämmelser förutsatta nivån. Utskottet önskar jämväl understryka angelägenheten av att den av föredraganden bebadade, av utskottet i dess av 1952 års riksdag godkända utlåtande nr 221 förordade utredningen kommer till stånd utan ytterligare dröjsmål.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Bidrag till byggande av vägar och gator* för budgetåret 1954/55 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 80 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

9:o) **Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.** Kungl. Maj:t har i propositionen nr 129 (punkt 7, s. 23—25) föreslagit riksdagen att dels till Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 10 500 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, dels ock medgiva att under budgetåret 1954/55 statlig lånegaranti må beviljas för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar intill ett totalbelopp av 2 000 000 kronor.

Anslaget är å gällande riksstat uppfört med 9,4 milj. kronor. Vid utgången av budgetåret 1952/53 förelåg en reservation av 3,2 milj. kronor å tidigare anvisade medel.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har för nästa budgetår hemställt om ett anslag av 10 500 000 kronor samt att bemyndigande lämnas att under

budgetåret 1954/55 bevilja statlig kreditgaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar intill ett totalbelopp av 2 000 000 kronor.

Beträffande den närmare innebörden av styrelsens framställning torde få hänvisas till propositionen (s. 24).

Föredraganden, som biträder styrelsens förslag, erinrar om att Kungl. Maj:t i propositionen nr 76 till 1954 års riksdag framlagt förslag till lag om vissa ändringar i lagen om enskilda vägar. Därvid föreslås bl. a. vissa stadganden, som innebär att kronan under vissa förhållanden kan komma att vidkännas kostnader. Sålunda har i lagförslaget 78 och 85 §§ upptagits bestämmelser om att kostnader, som föranleds av förrättning för bildande av vägförening m. m., i vissa fall skall gäldas av kronan. Vidare föreslås i 102—105 §§ bestämmelser, som medför, att kronan kan komma att åsamkas kostnader i anledning av länsstyrelses förordnande om förbud mot eller föreläggande att bortskaffa eller ändra vissa trafikfarliga anordningar. De kostnader, som kan uppkomma för kronan i anledning av det framlagda lagändringsförslaget, anses lämpligen böra bestridas från förevarande anslag. Utgifterna i anledning härav anses icke komma att uppgå till så stora belopp, att anslagsberäkningen behöver påverkas därav.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft en inom första kammaren av herr *Erik Svedberg* väckt motion (I: 89), vari hemställts om en utvidgning av bestämmelserna om statsbidrag till underhåll av enskilda vägar på så sätt, att bidragsprocenten höjes med 5 % till respektive 65 % och 80 %, i det fall att kommun lämnar bidrag med minst 10 % till den uppskattade årliga kostnaden.

Beträffande de skäl motionären anfört till stöd för sitt yrkande torde få hänvisas till motionen.

Utskottet. Kungl. Maj:ts förslag att för nästa budgetår under förevarande anslag anvisas ett belopp av 10,5 milj. kronor tillstyrkes av utskottet. Mot vad föredraganden i anslutning därtill anfört och förordat har utskottet ej heller funnit anledning till erinran.

Vad angår det i motionen I: 89 framställda yrkandet vill utskottet erinra om att nu gällande bestämmelser om statsbidrag till underhåll av enskilda vägar, efter viss vid 1952 års riksdag beslutad ändring i de dittillsvarande bidragsgrunderna, trätt i kraft den 1 januari 1953. Redan med hänsyn till den korta tidrymd under vilken de nya bestämmelserna sålunda hunnit verka finner utskottet det mindre lämpligt att bidragsgrunderna nu ånyo ändras. Motionärens förslag, att de enskilda väghållare som åtnjuta kommunalt underhållsbidrag skulle ytterligare gynnas genom höjning av statsbidragets procentuella andel av kostnaderna, är dessutom enligt utskottets

mening ägnat att ingiva starka principiella betänkligheter. Utskottet avstyrker därför bifall till motionen i fråga.

Under återopande härav hemställer utskottet,

I. att riksdagen må

a) till *Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1954/55 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 10 500 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen;

b) medgiva, att under budgetåret 1954/55 statlig lånegaranti må beviljas för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar intill ett totalbelopp av 2 000 000 kronor;

II. att motionen I: 89 icke må bifallas av riksdagen.

10:o) **Bidrag till byggande av enskilda vägar.** Kungl. Maj:t har i propositionen nr 129 (punkt 8, s. 25 och 26) föreslagit riksdagen att till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 11 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Till ifrågavarande ändamål ha för innevarande budgetår anvisats 10,0 milj. kronor. Vid utgången av budgetåret 1952/53 fanns en reservation av 8,0 milj. kronor å tidigare anvisade medel.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har hemställt om ett anslag för nästa budgetår av 11 000 000 kronor.

Beträffande den närmare innebörden av styrelsens framställning får utskottet hänvisa till propositionen (s. 25 och 26).

Föredraganden, som erinrar om att Kungl. Maj:t genom beslut den 16 oktober 1953 bifallit en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjord framställning att viss del av det för kalenderåret 1954 anvisade anslaget måtte få användas redan under kalenderåret 1953, har biträtt styrelsens framställning.

Utskottet. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1954/55 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 11 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

11:o) **Avsättning till statens automobilskattemedelsfond.** I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (punkt 14, s. 35) föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond för budgetåret 1954/55 beräkna ett förslagsanslag av 100 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i propositionen nr 129 (punkt 9, s. 26) föreslagit riksdagen att till Avsättning till statens automobilskattemedelsfond för budgetåret 1954/55 anvisa ett förslagsanslag av 100 kronor.

Föredraganden erinrar om att chefen för finansdepartementet i annat sammanhang föreslår, att skillnaden mellan de till automobilskattemedlen hänförliga inkomsterna och utgifterna för nästa budgetår eller (740—737) 3 milj. kronor tillföres budgetutjämningsfonden, att redovisas under särskild titel. Med hänsyn härtill föreslås förevarande anslag uppföras med ett formellt belopp av 100 kronor.

Utskottet. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Avsättning till statens automobilskattemedelsfond* för budgetåret 1954/55 under sjätte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 100 kronor.

12:o) **Bidrag till byggande och underhåll av mindre hamnar och farleder.** I statsverkspropositionen har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (punkt 19, s. 41 och 42) föreslagit riksdagen att till Bidrag till byggande och underhåll av mindre hamnar och farleder för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Anslaget är å gällande riksstat uppfört med 500 000 kronor. Vid utgången av budgetåret 1952/53 förelåg en behållning av ca 900 000 kronor å tidigare anvisade medel.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har för nästa budgetår hemställt om ett anslag av 1 000 000 kronor.

Styrelsen erinrar om den jämförelse, som styrelsen i föregående års *petita* gjorde mellan de belopp, som under budgetåren 1935/36 t. o. m. 1952/53 anvisats av automobilskattemedel till förevarande anslag samt det under IX huvudtiteln anvisade anslaget avseende *Gottgörelse till fiskerinäringen* för av dess utövare erlagd bensinskatt. Härav framgick att medelsanvisningen under förstnämnda anslag minskat med en tredjedel, medan sistnämnda anslag mer än tiodubblats under samma tid. Byggnadskostnaderna för hamnar, kajer och liknande konstbyggnader är nu omkring tre gånger större än åren närmast före sista världskriget. Med hänsyn härtill samt till den minskade medelsanvisningen har byggnadsverksamheten på ifrågavarande område de senaste åren varit mindre än fjärdedelen av förkrigstidens verksamhet. Behovet av anslagsmedel till dessa anläggningar säges därför vara mycket stort.

Föredraganden anser sig, med hänsyn till nödvändigheten av att i rådande ekonomiska läge begränsa investeringsutgifterna till de ur sam-

hällelig synpunkt viktigaste behoven, icke böra tillstyrka väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om höjning av anslaget.

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehaft en inom första kammaren av herr *Hesselbom m. fl.* väckt motion (I: 447), vari hemställts att riksdagen måtte besluta att till byggande och underhåll av mindre hamnar och farleder för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 600 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande torde få hänvisas till motionen.

Utskottet. I sin petitaskrivelse för nästa budgetår har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt, att förevarande anslag höjes till 1 milj. kronor. Under hänvisning till nödvändigheten av att i rådande ekonomiska läge begränsa investeringsutgifterna till de ur samhällelig synpunkt viktigaste behoven har emellertid föredraganden ansett sig icke böra tillstyrka styrelsens förslag. Enligt föredragandens mening bör därför anslaget uppföras med oförändrat belopp eller 500 000 kronor.

I motionen I: 447 har yrkats att anslaget anvisas med 600 000 kronor.

Utskottet vill erinra om att med förevarande anslag har avsetts att såsom kollektiv restitution för erlagd bensinskatt disponera någon del av automobilskattemedlen för ändamål som tjänar den mindre sjöfartens intressen. På grund av denna anslagens karaktär finnes onekligen starkt fog för bifall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag. På de av föredraganden anförda skälen anser sig utskottet dock icke nu kunna förorda en så avsevärd anslagsuppräknig. Utskottet delar å andra sidan den i ovannämnda motion framförda uppfattningen, att anslagsbeloppet i viss mån bör jämkas uppåt med hänsyn till den i propositionen nr 112 föreslagna höjningen av skatten på bensin. I likhet med motionärerna finner utskottet en förstärkning av anslaget med 100 000 kronor innebära en rimlig avvägning.

Under återopande härav hemställer utskottet,

att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen I: 447, till *Bidrag till byggande och underhåll av mindre hamnar och farleder* för budgetåret 1954/55 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 600 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 14 maj 1954.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Reservationer

1) vid punkten 1 (Vissa anslagstekniska frågor)

a) av herrar *Karl Andersson, Näsgård, Alfred Nilsson, Näsström, Pålsson, Rubbestad, Åkerström* och *Onsjö*, vilka ansett att

dels den del av utskottets yttrande, som å s. 12 börjar med »Den naturliga» och å s. 13 slutar med »erforderliga tillfartsvägar», bort ha följande lydelse:

»Den naturliga utgångspunkten för bedömningen av frågan om lämpligaste antalet vägbyggnadsanslag synes vara den indelningsgrund som anses böra väljas beträffande de allmänna vägarna. Den nuvarande vägstadgan skiljer som bekant mellan huvudvägar, bygdevägar och ödebygdsvägar, varvid i huvudvägar innefattas såväl rikshuvudvägar som länshuvudvägar. Enligt Kungl. Maj:ts förslag skola emellertid i fortsättningen rikshuvudvägarna bilda en grupp för sig, kallad riksvägar, samt länshuvudvägar och bygdevägar sammanföras till en gemensam grupp, kallad länsvägar. Den särställning som ödebygdsvägarna hittills intagit avses vidare skola bibehållas. De skäl som av föredraganden anförts för denna indelningsgrund finner utskottet bärande. I överensstämmelse därmed synas de nämnda tre vägkategorierna även i anslagshänseende böra särskiljas. Utskottet delar jämväl föredragandens uppfattning att, såvitt gäller medelsanvisningen för länsvägar och ödebygdsvägar, åtskillnad i viss utsträckning bör göras mellan nyanläggning å ena sidan och ombyggnad å den andra. För en dylik särredovisning tala icke minst de speciella förhållandena i norrlandslänen, inom vilka nyanläggningsföretagen utgöra en väsentlig del av den totala investeringen. Det är enligt utskottets mening även önskvärt, att riksdagen bibehålles vid sin möjlighet att öva inflytande över fördelningen av äskade anslagsmedel mellan de båda nämnda utgiftsändamålen. Härvidlag må särskilt beaktas, att de för ombyggnad av länsvägar och ödebygdsvägar avsedda medlen enligt Kungl. Maj:ts förevarande förslag utgöra drygt 60 procent av den totala investeringssumman eller 195 milj. kronor. Att inarbeta ett så stort belopp i de båda nybyggnadsanslagen utan att särskild flerårsplan upprättas för ombyggnadsverksamheten anser utskottet icke tillrädligt. Ur rent praktisk synpunkt synes det å andra sidan vara mest lämpligt, att varje flerårsplan motsvaras av ett fristående anslag, avsett att disponeras för finansiering av den på planen grundade verksamheten. En förutsättning för att vederbörande lokala instanser, vägnämnder och länsvägnämnder, skola erhålla fortsatt inflytande på medelsfördelningen mellan olika vägbyggnadsföretag torde jämväl vara, att antalet flerårsplaner icke i alltför hög grad begränsas.

Anslagssystemets utformning i övrigt påverkas framför allt av frågan

om redovisningen av kostnaderna för brobyggen. Föredraganden har härutinnan intagit den ståndpunkten, att broföretagen oavsett storleksordning böra utan olägenhet kunna inrymmas i de egentliga vägbyggnadsanslagen. Såsom redan av det föregående framgått, anses därför åtminstone tills vidare anledning saknas att särskilt redovisa medelsbehovet för speciella storbroar. Skulle emellertid en dylik anordning framdeles komma att visa sig erforderlig, bör enligt föredraganden frågan härom då upptagas till övervägande.

Med hänsyn bl. a. till att byggandet av viss bro i allmänhet ingår som ett naturligt led i vederbörande vägbyggnadsföretag finner utskottet i likhet med föredraganden lämpligt, att kostnaderna för ett sådant brobygge bestridas från de egentliga vägbyggnadsanslagen. Enligt utskottets mening tala dock vägande skäl för att speciella storbroar, vartill synas böra hänföras sådana broar för vilka kostnaderna överstiga ett belopp av ca 1 milj. kronor, även anslagsmässigt redovisas separat. I nu åsyftade fall föreligger nämligen icke något direkt samband mellan själva brobyggnadsföretaget och vägbyggnadsverksamheten i övrigt. Kostnaderna för ett sådant företag äro även så relativt betydande, att vissa praktiska olägenheter kunna befaras uppstå om detsamma skall upptagas på de sedvanliga flerårsplanerna, helst som nämnda kostnader ej regelbundet återkomma år efter år och ej heller jämnt fördela sig de olika länen emellan. För riksdagen föreligger dessutom ett speciellt intresse av att kunna fortlöpande följa verksamheten på förevarande område. Utskottet delar därför den uppfattning som kommit till uttryck i motionerna I: 296 och II: 405 samt I: 464, nämligen att beslut bör fattas redan nu om att medel för större brobyggnadsföretag skola anvisas under ett särskilt anslag. Utskottet utgår därvid från att i vederbörande företag inräknas jämväl erforderliga tillfartsvägar.»

dels det stycke av utskottets yttrande å s. 14, som börjar med »Utskottet förordar» och slutar med »ifrågavarande anslag», bort ha följande lydelse:

»Utskottet förordar sålunda att medel för den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten i fortsättningen anvisas under fem anslag, nämligen Byggande av riksvägar, Nyanläggning av länsvägar, Nyanläggning av ödebygdsvägar, Ombyggnad av länsvägar och ödebygdsvägar samt Byggande av storbroar. För vart och ett av de nämnda anslagen torde i enlighet med redan tillämpade grunder särskild flerårsplan böra upprättas. Med hänsyn till storbroarnas speciella karaktär synes dock flerårsplan för byggande av sådana broar, omfattande hela riket, böra upprättas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter förslag av vederbörande länsstyrelser och fastställas av Kungl. Maj:t. Utskottet förutsätter därvid, såsom ovan antytt, att Kungl. Maj:t i samband med medelsäskandet för riksdagen redovisar de aktuella byggnadsföretag som avses skola utföras genom ianspåktagande av nu ifrågavarande anslag.»

dels ock utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

»att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen I: 464, såvitt nu är i fråga, och med bifall till motionerna I: 296 och II: 405 samt med avslag å motionerna I: 87 och II: 109, besluta att medel för den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten fr. o. m. budgetåret 1954/55 skola anvisas under följande fem reservationsanslag, nämligen Byggnad av riksvägar, Nyanläggning av länsvägar, Nyanläggning av ödebygdsvägar, Ombyggnad av länsvägar och ödebygdsvägar samt Byggnad av storbroar.»

b) av herrar *Lundqvist* och *Staxäng*.

2) vid *punkten 2* (Allmän översikt över beräkningen av väganlagen för budgetåret 1954/55)

a) av herrar *Alfred Nilsson*, *Sundelin*, *Sunne*, *Lundqvist*, *Skoglund* i *Doverstorp*, *Malmborg* i *Skövde*, *Ståhl*, *Staxäng*, *Widén* och *Löfroth*, vilka ansett att

dels den del av utskottets yttrande, som å s. 23 börjar med »Utskottet vill» och å s. 24 slutar med »vederbörande sakanslag», bort ha följande lydelse:

»Utskottet är för sin del väl medvetet om de stora, jämväl av motionärerna vitsordade fördelar som övergången till kalenderårsberäkning av hithörande anslag medfört för väg- och vattenbyggnadsverkets vidkommande. Det synes dock ostridigt, att med detta system även äro förknippade bestämda olägenheter av finansiell och budgetteknisk natur. En oundviklig följd av systemet är sålunda, att vid budgetårsskiftena betydande reservationsmedelsbehållningar komma att uppstå på anlagen. Då dessa behållningar enligt gällande avräkningsprinciper måste vara täckta av automobilskattemedel som influtit under det budgetår anslagsanvisningen avser, innebär detta i sin tur att en förskottsuttagning av skattemedel sker, vilken icke kommer till uttryck såsom ett motsvarande överskott på automobilskattemedlens specialbudget. I och med att väganlagen nu förutsatts skola successivt höjas, komma också de utestående reservationerna att uppvisa en fortgående stegring. Såsom av motionärerna påpekats, kan summan av dessa överskottsmedel beräknas ha stigit till ca 300 milj. kronor vid utgången av femårsperioden 1954/59. Det synes emellertid enligt utskottets mening icke vara rimligt, att av enbart redovisningstekniska skäl en större skattebörda pålägges motorfordonstrafiken än vad som i och för sig vore erforderligt med hänsyn till vägutgifternas faktiska omfattning under perioden i fråga. Systemet får dessutom sägas innebära ett klart avsteg från den i övrigt för statsbudgeten tillämpade grundregeln, att däri upptagna anslag för löpande utgifter skola täckas med under vederbörande budgetår inflytande inkomster.

Möjlighet torde dock föreligga att eliminera nu berörda olägenheter utan att därför de fördelar som uppnåtts med den nya ordningen behöva gå förlorade. Dessa fördelar ligga som bekant framför allt däri, att vägbyggnadsverksamheten rationellt kan anpassas efter det faktiska arbetsåret, som på förevarande område sammanfaller med kalenderåret och sålunda omfattar delar av två budgetår. Av den omständigheten, att verksamheten planlägges och bedrivs kalenderårsvis, synes dock icke såsom en ofrånkomlig konsekvens behöva följa, att de kostnader som hänföra sig till kalenderårets senare hälft måste bestridas med medel, influtna redan innan nämnda halvår tagit sin början. Ur väg- och vattenbyggnadsverkets synpunkt torde det sålunda vara likgiltigt, om de anslag som ställas till dess förfogande avräknas mot det ena eller det andra budgetårets automobilskattemedelsinkomster, under förutsättning endast att den utgiftsram inom vilken verksamheten under visst kalenderår får bedrivas i förväg bestämmes av statsmakterna. Detta synes enklast kunna ske på så sätt, att för kalenderåret i fråga fastställas särskilda investeringsramar, avseende de olika utgiftsändamål om vilka här är fråga. Kostnaderna få sedan i vederbörlig ordning täckas genom anslag, anvisade för de budgetår under vilka utgifterna faktiskt verkställas. För det nu närmast aktuella budgetåret 1954/55 skulle därigenom en avsevärd reducering av de av Kungl. Maj:t äskade anslagsbeloppen bliva möjlig.

Anslagsmässigt sett grundar sig ovan angivna system på det förhållandet, att de under visst arbetsår aktuella utgifterna som regel fördela sig på arbetsårets båda hälfter efter vissa i förväg angivbara procentsatser. Ifrågavarande utgiftsandelar ha av motionärerna enligt från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtade upplysningar beräknats till respektive 40 och 60 procent. Häremot kan måhända riktas den invändningen, att av olika skäl förskjutningar mellan de båda halvåren kunna uppstå, vilket i sin tur innebär en risk för att erforderliga medel icke alltid komma att finnas tillgängliga mot slutet av vederbörande budgetår. Med hänsyn till den anslagskoncentration som förutsatts skola ske fr. o. m. nästa budgetår torde emellertid dessa farhågor få betecknas såsom i hög grad överdrivna. Risken för bristande medelstillgång läser för övrigt kunna helt elimineras, därest vid anslagsanvisningen de mot viss investeringsram svarande medlen fördelas med lika stora belopp på de båda ifrågakommande budgetåren, varigenom en tillräcklig anslagsreserv alltid torde förefinnas.

Med hänsyn till nu anförda omständigheter anser sig utskottet böra tillstyrka bifall till motionerna I: 501 och II: 641 samt I: 505 och II: 638, såvitt de äsyfta återgång till budgetårsberäkning av de statliga väg- och brobyggnadsanslagen under bibehållande av den med anslagen avsedda verksamhetens arbetstekniska anknytning till kalenderår.

I enlighet härmed och då utskottet funnit välgående skäl tala för att den ifrågavarande investeringsverksamheten gives den vidgade omfattning som

Kungl. Maj:ts förslag innebär, kommer utskottet att under punkten 4 tillstyrka, att för nu äsyftade utgiftsändamål fastställas investeringsramar om sammanlagt 320 milj. kronor för kalenderåret 1955. Utskottet kommer vidare att förordna, att häremot svarande anslag för budgetåret 1954/55 anvisas med allenast de belopp som erfordras för att täcka de beräknade utgifterna under kalenderårets förra hälft, dock med den jämkning i förhållande till motionärernas förslag att av ovan angivna skäl anslagen uppföras med sammanlagt 160 milj. kronor, innebärande en reducering med 50 procent av den av Kungl. Maj:t äskade totalsumman. Utskottet har däremot intet att erinra mot att det speciella anslaget till byggande av bro vid Bergnäset, för vilket budgetårsberäkning tillämpas redan nu, anvisas med 2,1 milj. kronor. Utskottet tillstyrker jämväl, att kostnaderna för vissa utlandsresor och utredningsuppdrag få bestridas från vederbörande saksanslag. Vad föredraganden anfört rörande befogenhet för Kungl. Maj:t att under nästa budgetår anpassa väginvesteringsverksamheten efter de förändringar som må uppstå i konjunktur- och arbetsmarknadsläget föranleder icke något annat uttalande från utskottets sida än att utskottet förutsätter, att den ovan angivna totalramen av 320 milj. kronor icke överskrides utan riksdagens medgivande.»

dels det stycke av utskottets yttrande, som å s. 26 börjar med »Vid bifall» och å s. 27 slutar med »mot automobilskattemedlen», bort ha följande lydelse:

»Vid bifall till utskottets förslag skulle sålunda under sjätte huvudtiteln för nästa budgetår anslagsbelopp om tillhoppa (160,0 + 2,1 + 230,0 + 111,2 + 21,5 + 33,9 + 0,1 =) 558,8 milj. kronor komma att avräknas mot automobilskattemedlen.»

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

»I. att riksdagen må, med bifall till motionerna I: 501 och II: 641 samt I: 505 och II: 638, samtliga motioner såvitt nu är i fråga, besluta om återgång till budgetårsberäkning av de statliga väg- och brobyggnadsanslagen

II. att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt motionerna I: 61 och II: 90, besluta fastställa anslagsramen för de egentliga väghållningsanslagen under nästa budgetår till sammanlagt 524 800 000 kronor

b) beträffande avräkningen av vissa anslag mot automobilskattemedlen av herrar *Lundqvist*, *Skoglund* i Doverstorp och *Staxäng*.

c) beträffande frågan om entreprenadsystemets omfattning inom vägväsendet av herrar *Lundqvist* och *Staxäng*.

3) vid *punkten 3* (Vägunderhållet) av herrar *Alfred Nilsson* och *Widén*.

4) vid punkten 4 (Byggande av vägar och broar)

a) av herrar *Karl Andersson, Näsgård, Alfred Nilsson, Näsström, Pålsson, Rubbestad, Åkerström* och *Onsjö*, vilka ansett att under förutsättning av bifall till den med 1 a) betecknade reservationen

dels det stycke av utskottets yttrande å s. 31, som börjar med »Under punkten» och slutar med »12 milj. kronor», bort ha följande lydelse:

»Under punkten 1 har utskottet förordat, att de för den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten erforderliga medlen i fortsättningen skola beräknas under följande fem anslag, nämligen Byggande av riksvägar, Nyanläggning av länsvägar, Nyanläggning av ödebygdevägar, Ombyggnad av länsvägar och ödebygdevägar samt Byggande av storbroar. Av vad utskottet under punkten 2 anfört framgår vidare, att utskottet intet har att erinra mot att i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag till nu berörda ändamål anvisas sammanlagt 320 milj. kronor för nästa budgetår, dock med den fördelning på olika anslag som nyss nämnts. Med tillämpning i princip av de i propositionen nr 129 angivna procentsatserna för här ifrågakvarande utgiftsändamål tillstyrker utskottet sålunda, att de fem ovannämnda anslagen uppföras med respektive 95, 20, 10, 180 och 15 milj. kronor.»

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

»I. att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 464, I: 501 och II: 641 samt I: 505 och II: 638, samtliga motioner såvitt nu är i fråga, för budgetåret 1954/55 under sjätte huvudtiteln anvisa följande reservationsanslag, att avräknas mot automobilskattemedlen, nämligen

a) Byggande av riksvägar	kronor	95 000 000
b) Nyanläggning av länsvägar	»	20 000 000
c) Nyanläggning av ödebygdevägar	»	10 000 000
d) Ombyggnad av länsvägar och ödebygdevägar	»	180 000 000
e) Byggande av storbroar	»	15 000 000 ;

b) av herrar *Alfred Nilsson, Sundelin, Sunne, Lundqvist, Skoglund* i *Doverstorp, Malmborg* i *Skövde, Ståhl, Staxäng, Widén* och *Löfroth*, vilka ansett att under förutsättning av bifall till den med 2 a) betecknade reservationen

dels den del av utskottets yttrande å s. 31, som börjar med »Under punkten» och slutar med »avsedda ändamålen», bort ha följande lydelse:

»Under punkten 1 har utskottet förordat, att de för den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten erforderliga medlen i fortsättningen skola beräknas under följande fyra anslag, nämligen Byggande av riksvägar, Byggande av länsvägar, Byggande av ödebygdevägar samt Byggande av storbroar. Av vad utskottet under punkten 2 anfört framgår vidare, att utskottet i princip icke har något att erinra mot Kungl. Maj:ts förslag, att

investeringsverksamheten på förevarande område under kalenderåret 1955 gives en total omfattning av 320 milj. kronor. Utskottet har dock samtidigt hävdad den uppfattningen, att beträffande själva medelsanvisningen en återgång till budgetårsberäkning bör ske, varigenom den av Kungl. Maj:t äskade anslagssumman skulle kunna reduceras med hälften. I enlighet härmed och med tillämpning av de i propositionen nr 129 angivna procent-satserna för här ifrågakvarande utgiftsändamål tillstyrker utskottet sålunda, att de fyra ovannämnda anslagen för budgetåret 1954/55 uppföras med respektive 47,5, 101,5, 5,0 och 6,0 milj. kronor samt att för vederbörande byggnadsverksamhet fastställas häremot svarande investeringsramar av respektive 95, 203, 10 och 12 milj. kronor, avseende kalenderåret 1955.

Härav följer att utskottet avstyrker bifall till motionen I: 464, såvitt nu är i fråga. Den ovan angivna ståndpunkten innebär vidare att utskottet, med principiell anslutning till det i motionerna I: 501 och II: 641 samt I: 505 och II: 638 framförda förslaget om återgång till budgetårsberäkning, funnit sig böra vidtaga vissa jämkningar beträffande de anslagsrubriker och anslagsbelopp som förutsatts i nämnda motioner.»

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

»I. att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionerna I: 501 och II: 641 samt I: 505 och II: 638 och med avslag av motionen I: 464, samtliga motioner såvitt nu är i fråga,

A. för budgetåret 1954/55 under sjätte huvudtiteln anvisa följande reservationsanslag, att avräknas mot automobilskattemedlen, nämligen

a) Byggande av riksvägar	kronor	47 500 000
b) Byggande av länsvägar	»	101 500 000
c) Byggande av ödebygdsvägar	»	5 000 000
d) Byggande av storbroar	»	6 000 000 ;

B. bemyndiga Kungl. Maj:t att för de med nämnda anslag avsedda ändamålen fastställa investeringsramar av respektive 95 000 000, 203 000 000, 10 000 000 och 12 000 000 kronor, avseende kalenderåret 1955.»

5) vid *punkten 9* (Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.) av herr *Erik Svedberg*, som ansett att utskottet bort tillstyrka bifall till motionen I: 89 och att därför utskottets hemställan under II. bort ha följande lydelse:

»II. att riksdagen må, med bifall till motionen I: 89, besluta en utvidgning av bestämmelserna om statsbidrag till underhåll av enskilda vägar på så sätt, att bidragsprocenten höjes med 5 procent till respektive 65 procent och 80 procent, i det fall att kommun lämnar bidrag med minst 10 procent till den uppskattade årliga kostnaden.»