

## Nr 28

### *Utlåtande i anledning av motioner om utredning angående avgiftsbelagda trafikaneläggningar m. m.*

Tredje lagutskottet har behandlat fyra i riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 75 i första kammaren av herrar *Sveningsson* och *Schött* och nr 90 i andra kammaren av herr *Bohman m. fl.* samt nr 458 i första kammaren av herr *Larsson, Nils Theodor, m. fl.* och nr 550 i andra kammaren av herr *Börjesson m. fl.*

I de likalydande motionerna I: 75 och II: 90 hemställes, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att frågan om formerna och förutsättningarna för anordnande av avgiftsbelagda trafikaneläggningar snarast utredes samt att de förslag till lagändringar, vartill en dylik utredning kan leda, framlägges inför riksdagen».

De likalydande motionerna I: 458 och II: 550 utmynnar i ett yrkande, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om framläggandet av förslag till sådana ändringar i gällande väglag och andra författningar, som är erforderliga för att broföretag, som avses att användas för allmän trafik, kan efter prövning i särskilda fall komma till stånd genom byggande och finansiering i enskild regi samt därefter för viss tid beläggas med avgifter för finansiering av byggnads- och driftkostnader».

Över motionerna har i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver yttranden inhämtats från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Kalmar, Malmöhus och Göteborgs och Bohus län samt Svenska Öresundsdelegationen. Vidare har yttranden inkommit från Kungl. Automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Svenska vägföreningen (gemensamt yttrande), Folkrörelsernas motorförbund samt Handelskamrarnas nämnd, Kooperativa förbundet, Sveriges grossistförbund, Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, Sveriges industriförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges lantbruksförbund och Skogsbrukets motortransportkommitté (gemensamt yttrande).

### **Historik och gällande rätt**

#### **Allmänna vägar**

Väghållningen på landet åvilade ända fram till slutet av 1800-talet utslutande ägare och brukare av jord. Bördan fördelades vanligen häradsvis

mellan bönderna efter byamål — sedermera mantal — och utgjordes, vad beträffar underhållet, enbart genom naturaprestationer.

Enligt 1734 års lag — som i 25 kap. byggningsbalken (BB) innehöll stadganden om landsväg — ankom det å landshövdingen att avgöra, när ny väg skulle anläggas. Ursprungligen hade häradsrätten att avgöra vilka fastigheter som skulle tillsläppa jord och hur väghållningen skulle fördelas mellan fastigheterna. Beslutanderätten övergick sedermera i större utsträckning till länsstyrelserna.

Redan under 1700-talet väcktes frågan om en lindring i jordbrukets väghållningsbörd, och så tidigt som år 1841 började staten lämna årliga bidrag till anläggning av nya vägar och omläggning av redan befintliga. Först genom tillkomsten av 1891 års lag om väghållningsbesvärets utgörande på landet, vilken lag såvitt angick landsbygden ersatte bestämmelserna i 25 kap. BB av 1734 års lag, uppnåddes emellertid en jämnare fördelning av väghållningsbördan. Enligt 1891 års lag ålåg väghållningen särskilda för ändamålet bildade kommunala samfälligheter, benämnda väghållningsdistrikt, vilka i regel omfattade ett härad. Huvudansvaret för väghållningen åvilade fortfarande jordbruksfastigheterna. Dessa hade att efter vägdelning, in natura ombesörja underhållet av vägarna. Även andra beskattningsföremål än jordbruksfastigheter skulle emellertid bidra, nämligen genom utgivande av vägs katt, vilken inlevererades till en s. k. vägkassa, som skulle finnas inom varje vägdistrikt. Vidare skulle statsverket bidra till underhållet av vägarna med 10 procent av kostnaden för underhållet in natura. Motivet härför var en strävan att bereda jordbruket skälig lindring i väghållningsbesväret och vidare ansågs att underhållet av de allmänna vägarna i viss mån kunde betraktas som ett statsändamål. Frågan om statens övertagande av den allmänna väghållningen hade upptagits i ett betänkande av vägkommissionen år 1880 men tiden för en sådan reform var alltså icke inne år 1891.

Vägkommissionen föreslog även, att väg- och bropenningar skulle avskaffas. Till stöd därför uttalades den åsikten att väg- och bropenningar, såsom direkta avgifter å trafiken och därtill medförande obehag och hinder för trafikanter, var olämpliga. Kommissionen upplyste även att nyare lagstiftning i andra länder eftersträvat att avskaffa sådana avgifter. Däremot ansåg sig kommissionen ej kunna föreslå slopande jämväl av färjpenningarna. Orsaken härtill var dels att dessa avgifter uppgick till betydande belopp och dels att de ej på samma sätt som väg- och bropenningar vållade tidsuppehåll (se NJA II: 1892 s. 50). En bestämmelse av det innehåll kommissionen föreslagit intogs såsom 20 § i 1891 års lag om väghållningsbesvärets utgörande.

Vid ett flertal riksdagar i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet väcktes motioner i syfte att vägväsendet måtte, antingen helt eller åtminsto-

ne beträffande kostnaderna, överflyttas på statsverket. Tanken på en sådan reform avvisades emellertid av såväl vägkommissionen i ett betänkande år 1916 som i betänkan den av 1920 och 1929 års vägsakkunniga.

Sistnämnda betänkande resulterade emellertid i bl. a. 1934 års lag om allmänna vägar. Denna lag ersatte 1891 års lag och avsåg både land och stad. Hållandet av de allmänna vägarna på landet ålåg på landet vederbörande vägdistrikt och inom stads område staden, allt under överinseende av länsstyrelserna samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med dess tjänstemän i länen. Vägdistriktens kostnader för väghållningen bestreds huvudsakligen med statsmedel och genom uttaxering av vägs katt. Statsbidrag utgick med 85 procent av underhållskostnaderna. Det ålåg länsstyrelserna att pröva frågor om byggande av väg och om enskild vägs förändring till allmän samt om indragning av allmän väg. Den centrala, tekniska och ekonomiska uppsikten över vägväsendet tillkom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Även i 1934 års lag om allmänna vägar intogs en bestämmelse om väg- och broavgifter. Bestämmelsen, som återfinnes i 67 §, har följande lydelse.

Såvida ej Konungen för särskilt fall annorlunda förordnar, skola väg- och bropenningar, där de hittills av vägfärande erlagts, upphöra, då sådant kan ske utan förnärmande av någons enskilda rätt.

I propositionen hade stadgandet en något annan lydelse. Enligt denna fanns ingen dispensmöjlighet för Konungen. Den slutliga lydelsen tillkom på förslag av vederbörande utskott, som, under hänvisning till gällande ordning för upptagande av bropenningar för passerande av den s. k. Lidingöbron, ansåg det obilligt mot städerna Stockholm och Lidingö, att låta den nya lagen medföra ett upphörande av avgifterna i fråga.

Frågan om ett förstatligande av vägväsendet upptogs ånyo år 1938 efter en framställning från kommunalskatteberedningen, som funnit att gällande grunder för vägväsendets organisation och finansiering icke lämnade ett ur beskattningssynpunkt tillfredsställande resultat. I anledning av denna framställning tillkallades vissa sakkunniga, vilka i ett år 1941 avgivet betänkande (SOU 1941: 12) förordade att staten skulle övertaga den allmänna väghållningen på landet. Genom proposition till 1942 års riksdag framlades förslag till riktlinjer för en sådan reform. Sedan riksdagen i allt väsentligt lämnat propositionen utan erinran, utarbetades av 1942 års vägsakkunniga förslag till bl. a. ny lag om allmänna vägar. Förslaget förelades 1943 års riksdag och resulterade i den nu gällande lagen den 30 juni 1943 om allmänna vägar.

Det som enligt statsmakternas mening mest talade för ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet var behovet av en mera rättvis fördelning av väghållningsbördan. Den revolutionerande utveckling som vägtrafiken undergått under 1920- och 1930-talen, hade i betydande mån rubbat

förutsättningarna för väghållningens ombesörjande av kommunala samhälligheter. Genom den starkt stegrade biltrafiken och det ekonomiska livets ökade rörlighet hade vägarna upphört att huvudsakligen vara ett lokalt intresse. Vägarna togs i allt större utsträckning i anspråk även av andra än de som bodde i orten. Härigenom hade väghållningen alltmer blivit en hela landets angelägenhet.

Enligt 1943 års lag om allmänna vägar, är kronan väghållare på landet. Någon egentlig definition av begreppet allmän väg har icke givits i lagen. Väghållningen omfattar byggande och underhåll av väg. Kungl. Maj:t äger på framställning av stadsliknande samhälle förordna samhället att vara väghållare inom sitt område. Inom stads område åligger väghållningen i princip staden. Väghållningen för kronans räkning handhaves av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägförvaltningarna i länen.

Enligt äldre lag var väghållare principiellt skyldig att genast bygga respektive till allmänt underhåll intaga varje väg, som prövades nödig för den allmänna samfärdseln. Vidare skulle varje allmän väg, om den icke längre kunde anses nödig för den allmänna samfärdseln, indragas. I 1943 års lag har väghållningsskyldigheten bestämts på ett annat sätt. Skyldigheten har sålunda principiellt begränsats att avse endast underhåll av alla de vägar, som var allmänna vid lagens ikraftträdande, och de vägar, som därefter byggts såsom allmänna respektive intagits till allmänt underhåll. Någon skyldighet att bygga respektive till allmänt underhåll intaga varje väg, som prövas nödig för den allmänna samfärdseln, åligger principiellt icke vare sig kronan eller, med visst undantag, annan väghållare. Då kostnaderna för vägbyggnadsföretag, vilka kan anses nödiga för den allmänna samfärdseln, uppgår till enorma belopp, har det ansetts olämpligt, att staten genom att i väglagen föreskriva skyldighet för väghållare att bygga varje väg, som prövas nödig för den allmänna samfärdseln, uttryckligen ikläder sig ansvar för att alla dessa arbeten bli utförda. Vägbyggnadsverksamheten har följaktligen den omfattning, som bestämmas av de anslag, riksdagen beviljar för ändamålet.

Intagandet av enskilda vägar till allmänt underhåll har förutsatts skolas i ungefär samma utsträckning som förut, men måste självfallet bli beroende av att tillräckliga underhållsanslag ställes till förfogande.

1943 års lagstiftning medförde en genomgripande omgestaltning av handläggningen av vägfrågor. Enligt den nya ordningen innefattar förfarandet vid behandlingen av fråga om byggande av väg regelmässigt tre huvudmoment, nämligen *dels* en förberedande utredning om behovet av föreslagen väg, *dels* arbetets upptagande i flerårsplan i den ordning, som betingas av dess angelägenhetsgrad, *dels* ock upprättande och fastställande av arbetsplan för företaget. Den förberedande utredningen ankommer på länsstyrelsen med biträde av vägförvaltningen i länet. Den länsstyrelserna enligt äldre

lag tillkommande b e s l u t a n d e r ä t t e n i vägfråga har emellertid i viktiga hänseenden överflyttats på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Denna centralisering har ansetts nödvändig för vinnande av enhetlighet och en rättvis fördelning av vägbyggnadsmedlen.

Beträffande rätt att upptaga väg- och broavgifter innehåller 1943 års lag en bestämmelse (78 §) som är helt likalydande med motsvarande bestämmelse i 1934 års lag.

En av de bestämmelser i lagen om allmänna vägar, som här kan vara av särskilt intresse, är 7 §. Enligt denna må enskild väg, som prövas nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna, förändras till allmän. I frågan huruvida ersättning skall utgå i fall då enskild väg intages till allmänt underhåll, uttalade 1942 års väg-sakkunniga följande.

I de flesta fall torde vid intagning av enskild väg till allmänt underhåll vägens intressenter gratis upplåta den för vägen erforderliga marken. Stundom göras beslutet om intagning beroende av att marken upplåtes gratis. De sakkunniga förutsätta att marken även efter reformens genomförande upplåtes utan kostnad för väghållaren. Kräves emellertid ersättning för marken, måste frågan om vägens förändring till allmän bli beroende av att medel härtill finnas tillgängliga. Frågan får då avgöras på samma sätt som föreskrivits för det fall, att omlägnings- eller förbättringsarbeten erfordras. Härför synas emellertid några lagbestämmelser icke behöva givas, lika litet som för närvarande.

### Enskilda vägar

1734 års lag innehöll bestämmelser även om enskilda vägar eller byvägar som de då brukade benämnas. I avsnittet angående de allmänna vägarna har lämnats en redogörelse för utvecklingen beträffande dessa vägar. Även beträffande de vägar som ej var av större betydelse för den allmänna samfärdseln gjorde sig under 1800-talets senare decennier gällande en strävan att få till stånd regler som kunde ersätta de ålderdomliga bestämmelserna i 1734 års lag. Reformsträvandena gällde främst frågan om rätt för fastighetsägare att framdraga väg över annans mark samt frågan om fördelning av väghållningsbördan.

Nya bestämmelser infördes genom 1907 års lag om enskilda vägar på landet. En nyhet i denna lag var rätten att framdraga väg över annans mark när det för fastighets ändamålsenliga brukande var av synnerlig vikt att väg för den fastigheten byggdes över annan fastighet och sådant ej kunde lända till märkligt men för den senare fastigheten. Vidare stadgades, att om väg, som någon ville bygga för sin fastighets behov, tillika var av synnerlig vikt för ett ändamålsenligt brukande av annan fastighet, skulle denna fastighet delta i vägens byggande. Med avseende å omfattningen av varje fastighets

väghållningsskyldighet stadgades, att skyldigheten att bygga eller underhålla väg skulle fördelas med hänsyn till den omfattning, vari fastigheterna beräknades komma att begagna sig av vägen, dock att den som icke fordrat vägen ej fick åläggas större andel än som svarade mot den nytta hans fastighet bereddes genom vägen.

1907 års lag ersattes 1926 av en ny lag, vilken var tillämplig även för städerna. Nyssnämnda principer i 1907 års lag bibehölls i stort sett oförändrade. En nyhet var att möjlighet öppnades att anordna väghållning enligt ett gemensamhetssystem i stället för genom vägdelning. De väghållningsskyldiga kunde bilda en samfällighet för väghållningen.

I anledning av från olika håll framförda krav på reformer av 1926 års lag tillkallades år 1935 sakkunniga för att utreda frågan om en ny lagstiftning angående enskilda vägar. De sakkunniga avgav betänkande 1938 (SOU 1938: 23) och på grundval därav utarbetades förslag till bl. a. ny lag om enskilda vägar. Sedan riksdagen godkänt en proposition i ämnet utfärdades ny lag om enskilda vägar den 3 september 1939. Denna lag har sedermera ändrats i några detaljer och kompletterats med två kapitel, det ena om skogsvägar och det andra med bestämmelser till främjande av trafiksäkerheten.

Bestämmelserna i 1939 års lag överensstämmer — beträffande de allmänna principerna — i stort sett med de principer som låg till grund för 1907 års och 1926 års lagar. Lagen är tillämplig å såväl stad som landsbygd men äger i allmänhet ej tillämpning å område för vilket stadsplan fastställts. Gemensamhetssystemet för väghållning är i förhållande till 1926 års lag ytterligare utbyggt. Tvister angående rätt att begagna väg, väghållningsskyldighet m. m. upptages och prövas vid särskild förrättning, där förrättingsmannen avger utlåtande, vilket kan överklagas.

1939 års lag innehåller ingen definition på begreppet enskild väg. Alla vägar, som icke är *allmänna* anses emellertid som enskilda. Karaktär av allmän får en väg genom att den bygges såsom allmän eller i viss ordning förklaras vara allmän. Hur allmänt befaren en väg än må vara, anses den alltså som enskild om den ej förklarats för allmän. Vissa äldre vägar räknas dock som allmänna ehuru de ej genom uttryckligt beslut förklarats vara allmänna. Huruvida en väg äges och hålles av staten, en kommun eller en allmän inrättning är en omständighet som icke inverkar på vägens egenskap av enskild eller allmän. Bestämmelserna i lagen om enskilda vägar är icke i något fall tillämpliga å gata. Däremot kan gata i vissa fall vara att anse som allmän väg.

Fastighet för vilken upplåtes rätt att begagna väg såsom farväg förpliktas vanligen att med viss andel deltaga i väghållningen. Därest så ej sker åligger det enligt 9 § tredje stycket lagen om enskilda vägar fastigheten att utgiva ersättning för det slitage å vägbanan, som beräknas uppkomma genom vä-

gens begagnande för fastigheten. Bestämmelsen gäller alltså endast fastighet som förklarats berättigad nyttja vägen och endast om vägen nyttjas såsom farväg, d. v. s. ej allenast för gång- eller cykeltrafik.

Utöver vad nyss sagts innehåller lagen om enskilda vägar ingen bestämmelse om uttagande av avgifter för begagnande av enskild väg. Något förbud för vägens ägare att uttaga avgifter för motorfordon som använder vägen finnes alltså icke.

### **Vägrätt och expropriation**

Enligt äldre rätt skulle den mark, som behövdes till allmän väg, i regel tagas av oskifto, d. v. s. av bys oskiftade ägor eller av allmänning. Vägs anläggande torde då ej ha medfört någon ändring i äganderätten till den mark, som togs i anspråk.

Redan i 1734 års lag fanns dock bestämmelser om skyldighet för vederbörande jordägare att avstå den mark som erfordrades till allmän väg. Rätten att bestämma vilken mark som skulle tagas i anspråk för vägändamål berodde av beslut av länsstyrelse.

Genom tillkomsten av vårt lands första expropriationsförfattning år 1845 lades i Kungl. Maj:ts hand att pröva fråga om skyldighet för enskilda fastighetsägare att avstå mark till bl. a. väg. 1845 års förordning ersattes 1866 av en ny expropriationsförordning. Enligt den tillämpning som gavs åt denna förordning ansågs expropriationsrätt utan ansökan och uttryckligt beslut i expropriationsmål följa beslut av Kungl. Maj:t, varigenom anslag till väganläggningen beviljats och arbetsplan för vägen faststälts.

Enligt den nu gällande 1917 års lag om expropriation kan fastighet genom expropriation tagas i anspråk för allmän väg. Väghållaren kan därigenom vinna antingen äganderätt eller nyttjanderätt till vägmarken.

Genom 1930 års lag om vägrätt tillskapades en mindre omständlig form än expropriationsförfarandet för att taga i anspråk vägmark. Vägrätt innebär — beträffande allmänna vägar — att det allmänna med företräde framför all annan rätt till marken äger nyttja denna till allmän väg utan annan tidsbegränsning än att vägrätten upphör om vägen indrages.

Bestämmelserna om vägrätt har sedermera inarbetats i lagstiftningen om allmänna vägar. Enligt nu gällande regler skall beslut om fastställande av arbetsplan för allmän väg medföra rätt för väghållare att taga den mark, som erfordras för vägen, i besittning och att sedan nyttja marken för väg utan hinder av den rätt annan må äga med avseende å fastigheten. Det förutsättes, att väghållaren som regel skall nöja sig med vägrätt. I vissa fall kan det emellertid vara fördelaktigt för väghållaren att inneha marken med äganderätt. För sådana fall förutsättes att expropriationsförfarande skall komma till användning.

De bestämmelser för vilka nu redogjorts gäller allmänna vägar. Även för enskilda vägar upplåtes mark i regel genom vägrätt. Däremot kan expropriationsinstitutet ej användas för förvärvande av mark som erfordras till anläggande av enskild väg.

Enligt expropriationslagen kan expropriation användas för förvärv av mark som erfordras för byggande av bl. a. bro.

### Frågans tidigare behandling

Någon utredning av den i motionerna berörda frågan synes icke tidigare ha företagits eller ens begärts. Däremot har frågan om byggande av broar över Öresund och Kalmarsund flera gånger förts på tal.

### Bro över Kalmarsund

Redan under 1940-talet verkställde *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* på Kungl. Maj:ts uppdrag en undersökning rörande möjligheterna att förena Öland med fastlandet genom en väg- och broförbindelse. Utredningen framlades i mars 1949 och blev föremål för remissbehandling men föranledde ingen åtgärd. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fortsatte emellertid undersökningarna.

På uppdrag av *Kalmar läns kommunikationsråd* har professor Torsten R. Åström upprättat en trafikprognos och intäktskalkyl för en avgiftsbelagd bro över Kalmarsund. Med utgångspunkt härifrån har sedan två bolag, nämligen Aktiebolaget Skånska Cementgjuteriet och Aktiebolaget Armerad Betong utarbetat olika förslag till förbindelseleder mellan Öland och fastlandet.

Även i riksdagen har frågan om en bro över Kalmarsund varit föremål för uppmärksamhet. Vid 1954 års riksdag framställdes *interpellation* i ämnet och vid 1956 års riksdag väcktes *motioner*. Vid intet av dessa tillfällen synes dock frågan om en avgiftsbelagd förbindelse ha varit aktuell.

1954 års *ö-utredning* avgav i juni 1956 ett betänkande angående Öland. I detta betänkande behandlades även brofrågan. Utredningen förordade att en bro snarast skulle komma till stånd.

I nyssnämnda utredning upplyses även, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, på hemställan av länsstyrelsen i Kalmar län, upprättat en arbetsplan för en statlig färjeled över Kalmarsund. Ö-utredningen, som inhämtat vissa uppgifter om kostnaderna för en sådan färjeled, fann att Ölands kommunikationsproblem på lång sikt icke kunde lösas på ett tillfredsställande sätt genom inrättandet av en statlig färjeled. Utredningen framhöll dessutom att skillnaderna i kostnader i förhållande till broalternativet icke var stora.

Vid såväl 1956 års som 1958 års riksdag väcktes *motioner* (I: 199 och II: 360 resp. I: 45=I: B 131 och II: 54=II: B 176) angående en bro mellan



Öland och fastlandet. I motionerna yrkades att frågan om en sådan bro måtte prövas så skyndsamt, att broföretaget kunde intagas i närmast aktuella flerårsplan för byggande av storbroar. Frågan om avgiftsbeläggning av trafiken å en eventuell bro synes ej ha varit föremål för vare sig motionärernas eller utskottets uppmärksamhet. I enlighet med statsutskottets hemställan (utlåtande 134/1956 och B 87/1958) föranledde motionerna icke någon riksdagens åtgärd.

### **Bro över Öresund**

Frågan om en fast förbindelse mellan Danmark och Sverige har varit föremål för debatt ända sedan slutet av 1800-talet. Bland de förslag som framlagts kan nämnas ett av år 1936, utarbetat av tre stora svenska byggnadsfirmor, nämligen Aktiebolaget Armerad Betong, Aktiebolaget Skånska Cementgjuteriet och Byggnadsaktiebolaget Contractor. Förslagsställarna räknade med att driftkostnader m. m. eventuellt skulle kunna täckas genom upptagande av avgifter.

I anledning av motioner vid 1952 års riksdag och av statsutskottet i samband därmed gjorda uttalanden (utlåtande nr 229) uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 12 mars 1954 åt särskilt tillkallade sakkunniga att, bl. a. i samarbete med den utredningsdelegation, som för ändamålet kunde komma att utses från dansk sida, utreda förutsättningarna för anordnande av en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark över Öresund. De sakkunniga benämnes *Svenska öresundsdelegationen*.

### **1953 års trafikutredning**

Denna utredning har tillkallats enligt bemyndigande den 5 juni 1953. Enligt direktiven skall utredningen verkställa en översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. Utredningen har därvid bl. a. att undersöka förutsättningarna för att uppnå en kostnadsmässigt sett riktig fördelning av transportverksamheten mellan de olika trafikmedlen, främst järnvägar och lastbilar.

Enligt riksdagsberättelsen för innevarande år beräknas utredningens arbete fortgå under hela år 1960.

### **Motioner om utredning beträffande avgiftsbelagda broar m. m.**

I motioner vid 1959 års riksdag (I: 118 och II: 144) framfördes tanken på finansiering av trafikaneläggningar genom upptagande av avgifter som skulle förränta och amortera investeringarna i anläggningarna. Motionärerna ansåg, att ett sådant tillvägagångssätt ej utan vidare borde förkastas. Som förutsättning för avgiftsbeläggning borde dock enligt motionärernas mening

gälla, att andra framkomstmöjligheter ej stod trafikanterna till buds och att de alltså hade valmöjlighet mellan en längre, mer belastad, kostnadsfri led och en snabbare men avgiftsbelagd. Frågan var enligt motionärernas mening förtjänt av att utredas och syntes ligga inom ramen för 1953 års trafikutrednings uppdrag.

Statsutskottet (utlåtande nr 6) fann någon åtgärd från riksdagens sida icke erforderlig. Utskottet hade nämligen inhämtat, att inom 1953 års trafikutredning redan pågick arbete med utredning rörande bl. a. bilismens skatte- och finansieringsfrågor.

### **Interpellation vid 1959 års riksdag**

I en vid 1959 års riksdag i andra kammaren gjord interpellation till chefen för kommunikationsdepartementet ställdes frågan om hinder enligt allmänna väglagen eller eljest enligt lag eller författning förelåg för att en för den allmänna samfärdseln betydelsefull, fast broförbindelse utfördes i enskild regi samt för att särskilda avgifter därefter uttogs av trafikanterna på bron.

Departementschefen uttalade i sitt svar (den 16 december 1959) följande:

Det får nu anses som en vedertagen princip, att några avgifter icke får upptagas för begagnande av allmän väg eller därtill hörande anordningar.

Vad angår möjligheten att etablera ett avgiftssystem på en väg eller del därav — t. ex. en bro — som inte har karaktär av allmän, vill jag till en början anmärka, att något principiellt hinder inte föreligger för enskilda personer eller företag att utföra sådana vägföretag som får betydelse också ur allmän synpunkt. Inte heller finns något förbud stadgat för ägare av enskild väg att ta upp avgifter av allmänheten. Emellertid är lagstiftningen ingalunda uppbyggd med tanke på att möjliggöra sådana företag som dem interpellanten syftar på. I praktiken kommer ett dylikt företag att möta hinder, vilka kan betecknas som oöverstigligen. Som exempel må nämnas, att företaget inte kan få rätt till expropriation eller rätt att ta mark i anspråk enligt lagen om allmänna vägar och knappast heller enligt lagen om enskilda vägar. De bestämmelser, som lagen om enskilda vägar innehåller om rätt för fastighetsägare att nyttja befintlig väg och om villkoren för sådant nyttjande, medför att ett avgiftssystem inte kan upprätthållas konsekvent och därför blir besvärligt för att icke säga omöjligt att tillämpa. Slutligen må nämnas, att reglerna om de villkor, under vilka en enskild väg kan förklaras för allmän, inte tar några hänsyn till de särskilda ekonomiska intressen, som är förbundna med vägföretag av det slag, som interpellanten åsyftar.

Huruvida det är lämpligt att genom lagändringar bryta igenom de sålunda gällande principerna är en vittomfattande lagstiftningsfråga, för vars besvarande kräves ett mera omfattande och framför allt ett mera konkret material än det, som nu står till buds. Frågan — som f. ö. inte närmare berörts i interpellationen — torde emellertid komma att i väsentliga hänseenden behöva bli klarlagd i anslutning till det arbete, som bedrivs inom den s. k. Öresundsdelegationen.

### Motionerna

I motionerna I: 75 och II: 90 anföres.

I allt fler länder har trafiktunnlar, broar och även vägar tillkommit och finansierats genom avgifter på den trafik, vars behov anläggningarna tillgodoser. Den första s. k. tullbron i Frankrike invigdes förra året, nämligen den nära 1,5 km långa hängbron över Seine vid Tancarville vid Le Havre. Handelskammaren i Le Havre har beviljats koncession för anläggningen, som finansierats genom privata lån. Att döma av erfarenheterna under den tid bron varit i drift lär det icke föreligga några svårigheter att förränta och amortera det nedlagda kapitalet med hjälp av avgifter för brons nyttjande. Även i Norge har under de senaste åren tillkommit ett icke ringa antal avgiftsbelagda broar, vilka ersatt tidigare befintliga färjleder. Ifrågasvarande broar ägs visserligen av staten, men det förutsattes vid anläggningen att inflytande broavgifter skulle finansiera såväl byggnadskostnader som brounderhåll. Någon principiell skillnad har icke ansetts föreligga mellan avgifter vid nyttjande av färjleder och motsvarande avgifter på broar tillkomna för att ersätta dylika leder. I staden Bergen har ett aktiebolag med hjälp av privat och kommunalt kapital helt nyligen anlagt både en trafik tunnel och en bro, som båda finansieras med avgifter på trafikanterna. I staden Tromsø slutfördes i år anläggningen av en 43 m hög och nära 1 km lång betongbro tillkommen på enskilt initiativ och avsedd att finansieras med broavgifter.

På skilda håll i utlandet har alltså allt större förståelse vunnits för tanken, att en trafik som har väsentligt behov och särskilt stor nytta av en ny trafikled i vissa fall skall genom avgifter medverka till anläggningens tillkomst och underhåll. Ett dylik differentierat avgiftssystem har ansetts erbjuda en praktiskt framkomlig väg att lösa besvärliga finansieringsproblem. I vårt land har emellertid vissa principiella betänkligheter framförts mot dylika projekt. Bro- och färjavgifter var i äldre tid relativt vanliga även på allmänt trafikerade leder, och det ansågs allmänt vara ett framsteg, då detta finansieringssystem successivt avskrevs, allteftersom vägväsendet förstatligades. En omprövning i detta hänseende synes emellertid nu böra komma till stånd. En äldre tids bro- och vägavgifter syftade icke blott till att täcka anläggnings- och driftkostnaderna för trafiklederna utan torde även ha uppburits av rent fiskaliska motiv. Förhållandena har genom motorismens utveckling avsevärt förändrats. De betydande skatter som uttages av motorismen och som enligt principbeslut av riksdagen skall användas för vägbyggnader, underhåll och andra med trafiken sammanhängande åtgärder måste vid varje tillfälle disponeras på det sätt som ur allmänna trafikpolitiska synpunkter bedömes vara mest angeläget. Det torde många gånger vara vanskligt att inom ramen för tillgängliga resurser disponera dylika medel för mycket kapitalkrävande trafikantläggningar, som har att tillgodose enbart lokala eller alldeles speciella behov. Om intresset för och behovet av dylika anläggningar är så stort, att trafikanterna bedömes vara beredda att utöver de allmänna bilskatterna genom avgiftsbetalning bekosta anläggningarnas tillkomst, kan emellertid knappast någon invändning riktas här emot ur vare sig sakliga eller principiella synpunkter. Den trafik, som är villig underkasta sig ett speciellt avgiftssystem för att få sitt trafikledsbehov snabbt tillgodosett, kan antagas ha sådan nytta av anläggningen, att avgif-

terna i förhållande därtill saknar praktisk betydelse. Icke minst för näringslivets transporter kan en tidsvinst på en halv eller en timme föranledd av en ny bro eller trafikunnel medföra betydande vinster ur transportekonomiska synpunkter. Sådana förbättringar av transportekonomin kommer direkt eller indirekt produktion eller distribution och i sista hand konsumenterna till godo.

Även om för närvarande formella hinder icke föreligger för ett avgiftssystem på enskilda broar, tunnlar och vägar, reser dock svensk lagstiftning sådana svårigheter mot dylika företag, att de knappast kan sägas vara praktiskt genomförbara. Ett klarläggande av vilka lagändringar som erfordras för att möjliggöra tillkomsten av avgiftsbelagda trafikaneläggningar är därför önskvärt. Först bör emellertid utredas, i vilka former och under vilka förutsättningar en avgiftsbeläggning av dylika leder lämpligen bör komma till stånd. Som ett villkor för avgiftsbeläggning torde i regel böra gälla, att andra framkomlighetsmöjligheter står trafikanterna till buds. De bör med andra ord ha valmöjlighet mellan längre eller mer belastade kostnadsfria leder och snabbare men avgiftsbelagda. Visserligen torde — såsom framhölls av chefen för kommunikationsdepartementet i hans svar på den likaledes ovan nämnda interpellationen — berörda frågor bli klarlagda i anslutning till det arbete som bedrivs inom den s. k. Öresundsdelegationen. Enligt vår mening bör emellertid detta arbete icke avvaktas. Det kan ifrågasättas, hurvida icke en mera allsidig prövning av berörda problem bör komma till stånd än den som förväntas ske inom Öresundsdelegationen. Även andra broprojekt, baserade på ett avgiftssystem, har som bekant aktualiserats, bl. a. över Kalmar sund och Göta älv. Österleden i Stockholm är också ett tänkbart projekt. Prövningen bör ske så skyndsamt, att delegationen får möjlighet att grunda sina ståndpunktstaganden på det material som därvid framkommer. Under alla förhållanden bör utredningen samråda med Öresundsdelegationen.

Det är visserligen riktigt att — såsom anfördes i de nyss berörda motionerna och bekräftades av förra årets riksdag — här angivna spörsmål i och för sig ligger inom arbetsområdet för 1953 års trafikutredning. Nämnda utredning har emellertid att klarlägga och ta ställning även till en mångfald andra mycket komplicerade problem på trafikområdet. Enligt vad vi nu inhämtat, kan därför antagas, att om utredningen skulle lösa även här berörda frågor avsevärd tid kommer att förflyta, innan resultaten kan redovisas. Läget är emellertid brådskande. Det förefaller under sådana förhållanden vara mest ändamålsenligt att bryta ut nämnda frågor från trafikutredningens arbetsprogram och snarast möjligt göra dem till föremål för särskild utredning.

Efter en kort redogörelse för bl. a. frågan om byggande av en bro över Kalmarsund anføres i motionerna *I: 458* och *II: 550* följande.

Starka skäl kan ur olika landsdelars synpunkt anföras för att det i särskilda fall kan vara motiverat, att enskilda firmor får rätt att utföra större broföretag m. m. Det synes mot bakgrunden härav mindre tillfredsställande, att den lagstiftningsmässiga sidan av saken icke klarlägges. Det kan icke vara rimligt, att — därest i särskilda fall fullgoda och vägande skäl kan anföras för en sådan lösning — hinder i lagstiftningen reses emot att enskil-

da firmor — — — iordningställer viktiga kommunikationsleder. Möjlighet torde i sådant fall föreligga att det allmänna enligt uppställda regler vid lämplig tidpunkt övertager leden i fråga. Vad särskilt avgiftsfrågan angår synes denna ej ägnad att försämla situationen för t. ex. en öbefolkning, som nu för sina förbindelser med fastlandet är beroende av en enskild och följaktligen avgiftsbelagd båt- eller färjtrafik.

### Remissyttrandena

Samtliga remissinstanser med undantag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt Folkrörelsernas motororganisation har tillstyrkt utredning av den i motionerna berörda frågan.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har helt avstyrkt motionerna.

*Folkrörelsernas motorförbund* har — utan att vilja helt avstyrka en utredning — ifrågasatt nyttan och nödvändigheten av en utredning.

*Länsstyrelsen i Kalmar län* har i sitt yttrande särskilt berört frågan om byggande av en bro över Kalmarsund och värdet av en sådan bro för befolkningen och näringslivet på Öland. Härefter anför länsstyrelsen.

Visserligen får det anses som en vedertagen princip att avgifter numera icke skall upptagas för begagnande av allmän väg eller därtill hörande anordningar. Emellertid torde man icke utan vidare kunna jämställa en bro av den storleksordning, som en bro över Kalmarsund utgör, med de färj- och broförbindelser, där avgift förr upptogs. Färjeleden över Kalmarsund är så väl dokumenterad att de principiella invändningarna enligt länsstyrelsens mening bör vika, då det såvitt nu kan bedömas är mycket små utsikter att bygga bron inom rimlig tid med anslag över statsbudgeten.

Under åberopande av vad sålunda anförts och då behov utan tvekan föreligger att i särskilda undantagsfall skapa möjligheter att åstadkomma vissa allmänna kommunikationsleder genom en finansiering i annan ordning än den, nuvarande lagstiftning förutsätter, får länsstyrelsen hemställa att åtgärder i motionernas syfte snarast möjligt måtte vidtagas.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* uppger sig icke hysa några principiella betänkligheter mot införandet av en sådan ordning att trafikaneläggningar i vissa fall må kunna finansieras genom avgifter av trafikanterna.

*Handelskamrarnas nämnd, Kooperativa förbundet, Sveriges grossistförbund, Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, Sveriges industriförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges lantbruksförbund och Skogsbrukets motortransportkommitté* har — efter behandling av frågan inom Näringslivets trafikdelegation — i gemensamt yttrande anförts.

Enligt vår mening bör den allmänna väghållningen såsom en hela landets angelägenhet i princip alltjämt åvila staten. Detta bör dock icke förhindra, att enskilda eller kommuner efter prövning från fall till fall erhålla tillstånd att utföra trafikaneläggningar som finansieras genom avgiftsbeläggning. Om en dylik finansieringsform finge tillämpas, skulle i vissa fall betydande

transportekonomiska vinster kunna ernås icke minst för näringslivets gods-transporter. Vi anse därför i likhet med motionärerna, att möjlighet bör öppnas för de föreslagna undantagen från gängse finansieringsprinciper vid anordnande av trafikaneläggningar.

Liksom i länder, där avgiftsfinansierade trafikleder förekomma, har i Sverige fordonsbeståndet och därmed trafiken ökat kraftigare än kapaciteten på trafikaneläggningarna. Många i och för sig nödvändiga och önskvärda trafikaneläggningar torde av statsfinansiella skäl icke kunna komma till utförande förrän i en avlägsen framtid. Särskilt må erinras om kostnadskrävande storbroprojekt, såsom exempelvis Öresundsbron, Österleden i Stockholm och Göta Älvs-leden i Göteborg. Dylika trafikleder skulle uppenbarligen kunna komma till utförande snabbare om avgiftsfinansiering kunde ifrågakomma.

*Kungl. Automobil klubben, Motorförarnas helykterhetsförbund, Motor-männens riksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Svenska vägföreningen* har i gemensamt yttrande såsom sin mening uttalat, att tullvägs-systemet börjat få minskad användning exempelvis i USA, troligen beroende på att kongressen beslutat om utbyggnad på tio år av ett interstatligt huvudvägnät, som får begagnas avgiftsfritt. Enligt organisationernas mening sammanhänger användningen av avgiftsbelagda trafikaneläggningar intimt med utformningen av bilismens skattefrågor och metoderna för vägväsendets finansiering, i vilka hänseenden stora olikheter råder mellan olika länder.

Vidare anför organisationerna.

Frågan om anordnande av tullbroar och tullvägar har varit föremål för vissa överväganden inom organisationerna, dock ej så ingående att det i detta sammanhang synes vara erforderligt att ange något principiellt ståndpunktstagande. Organisationerna är emellertid fullt införstådda med att det — som kommunikationsministern framhöll i det åberopade interpellationssvaret — gäller en omfattande lagstiftningsfråga på vägområdet och anser också att den i motionerna I: 75 och II: 90 begärda utredningen bör komma till stånd. Det synes vara lämpligt att de lagliga hindren undanröjes för anordnande av här ifrågavarande anläggningar, av vilka broar och/eller tunnlar närmast synes kunna bli aktuella. Allt eftersom projekt framlägges står det sedan fritt att pröva från fall till fall om de anses böra komma till utförande.

*Folkrörelsernas motorförbund* anför.

Vi anser principiellt att vägar och broar som anlägges och äges av det allmänna bör vara fria från avgifter. Genom olika slag av skatter, varav bilskatterna äro avsedda för dessa slag av byggnader, betalas dessa anläggningar och de bör därför inte efter anläggningen ytterligare belasta trafikanternas ekonomi genom avgifter för rätten att begagna dem.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför följande.

Vad beträffar motionerna I: 75 och II: 90 vill styrelsen först i likhet med motionärerna framhålla, att det betraktades som ett framsteg när tidigare utgående bro- och vägavgifter avskaffades. Det torde också nu få anses som en vedertagen princip att några avgifter icke får uttagas för begagnande av allmän väg eller därtill hörande anordningar, vilket styrelsen för sin del finner riktigt. Vissa skäl kunna givetvis åberopas till stöd för motionärernas förslag att de trafikanter som så önskar, skulle genom avgifter kunna få medverka till särskilda anläggningars tillkomst och underhåll. I detta sammanhang måste dock beaktas att de företag som kan tänkas aktualiseras i detta sammanhang, torde bli relativt kostnadskrävande. Redan för det allmänna vägväsendets del föreligger såsom av vägplanen för Sverige framgår ett mycket stort medelsbehov för allmänna vägbyggnader. I planen har sålunda förslag framlagts om en utbyggnad av det allmänna väg- och gatunätet under en tjuogoårsperiod och till en sammanlagd kostnad av ca 21 miljarder kronor.

Såvitt nu kan bedömas torde många av de i planen upptagna företagen svårligen kunna komma till utförande inom den tid, som med hänsyn till den förutsedda trafikutvecklingen, i och för sig vore motiverat och önskvärt. En ytterst noggrann angelägenhets- och prioritetsgradering skilda vägföretag emellan, såväl inom resp. län som inom landet i dess helhet, måste därför företagas — på sätt gällande författningar föreskriver. Den investeringsavvägning som därvid sker, innebär att många såsom angelägna betraktade företag med hänsyn till nuvarande medelstillgång måste ställas på framtiden. Även för andra kommunikationsområden liksom för övriga områden inom samhällslivet föreligger stora och i och för sig angelägna investeringsbehov medan tillgängliga investeringsmedel äro relativt begränsade. Att under sådana förhållanden räkna med att av de knappa resurserna kunna i av motionärerna angivet syfte taga i anspråk belopp av sådan storleksordning, som det här skulle röra sig om, kan enligt styrelsens mening icke vara realistiskt. Såvitt styrelsen kan bedöma är detta icke heller ur samhällsekonomiska synpunkter försvarbart vare sig ordinarie investeringsmedel utnyttjas eller erforderliga medel upplånas inom eller utom landet.

Den av motionärerna gjorda jämförelsen med förhållanden i Förenta Staterna torde också vara missvisande, då såväl trafikbehovet som investeringsresurserna där är av helt annan storleksordning. I anslutning härtill må framhållas att — vid framläggandet av den stora amerikanska vägplanen i mitten på 1950-talet — det tidigare tillämpade systemet med särskilda s. k. tullvägar ej ansågs böra komma till användning vid den fortsatta utbyggnaden. Härmed sammanhängande frågor har dock ånyo aktualiserats i diskussionen rörande storleken och arten av den bilbeskattning som krävs för de föreslagna investeringarnas finansiering.

Såsom motionärerna själva erinrat om är för övrigt vissa av de i motionerna upptagna frågorna, bl. a. frågan om lånefinansiering, för närvarande föremål för prövning av 1953 års trafikutredning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan för sin del, med hänsyn till sålunda åberopade förhållanden icke tillstyrka bifall till motionärernas yrkanden.

Vidkommande åter de i motionerna I: 458 och II: 550 framförda yrkandena vill styrelsen erinra om att frågan om byggande av en Kalmarsundsbro

vid flera tillfällen under de senaste åren aktualiserats samt om vad i samband härmed förevarit. I nu förevarande motioner har problemet upptagits ur mera principiella synpunkter och utvidgats att avse byggande och finansiering i enskild regi överhuvud taget av skilda broföretag. Motionärerna har därvid själva erinrat om vad av vederbörande departementschef vid höstsessionen av fjolårets riksdag anförts i dessa frågor bl. a. beträffande svårigheterna för enskilda företag med avseende å markexpropriation m. m. Styrelsen kan för sin del ansluta sig till de sålunda av departementschefen gjorda uttalandena. Under hänvisning härtill ävensom i tillämpliga delar till vad ovan anförts angående avgiftsbelagda trafikaneläggningar m. m. avstyrker styrelsen bifall till motionerna ifråga.

*Svenska Öresundsdelegationen*, som har att gemensamt med en motsvarande dansk delegation utreda förutsättningarna för byggande av en bro över Öresund, har uttalat, att flera alternativ kan tänkas för finansiering av en sådan anläggning samt att ett av alternativen är att upptaga en särskild avgift av trafikanterna. Härefter fortsätter delegationen.

Delegationen anser emellertid speciella förhållanden föreligga vid avgiftsbeläggning av en fast förbindelse över Öresund. Spörsmålet måste bl. a. ses i samband med vad man från dansk sida hyser för uppfattning i frågan. Vidare synes reglerna för en avgiftsbeläggning av en sådan förbindelse berörande två skilda länder i och för sig icke behöva sammanfalla med för vårt land allmängiltiga regler och bestämmelser på området. Svenska Öresundsdelegationen vill därför framhålla, att oavsett vilka förslag, som utredningen i förevarande hänseende kan komma att framlägga, det för öresundsdelegationens del knappast kan finnas anledning att utreda de av motionärerna berörda problemställningarna i sådan generell form, att utredningens arbete härvidlag kan tjäna till underlag för en bedömning av frågan om avgiftsbeläggning av broar eller andra trafikleder inom Sverige.

Därest av motionärerna avsedd utredning anses böra komma till stånd, synes densamma med fördel kunna verkställas i samband med att större frågor på den allmänna väglagstiftningens område göres till föremål för särskild sakkunnigutredning.

I frågan huruvida den av motionärerna begärda utredningen bör anföras 1953 års trafikutredning, Svenska Öresundsdelegationen eller en ny utredning, har *Handelskamrarnas nämnd* m. fl. anført.

Den föreliggande frågan torde visserligen komma att behandlas inom 1953 års trafikutredning i samband med bilismens skatte- och finansieringsfrågor och inom den s. k. Öresundsdelegationen. Såsom motionärerna anført är det dock angeläget, att berörda problem prövas snabbt och allsidigt, varvid bl. a. bör klarläggas vilka lagändringar som erfordras och i vilka former och under vilka förutsättningar en avgiftsbeläggning av trafikleder lämpligen bör komma till stånd. En utredning härom torde främst böra avse broar och tunnlar samt tillfartsvägar till dessa men icke behöva begränsas till dessa projekt utan avse frågan i hela dess vidd.



Vid länsstyrelsens i Göteborgs och Bohus län yttrande har fogats ett omfattande material från en av *stadskollegiet i Göteborg* — efter motion i stadsfullmäktige — åren 1958—1959 verkställd utredning angående förutsättningarna för en avgiftsbelagd västlig broförbindelse över Göta älv. Utredningen har omfattat byggnadstekniska förutsättningar, byggnadskostnader, trafikprognoser, årskostnader, broavgifter, möjligheterna till finansiering samt de juridiska problem som kan vara förknippade med byggandet av en sådan bro.

Ur utredningen må här nämnas följande.

De erforderliga broavgifterna — beräknade med utgångspunkt från en avskrivningstid av 25 år och en räntefot av 6 procent — beräknades, därest hänsyn ej togs till att olika avgifter borde utgå för lastbilar och personbilar, till lägst 48 öre och högst 2 kronor 17 öre beroende på vilken byggnadskostnad och trafikvolym som lades till grund.

Beträffande de juridiska faktorerna resulterade utredningen i ett konstaterande av så många oklara punkter att varken staden eller enskilda intressenter kunde antagas vara villiga att för närvarande satsa något kapital på byggandet av bron i fråga.

I finansieringsfrågan uttröntes, att det erforderliga kapitalet med största sannolikhet skulle kunna uppdrivas genom medverkan från bank, entreprenör för bron och industrierna inom det område som framför allt skulle gynnas av bron. Det hade också klarlagts, att entreprenörerna hyste ett synnerligen starkt intresse för projektet såväl ur teknisk synpunkt som ur sysselsättningssynpunkt. Detta intresse liksom bankens och industriernas intresse förutsatte dock att oklarheterna angående de lagliga möjligheterna att uttaga broavgift undanröjdes och klara bestämmelser skapades för uttagande av sådan avgift och för inlösen av bron, därest staden skulle önska övertaga densamma innan den slutamorterats samt att garantier skapades för en skälig återbäring på det i bron satsade kapitalet.

#### Utskottet

Tanken på ett system med avgiftsbelagda trafikanläggningar har för-  
anletts av svårigheterna att inom ramen för de allmänna vägplanerna och planerna för byggande av storbroar inom önskvärd tid bereda utrymme för sådana kostnadskrävande projekt varom här är fråga.

Investeringar i vägar och broar eller andra trafikanläggningar bör, liksom övriga mera betydande investeringar, företagas med hänsyn till samhällsekonomiska överväganden om deras storlek och angelägenhet. Utskottet delar väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening att tillgängliga investeringsmedel är relativt begränsade och att man således kan komma att ersätta andra ange-

lägna behov om man ger möjlighet till privatfinansiering av vissa trafik-anläggningar. Under nuvarande förhållanden ankommer det uteslutande å statsmakterna och deras organ att besluta om användningen av samhällets resurser för byggande av för den allmänna samfärdseln nödiga större vägar och broar m. m. Avsaknaden av en viss väg- eller broförbindelse kan emellertid leda till betydande trafikekonomiska förluster. Sålunda kan nämnas en uppgift av ö-utredningen i dess betänkande angående Öland, enligt vilken uppgift Kalmar läns slakterier beräknat den årliga väntetiden vid färjelägena för sina biltransporter till 7 500 timmar. Därjämte kan den leda till privata investeringar av mycket kostnadskrävande slag utan att staten har möjligheter att ingripa. Som exempel kan nämnas tillkomsten av ett flertal nya färjeförbindelser mellan Sverige och Danmark.

Med hänsyn till att staten har ansvaret för den allmänna väghållningen anser utskottet att för den allmänna samfärdseln nödiga vägar eller andra förbindelseleder i princip bör tillskapas genom det allmänna och med användande av allmänna medel. Ett starkt skäl härför är jämväl den omständigheten att privata företag för att bli räntebärande måste göras avgiftsbelagda. I likhet med bl. a. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser utskottet principiellt riktigt att avgifter icke får uttagas för begagnande av allmän väg eller därtill hörande anordning. Utskottet erinrar dock om att gällande lagstiftning ej på samma sätt som beträffande väg- och broavgifter lägger hinder i vägen för upptagande av färjeavgifter.

Emellertid förekommer fall då avsteg från nyssnämnda princip kan tänkas befogade. Utskottet avser därvid särskilt de fall då avgift för nyttjande av viss förbindelse redan nu utgår. Så är fallet med förbindelserna över Kalmarsund, Öresund och Göta älv vid Färjenäs inom Göteborgs stad. Tillkomsten av en avgiftsbelagd bro eller tunnel innebär i sådana fall som regel endast att trafikanterna får valmöjlighet mellan en avgiftsbelagd färjeförbindelse och en avgiftsbelagd fast förbindelse.

Den ovan lämnade redogörelsen för gällande rätt ävensom vederbörande departementschefs interpellationssvar i nu förevarande fråga utvisar att gällande lagstiftning, även om den blott i enstaka hänseenden lägger direkt hinder i vägen för tillkomsten av i privat regi finansierade och avgiftsbelagda trafikantläggningar, dock icke är avpassad för sådana fall och därför i verkligheten utgör ett hinder.

Med hänsyn till det nu anförda anser utskottet — i likhet med det allt övervägande antalet remissinstanser, däribland de tre hörda länsstyrelserna, Kooperativa förbundet, Sveriges industriförbund och Sveriges lantbruksförbund samt tre stora motororganisationer — att en utredning bör verkställas i syfte att erhålla en sådan lagstiftning som icke hindrar enskilda, bolag eller kommuner att anordna avgiftsbelagda trafikantläggningar, i första hand broar eller tunnlar. Vid en sådan utredning bör även upptagas frågan om

möjlighet att i vissa fall avgiftsbelägga även statliga trafikanläggningar av nu förevarande slag. Utskottet förutsätter, att lagstiftningen kommer att avse endast större, angelägna och särskilt kapitalkrävande företag och att koncession skall krävas för utförande av företagen.

Trafikens snabba ökning och den långa förberedelse tid som krävs för förverkligandet av projekt av förevarande slag medför att utredningen bör drivas så snabbt att förslag i anledning av utredningen om möjligt kan föreläggas 1961 års riksdag.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna I: 75 och II: 90 samt I: 458 och II: 550 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning i syfte att erhålla en lagstiftning som möjliggör avgiftsbelagda trafikanläggningar, främst broar eller tunnlar.

Stockholm den 12 maj 1960

På tredje lagutskottets vägnar:

HUGO OSVALD

---

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Osvald, Grym\*, Göran Karlsson, Kristiansson, Alexandersson, Åke Larsson, Schött och Ernst Olsson\*;

från andra kammaren: herrar Levin\*, Johansson i Torp, von Seth, fru Torbrink\*, herrar Munktell\*, Persson i Tandö, Nyberg och Grebäck.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.