

Nr 1

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 4 mars 1960 dagtecknad proposition, nr 81, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll samt med hänvisning till vid propositionen fogade författningsförslag

dels föreslagit riksdagen att *godkänna* förslaget till

1) förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen;

dels föreslagit riksdagen att *antaga* förslaget till

2) lag angående ändring i lagen den 30 juni 1943 (nr 431) om allmänna vägar;

dels inhämtat riksdagens *yttrande* över förslaget till

3) kungörelse om ändring i stadgan den 30 juni 1943 (nr 437) angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadgan);

dels ock föreslagit riksdagen att med avseende å anslagsanvisning för bidrag till byggande av vägar och gator bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Propositionen har, såvitt angår de vid densamma fogade författningsförslagen, hänvisats till lagutskott och i övrigt till statsutskottet. Efter överenskommelse mellan statsutskottet och tredje lagutskottet har propositionen hänskjutits till sammansatt stats- och tredje lagutskott.

I samband med propositionen har det sammansatta utskottet behandlat sex i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen i första kammaren nr 594 och 595 av herrar *Per-Olof Hanson* och *Sunne* och nr 596 av herr *Hedblom m. fl.* samt i andra kammaren nr 728 av herr *Nelander m. fl.*, nr 729 av herrar *Löfgren* och *Nihlfors* samt nr 730 av herr *Nihlfors m. fl.*

Motionerna I: 594 och II: 728, vilka är likalydande och avser statsbidragen till vägföreningsvägar samt kontrollen vid vägbyggnadsföretag, behandlas närmare å sid. 48 o. 49 nedan.

I de likalydande motionerna I: 595 och II: 730 upptages frågan om statsbidrag för de inom städer belägna vägar och gator till vilka något bidrag nu ej utgår. En närmare redogörelse för motionernas innehåll lämnas å sid. 39.

De likalydande motionerna I: 596 och II: 729 angår frågan vilka trafikle-

der, som skall vara statsbidragberättigade, bl. a. tunnelbanors ställning i detta hänseende. Motionerna behandlas nedan å sid. 21 o. 22.

De vid propositionen fogade författningsförslagen är av följande lydelse.

Förslag
till
**Förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer
och stadsliknande samhällen**

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser

1 §.

Städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare, äga enligt vad nedan sägs erhålla statsbidrag till byggande och underhåll av allmänna vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator.

Vad som hör till väg och är att anse såsom väg samt vad som räknas till byggande och underhåll av väg är vid tillämpning av denna förordning att avgöra efter de i lagen om allmänna vägar stadgade grunderna; och skola dessa härvid äga motsvarande tillämpning beträffande gata.

På väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ankommer att efter länsstyrelsens hörande bestämma, vilka gator som skola anses nödiga för den allmänna samfärdseln.

Bidrag till byggande av väg eller gata

2 §.

Statsbidrag till byggande av väg eller gata utgår i mån av tillgång på därtill anslagna medel och enligt fastställd fördelningsplan.

Fördelningsplanen uppgöres och fastställs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på grundval av uppgifter från de städer och stadsliknande samhällen, som beröras av frågan, samt efter länsstyrelsernas hörande. Till grund för planen skall läggas graden av de olika byggnadsföretagens behövlighet för den allmänna samfärdseln. Planen skall avse fem år och skall förnyas vart tredje år, såvida ej Kungl. Maj:t annorlunda förordnar. Beslutet om fastställande av planen skall delgivas samtliga därav berörda städer och samhällen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger efter samråd med vederbörande

stad eller samhälle och efter länsstyrelsens hörande förordna, att visst i fördelningsplanen upptaget företag må utbytas mot annat.

Finnes stad eller samhälle vara i behov av särskild tilldelning av statsbidrag till visst företag utöver vad i fördelningsplanen upptagits, skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter länsstyrelsens hörande till Konungen avgiva förslag rörande dylikt särskilt bidrag och villkoren för dess åtnjutande.

3 §.

Statsbidraget utgår med följande procent av stadens eller samhällets kostnad för byggnadsföretaget, nämligen

till byggande av väg med 95 procent;

till byggande av gata, mot vilken enligt gällande stadsplan utfart eller annan utgång från tomt eller annan fastighet ej må anordnas, med 95 procent;

till utförande av större konstarbete eller trafikanordning, som ingår i gata, med 95 procent; samt

till annat bidragsberättigat gatubyggnadsarbete med 85 procent.

Konungen äger, om synnerliga skäl föreligga, bevilja högre statsbidrag än nu sagts samt äger därvid jämväl föreskriva särskilda villkor för åtnjutande av det högre bidraget.

4 §.

I kostnaden för byggnadsföretag må inräknas skälig ersättning för mark och för intrång, som föranledes av vägens eller gatans byggande eller begagnande, ävensom kostnader för ersättningens fastställande av domstol.

Bygges väg eller gata efter högre standard än som betingas av den allmänna samfärdselns behov, skall vid statsbidragsberäkningen bortses från härav föranledd merkostnad.

Förvaltningskostnad må icke inräknas i kostnaden för byggnadsföretag. Efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beprövande må dock i kostnaden inräknas utgift för upprättande av arbetsplan, renstakning, av styrelsen föreskriven platskontroll och av styrelsen medgiven särskild kontroll eller arbetsledning.

5 §.

I samband med fastställande av arbetsplan för vägbyggnadsföretag eller godkännande av dylik plan för gatubyggnadsföretag bestämmer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom preliminärt beslut den kostnad som skall ligga till grund för beräkning av statsbidrag till företaget.

Bidragsbeloppet faställes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sedan företaget slutförts. Därvid må den preliminärt bestämda kostnaden jämkas, om sådant påkallas av inträffad större prisändring, medgivna tilläggsarbeten eller annan omständighet som i väsentlig mån inverkar på beräkningen. Har företaget utförts på entreprenad, skall entreprenadsumman ligga till grund för fastställande av bidraget, såvida ej särskilda skäl föranleda annat.

6 §.

Statsbidrag utgår icke

a) till arbete, som utförts innan byggnadsföretaget upptagits i fördelningsplan eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat särskilt tillstånd till påbörjandet;

b) till arbete, som utförts innan arbetsplanen för byggnadsföretaget godkänts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller som utförts i strid mot fastställd sådan plan; samt

c) till arbete å byggnadsföretag, som utförts på entreprenad, om icke staden eller samhället i tillämpliga delar iakttagit gällande bestämmelser angående upphandling och arbeten för statens behov samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänt entreprenören.

Om särskilda skäl föranleda därtill, må dock Konungen medgiva, att bidrag till arbete, som avses i första stycket, må utgå utan hinder av vad där sägs.

7 §.

Statsbidrag till väg- och gatubyggnadsföretag utbetalas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i förskott i mån av arbetets fortgång, dock att någon del av bidraget, i regel en tiondel, bör innehållas till dess arbetet blivit godkänt. Till företag eller del därav, för vars utförande erfordras tillstånd av vattendomstol, må statsbidrag ej utbetalas förrän sådant tillstånd erhållits.

För utbekommande av bidraget har staden eller samhället att i god tid hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmäla när bidragsberättigat byggnadsföretag avses skola påbörjas eller efter avbrott återupptagas.

8 §.

Det åligger stad och samhälle att årligen utföra arbeten å de i fördelningsplanen upptagna företagen i den omfattning som svarar mot staden eller samhället enligt planen tilldelade bidragsmedel. Medel, som vid årets utgång kvarstå oförbrukade hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, må dock stå till stadens eller samhällets förfogande under nästföljande år, där ej styrelsen av särskild anledning finner att så ej bör ske.

Bidrag till väg- och gatuunderhåll

9 §.

Till stad eller stadslignande samhälle, som är väghållare, utgår årligen statsbidrag med 95 procent av det belopp, vartill kostnaderna för underhållet av de allmänna vägarna och de för allmänna samfärdseln nödiga gatorna beräknas skäligen böra uppgå.

10 §.

I kostnaden för underhåll av vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator må efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beprövande inräknas skäligen ränta å medel, som använts för utförande av beläggning av väg

eller gata ävensom avskrivning å kostnaden för beläggning med belopp, som anpassats efter beläggningsens beräknade varaktighet. Härför erfordras, att beläggningsen utförts efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens medgivande och utan statsbidrag. Det sammanlagda beloppet av ränta, avskrivning och den uppskattade årliga kostnaden för underhållet efter beläggningsens utförande må dock icke överstiga beräknad årlig kostnad för underhåll av vägen eller gatan medelst grusning eller makadamisering.

Utföres väg- och gatuhållningen efter högre standard än som betingas av den allmänna samfärdselns behov skall vid bidragsberäkningen bortses från härav föranledd merkostnad.

Förvaltningskostnad må ej inräknas i underhållskostnaden.

11 §.

Det belopp, vartill underhållskostnaderna beräknas årligen uppgå, fastställes för varje stad och samhälle av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter stadens eller samhällets hörande för en tid av två år i sänder. Inträda under löpande tvåårsperiod väsentligt ändrade förhållanden i avseende å underhållet, må beräkningen jämkas med hänsyn härtill.

Beslut om fastställelse eller jämkning skall delgivas staden eller samhället.

12 §.

Stad eller samhälle tillkommande statsbidrag för löpande kalenderår till väg- och gatuunderhållet utanordnas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i juli månad.

Slutbestämmelser

13 §.

Stad eller stadsliknande samhälle, som är väghållare, skall årligen före den 1 maj till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämna redogörelse för användningen under nästföregående år av staden eller samhället tilldelade statsbidrag.

För företag, som avser byggande av väg eller gata, skall särskild redovisning avgivas så snart företaget slutförts. Beträffande sådan redovisning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att meddela närmare föreskrifter.

Har stad eller samhälle underlåtit att fullgöra mot erhållet statsbidrag svarande byggnadsskyldighet, skall det bidragsbelopp, för vars användning staden eller samhället ej förmått vederbörligen redovisa, återbetalas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämte fem procent årlig ränta från den dag då beloppet uppbars.

14 §.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall övervaka, att de medel, som tilldelats stad eller samhälle såsom statsbidrag till väg- och gatuhållningen, på lämpligt sätt användas för avsett ändamål. Till fullföljande av denna upp-

gift äger styrelsen meddela anvisningar rörande utförandet av de arbeten, till vilka statsbidrag utgår, ävensom rörande bokföringen av utgifterna för sådana arbeten.

Uraktlåter staden eller samhället att ställa sig till efterrättelse av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen givna anvisningar, har styrelsen att anmäla förhållandet till Konungen.

15 §.

Närmare bestämmelser angående tillämpningen av denna förordning meddelar Konungen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1961, då förordningen den 30 juni 1943 (nr 438) om statsbidrag till gatuhållningen i städer och samhällen, som äro väghållare, samt förordningen sistnämnda dag (nr 439) om statsbidrag till städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare, för tillhandahållande av mark för allmän väg m. m. skola upphöra att gälla.

Med avseende å väg- och gatubyggnadsföretag, som påbörjats före den 1 januari 1961, skola de äldre bestämmelserna äga tillämpning.

Fördelningsplan enligt 2 § nya förordningen skall första gången upprättas år 1960 att gälla åren 1961—1965.

Den före nya förordningens ikraftträdande senast verkställda beräkningen av städernas och de stadsliknande samhällenas kostnader för väg- och gatunderhåll skall ligga till grund för beräkning av statsbidrag för tiden till och med år 1961. I fråga om jämkning av beräkningen skall nya förordningen äga tillämpning.

Förslag

till

**Lag angående ändring i lagen den 30 juni 1943 (nr 431)
om allmänna vägar**

Härigenom förordnas *dels* att 11, 16, 47, 48 och 50—52 §§ lagen den 30 juni 1943 om allmänna vägar¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels* att överskriften vid 47 § nämnda lag skall erhålla den ändrade lydelsen »Särskilda bestämmelser för stad eller stadsliknande samhälle», *dels ock* att överskriften vid 50 § berörda lag skall utgå ur lagen.

(*Gällande lydelse*)

(*Föreslagen lydelse*)

11 §.

Väghållare är på landet kronan och Väghållare är på landet kronan inom stads område staden. Konungen och inom stads område staden.

¹ Senaste lydelse av 11 samt 50—52 §§, se 1947: 386.

(Gällande lydelse)

äger på därom gjord framställning förordna, att köping eller annat samhälle, för vilket byggnadslagens bestämmelser för stad äga tillämpning (stadsliknande samhälle), skall vara väghållare.

Finnes stad eller sådant stadsliknande samhälle, som efter Konungens förordnande är väghållare, sakna förutsättningar därför, må Konungen förordna, att kronan skall vara väghållare i staden eller samhället.

Där någon på grund av särskild förpliktelse har att svara för väghållning, skall därvid förbliva, intill dess väghållningen i den ordning, som är stadgad för förändring av enskild väg till allmän, övertages av väghållare som i första stycket avses.

16 §.

I vägfrågor företrädas de lokala väginressena på landet och i de städer, där kronan är väghållare, av vägnämnder och länsvägnämnder i enlighet med vad därom är särskilt stadgat.

47 §.

Stad som är väghållare vare berättigad att, under de förutsättningar och i den ordning särskilt stadgas, erhålla bidrag av statsmedel till väghållningen med nittiofem procent av den

(Föreslagen lydelse)

Om särskilda skäl äro därtill, äger Konungen eller, efter Konungens be- myndigande, väg- och vattenbygg- nadsstyrelsen förordna, att kronan skall vara väghållare inom visst om- råd? av stad. Finnes stad sakna för- utsättningar för att vara väghållare, må Konungen förordna, att kronan skall vara väghållare inom staden i dess helhet.

Konungen äger ock på därom gjord framställning förordna, att köping eller annat samhälle, för vilket bygg- nadslagens bestämmelser för stad äga tillämpning (stadsliknande samhäl- le), skall vara väghållare inom sitt område eller del därav. Beträffande jämkning eller hävande av förord- nandet gäller vad i andra stycket för där avsedda fall är stadgat.

Där någon på grund av särskild förpliktelse har att svara för väghåll- ning, skall därvid förbliva, intill dess väghållningen i den ordning, som är stadgad för förändring av enskild väg till allmän, övertages av annan i denna paragraf omförd väghål- lare.

I vägfrågor företrädas de lokala väginressena på landet och i de stä- der, där kronan ensam är väghållare, av vägnämnder och länsvägnämnder i enlighet med vad därom är särskilt stadgat.

Stad som är väghållare vare berät- tigad att, under de förutsättningar och i den ordning särskilt stadgas, er- hålla bidrag av statsmedel till väg- hållningen.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

beräknade kostnaden för staden, efter avdrag för vad som belöper på vägmark och förvaltningskostnad.

48 §.

Underlåter staden att bygga väg, för vilken arbetsplan blivit fastställd och för vars byggande staden erhållit i 47 § *stadgat* bidrag av statsmedel, eller eftersätter staden underhållet av väg, och sker ej rättelse efter tillsägelse av vägförvaltningen, skall förhållandet anmälas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Styrelsen äger — — — stadens bekostnad.

Innan föreläggande — — — yttrande inhämtas.

50 §.

Skall i *stad*, där kronan är väghållare, väg byggas inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd, skall, där *ej Konungen annorlunda förordnar*, staden utan kostnad för kronan tillhandahålla den mark, som erfordras för vägen.

Om stadens rätt att av tomtägare uttaga ersättning för marken är stadgat i byggnadslagen.

Skall i *fall*, då kronan är väghållare, väg byggas inom område i *stad*, för vilket stadsplan blivit fastställd, skall staden tillhandahålla den mark, som erfordras för vägen.

Skäliga kostnader härför, efter avdrag för vad som belöper på förvaltningskostnad, skola ersättas av kronan.

51 §.

För iordningställande och upplåtande av väg såsom gata är i stad som här avses kronan i stället för staden ansvarig efter vad i 55 § byggnadslagen stadgas.

För iordningställande och upplåtande av väg såsom gata inom område i stad, för vilket kronan är väghållare, är kronan i stället för staden ansvarig efter vad i 55 § byggnadslagen stadgas.

52 §.

Underhåll av väg i stad varom här är fråga skall, jämväl sedan vägen upplåtits såsom gata, i stället för staden åvila kronan enligt 74 § byggnadslagen. Samma lag vare i fråga om gata, som förklarats tillika vara väg.

Underhåll av väg inom område i stad, för vilket kronan är väghållare, skall, jämväl sedan vägen upplåtits såsom gata, i stället för staden åvila kronan enligt 74 § byggnadslagen. Samma lag vare i fråga om gata, som förklarats tillika vara väg.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1961, dock att 50 § i den äldre lydelsen skall äga tillämpning i fråga om vägbyggnadsföretag, som påbörjats före sagda dag.

Förslag

till

Kungörelse om ändring i stadgan den 30 juni 1943 (nr 437) angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadgan)

Härigenom förordnas *dels* att 37, 40 och 41 §§ stadgan den 30 juni 1943 angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadgan)¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels ock* att i stadgan skall införas en ny paragraf, betecknad 39 a §, av nedan angiven lydelse.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

37 §.

Om upprättande av fördelningsplan stadgas i förordningen om statsbidrag till *väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare.*

Om upprättande av fördelningsplan stadgas i förordningen om statsbidrag till *väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen.*

39 a §.

Angående det fall, att kronan är väghållare allenast inom visst område av stad, stadgas i 41 §.

40 §.

Har Konungen förordnat, att köping eller annat samhälle på landet, för vilket *stadsplanelagens* bestämmelser angående stad äga tillämpning, skall vara väghållare *inom sitt område*, skall vad i 35—39 §§ är stadgat i tillämpliga delar gälla jämväl med avseende å *sådant samhälle.*

Har Konungen förordnat, att köping eller annat samhälle på landet, för vilket *byggnadslagens* bestämmelser angående stad äga tillämpning, skall vara väghållare, skall vad i 35—39 §§ är stadgat i tillämpliga delar gälla jämväl med avseende å *det område, som omfattas av samhällets väghållningsskyldighet.*

¹ Senaste lydelse av 41 §, se 1947: 392.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

41 §.

Frågor om — — — — — på landet.

Är kronan väghållare allenast inom visst område av stad, skall vad nu sagts äga tillämpning vid handläggning av frågor, som angå det området.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1961.

Propositionens huvudsakliga innehåll

De i propositionen upptagna författningsförslagen innefattar dels nya regler om statens bidrag till finansiering av väg- och gatunäten i städer och stadsliknande samhällen och dels vissa ändringar i bestämmelserna om väghållningsskyldighet.

Till kostnaderna för byggande av vägar och gator i sådana städer och samhällen, som själva är väghållare, förutsättes bidrag skola utgå i väsentligen oförändrad omfattning. Emellertid föreslås en del förtydliganden av bl. a. reglerna för avgränsning av den kategori vägar och gator, som är bidragsberättigad. Vidare innebär förslagen, att fördelningsplanerna för bidragstilldelningen, vilka f. n. upprättas för två år i sänder, skall avse samma tidsperioder som flerårsplanerna för vägbyggnadsföretag på landsbygden, d. v. s. upprättas för fem år och förnyas vart tredje år. Till skillnad från vad som nu gäller föreslås att kostnad för marklösen skall generellt få inräknas i den statsbidragsberättigande byggnadskostnaden. Vissa förenklingar vidtages i principerna för beräkning av bidrag i fall, då väg- eller gatuarbeten leder till att ledningar, som nedlagts i vägen eller gatan, måste ändras. I stället för nuvarande bestämmelser om avräkning från bidragsunderlaget av de ersättningar för gatumark och gatubyggnadskostnad, som tomtägarna har att utgiva, införes en förenklad regel om reduktion av bidragsprocenten i fall, då sådan ersättning kan utgå.

Med avseende å reglerna om bidrag till väg- och gatuunderhållet i städer och stadsliknande samhällen, vilka själva är väghållare, föreslås att den s. k. underhållsperioden förkortas från fyra till två år i syfte att bättre anpassa bidragstilldelningen efter de faktiska kostnaderna. Bidragsprocenten blir oförändrad.

Beträffande städer och samhällen, där kronan är väghållare, föreslås att nuvarande regler om bidrag till kostnad för markanskaffning skall ersättas av en lagregel om att dylik kostnad skall ersättas av kronan.

I reglerna om väghållningsskyldigheten föreslås en ändring, innebärande att gränsen mellan de områden, där kronan är väghållare, och de områden, där väghållningsskyldigheten ankommer på stad eller stadsliknande samhälle, icke skall, såsom nu, nödvändigtvis behöva följa stadens eller samhällets administrativa gräns, utan skall, om särskilda skäl talar därför, kunna bestämmas så, att kronan blir väghållare inom viss del av staden eller samhället.

De nya bestämmelserna är avsedda att i huvudsakliga delar träda i kraft den 1 januari 1961.

I anslutning till författningsförslagen framlägges förslag om anslagsanvisning för bidrag till byggande av vägar och gator för budgetåret 1960/61.

Inledning

Jämlikt bemyndigande den 6 maj 1955 tillkallade dåvarande statsrådet Hjalmar Nilson sakkunniga för att verkställa översyn av bestämmelserna om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som är väghållare, m. m.

Genom beslut den 12 april 1957 uppdrog Kungl. Maj:t — med anledning av en den 2 februari 1956 dagtecknad skrivelse från Förbundet för enskild väghållning i Stockholms län — åt de sakkunniga att jämväl verkställa översyn av tillämpningen av gällande bestämmelser om statsbidrag till enskild väghållning, i vad de avsåg vägar inom tätbebyggda områden, samt att framlägga de förslag, till vilka denna översyn kunde ge anledning.

Till de sakkunniga har vidare för att tagas under övervägande vid fullgörande av utredningsuppdraget av Kungl. Maj:t överlämnats

dels en med skrivelse den 19 augusti 1955 av Svenska stadsförbundet till Kungl. Maj:t överlämnad skrift från drätselkammaren i Borås angående statsbidrag till ordnande av uppställningsplatser för motorfordon,

dels en den 18 februari 1957 dagtecknad skrivelse från Stockholms stad om bidrag av automobilskattemedel till tunnelbaneanläggning,

dels ock en med skrivelse den 11 september 1958 av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till Kungl. Maj:t överlämnad skrift från Stockholms stads gatukontor i fråga om statsbidrag till kostnaderna för omläggning av ledningar och spårvägsspår i samband med vissa väg- och gatuarbeten.

De sakkunniga — vilka antagit benämningen Utredningen om städernas väghållning — har till fullgörande av de nu omnämnda utredningsuppdragen den 18 juni 1959 avgivit ett betänkande med titeln »Statsbidragen till städernas vägar och gator, m. m.» (SOU 1959: 19).

Yttranden över de sakkunnigas förslag har efter remiss inkommit från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, lantmäteristyrelsen, riksräkenskapsverket, statskontoret, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, Svenska kommunal-tekniska föreningen, Svenska stadsförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska landskommunernas förbund, Länsvägnämndernas förbund, Förbundet för enskild väghåll-

ning i Stockholms län samt 1953 års trafikutredning. Vid yttrandet från lantmäteristyrelsen har fogats utlåtanden från överlantmäterna i Stockholms, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Värmlands och Västerbottens län. Till yttrandet från överståthållarämbetet har bifogats yttrande av stadsfullmäktige i Stockholm. Jämväl vid länsstyrelsernas yttranden har i flertalet fall fogats yttranden från fullmäktige eller drätselkammare i ett antal städer, varjämte vid ett par av yttrandena fogats utlåtanden av andra myndigheter och tjänstemän.

Gällande författningar

Vägarna i Sverige är dels allmänna, dels enskilda. Beträffande de allmänna vägarna finns bestämmelser givna i *lagen den 30 juni 1943 (nr 431) om allmänna vägar (AVL)*; ang. ändringar se 1947: 386 och 1952: 236) jämte vissa författningar i anslutning därtill. De viktigaste bestämmelserna om enskilda vägar är sammanförda i *lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar (EVL)*; ang. ändringar se 1947: 183 och 387, 1952: 234 och 1954: 197). En tredje kategori av trafikleder är gator inom områden med stadsplan. De huvudsakligaste bestämmelserna om gator är meddelade i *byggnadslagen den 30 juni 1947 (BL)*; ang. ändringar se 1948: 383, 1949: 666, 1953: 329, 1954: 198, 1955: 316, 1958: 430 och 1959: 611).

Beträffande skyldighet att bekosta väg- och gatuhållning är till en början i 11 § AVL stadgat, att kronan är väghållare på landet och att stad är väghållare inom sitt område. På därom gjord framställning äger emellertid Kungl. Maj:t förordna att köping eller annat samhälle, för vilket BL:s bestämmelser för stad äger tillämpning (stadsliknande samhälle), skall vara väghållare. Om stad eller sådant stadsliknande samhälle, som själv är väghållare, befinnes sakna förutsättningar härför, kan Kungl. Maj:t förordna, att kronan skall vara väghållare i staden eller samhället. Är kronan väghållare i fall, då väg skall byggas inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd, skall staden resp. stadsplanesamhället utan kostnad för kronan tillhandahålla den mark, som erfordras för vägen (50 och 53 §§ AVL). — I fråga om de enskilda vägarna innehåller EVL detaljerade regler om väghållningsskyldighetens fördelning mellan de fastigheter, för vilka vägen är till nytta. — Beträffande gatuhållning innehåller 49 § BL en bestämmelse, enligt vilken iordningställande och upplåtande till allmänt begagnande av gata eller annan allmän plats inom område som ingår i stadsplan ankommer på staden. Är kronan väghållare i staden, skall jämlikt 55 § BL nyssnämnda bestämmelse i stället avse kronan, dock att kostnad, som föranledes av att gata enligt stadsplanen bygges till större bredd eller med dyrbarare utförande i övrigt än som betingas av trafiken, skall gäldas av staden, om ej Kungl. Maj:t förordnar annorlunda. Bestämmelserna i 50 och 53 §§ AVL om skyldighet för stad eller stadsplanesamhälle att tillhandahålla mark avser även nu ifrågavarande fall. Enligt 74 § BL åvilar även underhållet av gator och andra allmänna platser staden. Är kronan väghållare, skall under-

hållet av allmän väg, som upplåtits till gata, ävensom av gata, vilken förklarats tillika vara allmän väg, åvila kronan med samma begränsning som i fråga om iordningställandet. För fullständighetens skull bör här också nämnas, att bestämmelserna om gatuhållningen modifieras av de i 56—69 §§ BL intagna bestämmelserna om skyldighet för tomtägare m. fl. att utgiva ersättning för gatumark och ersättning för gatubyggnadskostnad samt av bestämmelserna i 70—73 §§ nämnda lag om marks avstående och iordningställande i vissa fall. — Vad som sålunda i BL är föreskrivet för stad gäller, såsom nyss antytts, även för vissa stadsliknande samhällen (88 och 90 §§ byggnadslagen) och kan bringas i tillämpning för visst område på landsbygden (105 och 106 §§ samma lag).

Bestämmelser om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen finns till en del meddelade redan i AVL. Enligt 47 och 49 §§ nämnda lag skall stad eller samhälle, som är väghållare, ha rätt att under den förutsättning och i den ordning, som särskilt stadgas, erhålla bidrag av statsmedel till väghållningen med nittiofem procent av den beräknade kostnaden för staden resp. samhället, efter avdrag av vad som belöper på vägmark och förvaltningskostnad. De närmare bestämmelserna om statsbidrag i de nu avsedda fallen är givna i *förordningen den 30 juni 1943 (nr 438) om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare* (i det följande kallad *väg- och gatubidragsförordningen*). Om en annan form av statsbidrag handlar *förordningen den 30 juni 1943 (nr 439) om statsbidrag till städer och samhällen, där kronan är väghållare, för tillhandahållande av mark för allmän väg m. m.* (i det följande kallad *markbidragsförordningen*). Till väghållningen å enskild väg kan bidrag utgå enligt flera olika författningar, bland vilka här bör nämnas *kungörelsen den 19 december 1952 (nr 793) angående statsbidrag till enskild väghållning*.

Allmänna synpunkter

Utredningen

I anslutning till sin genomgång av gällande bestämmelser om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen har utredningen på viktigare punkter redogjort för gällande praxis samt uttalat sin egen uppfattning av bestämmelsernas tolkning i tveksamma fall. Utredningen har vidare sökt klargöra hur bestämmelserna verkar i praktiken.

På grundval av dessa överväganden har utredningen framlagt förslag till åtskilliga förenklningar såväl i själva bidragsreglerna som med avseende å det administrativa förfarandet för beräkning av bidragsbeloppen och kontrollen över bidragsmedlens användning.

Härutöver har utredningen föreslagit vissa utvidgningar av ramen för bidragsgivningen vad angår såväl bidrag till byggande av gator och vägar som bidrag till deras underhåll. Till en del sammanhänger de föreslagna

utvidgningarna av bidragsgivningen med förenklingen av bidragssystemet, men till en del är de av mera självständig natur.

Utredningen har också gått in på frågan om statsbidrag till sådana enskilda vägar, som omhänderhaves av vägföreningar. I detta hänseende har utredningen föreslagit en utvidgning av ramen för bidragsgivningen men samtidigt en viss sänkning av procentsatserna. Vidare har utredningen förordat att bidrag efter samma grunder skall utgå till kommun eller municipalsamhälle, som ombesörjer underhåll av enskilda vägar inom område för vilket bildande av vägförening skulle kunna ifrågakomma.

Remissyttrandena

Flertalet remissinstanser har intagit en positiv ställning till utredningens förslag som helhet betraktade.

Speciellt har förslagen om förenklingar tillvunnit sig gillande. Bland dem, som starkt förordat, att förslagen i dessa delar förverkligas, må nämnas *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, överståthållarämbetet och flertalet länsstyrelser.*

Från vissa håll har dock framkommit ganska kraftig kritik mot sådana förslag, som kan antagas medföra mera avsevärda kostnadsökningar.

En grupp av yttranden ställer sig i princip icke avvisande till utredningens förslag men anser att dessa icke innebär någon tillräckligt radikal lösning av frågan.

Departementschefen

Genom 1943 års väglagstiftning har som en allmän princip fastslagits, att väghållningen på de allmänna vägarna skall handhavas och bekostas av staten. Från denna princip har gjorts det undantaget, att flertalet städer och vissa andra samhällen själva omhänderhar väghållningen inom sina administrativa områden. För härav föranledd ökning av väghållningsbördan kompenseras dessa städer och samhällen genom statsbidrag.

Omfattningen av statens väghållning beror i huvudsak på vilka trafikleder som ingår i det allmänna vägnätet. Denna fråga har icke reglerats genom någon uttrycklig lagbestämmelse. Vissa vägar var att anse som allmänna redan före tillkomsten av 1943 års lagstiftning. Senare har det allmänna vägnätet utökats dels genom att vägar byggts såsom allmänna och dels genom att enskilda vägar intagits till allmänt underhåll. Det avgörande vid prövningen av dylika frågor har varit vägarnas och vägföretagens betydelse ur allmän synpunkt. I regel har det icke kunnat komma i fråga att med det allmänna vägnätet införliva trafikleder av endast lokal betydelse.

Det säger sig självt, att de nu angivna principerna icke låter sig helt utan modifieringar anpassas till de särskilda förhållandena i städer och andra tätorter. Den synpunkt, som varit ledande vid utformningen av de nuvarande reglerna om väghållningsbidrag till städer och stadslänkande samhällen, har varit att såvitt möjligt nå likställighet, genomsnittligt sett, mellan invånarna i städerna och på landsbygden i fråga om de sammanlagda kostna-

derna för hållande av trafikleder av olika slag. Detta mål är emellertid svårt att uppnå bl. a. därför att väghållningsbördan varierar till art och omfattning i städerna och på landet samt därför att olika meningar kan råda om vad en likställighet innebär. En mera definitiv prövning av dessa frågor torde icke vara möjlig annat än i anslutning till en sådan mera omfattande analys av biltrafikens problem ur samhällsekonomisk synpunkt, som det ankommer på 1953 års trafikutredning att verkställa. Hithörande spörsmål måste därför t. v. anstå.

Av nu anförda skäl kan det icke anses lämpligt att i detta sammanhang vidtaga åtgärder, vilka innebär någon avsevärd förskjutning av bidragsnivån vare sig uppåt eller nedåt. Någon generell vidgning av ramen för vad som skall anses bidragsberättigat kan dessutom av statsfinansiella skäl f. n. knappast komma i fråga. Påtagliga ojämnheter i bidragstilldelningen och andra dylika missförhållanden bör dock givetvis rättas till, där så kan ske. Om det visar sig möjligt att göra bidragssystemet mera rationellt genom ändring av bidragsbestämmelserna, bör den omständigheten att ändringen kan medföra måttliga förskjutningar av bidragsbeloppen icke utgöra hinder för en reform.

Med hänsyn till vad som sist anförts anser jag, att en översyn av författningarna om väghållningsbidrag till städer och stadsliknande samhällen nu bör komma till stånd. De förslag, som utredningen framlagt, torde kunna läggas till grund för denna översyn.

Städernas väg- och gatuhållning: Bidragsobjekten

Utredningen

Till en början har utredningen behandlat frågan, vilka vägar och gator som bör vara bidragsberättigade. Härvid har även diskuterats, huruvida och i vad mån bidrag bör utgå till vissa speciella anordningar sådana som parkeringsplatser, busshållplatser och tunnelbanor.

Vad först angår huvudfrågan, nämligen avgränsningen av den kategori vägar och gator, till vilka bidrag bör utgå, har utredningen i princip uttalat sig för att bestämmandet av de bidragsberättigade objekten i städerna alltjämt skall grundas på samma principer som statens åtaganden i fråga om den allmänna väghållningen på landet. Med hänsyn härtill har utredningen icke ansett sig böra föreslå någon genomgripande ändring av nuvarande bestämmelser på området. I syfte att få ett mera adekvat uttryck för de av bidragsförordningen åsyftade objekten och bringa förordningens uttryckssätt i korrespondens med gällande praxis har emellertid utredningen föreslagit, att uttrycket »för biltrafiken viktiga gator» utbytes mot uttrycket »för den allmänna samfärdseln nödiga gator».

Härefter har utredningen övergått till frågan, huruvida och i vad mån statsbidrag bör utgå till ordnande och underhåll av parkeringsplatser.

Efter granskning av gällande bestämmelser och praxis har utredningen kommit till slutsatsen, att anordnande av särskilda parkeringsplatser vid

tillämpning av nuvarande bidragsregler bör anses ligga utanför vad som erfordras för att gatorna skall fullgöra sin trafikfunktion och därmed icke blir statsbidragsberättigat.

Härefter har utredningen redovisat sina synpunkter på hur frågan bör regleras för framtiden. I princip bör även här gälla, att bidrag icke utgår till andra anordningar än sådana, som prövas nödiga för den allmänna samfärdseln. Denna regel tarvar emellertid vissa förtydliganden, om den skall tillämpas på parkeringsplatser. Svårigheter möter bl. a. när det gäller att skilja mellan olika former av parkering liksom mellan parkering och uppställning. Härtill kommer att statsbidragen lämpligen bör utgå efter enkla, överslagsmässiga regler. Utredningen har därför i princip uttalat sig för att statsbidrag icke skall utgå till anordnande av parkeringsplatser. Däremot har utredningen ansett, att rätten till bidrag i princip bör anses omfatta gator så dimensionerade att de fyller sin trafikfunktion. För en normal stadsgata ingår häri möjligheten till kortvariga uppehåll. Om denna möjlighet försvinner genom att trafiken nödvändiggör förbud att stanna på gatan, måste rätt till statsbidrag i princip anses föreligga för åtgärder, som avser att skapa ersättning härför. Som exempel på dylika åtgärder har nämnts, att trafiken kan avlastas genom enkelriktning eller annan trafikomläggning, som leder in trafiken på andra gator. Som ett annat exempel har nämnts att man omdisponerar gatans tvärsektion eller breddar gatan. Om man ej på annat sätt kan nå en acceptabel lösning, kan det bli nödvändigt med mer eller mindre temporära åtgärder, t. ex. att iordningställa ett område vid gatan för parkering. Nu exemplifierade åtgärder bör enligt utredningen vara statsbidragsberättigade.

I detta sammanhang har också diskuterats frågan om parkeringsavgifter. Utredningen har bedömt dylika avgifter som ett både ur principiell och praktisk synpunkt tilltalande medel att reglera trafiken. Vidare har utredningen övervägt frågan om statsbidrag till ordnande av s. k. stationsparkering i städernas utkanter för dem, som fortsätter färden mot centrum med kollektiva trafikmedel. Tanken på bidrag till dylika åtgärder har emellertid avvisats av utredningen bl. a. därför att de representerar ett ekonomiskt intresse för dem, som driver de kollektiva trafikföretagen, av sådan art att de icke bör subventioneras med statsmedel.

Vad angår frågan, i vad mån statsbidrag bör beräknas till kostnaden för *b u s s h å l l p l a t s e r*, har utredningen ansett tvekan icke böra råda om att bidrag bör utgå för sådana hållplatser, som endast utgöres av breddningar i körbanan med eller utan åtskiljande refuger. Busstationer, d. v. s. verkliga terminalanläggningar, bör däremot betraktas som anordningar utförda för visst eller vissa trafikföretag och icke som anordningar för den allmänna samfärdseln. Dylika busstationer bör således icke utgöra bidragsberättigade objekt. Tillämpningen av denna regel har av utredningen illustrerats med ett flertal exempel.

Vid behandlingen av frågan om bidrag till *t u n n e l b a n o r* har utredningen redovisat de motiv, som enligt dess mening möjligen kunde tala för

bidrag, samt underkastat dessa motiv en närmare granskning. Ett sådant motiv är att staden ibland har möjlighet att välja mellan trafik i tunnelbana och busstrafik samt att en regel av innebörd att statsbidrag utgår endast vid det ena alternativet skulle kunna rubba objektiviteten i bedömningen. Emellertid har utredningen för sin del ansett, att man i de fall, då anläggande av tunnelbana kan komma i fråga, i praktiken icke har något fritt val utan måste hålla båda alternativen öppna, d. v. s. differentiera transportapparaten. Ett annat tänkbart motiv för statsbidrag är, att ett trafiksystem med spårbunden trafik minskar kostnaderna för väg- och gatuväsendet. Denna synpunkt skulle emellertid med lika skäl kunna åberopas till stöd för att bidrag av bilskattemedel utginge till de flesta transportföretag, som icke nyttjar landsvägarna, t. ex. till ett stort antal järnvägsföretag, vilket skulle leda till orimliga konsekvenser. Ett tredje motiv för bidrag är den avlastning av trafik från gator och vägar, som en tunnelbana medför. Det är enligt utredningen visserligen riktigt, att den trafikomläggning, som anläggandet av tunnelbana innebär, tillfälligt minskar trängseln på gatorna. Någon ytterligare trafikabel yta tillkommer emellertid icke genom åtgärden. Omläggningen får anses som ett naturligt och nödvändigt led i storstadens utveckling, och dess verkningar är snart övergående. Ett specialfall är det, då anläggandet av en tunnelbana medför indragning av spårbunden trafik på gatan. I detta fall blir ytterligare gatuutrymme tillgängligt för motortrafik. Redan nu gäller emellertid, att kostnaden för iordningställande av gatuområdet för motortrafik är statsbidragsberättigad och att även bidraget för underhållet får ökas med hänsyn till den ökade gatuytan. Någon ändring härutinnan har utredningen icke ansett sig böra föreslå.

Bortsett från vad sist anförts har utredningen kommit till den slutsatsen, att tunnelbaneanläggningar icke bör anses utgöra projekt, som berättigar till bidrag av automobilskattemedel. I denna del har dock två av utredningens ledamöter (Carlsson och Humble) anmält reservation samt har — efter ingående kritik av utredningens motivering — förklarat sig anse giltiga skäl föreligga att erkänna tunnelbaneanläggningar såsom berättigade till bidrag av bilskattemedel ävensom uttalat, att utredningen bort överväga och föreslå närmare regler för denna särskilda bidragsgivning.

Remissyttrandena

Förslaget att införa en ny definition av den kategori vägar och gator, som i princip skall vara bidragsberättigad, har praktiskt taget genomgående tillstyrkts. I ett flertal yttranden från kommunalt håll, bl. a. i yttrandena från *Svenska stadsförbundet* och *Svenska kommunal-tekniska föreningen*, har emellertid betonats, att ändringen icke får tagas till intäkt för en mera restriktiv praxis vid bidragsgivningen. Några tillstyrkande yttranden, speciellt de från *fullmäktige i Malmö* och *drätselkammaren i Kiruna*, ger uttryck för uppfattningen, att utredningens förslag bör anses innebära en vidgning av ramen för bidragsgivningen.

Länsstyrelsen i Hallands län har betonat det angelägna i att själva begreppet »gata» klarlägges närmare.

Även beträffande frågan i vad mån bidrag bör utgå till kostnaderna för parkeringsplatser har utredningens förslag biträtts i flertalet remissyttranden. I åtskilliga yttranden, särskilt i sådana från de i ärendet hörda städerna, har dock uttalats önskemål om en liberalisering av bidragsgivningen i detta hänseende.

Vissa av yttrandena ger uttryck för uppfattningen att statsbidrag bör utgå för s. k. infarts- eller stationsparkeringsplatser. Bland yttrandena av denna innebörd må nämnas de som avgivits av *överståthållarämbetet* samt *fullmäktige i Stockholm* och *drättselkammaren i Solna*.

På andra håll, bl. a. i yttrandena från *fullmäktige i Malmö* och *drättselkammaren i Kiruna*, har man ansett, att bidrag i princip bör utgå till alla parkeringsplatser i anslutning till gator, som bedömes nödiga för allmänna samfärdseln. *Drättselkammaren i Luleå* har yrkat på att åtminstone parkeringsplatser vid genomgående gator generellt förklaras bidragsberättigade.

Emellertid finns också en grupp av yttranden, i vilka påyrkas större restriktivitet vid bidragsgivningen än utredningen uttalat sig för. Sålunda har *länsstyrelsen i Blekinge län* ansett att bidragsmöjligheten bör, vad angår parkeringsplats, reserveras för sådana fall då parkeringsplatsen ingår i gatans område.

Vad beträffar frågan om bidrag till *buss hållplatser* har utredningens förslag nästan genomgående tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

I ett par fall, t. ex. i yttrande från *fullmäktige i Stockholm*, har dock påyrkats, att bidrag utgår i större omfattning än enligt nuvarande bidragsförfattning. *Svenska stadsförbundet* har särskilt framhållit önskemålet, att bidrag utgår till vändslingor för omnibustrafiken. *Svenska kommunal-tekniska föreningen* har förklarat sig tolka utredningens uttalanden på det sättet, att sådana centralt anordnade omstigningsplatser för stadstrafiken, som av trafiktekniska skäl anordnas skilda från körbanan, blir bidragsberättigade.

Beträffande frågan om bidrag till *tunnelbanor* har meningarna varit delade i remissyttrandena.

En grupp av yttrandena, företrädd av *överståthållarämbetet*, *fullmäktige i Stockholm* och *Göteborg*, *drättselkammaren i Solna* och *Svenska stadsförbundet*, har förordat, att tunnelbaneanläggningar generellt förklaras bidragsberättigade. *Svenska kommunal-tekniska föreningen* har uttalat samma mening samt har därjämte yrkat på motsvarande möjlighet att erhålla statsbidrag för spårväg på egen banvall.

En förmedlande ståndpunkt har intagits av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, som funnit vissa skäl tala för bidrag av bilskattemedel till tunnelbana i centrala stadsdelar efter prövning av Kungl. Maj:t och riksdagen i varje särskilt fall. *Byggnadsstyrelsen* har ansett, att utredningens skäl för att avvisa tanken på bidrag icke är helt övertygande. *Länsstyrelsen i Stockholms län* och *fullmäktige i Malmö* har också i princip uttalat sig för att bidrag bör kunna utgå efter prövning i speciella fall.

Enligt vissa remissmyndigheter är frågan icke utredd på sådant sätt, att ett slutligt ståndpunktstagande är möjligt. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har framhållit, att utredningen bedömt frågorna om bidrag till tunnelbanor, parkeringsplatser m. fl. anläggningar endast i den mån de kan sammankopplas med statsbidragsverksamheten och att en mera allsidig utredning är påkallad. *1953 års trafikutredning* har ansett, att frågan kan bedömas först inom ramen för en allmän översyn av vägtrafikbeskattningen.

Övriga yttranden har helt anslutit sig till utredningens åsikt, att bidrag ej bör utgå till anläggningar av nu ifrågakommande art.

Departementschefen

På sätt utredningen framhållit utgår nuvarande bidragsförfattningar från att avgränsningen av den kategori vägar och gator, till vilkas byggande och underhåll bidrag utgår, skall ske efter huvudsakligen samma principer som dem man följer vid bestämmande, vilka vägar på landsbygden som skall förklaras för allmänna. Önskemålet att så långt möjligt skapa likställighet mellan städerna och landsbygden i fråga om grunderna för fördelning av väghållningsbördorna är icke mindre aktuellt nu än när gällande bidragsförfattningar tillkom. Någon anledning att reformera de grundläggande principerna i dessa författningar föreligger sålunda icke.

Emellertid möter en del svårigheter, när det gäller att tillämpa de nämnda principerna på förhållandena i städer och liknande orter. Enbart trafikintensiteten, uttryckt i antal fordon av skilda slag, på de olika gatorna och vägarna kan icke få vara avgörande. Om bidrag utginge till alla de gator och vägar i städerna, vilka förmedlar en trafik av samma omfattning uttryckt i antal fordon, som de mindre vägarna i landsbygdens allmänna vägnät, skulle städerna nästan helt befrias från väghållningsbördan, och städernas invånare skulle i praktiken få en privilegierad ställning i jämförelse med invånarna på landsbygden. Det är därför nödvändigt att vid avgöranden i statsbidragsfrågor se icke blott till trafikvolymen utan även till trafikens art och framför allt till de olika trafikledernas funktion. Detta innebär givetvis icke något förnekande av att trafikvolymen är en av de faktorer som måste beaktas, när det gäller att avgöra vilken funktion en viss trafikled fullföljer.

Den grupp av vägar och gator, som främst ifrågakommer till bidrag, är genomfartslederna. Hit bör räknas alla riks- och länsvägar samt sådana gator, som har till huvudsakligt ändamål att förbinda dylika vägar med varandra. Bidrag bör också utgå till infartsleder av betydelse. Vidare bör till det bidragsberättigade väg- och gatunätet hänföras sådana trafikleder inom större tätområden, som har till huvudändamål att förbinda olika delar av detta med varandra. Även större s. k. uppsamlingsgator bör kunna ifrågakomma till bidrag i de delar de kan anses jämförliga med sådana förbindelseleder mellan olika delar av större tätområden, som nyss nämnts. Däremot bör bidrag icke utgå till lokalgator och andra trafikleder, som normalt icke

begagnas av en större allmänhet. Utöver vad nu nämnts bör bidrag utgå till trafikleder med ändamål att förbinda tätområden med trafikpunkter av typen järnvägsstation, hamn eller flygplats, större allmänna inrättningar såsom sjukhus m. m., eller industriområde.

Det torde icke behöva närmare utvecklas, att de nu antydda principerna ibland leder till att bidrag kommer att utgå till två eller flera parallellgator, om den icke lokala trafiken är av sådan omfattning att den måste fördelas på olika trafikleder.

Den nu framförda tankegången torde i allt väsentligt överensstämma med vad som f. n. gäller och avviker i princip icke heller från vad utredningen förordat.

Vad beträffar den författningstekniska utformningen delar jag utredningens åsikt, att nuvarande författning, i vilken den bidragsberättigade kategorien av trafikleder beskrivits med orden »för biltrafiken viktig gata», kan leda till missförstånd. Den åsyftade begränsningen av bidragsgivningens omfattning kommer till bättre uttryck med den av utredningen föreslagna formuleringen, enligt vilken bidrag utgår till sådana gator, som är »nödiga för den allmänna samfärdseln». Uppfattningen att sistnämnda uttryck skulle i något hänseende kunna tilläggas en vidare innebörd än nuvarande bestämmelse, kan jag icke dela. Jag förordar att stadgandet avfattas i enlighet med utredningens förslag.

Likaledes biträder jag i allt väsentligt utredningens åsikt i fråga om bidrag till anordnande och underhåll av *p a r k e r i n g s p l a t s e r*. De uttalanden, som utredningen i anslutning härtill gjort om att de bidragsberättigade gatorna bör vara så dimensionerade, att de fyller sin trafikfunktion, behöver emellertid förtydligas. En väg eller gata bör även enligt min mening i regel vara så avpassad, att den, där så är motiverat av dess funktion, ger utrymme icke bara för den rörliga trafiken utan även för tillfälliga uppehåll. Detta betyder dock icke att vägen eller gatan behöver i hela sin sträckning vara dimensionerad så, att de vägfarande kan stanna var som helst. Vidare lär det, när fråga är om en väg eller gata, vilken förmedlar genomfartstrafik eller annan trafik, som enligt det nyss anförda är att jämställa därmed i statsbidragshänseende, icke kunna sägas ingå i genomfartsledens funktion som sådan att den skall medge uppställning och parkering även av fordon i lokal trafik. Genomfartsrafikens behov av uppställningsplatser är i de flesta orter icke så framträdande, att det påkallar några mera omfattande anordningar. Om man bortser från exceptionella fall synes behovet vara väl tillgodosett, om genomfartsleden på de platser, där vägfarande i genomfartstrafik mera allmänt gör uppehåll i färderna, ger utrymme för en uppställningsfil. Den omständigheten, att förbud mot parkering eller annan uppställning införes på en kortare sträcka, bör således normalt ej föranleda att statsbidrag utgår till anordnande av särskilda uppställningsplatser i närheten, såvida vägen eller gatan i övriga delar fyller det nyss angivna kravet. Ledes trafiken på två eller flera parallellgator, torde det i vanliga fall vara till fyllest, om uppställningsutrymme beredes på en av

dessa. Den omständigheten, att ett parkerings- eller uppställningsförbud till en del föränledes av behovet att bereda plats för lokaltrafiken, bör icke minska möjligheten att erhålla statsbidrag till anordnande av uppställningsutrymmen annorstädes. Huruvida de erforderliga utrymmena anordnas på själva genomfartsleden eller på annan plats i anslutning till denna, bör ur statsbidragssynpunkt vara likgiltigt. Statsbidrag bör dock givetvis icke utgå till specialanordningar sådana som exempelvis parkeringshus.

Vad nu sagts gäller givetvis icke sådana genomfartsleder, som utföres med motorvägsstandard. Där kan parkering eller uppställning över huvud icke ifrågakomma.

Den omständigheten, att statsbidrag utgår till en väg eller gata, bör icke hindra att parkering och uppställning av fordon belägges med avgift.

B u s s h å l l p l a t s e r bör i allmänhet anses som en del av den trafikled, å vilken de är belägna, och således räknas med bland de anordningar, till vilka statsbidrag utgår. Statsbidrag bör således kunna utgå till exempelvis särskild refug för busspassagerare. Såsom utredningen anfört bör dock undantagas större anläggningar av karaktären terminalanläggningar. Jag vill härvid anmärka, att uttrycket »terminalanläggning» icke bör fattas alltför bokstavligt och att avgörandet bör träffas främst med hänsyn till anläggningens storlek och karaktär i övrigt samt således icke endast till den omständigheten, huruvida anläggningen utgör ändpunkt för viss eller vissa busslinjer. I enlighet härmed bör hinder icke anses möta att bidrag beräknas exempelvis för refug vid en enkel vändslinga, medan å andra sidan en anläggning med två eller flera refuger eller med en refug av osedvanligt stor längd i allmänhet icke bör anses bidragsberättigad, oavsett om den utgör slutpunkt för någon linje eller icke.

Vad beträffar frågan om bidrag till t u n n e l b a n o r anser utredningen, att dylika företag generellt bör uteslutas från möjligheten att erhålla statsbidrag. Till stöd för motsatt åsikt kan bl. a. åberopas, att tunnelbanor säkerligen även på längre sikt avlastar en betydande del av den trafik — låt vara huvudsakligen lokaltrafik — som eljest skulle vara hänvisad till vägarna och gatorna. Å andra sidan möter en bidragsgivning till tunnelbanor och liknande anläggningar vissa betänkligheter med hänsyn till konsekvenserna på andra närstående områden, t. ex. i fråga om förortsbanor i allmänhet. Över huvud är spörsmålet om de åtgärder, som erfordras för att på längre sikt främja ett ändamålsenligt val mellan olika trafikmedel, f. n. icke så utrett, att någon definitiv ständpunkt ännu kan tagas till en delfråga sådan som den förevarande. Den ingår emellertid i det frågekomplex, som det ankommer på 1953 års trafikutredning att klarlägga. Med ställningstagandet torde därför få anstå i avbidan på resultatet av nämnda utredning.

Motionerna (I: 596 och II: 729)

Motionärerna anser, att städer som bygger tunnelbaneanläggningar bör ha möjlighet att erhålla bidrag till finansieringen av dessa genom statsbidrag och anför därvid.

För de största städerna måste det förr eller senare bli aktuellt att komplettera det nuvarande trafiksystemet med tunnelbanor eller liknande anläggningar, om man med undvikande av för både den kollektiva och den enskilda samfärdseln allvarliga inskränkningar skall bli i stånd att bemästra den ökade trafikintensiteten inom städerna. Dessa anläggningar bör därför i lika hög grad som ovanjordsleder sägas gagna den allmänna samfärdseln och således i statsbidragshänseende i princip kunna jämföras med dessa.

Hittills har tunnelbaneanläggning endast byggts i Stockholm. Det kan emellertid antagas, att den starkare trafikutvecklingen kommer att aktualisera tunnelbaneanläggningar även för andra svenska städer, om de på ett tillfredsställande sätt skall kunna klara av sina kommunikationsproblem.

En utformning av statsbidragsbestämmelserna, som innebär att bidrag inte kan utgå för tunnelbaneanläggningar eller liknande anläggningar, medan däremot byggandet av gator och vägar till — som det nya förslaget innebär — 85 å 95 % kan finansieras med statsmedel, kan befaras få en från samhällsekonomisk synpunkt ogynnsam effekt. Det kan t. ex. nämligen leda till att man i valet mellan en tunnelbaneanläggning och trafikleder ovan jord väljer att bygga en statsbidragsberättigad ovanjordled, som efter en tid visar sig otillräcklig och samhällsekonomiskt ogynnsam. Möjligheterna till statsbidrag även för tunnelbaneanläggningar skulle främja en på lång sikt mer ändamålsenlig avvägning mellan olika trafiksystem. Vad här sagts om tunnelbaneanläggningar bör givetvis kunna gälla även andra anläggningar med samma ändamål. Rätt till statsbidrag bör inte bli beroende av vilken typ av trafikled som väljes utan bör bestämmas med hänsyn till vad som i det aktuella fallet är den på lång sikt mest ändamålsenliga lösningen.

Statsbidragsgivning till här ifrågakommande anläggningar bör lämpligen prövas vid förhandlingar i varje särskilt fall mellan berörda kommunala myndigheter och Kungl. Maj:t, varefter Kungl. Maj:t för riksdagen framlägger förslag i ärendet. För en sådan lösning — som alternativ till författningsreglerade bestämmelser — talar förutom de redan nämnda skälen även det förhållandet, att det här i regel kommer att röra sig om särskilt kostnadskrävande projekt.

Att, såsom departementschefen föreslagit, låta frågan om statsbidrag till tunnelbanebyggen anstå till dess 1953 års trafikutredning utrett principfrågan om hur man på längre sikt skall främja ett ändamålsenligt val mellan olika trafikmedel, är enligt motionärernas mening icke tillfredsställande. I motionerna hemställes därför att riksdagen vid sin behandling av förevarande proposition »måtte uttala, att statsbidrag skall kunna utgå även för andra lösningar av för den allmänna samfärdseln viktiga trafikleder än sådana, som avses i det nu aktuella förslaget till regler för statsbidrag till gator och vägar — t. ex. tunnelbanor — i den mån sådana andra lösningar från samhällsekonomisk synpunkt är fördelaktigare, varvid bidragsgivningen i varje särskilt fall bör bli föremål för Kungl. Maj:ts prövning samt underställd riksdagen för beslut».

Städernas väg- och gatuhållning: Fördelning av bidragen till byggande av vägar och gator

Utredningen

Utredningen har framhållit, att medel till bidragen för städernas väg- och gatubyggnadsverksamhet anvisas från ett i riksstaten uppfört reservationsanslag till bidrag till byggande av vägar och gator. Anslaget fördelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med det undantaget, att Kungl. Maj:t regelmässigt innehåller ett mindre belopp för oförutsedda, brådskande företag. Till grund för styrelsens fördelning av anslaget ligger en fördelningsplan, som upprättas vartannat år och som avser en tidrymd av två år. Planen är baserad på en angelägenhetsgradering av företagen. Uppgifter till planen lämnas av städerna och beredes av vägförvaltningarna, varefter planen efter länsstyrelsernas hörande fastställs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I planen anges för varje stad alla under tvåårsperioden bidragsberättigade väg- och gatubyggnadsprojekt samt den andel av anslaget, som tillkommer staden. Planen inrymmer emellertid väsentligt flera företag än som svarar mot de anslag, vilka förväntas under perioden. En viss frihet har nämligen förutsatts för städerna att själva välja, för vilket eller vilka av de i planen upptagna företagen deras bidragsmedel skall utnyttjas. Vidare är åtskilliga företag så stora, att de icke kan färdigställas inom två år, och dylika företag återkommer då i två eller flera på varandra följande fördelningsplaner. Om särskilda förhållanden påkallar det, kan styrelsen utbyta i planen upptaget företag mot annat företag.

Då utredningen härefter övergått till att diskutera fördelningsperiodens längd har utredningen anmärkt, att de flerårsplaner, som upprättas över vägbyggnadsföretag på landsbygden, avser en tid av fem år och förnyas vart tredje år. Det är enligt utredningens mening starkt motiverat, att samma regler får gälla även för fördelningsplanerna. Eftersom fördelningsplanerna i själva verket upptar företag motsvarande byggnadsverksamheten under avsevärt längre tid än två år, innebär detta icke någon väsentlig förändring i nuvarande arbetssätt. Utredningen har för sin del förordat, att fördelningsplanen får avse en tid av fem år och förnyas vart tredje år. För att få korrespondens med förhållandena på landsbygden bör dock Kungl. Maj:t, om särskilda förhållanden påkallar det, kunna besluta annan tid för förnyandet.

Med avseende å frågan, i vad mån byggnadsföretagen bör specificeras i fördelningsplanen, har utredningen betonat, att den behovsprövning, som ligger till grund för planen, innebär en begränsning av städernas valfrihet. Det beror av bedömningen hos de myndigheter, som har hand om angelägenhetsgraderingen — i detta fall väg- och vattenbyggnadsverket samt länsstyrelserna — vilka projekt som överhuvud skall upptagas i planen. I den mån bedömningen avviker från stadens kan begränsningen verka icke blott så, att färre företag än de föreslagna inkluderas, utan även så, att stadens förslag till turordning mellan

företagen frångås. Städernas valfrihet har också varit beskuren genom den investeringsbegränsning, som varit gällande till för kort tid sedan och som medfört, att byggnadstillstånd i huvudsak beviljats endast för de ur allmänna samfärdselns synpunkt viktigaste företagen, främst städernas tillfarts- och genomfartsleder. Utredningen har funnit angeläget att söka uppnå förenklingar på detta område. Det förslag, som utredningen i sådant hänseende framlagt, går ut på att i fördelningsplanen skall specificeras endast de vägföretag, vilka avser sådana allmänna vägar, som fortsätter utanför städernas judiciella områden, ävensom de gatuföretag, som avser genomfartsleder och viktigare infartsleder. I övrigt bör den varje stad tillkommande bidragsandelen ställas till stadens förfogande för att i huvudsak efter stadens gottfinnande användas till sådana arbeten, som anslaget avser. Fördelningen mellan städerna av den bidragsandel, som specificeras på särskilda företag, bör enligt utredningen ske med hänsyn till omfattningen av trafikarbetet på berörda trafikleder, uttryckt i enheten fordonskilometer.

Mot detta förslag har en av utredningens ledamöter (Hall) anmält reservation med förmälan, att behovet av ombyggnad och förbättring av vägar och gator är så stort, att en behovsprövning av de särskilda företagens angelägenhetsgrad alltjämt får anses nödvändig.

Remissyttrandena

Utredningens förslag i fråga om fördelningsperiodernas längd har icke föranlett erinran från något håll. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har emellertid framhållit önskvärdheten av att man får parallellitet mellan de nya fördelningsplanerna för städerna och flerårsplanerna för landsbygden och att de nya fördelningsplanerna därför upprättas under år 1960 samt omfattar perioden 1961—1965.

Frågan, huruvida alla byggnadsföretag bör specificeras i fördelningsplanen, har föranlett delade meningar i remissyttrandena.

Departementschefen

Vad först angår fördelningsperiodernas längd är det, såsom utredningen framhållit, ur praktisk synpunkt önskvärt att flerårsplanerna för vägbyggnadsföretagen på landsbygden och fördelningsplanerna för bidragen till städer och stadsliknande samhällen avser samma tidsperioder. Förslaget att i framtiden upprätta fördelningsplan för fem år i sänder med förnyelse vart tredje år avser att förverkliga detta önskemål. En invändning, som möjligen skulle kunna framställas, är att den längre fördelningsperioden är ägnad att göra bidragssystemet mindre smidigt än vad det nu är. En sådan invändning vore dock knappast befogad. Fördelningsplanen är nämligen icke bindande på sådant sätt, att den utgör hinder för erforderliga jämkningar. Bl. a. har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen möjlighet att i samråd med vederbörande stad och efter länsstyrelsens hörande

utbyta ett i planen upptaget företag mot annat, som befinnes mera angeläget. Förslaget synes sålunda böra godtagas.

De flerårsplaner för landsbygdens vägnät, vilka f. n. är under upprättande, kommer att avse tidsperioden 1961—1965. Den fördelningsplan, som nu närmast skall fastställas, bör avse samma tidrymd. Visserligen blir tiden för upprättande av den första nya fördelningsplanen något knapp. Eftersom redan nu gällande fördelningsplan för åren 1960 och 1961 upptager betydligt flera företag, än som kan förväntas komma till utförande under perioden, och förnyelse enligt de nya reglerna skall ske redan efter tre år, torde emellertid arbetet med komplettering av planen icke behöva bli alltför omfattande. Jag föreslår därför att den nya fördelningsplanen upprättas under år 1960 samt får avse perioden 1961—1965.

Utredningens uttalanden om dispositionen av oförbrukade anslagsmedel föranleder icke någon erinran från min sida.

Mera tveksam är frågan, huruvida samtliga byggnadsföretag bör specificeras i fördelningsplanen. Uppenbarligen bör städernas och samhällenas frihet att välja investeringsobjekt och tidpunkt för investeringarna icke begränsas mer än som är ofrånkomligt med hänsyn till statens ansvar för väghållningen inom riket i dess helhet. Om situationen är sådan, att resurserna svarar mot det aktuella behovet av nya vägar och gator, föreligger icke något starkare skäl att i detalj specificera hur resurserna skall användas. F. n. är emellertid situationen den, att ett mycket stort vägbyggnadsbehov föreligger, vilket det under alla förhållanden måste ta avsevärd tid att fylla. I ett sådant läge måste huvudparten av tillgängliga resurser reserveras för de mest angelägna behoven. Det kan icke undvikas, att en del projekt, även önskvärda sådana, t. v. får stå tillbaka för andra. Ej heller är det gärna tänkbart att tillämpa väsentligt olika principer för statens egen vägbyggnadsverksamhet och för väg- och gatubyggandet i städer och stadsliknande samhällen.

Med hänsyn till det anförda synes det i nuvarande läge ofrånkomligt, att de arbeten, till vilka statsbidragsmedlen avses skola användas, samtliga i princip angelägenhetsprövas. De bör därför på lämpligt sätt redovisas i samband med att fördelningsplanen uppgöres. Däremot torde någon befogad invändning icke kunna framställas mot att mindre arbeten i själva planen upptages under en sammanfattande rubrik.

Härjämte torde, liksom hittills, ett lämpligt belopp böra upptagas i planen att disponeras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för diverse arbeten, som icke kunnat specificeras i förväg. Därest fördelningsplanen i övrigt utformas på sätt jag nyss förordat, torde emellertid denna del av anslaget bli av helt underordnad betydelse. Den olägenhet, som uppskovet med fördelningen av detta belopp innebär för bidragstagarna, kommer därigenom att i huvudsak bortfalla.

Jag anser mig sålunda icke böra förorda någon principiell ändring i nuvarande regler om vägföretagens upptagande i fördelningsplan utan anser, att de olägenheter, som nuvarande system medfört i praxis, bör kunna be-

mästras genom sådana åtgärder med avseende å planernas utformning, som kan genomföras utan författningsändring.

Städernas väg- och gatuhållning: Allmänna principer för beräkning av bidragsunderlaget

Departementschefen

För den övervägande delen av de statliga anläggningsbidragen till kommunerna tillämpas regeln, att bidrag utgår på grundval av en i förväg gjord kostnadsberäkning. Fördelen med denna metod framför metoden att verkställa bidragsberäkningen i efterhand på grundval av de faktiska kostnaderna består främst i att den bidragstagande kommunen får ett eget intresse av att begränsa kostnaderna för företagets utförande. Denna synpunkt är av särskild betydelse, när frågan, såsom i förevarande fall, gäller ett bidrag som syftar till fullständig eller nära nog fullständig kostnadstäckning.

Å andra sidan erbjuder metoden att bestämma bidragen på grundval av de faktiska kostnaderna den fördelen för den bidragstagande kommunen, att denna undgår risken för kostnadsfördyring under arbetets gång.

Det förslag, som utredningen framlagt, går ut på att bidragen i princip skall utgå på grundval av förhandsberäkningar men att möjlighet skall finnas att jämka beräkningarna i efterhand. Förslaget — som till sina huvuddrag överensstämmer med nu gällande regler — synes beträffande nu förevarande bidragsform utgöra en godtagbar kompromiss, ägnad att så långt möjligt tillvarataga fördelarna med båda de nyss skisserade beräkningsätten.

Även de av utredningen föreslagna reglerna om bidrag till förvaltningskostnader i vissa fall samt till kostnader för upprättande av arbetsplan, renstakning, platskontroll, särskild kontroll och arbetsledning överensstämmer i allt väsentligt såväl med nu gällande bidragsregler som med bestämmelserna på flertalet andra bidragsområden. Några bärande skäl för att vidtaga ändringar i dessa regler har ej förebragts.

Med avseende å det fall, att byggnadsföretag utförts på entreprenad, biträder jag i princip utredningens mening att entreprenadsumman bör ligga till grund för fastställande av bidraget. Enligt min mening bör emellertid möjlighet finnas att frångå denna beräkningsmetod, om särskilda skäl föreligger därtill.

På sätt framgår av vad nu anförts tillstyrker jag utredningens förslag i förevarande delar med allenast den jämkning, som följer av vad jag yttrat rörande företag, som utföres på entreprenad.

Städernas väg- och gatuhållning: Statsbidrag till kostnader för marklösen m. m.

Utredningen

Enligt vad utredningen framhållit, är städerna — vare sig de själva är väghållare eller icke — skyldiga att anskaffa mark till gator. Kostnaderna åvilar staden, men tomtägare är enligt BL i viss omfattning skyldig att ersätta staden värdet av gatumarken framför tomten. Beräffande väg utom stadsplan åligger markanskaffningsskyldigheten väghållaren. Statsbidrag kan utgå till stadens kostnader för marklösen. Om staden är väghållare, prövas statsbidragsfrågan av Kungl. Maj:t. Där fråga är om mark till väg utanför stadsplanelagt område, utgår i regel statsbidrag; undantag utgör allenast sådana vägföretag som är av utpräglat lokal betydelse och av särskild nytta för staden. Inom stadsplanelagt område får däremot staden själv bära kostnaderna, om de icke är särskilt betungande. Statsbidrag kan t. ex. ifrågakomma om staden på grund av det sätt, varpå gatan bygges, icke kan ta ut gatumarkersättning av tomtägarna eller om gatan är utan motsvarande nytta för staden. Även stadens ekonomiska ställning kan inverka. Det belopp, varå bidrag medgives, inräknas i kostnadsunderlaget för byggnadsbidraget, och statsbidraget utgör alltså 95 procent av detta belopp. — I städer och samhällen, där kronan är väghållare, regleras frågan genom den särskilda markbidragskungörelsen. För marklösenkostnader avseende sådan mark inom stadsplanelagt område, som särskilt förvärvats för vägen eller gatan, utgår bidrag efter prövning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med 80 procent av kostnaden. Kungl. Maj:t kan i särskilt fall bevilja högre bidrag samt kan bevilja bidrag även för mark, som icke särskilt förvärvats för väg- eller gatuföretaget.

Motivet till den nu påtalade skillnaden i bidragshänseende mellan sådana städer som är och sådana städer som icke är väghållare var enligt utredningen från början att de förstnämnda städerna ansågs ha större nytta av väg- och gatubyggnadsföretagen samt att byggnadsverksamheten i regel var livligare därstädes och att gatumarkersättningarna därför inflöt snabbare. Emellertid har förutsättningarna numera väsentligen ändrats genom motorismens expansion. Utredningen har för sin del ansett, att anledning icke finnes att göra skillnad mellan de större och de mindre städerna. Samma bidragsregler bör gälla oavsett stadens karaktär.

Bidragsreglernas innehåll kan enligt utredningens förmenande ej heller undgå att influeras av de krav, som bilismen ställer på vägarnas och gatornas beskaffenhet. Det allmänna trafikintresset dominerar nu alltmåra över städernas lokala trafikintressen och kräver eftergifter för det sistnämndas del. Exempel härför bjuder de fall, då gator måste enkelriktas eller avstängas i anslutning till utbyggnad av en allmän trafikled. Framdragandet av större sådana leder medför dessutom i många fall betydande och bestående ingrepp i stadsbilden. Krav reses på större bredd och förbud mot tomtutsläpp på större trafikleder. Utredningen har därför kommit till den slut-

satsen, att kostnader för marklösen bör anses ingå som en del i kostnaderna för byggnadsföretagen och sålunda vara bidragsgrundande i samma omfattning som byggnadskostnaden. Kostnad för marklösen bör alltså enligt utredningen generellt få inräknas i bidragsunderlaget.

Enligt utredningens mening bör emellertid skyldigheten att anskaffa mark av praktiska skäl alltså jämt åvila städerna i samma omfattning som f. n.

Beträffande sättet för beräkning av marklösen i statsbidragshänseende har utredningen som sin mening uttalat, att i bidragsunderlaget bör inräknas icke blott värdet av marken med därå befintliga byggnader m. m., beträffande vilka lösningsskyldighet föreligger, utan även ersättning för intrång samt kostnader för ersättningens fastställande av domstol. I övrigt bör marklösenkostnaden beräknas som nettokostnad. I princip bör beloppet beräknas på förhand, men jämkning bör ske vid mera väsentlig avvikelse från beräkningen och i övrigt under samma förutsättningar som beträffande byggnadskostnaderna. Förhandsberäkningen bör avlämnas av staden i samband med framläggandet av arbetsplan. Utredningen har vidare genom exempel, som fogats vid betänkandet, sökt att illustrera, hur enligt utredningens uppfattning en skälig marklösenkostnad bör beräknas.

Med avseende å handläggningen av frågor om statsbidrag till marklösen har utredningen framhållit, att de städer, där kronan är väghållare, i regel tar kontakt med vägförvaltningen och ibland även med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan vid tidpunkten för anskaffande av marken, men att sådant är mindre vanligt i städer, som själva är väghållare. Med hänsyn till att statsbidraget föreslagits skola utgå efter en på förhand beräknad kostnad har utredningen förordat, att kontakt alltid tages på ett så tidigt stadium som möjligt. Såsom ett villkor för att förhandsberäkningen skall kunna justeras i efterhand bör gälla, att förhandsberäkningen är godkänd av eller gjorts i samråd med väg- och vattenbyggnadsverket. — Den nuvarande regeln om att frågor om statsbidrag till städer som är väghållare skall prövas av Kungl. Maj:t torde böra ersättas med en regel om att prövningen i första hand skall ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I detta sammanhang har utredningen även behandlat verkan i statsbidragshänseende av att ledningar av olika slag ibland måste ändras i anledning av väg- och gatuarbeten.

Efter en redogörelse för gällande regler och praxis upptager utredningen frågan vilka regler som bör gälla för framtiden. Därvid har utredningen ansett sig böra skilja mellan de regler, som bör gälla för väg, och de regler, som bör gälla för gata. Beträffande vägarna har utredningen som sin uppfattning uttalat, att någon allmän rätt att framdraga ledningar icke föreligger och att eventuellt erforderliga ändringar av förefintliga ledningar i vägen därför ej kan aktualisera frågan om gottgörelse för intrång. Att kostnaden i detta fall får gäldas av ledningsägaren kan ej anses oskäligt. Däremot är gatorna i ett samhälle icke endast avsedda att disponeras för fordonstrafik utan skall också kunna tagas i anspråk för andra nödvändiga kommunika-

tioner såsom transporter av vatten, gas m. m. Med hänsyn härtill har utredningen ansett, att kostnad för sådana ledningsändringar, som föranledes av gatuarbeten, bör betraktas som statsbidragsberättigad. Närmare bestämt bör kostnaden inräknas bland utgifterna för marklösen. Detta betraktelsesätt bör gälla även om gatan tillika är allmän väg, och statsbidrag till förevarande art av marklösenkostnader bör följaktligen utgå oavsett om kronan är väghållare eller om väghållningsbestyret ankommer på vederbörande stad, köping eller municipalsamhälle. Principen bör gälla alla starkströms-, vatten-, avlopps-, gasledningar och liknande. Den bör också tillämpas i fråga om arbeten på spårväg.

Remissyttrandena

Vad utredningen föreslagit beträffande statsbidrag till kostnader för marklösen har nästan genomgående tillstyrkts i remissyttrandena.

Förslaget har dock avstyrkts av *statskontoret*, som visserligen funnit motiven för reformen vara sakligt grundade men likväl ansett att förslaget icke lämpligen kan genomföras i nuvarande finansiella läge. *Drätselkammaren i Jönköping* har ansett, att förslagets genomförande kan inkräkta på tilldelningen av bidrag för andra, mera angelägna ändamål, och har med hänsyn härtill motsatt sig förslaget.

I en del fall har vissa modifikationer påyrkats i utredningens förslag. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* har med hänsyn till den nytta staden har av gatumarken för framdragande av ledningar ansett skäligt, att staden bidrager till kostnaden för anskaffande av gatumarken och att därför en lämplig procentuell andel av marklösenkostnaden bör undantagas från att inräknas i kostnadsunderlaget. *Länsstyrelsen i Blekinge län* har framhållit, att tillkomsten av infartsleder kan skapa förutsättningar för kvarterersaneringar och att hänsyn bör tagas till de ekonomiska fördelar, som dessa kan innebära för kommunen. *Drätselkamrarna i Norrköping* och *Sundsvall* har förordat, att bidraget beräknas på den verkliga, ej den i förväg uppskattade kostnaden. *Svenska vägföreningen* har ansett behov föreligga av närmare regler för beräkning av bidragsunderlaget, exempelvis i form av anvisningar från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Enligt den uppfattning, som uttalats av *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, bör skyldigheten att anskaffa mark åvila kronan i de fall då kronan är väghållare.

Förslaget att inräkna kostnader för ledningsarbeten m. m. i kostnaderna för marklösen har endast föranlett erinringar i ett fåtal fall.

Departementschefen

Jag delar utredningens mening att bestyret med att anskaffa mark av praktiska skäl bör åvila städer och stadsliknande samhällen i samma omfattning som f. n. och att någon ändring i gällande regler på detta område således icke bör vidtagas.

Den skillnad, som enligt nuvarande bestämmelser råder mellan städer och samhällen, som själva är väghållare, samt städer och samhällen, där kronan är väghållare, i fråga om möjligheterna att erhålla statsbidrag till kostnader för marklösen samt beträffande bidragsprocenten, kan däremot enligt min mening icke anses tillräckligt motiverad. För att likställighet skall uppnås, bör bidragen vara grundade på samma principer i båda fallen.

Den princip som ligger närmast till hands, när det gäller att utforma regler om behandlingen av kostnaden för marklösen i statsbidragshänseende, är otvivelaktigt den som utredningen förordat eller alltså att kostnad för marklösen likställs med kostnad för byggande av väg. För städer och samhällen, som själva är väghållare, innebär detta att bidragsunderlaget ökas med marklösenkostnaden. För städer och samhällen, där kronan är väghållare, blir konsekvensen att ersättning i annan form bör utgå för marklösenkostnaden.

Stadfästandet av en dylik princip innebär en icke obetydlig kostnadsökning för statsverket. Det är emellertid fråga om ett rättvisekrav, som icke bör åsidosättas. Jag anser mig därför böra tillstyrka, att bidragsreglerna utformas efter den angivna principen.

Vissa skäl kan onekligen åberopas för att marklösenkostnaden bör reduceras med hänsyn till den nytta, som anläggandet av nya gator samt utvidgningar och andra förbättringar av äldre sådana innebär för staden eller samhället. Att utforma regler, som ger full rättvisa i detta hänseende, torde emellertid icke vara möjligt. Vid sådant förhållande och då en enkel och lättillämpad regel uppenbarligen är att föredraga framför en bestämmelse, som leder till komplicerade beräkningar och bedömningar, kan jag icke förorda, att bidragsförfattningen belastas med stadganden av nu åsyftad art.

I sakens natur ligger att en förhandsberäkning av marklösenkostnaden blir behäftad med viss osäkerhet och att jämkningar i efterhand icke blir ovanliga. Detta är emellertid icke något avgörande skäl för att på detta område frånga principen att kostnaden skall beräknas i förväg. Osäkerhetsmomenten kan f. ö. i stor utsträckning elimineras genom att den bidragstygande kommunen, såsom utredningen förordat, i god tid tar kontakt med vägmyndigheterna.

Vad speciellt angår kostnad för ändring av ledningar i väg eller gata kan jag icke i allo biträda utredningens uppfattning om nuvarande förhållanden. I vissa fall föreligger enligt gällande bestämmelser, t. ex. jämlikt stadganden i 7 och 8 kap. vattenlagen, en ganska vidsträckt rätt att utnyttja vägmark för framdragande av ledningar. Vad angår gata är det visserligen vanligt att gatumarken utnyttjas för ledningar av olika slag, men förpliktelse för gatumarkens innehavare att medgiva dylikt nyttjande föreligger endast i begränsad utsträckning. Emellertid tillhör huvuddelen av ledningarna i en gata oftast statliga eller kommunala anstalter, och det ställer sig naturligt, att gatan användes för ledningsdragningen.

Det sagda hindrar emellertid icke, att det av praktiska skäl kan vara påkallat att tillämpa förenklade principer vid beräkning av statsbidrag.

För sådana fall, då väghållaren tillika är ägare av de ledningar, som skall ändras, synes de av utredningen föreslagna principerna för bidragsberäkningen vara lämpliga. De innebär, närmare bestämt, att bidrag normalt icke beräknas för arbete med ändring av ledning i väg men att bidrag däremot konsekvent utgår för sådan ändring av ledning i gata, som påkallas av anläggningsarbeten på gatan. Till kategorien bör i stad eller samhälle, där kronan är väghållare, räknas även sådan gata, som tillika är allmän väg. I enstaka fall, t. ex. om de nyss angivna reglerna i vattenlagen leder till ersättning med mera avsevärt belopp för omläggning av ledning i allmän väg, bör dock hinder icke anses möta mot att bidrag beräknas jämväl å detta belopp. Vidare bör vid beräkning av kostnaderna för ändringen i skäligen mån beaktas den fördel som väghållaren vinner genom åtgärden, t. ex. att en uttjänt ledning ersättes med ny sådan. Kostnadsberäkningen bör grundas på antagandet att ledningsarbetena på lämpligt sätt samordnas med gatuarbetena.

Om däremot de ledningar, som skall ändras, tillhör annan än väghållaren, bör de civilrättsliga reglerna om fördelning av kostnaderna för ändringsarbeten på ledningar läggas till grund för bidragsberäkningen, så att bidrag utgår till de kostnader, vilka det åligger väghållaren att bestrida, men däremot icke till kostnader, vilka ej åvilar väghållaren. Detta utesluter dock givetvis icke, att det av praktiska skäl kan vara lämpligt att beräkna kostnaderna överslagsmässigt. Några mera omfattande utredningar torde därför i allmänhet icke behövas.

Kostnaderna för ledningsändringar synes lämpligen böra redovisas såsom marklösen.

Det nu anförda torde, såsom innefattande allenast vissa synpunkter på den praktiska tillämpningen av statsbidragsreglerna, icke behöva komma till uttryck genom någon särskild bestämmelse i statsbidragsförfattningen.

Städernas väg- och gatuhållning: Tomtägarbidragen

Utredningen

Utredningen har framhållit, att tomtägarbidragen till gatorna utgår i två former, nämligen dels såsom bidrag till gatubyggnadskostnad och dels såsom gatumarksersättning.

Vad angår frågan om ersättning för gatubyggnadskostnad har utredningen åberopat bestämmelsen i 67 § BL, enligt vilken det ankommer på stadsfullmäktige eller motsvarande organ i annan kommun än stad att meddela bestämmelser om skyldighet för tomtägare att bidra till kostnaden för iordningställande av gata. Det har härvid framhållits, att bidrag till gatubyggnadskostnad i praktiken icke kan påräknas annat än i fråga om gata med tomtutsläpp. Sådant bidrag kan vidare endast uttagas vid nyanläggning och breddning av gata men icke till ombyggnadsarbeten. I

många städer och samhällen har bestämmelser om bidrag till gatubyggnadskostnad icke antagits av fullmäktige, och där sådana bestämmelser finns går dessa långt ifrån alltid ut på att tomtägarna skall betala så mycket, som det enligt BL skulle vara möjligt att högst ta ut. Statsbidragsförordningen innehåller emellertid — enligt vad utredningen framhållit — en regel innebärande att byggnadskostnaden skall vid statsbidragsberäkningen reduceras med beloppet av det högsta bidrag till gatubyggnadskostnader, som enligt BL skulle kunna uttagas av tomtägarna. Man måste därför vid statsbidragsberäkningen alltid räkna ut detta maximibelopp. Detta medför ett betydande arbete för städerna och för väg- och vattenbyggnadsverket. Lagreglerna om beräkning av bidrag till gatubyggnadskostnad är dessutom icke mer bestämda, än att det lätt kan uppstå skiljaktiga meningar om det korrekta beloppet.

Enligt utredningens mening talar åtskilligt för införande av en schematisk avdragsprocent i stället för det system med omfattande beräkningar, vilket nu måste föregå avdragets bestämmande. För att belysa möjligheterna att även med en schematisk avdragsprocent bibehålla den enskilda staden vid avsedd kostnadstäckning har utredningen låtit undersöka 156 företag, utförda under tidsperioden 1946—1957. Företagen i fråga hade dragit en total byggnadskostnad om 35,5 milj. kr. De bidrag till gatubyggnadskostnad, som maximalt kunnat uttagas, hade uppgått till 3,7 milj. kr. eller alltså 10,4 procent av den totala byggnadskostnaden.

Mot bakgrunden av denna undersökning har utredningen förordat övergång till ett system med enhetliga avdrag. Närmare bestämt bör systemet utformas så, att man skiljer mellan gator med och gator utan tomtutsläpp. För gator utan tomtutsläpp bör någon reduktion av bidragen icke komma i fråga. För gator med tomtutsläpp bör däremot statsbidraget reduceras med tio procent av bidragsunderlaget i samband med att de särskilda reglerna om avdrag för bidrag till gatukostnad slopas.

Från denna huvudregel bör emellertid enligt utredningens mening göras ett par undantag. Då särskilda omständigheter föreligger, t. ex. då det är fråga om att på gata med tomtutsläpp utföra större konstarbeten såsom broar, viadukter e. d., saknas i praktiken möjlighet att uttaga bidrag till gatubyggnadskostnaden. Ej heller vid anläggande av större speciella trafik-anordningar, vilka ju vanligen är betingade av den på leden framgående allmänna samfärdselns behov, torde tomtägarbidrag rimligen kunna uttagas. Även i dylika fall bör därför statsbidrag utgå med den högre procentsatsen. Vidare har framhållits, att vissa gränsfall kan förekomma, när det gäller att avgöra vad som skall hänföras till kategorien »gata med tomtutsläpp». I sådana fall är en smidig tillämpning önskvärd. Därest utmed en ringa del av en gata beträffande tomtutsläpp gäller något från gatan i dess huvuddel avvikande, bör förhållandena på huvuddelen vara avgörande för bidragsprocentens storlek.

Härefter har utredningen övergått till att diskutera frågan om de g a t u

marksansättningar, som tomtägarna kan vara skyldiga att utgiva på grund av bestämmelser i BL.

Vad härvid först angår de städer och samhällen, som själva är väghållare, har utredningen erinrat om sitt tidigare refererade förslag att marklösenkostnaderna skall inkluderas i kostnadsunderlaget i de fall, då byggnadsbidrag utgår. Detta innebär — med hänsyn till den nyss skisserade regeln om reduktion av statsbidragsprocenten för gator med tomtutsläpp — att bidraget till dylik gata reduceras med tio procent av marklösenkostnaden. Härigenom får enligt utredningens mening även frågan om avdrag för gatumarksansättning i städer som själva är väghållare en enkel och praktisk lösning.

Vad beträffar de städer och samhällen, där kronan är väghållare, har utredningen framhållit, att ersättningarna för gatumark därstädes spelar en utomordentligt ringa roll och att tillämpningen av BL:s regler om uttagande av gatumarksansättning visat sig synnerligen svårbedömd. Utredningen har därför föreslagit, att avdrag för gatumarksansättning icke skall ske i dessa städer och samhällen och att de alltså ej skall behöva till kronan inleverera de belopp, vilka eventuellt inflyter i form av sådan ersättning.

De nu framförda förslagen medför enligt utredningen — förutom ändringar av reglerna i väg- och gatubidragskungörelsen — att det av redaktionella skäl icke längre blir lämpligt att låta 47 § AVL upptaga föreskrift om de procenttal, med vilka statsbidrag till väg- och gatuhållningen skall utgå. Denna paragraf bör därför ändras. — De författningstekniska konsekvenserna av förslaget i fråga om städer och samhällen, där kronan är väghållare, redovisas i annat sammanhang.

Remissyttrandena

Utredningens förslag har nästan genomgående tillstyrkts i princip. Såsom exempel må nämnas, att *Svenska stadsförbundet* betecknat förslaget som den enda praktiskt möjliga lösningen, om man vill åstadkomma en förenkling.

Departementschefen

Gällande regler om att den ersättning för gatubyggnadskostnad, som kan utgå från tomtägare, skall avräknas från statsbidrag till byggande av gata inom område med stadsplan, fyller högt ställda anspråk på rättvisa i bidragstilldelningen. Erfarenheten visar emellertid, att de är svårtillämpade och ofta komplicerar statsbidragsberäkningen högst avsevärt. Att få till stånd en förenkling av bestämmelserna på detta område är därför angeläget.

I jämförelse med vad som nu gäller innebär utredningens förslag en schablonisering. Det av utredningen förebragta, ganska omfattande statistiska materialet visar emellertid, att avvikelserna från de resultat, som erhålles genom en mera noggrann beräkning, blir måttliga. Totalt blir ut-

fallet av en bidragsgivning enligt de föreslagna reglerna praktiskt taget det samma som enligt gällande regler. Ur statens synpunkt är de föreslagna förenklingarna därför obetingat att förorda. I det enskilda fallet, d. v. s. för de bidragstagande kommunerna, kan förslaget medföra ett i viss mån ändrat utfall av bidragsgivningen. Eftersom förslaget i förevarande del lämnats praktiskt taget utan erinran i remissyttrandena, torde man dock kunna utgå från att önskemålet om en förenkling även ur bidragstagarnas synpunkt väger över. Med hänsyn härtill anser jag mig kunna tillstyrka förslaget, så vitt nu är i fråga.

Principen att det högre bidraget skall utgå blott beträffande gata, som hålles helt fri från tomtutsläpp, torde med hänsyn till sin betydelse ur trafiksynpunkt böra upprätthållas ganska strikt. I princip bör en gata i hela sin längd hållas fri från tomtutsläpp för att det högre bidraget skall utgå beträffande någon del av gatan. Såsom utredningen framhållit, bör dock undantag kunna förekomma, om förbud mot utfarter icke kunnat genomföras på en mindre sträcka av gatan. Hänsyn bör härvid tagas dels till svårigheterna att hålla gatan fri från utsläpp och dels till betydelsen ur trafiksynpunkt av att så sker. Ibland kan förhållandena vara sådana, att alternativet att helt förhindra utsläpp icke innebär någon mera betydande fördel framför alternativet att föra in trafiken på lokalgata och därifrån vidare till den statsbidragsberättigade gatan. I det fall, att trafiken från tomterna ledes in på särskild lokalkörbana och därifrån till huvudkörbanan, bör det högre bidraget utgå. Erinras må dock, att det i dylika fall icke är givet att statsbidrag utgår till lokalkörbanan, utan att denna tvärtom i regel torde i statsbidragshänseende böra betraktas som en särskild lokalgata.

Den form, vari förbud mot tomtutsläpp i praktiken förekommer, är medelst stadsplanebestämmelser. Bestämmelserna i ämnet brukar vara av innebörd att i viss angiven kvartersgräns skall finnas stängsel, vari ej får anordnas öppning som medger utfart mot gata eller allmän plats. Eventuellt meddelas också bestämmelser om att byggnad i gatulinjen icke får förses med port, som medger genomfart. Av flera skäl kan dylika bestämmelser icke alltid genomföras omedelbart. Ett förbud mot anordnande av port mot gatan hindrar icke att befintliga byggnader får stå kvar, även om de är försedda med portar. Det kan därför ibland ta lång tid att genomföra en stadsplan i dessa hänseenden. Det oaktat torde statsbidrag i regel böra beräknas efter det högre beloppet, om staden eller samhället vidtagit de åtgärder, som skäligen kan begäras. Någon gång kan emellertid förhållandena vara sådana, att ett förbud mot tomtutsläpp icke ens på längre sikt kan väntas leda till märkbar förbättring av trafikförhållandena på gatan. Om åtgärden av sådan orsak framstår som icke genomförbar, bör endast det lägre bidraget utgå. Det sist anförda tar dock sikte endast på sällsynta undantagsfall.

Såsom utredningen framhållit innebär de nu förordade principerna en godtagbar lösning även av frågan, om och i vad mån hänsyn vid statsbidragsberäkning skall tagas till sådan gatemarkersättning, som tomtägarna är skyldiga att utgiva.

Vad beträffar de städer och samhällen, där kronan är väghållare, uppstår fråga om avräkning av gatumarkersättning i samband med att kronan ersätter staden eller samhället värdet av mark, som anskaffats för väg eller gata. Såsom utredningen framhållit har emellertid frågan om gatumarkersättning i dessa fall icke någon större ekonomisk betydelse. Den fördel, som utredningens förslag innebär för sådana städer och samhällen, där kronan är väghållare, i jämförelse med de städer och samhällen, som själva är väghållare, är i huvudsak endast skenbar. I allt fall blir skillnaden i ekonomiskt hänseende mellan dessa grupper av städer och samhällen icke så betydande, att den senare gruppen rimligen kan av denna orsak resa någon erinran mot förslaget ur rättvisesynpunkt. Jag finner mig av nu angivna skäl kunna tillstyrka utredningens förslag även i denna del.

Lika med utredningen finner jag, att de nu framförda förslagen beträffande städer och samhällen, som själva är väghållare, medför behov av ändring i bl. a. 47 § AVL. I anslutning därtill bör även ordalagen i 48 § nämnda lag jämkas något. Till de författningsändringar, som blir erforderliga i anledning av vad som yttrats rörande bidrag till marklösen åt städer och samhällen, där kronan är väghållare, torde jag senare få återkomma.

Städernas väg- och gatuhållning: Statsbidragen till väg- och gatuunderhållet

Utredningen

Inledningsvis har utredningen framhållit, att till grund för reglerna om underhållsbidrag ligger i stort sett samma princip som för byggnadsbidragen, nämligen att städerna skall erhålla kostnadstäckning till 95 % för utförda arbeten på det bidragsberättigade väg- och gatunätet. Bidragsunderlaget utgöres i detta fall av de beräknade skäligena kostnaderna för underhållet. Fastställandet av bidragsunderlaget ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt grundas i första hand på uppgifter från städerna. Genom fastställelsebeslutet fixeras den beräknade årliga underhållskostnaden för en följande period av fyra år. Jämkning av underlaget kan därefter ske endast om en stads väg- och gatuhållningsskyldighet ändras genom ökning eller minskning av väg- och gatunätet eller om eljest väsentligt ändrade förhållanden inträffar.

Utredningen har i sitt betänkande kritiserat de nuvarande reglerna i två hänseenden. För det första har anmärkts, att bestämmelserna om underhållsperiodens längd har ogynnsamma verkningar ur bidragstagarnas synpunkt. För det andra har utredningen kritiserat principen att underhållsbidrag utgår blott till en del av av städernas väg- och gatunät.

Vad först angår frågan om underhållsperiodens längd har framhållits, att de verkliga kostnaderna för gatuunderhållet regelmässigt ökat kraftigt under fyraårsperioderna i förhållande till vad som beräknats vid periodens början. Närmare bestämt utgjorde ökningen i genomsnitt 44 procent under

perioden 1944—1947, 47 procent under perioden 1948—1951 samt 35 procent under perioden 1952—1955.

Utredningen har på grundval av verkställd undersökning och övriga överväganden som sin mening uttalat, att bidragsunderlaget bör liksom hittills fastställas för en tid av fyra år men att det bör årligen justeras indexmässigt med hänsyn till förändringar i trafik- och pridförhållanden. Härvid har dock förutsatts, att justering icke skall äga rum med mindre förändringarna varit väsentliga. En liknande begränsning har föreslagits med avseende å den nuvarande regeln om jämkning av bidragsunderlaget vid ökning eller minskning av statens gatunät.

Med avseende å omfattningen av det väg- och gatunät, till vars underhåll bidrag skall utgå, har utredningen förordat en utsträckning av rätten till statsbidrag att avse även städernas nu icke bidragsberättigade gator. Statsbidraget till denna grupp av gator har föreslagits skola utgå med 50 procent.

Den föreslagna principen innebär, närmare bestämt, för de städer, som själva är väghållare, att bidrag skall, liksom hittills, utgå med 95 procent av beräknade kostnaden för underhåll av allmänna vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator, samt att bidrag skall utgå med 50 procent av beräknade kostnaderna för underhållet av övriga gator. Beträffande sistnämnda kategori bör dock i underhållskostnaden icke inräknas snöröjning. I fråga om städer, där kronan är väghållare, blir konsekvensen, att särskilt bidrag bör utgå med 50 procent av kostnaden för underhållet av de gator, som icke omfattas av kronans väghållning. Även i detta fall bör kostnad för snöröjning undantagas. Samma principer bör gälla även gator inom stadsplanlagda områden i köpingar och andra samhällen, där kronan är väghållare, samt i landskommuner. — Reformerna har beräknats dra en sammanlagd årlig kostnad för statsverket av storleksordningen 16 milj. kr.

Remissyttrandena

Vad utredningen föreslagit beträffande underhållsperiodens längd och möjligheten att jämka de uppskattade kostnaderna under löpande underhållsperiod har tillstyrkts i det övervägande antalet remissyttranden.

Statskontoret har dock avstyrkt förslaget i denna del. Även enligt statskontorets mening föreligger visserligen en del skäl, som talar för en omläggning av bestämmelserna i den av utredningen föreslagna riktningen. De kostnadsmässiga konsekvenserna för statsverket, vilka vid en indexbindning blir av helt automatisk karaktär, låter sig emellertid icke överblickas. Då i andra sammanhang fråga varit om införande av indexbunden statsbidragsgivning, har stark återhållsamhet ansetts böra iakttagas.

Å andra sidan har i flera yttranden uttalats önskemål om att möjligheten att jämka bidraget i efterhand bör avse även det av utredningen föreslagna 50-procentiga underhållsbidraget till det nu icke bidragsberättigade gatunätet. Bland yttranden i denna riktning må nämnas de, som avgivits av

länsstyrelsen i Malmöhus län, fullmäktige i Malmö, Gävle och Luleå, samt Svenska kommunal-tekniska föreningen.

Svenska vägföreningen har alternativt förordat 5-åriga underhållsperioder med revision vart tredje år.

Förslaget att utsträcka reglerna om underhållsbidrag att avse också sådana gator, som icke anses nödiga för allmänna samfärdseln, har föranlett delade meningar.

I en stor grupp av remissyttranden tillstyrkes förslaget varmt. Såsom exempel må nämnas yttrandet från *länsstyrelsen i Stockholms län*, som funnit förslaget i denna del vara synnerligen välmotiverat. Bland övriga yttranden i tillstyrkande riktning må nämnas de, som inkommit från *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Östergötlands, Kristianstads, Malmöhus, Älvsborgs, Kopparbergs, Västerbottens och Norrbottens län, ett flertal städer, 1953 års trafikutredning, Svenska stadsförbundet, Svenska vägföreningen, Länsvägnämndernas förbund och Svenska kommunal-tekniska föreningen.*

I en del fall har påyrkats utvidgning av rätten till bidrag i förhållande till vad utredningen föreslagit. *Drätselkammaren i Jönköping* har uttryckt önskemål om att bidrag får utgå även för kostnaden för bortforsling av snö. Samma mening har uttalats av *Svenska landskommunernas förbund och Svenska kommunal-tekniska föreningen*, vilka härjämte betecknat det som inkonsekvent, att bidrag icke avsetts skola utgå till förvaltningskostnader och att någon möjlighet icke beretts till jämkning av bidraget under löpande underhållsperiod. Enligt *fullmäktige i Göteborg* bör bidrag utgå även för underhåll av hamnområden.

Länsstyrelsen i Hallands län har förordat, att alla gator och vägar göres berättigade till underhållsbidrag efter en enhetlig procentsats.

I avstyrkande riktning går bl. a. yttrande från *statskontoret*, som betonat att stadfästandet av den föreslagna principen kan leda till synnerligen betydande utgifter för staten i framtiden. *Länsstyrelserna i Södermanlands, Blekinge och Jämtlands län* har betecknat det som olämpligt att i nuvarande finansiella läge splittra de tillgängliga resurserna och framhållit, att bidragen till upprustningen av väg- och gatunätet bör ha företräde framför en liberalisering av reglerna om underhållsbidrag.

Departementschefen

Den kritik, vilken av utredningen och i åtskilliga remissyttranden anförts mot nuvarande bestämmelser om den s. k. underhållsperioden, är icke obefogad. Bestämmelserna har hittills lett till att bidragsunderlagen under den senare delen av underhållsperioden understigit de verkliga kostnaderna för väg- och gatuunderhållet och att statens andel av väghållningskostnaderna blivit mindre än som ställdes i utsikt, när nuvarande regler kom till.

Motivet till att bidragsreglerna utformats på angivet sätt ligger säkerligen i önskemålet att icke betunga bidragsmyndigheterna med det omfattande arbete, som det innebär att göra en ny kostnadsberäkning varje år. Detta

motiv är alltjämt bärande. Man måste acceptera det förhållandet, att kostnadsberäkningarna icke kan hållas alldeles aktuella. Önskemålet att anpassa bidragstilldelningen efter det aktuella läget måste vägas mot kravet på att arbetet med framräknande av bidragen hålles inom rimliga gränser.

Utredningens förslag innebär i praktiken, att bidragsunderlaget skall fastställas för varje år, låt vara att förslaget icke innebär krav på att beräkningen mer än vart fjärde år skall grundas på fullständiga uppgifter från de bidragstagande kommunerna. Förslaget innebär en hög grad av rättvisa i bidragstilldelningen men medför allvarliga konsekvenser med tanke på bidragsmyndigheternas arbetsbörda. Det är angeläget att om möjligt utforma regler, som ställer sig något enklare att tillämpa.

Ett såväl ur statens som ur bidragstagarnas synpunkt godtagbart resultat synes kunna uppnås, om underhållsperioderna bestämmes till två år. De förskjutningar i kostnadsläget, som inträffar under en så kort period, är i allmänhet måttliga och i allt fall icke av den omfattning, att de kan sägas snedvrída principerna för bidragsberäkningen. En tvåårsregel synes därför vara godtagbar ur rättvisesynpunkt. Vad som kan invändas är, att den i jämförelse med nuvarande regler medför en högst betydande ökning — i det närmaste en fördubbling — av arbetet med framräknande av bidragsunderlagen. Det är angeläget, att arbetsinsatsen hålles inom rimliga gränser. I sådant hänseende må framhållas, att det knappast kan vara nödvändigt att varje gång infordra fullständiga uppgifter från alla bidragstagare. Åtminstone varannan gång beräkningen verkställes bör det vara möjligt att begränsa uppgiftsskyldigheten och göra beräkningen mera summariskt. Vidare bör — om underhållsperioden icke blir längre än två år — de årliga jämkningarna av bidragsunderlaget med hänsyn till inträffade ändringar i väg- och gatunätets omfattning kunna begränsas till sådana fall, då väsentliga ändringar i dessa hänseenden inträffat under sista året. Ett sådant system synes ägnat att i det väsentliga undanröja de påtalade missförhållandena utan att alltför mycket belasta bidragsmyndigheten och de bidragstagande kommunerna. Jag förordar därför, att bidragsreglerna utformas på sätt nu nämnts.

Jag övergår nu till den andra av utredningen väckta frågan, nämligen om utvidgning av det bidragsberättigade gatunätet att omfatta alla gator, oavsett deras betydelse för allmänna samfärdseln.

Utredningen har icke förebragt något egentligt skäl för sin åsikt, att ramen för bidragsgivningen bör vidgas, så att bidrag utgår till underhållet av samtliga gator. Klart är emellertid, att det städse kan vara föremål för delade meningar, vilken princip för fördelningen av gatuhållningskostnaderna mellan staten och kommunerna, som är den lämpligaste. Ett argument för utredningens förslag kan också ligga däri, att uppdelningen av gatunätet i bidragsberättigade och icke bidragsberättigade gator möter vissa praktiska svårigheter.

Såsom jag tidigare framhållit är det emellertid i nuvarande situation nöd-

vändigt att vid fördelningen av de medel, som från statens sida kan ställas till förfogande för väg- och gatuväsendet, strängt hålla fast vid kravet på att de mest angelägna ändamålen skall tillgodoses i första hand. Att av skäl sådana som de nyss anförda avsevärt vidga ramen för bidragsgivningen samtidigt som angelägna vägprojekt måste vänta på sin lösning, är en åtgärd, som ej kan komma i fråga. De invändningar, som kan riktas mot nuvarande principer för bidragsgivningen, kommer f. ö. i väsentliga delar att kvarstå, även om utredningens förslag genomföres.

Jag kan av nu anförda skäl icke tillstyrka utredningens förslag i förevarande avseende.

Motionerna (I: 595 och II: 730)

I motionerna erinras om att utredningen enhälligt förordat att statsbidrag skall utgå med 50 procent till nu icke statsbidragsberättigade gator och att utredningens förslag tillstyrkts av en rad remissinstanser. Vidare anföres.

Departementschefen har emellertid inte velat godtaga förslaget. Som skäl härför anges bl. a. att man vid fördelningen av de bilskattemedel som skall ställas till väg- och gatuväsendets förfogande måste hålla fast vid kravet på att de mest angelägna ändamålen i första hand skall tillgodoses.

För vår del kan vi inte instämma i departementschefens ensidiga bedömning av denna fråga. Beträffande behovet av de här aktuella gatorna kan givetvis inga delade meningar råda. Frågan gäller således om kostnaderna för deras iståndhållande till en del skall belasta bilskatterna eller i sin helhet städernas skattebetalare.

Principen för statsbidrag till väghållningen är generellt sett knuten till vägarnas betydelse för den allmänna samfärdseln. Utifrån bl. a. den principen utgår statsbidrag med lägre procentsats till enskilda vägar än till de allmänna.

Det är därför också rimligt att de för den *allmänna* samfärdseln betydelsefullare gatorna har högre statsbidrag än de här aktuella s. k. »övriga gatorna». Vi anser det emellertid vara felaktigt att övriga gator inte skall erhålla något statsbidrag alls för underhållet.

En rimlig konsekvens av den princip som ligger till grund för den i förhållande till de allmänna vägarna lägre bidragsprocenten för de enskilda vägarna borde bli att de »övriga gatorna» får det av utredningen föreslagna 50 %-bidraget.

Under hänvisning till det anförda har motionärerna yrkat »att riksdagen vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 81 måtte besluta, att de gator och vägar i städer, för vilka ej nu utgår något statsbidrag, i enlighet med vad ovan föreslagits kommer i åtnjutande av bidrag å 50 % av de belopp, vartill stadens kostnader för underhållet beräknas skäligen böra uppgå, och att vederbörande utskott utarbetar erforderlig författningstext härför».

Städernas väg- och gatuhållning: Bidragsprocenten m. m.**Utredningen**

I betänkandet har framhållits, att statsbidrag f. n. utgår med 95 procent av kostnaden för byggande av väg eller gata samt att statsbidrag till underhållet likaså utgår med 95 procent. Vidare har erinrats om att bidraget till byggande av gata enligt nu gällande regler skall reduceras med det belopp, som staden kan uttaga av tomtägarna i form av bidrag till gatubyggnadskostnad, samt om att stad vid byggande av gata i vissa fall kan erhålla tillstånd att i kostnadsunderlaget inräkna kostnad för marklösen med avdrag för vad staden beräknas uppbära i form av gatumarkersättning från tomtägarna.

Utredningen har föreslagit, att statsbidraget alltjämt skall i regel utgå med 95 procent. I fråga om gata med tomtutsläpp, har, såsom förut framhållits, i stället för den nuvarande avdragsregeln föreslagits en schablonregel av innebörd, att statsbidraget reduceras till 85 procent. En särskild regel har föreslagits beträffande det av utredningen förordade underhållsbidraget till städernas nu icke statsbidragsberättigade gator.

Med hänsyn till den ståndpunkt, som utredningen intagit beträffande ersättning till städer och samhällen, där kronan är väghållare, för värdet av gatumark, har utredningen föreslagit att den nuvarande särskilda markbidragsförordningen upphäves och ersättes med en bestämmelse i 50 § AVL av innehåll, att kronan skall ersätta vederbörande stad eller samhälle alla skäliga kostnader för tillhandahållande av marken med avdrag för vad som belöper på förvaltningskostnad.

Remissyttrandena

Det väsentliga av de uttalanden, som förekommit, har redovisats under olika avsnitt i det föregående.

Departementschefen

Jag har i det föregående på flertalet punkter tillstyrkt utredningens förslag till nya regler om bidrag till väg- och gatuhållningen i städer och samhällen, vilka själva är väghållare. Av vad därvid anförts torde framgå, att jag biträder utredningens åsikt jämväl i fråga om den procentsats, som skall ligga till grund för bidragsberäkningen.

Jag delar också utredningens mening, att reglerna om den ersättning för gatumark, som skall utgå av statsmedel till städer och samhällen, varest kronan är väghållare, lämpligen bör ta form av en lagregel och inflyta i 50 § AVL. I detta hänseende erinras om vad jag yttrat under rubrikerna »Statsbidrag till kostnader för marklösen m. m.» och »Tomtägärbidragen».

Eftersom jag icke kunnat tillstyrka utredningens förslag att underhållsbidrag skall utgå i fråga om sådana gator, som icke prövats nödiga för allmänna samfärdseln, är något vidare yttrande i denna del icke erforderligt.

Städernas väg- och gatuhållning: Uppdelning av väghållningsbestyret mellan städerna och kronan

Utredningen

Enligt vad utredningen framhållit innebär gällande bestämmelser om fördelning av väghållningsbestyret mellan kronan och övriga väghållare, att väghållningen ankommer antingen på kronan eller ock på vederbörande stad eller samhälle. Däremot finns f. n. icke möjlighet att dela upp väghållningen inom stads eller ett samhälles administrativa område på sådant sätt, att stadens eller samhällets väghållningsskyldighet begränsas t. ex. genom att kronan ombesörjer väghållning på viss väg och staden ombesörjer väghållningen på övriga gator och vägar. Sådant kan endast ske i den formen, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åtager sig att lämna staden biträde med vissa väghållningsarbeten, d. v. s. att verket för stadens räkning såsom entreprenör ombesörjer en del av den väghållning, vilken enligt gällande regler åligger staden såsom väghållare. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har av Kungl. Maj:t erhållit vissa bemyndiganden att träffa överenskommelser av nu angivet innehåll. I några fall har dessa bemyndiganden förenats med föreskrift om att statsbidraget skall höjas till 100 procent.

Utredningen har vidare erinrat om att man redan vid tillkomsten av nuvarande bestämmelser förutsåg att visst behov kunde uppkomma att dela upp väghållningen inom städerna och samhällena. Emellertid ansågs — närmast med hänsyn till spørsmålet hur den lokala representationen i vägnämnderna skulle ordnas — att sådan uppdelning icke borde ske. Det torde dessutom ha förutsatts, att frågan icke skulle bli aktuell annat än i ett fåtal fall. Emellertid har till följd av den år 1952 genomförda nya kommunindelningen flera städer kommit att omfatta så stora landsbygdsområden, att de ansett sig icke ha resurser att själva omhänderha underhållet av samtliga allmänna vägar inom dessa områden. Överenskommelser av den art som nyss beskrivits har därför blivit ganska vanliga. Även i samband med nybildning av städer har liknande frågor ibland blivit aktuella. Vidare har trafikutvecklingen medfört ett allt mera framträdande behov av att väghållningen å trafikleder för genomgående trafik ombesörjes av en och samma väghållare oberoende av de administrativa gränserna.

Av nu angivna skäl har utredningen kommit till den uppfattningen, att väghållningen inom stad, som är väghållare, i vissa fall bör få delas upp mellan kronan och staden.

En sådan uppdelning kan teoretiskt ske på flera olika sätt. Utredningen har diskuterat tre alternativ, nämligen för det första att stadens väghållningsskyldighet begränsas att avse vissa slag av arbeten, medan kronan övertar väghållningen i övrigt, för det andra att kronan övertar väghållningen i fråga om vissa bestämda trafikleder samt för det tredje att kronan övertar all väghållning inom en del av stadens administrativa område. Av dessa alternativ är enligt utredningen det sistnämnda att föredraga bl. a. därför att man endast på detta sätt kan vinna full klarhet i sådana förhållanden, som

sammanhänger med väghållarens skyldigheter och ansvar gentemot exempelvis markägare och vägtrafikanter. Omfattningen av det område, inom vilket kronan skall vara väghållare, bör bestämmas ur väghållningstekniska synpunkter. Det är därvid inte uteslutet, att området i praktiken ibland kan komma att begränsas till endast viss trafikled i en stad.

Vad beträffar frågan om ordnandet av den lokala representationen har utredningen förklarat sig anse, att uppdelning av en stads väghållning bör kunna ske utan att ändring göres av indelningen i vägnämndsområden eller gränsdragningen mellan dessa områden. De lokala vägingresserna inom stadsområde, där kronan är väghållare, bör kunna företrädas av stadens fullmäktige och övriga lokala organ under förutsättning att hänsyn till indelningen tages vid vägärendenas handläggning. En stad med delområde, inom vilket kronan är väghållare, bör härvid inträda i den funktion, som eljest tillkommer vägnämnd, beträffande samtliga vägärenden som berör staden. Staden bör kallas till vägförrättning och få tillfälle att avgiva yttrande över förslag till flerårsplaner och över arbetsplan inom staden m. m. Den initiativrätt i olika vägfrågor, som tillkommer vägnämnd, bör även tillkomma staden.

Vad beträffar de förutsättningar, under vilka en uppdelning av väghållningen skall kunna ske, har utredningen förordat, att möjlighet till uppdelning skall föreligga dels om staden saknar förutsättningar att handhava den ifrågavarande väghållningen och dels om en uppdelning eljest är motiverad med hänsyn till de fördelar, som vinnes för det allmänna.

Initiativet till uppdelning bör enligt utredningen kunna tas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, av länsstyrelsen eller av den kommun, som frågan rör. Prövningen måste föregås av en noggrann och allsidig utredning. Beslutanderätten bör ankomma på Kungl. Maj:t. Det är emellertid angeläget att den gräns, som genom sådant beslut fastlägges mellan kronans och stadens väghållning, på ett enkelt och smidigt sätt kan anpassas efter ändrade förhållanden. Därför har föreslagits, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall kunna besluta om sådan ändring av gränsen, som icke innebär väsentlig avvikelse från av Kungl. Maj:t meddelat beslut eller från vad som förut gällt.

Område inom stad, beträffande vilket kronan kommer att övertaga väghållningen enligt nu föreslagna regler, bör enligt utredningen i väghållningshänseende jämföras med stad, där kronan är väghållare. De föreskrifter, som gäller sådan stad, bör — med undantag för bestämmelserna om vägnämnder — i tillämpliga delar avse även delområden, där kronan är väghållare.

I fråga om väghållningens finansiering innebär utredningens förslag, att kostnaderna för byggande och underhåll av allmänna trafikleder inom område, varest kronan blir väghållare, skall helt bäras av kronan samt bestridas ur de anslag, som är avsedda för väghållning på landsbygden.

Om ett delområde, inom vilket kronan handhar väghållningen, helt eller delvis är stadsplanlagt, kan gata inom området — i likhet med vad som

gäller i stad där kronan är väghållare — tillika bli allmän väg. Statsbidrag till marklösenkostnader bör därvid utgå efter enahanda grunder som i stad där kronan är väghållare.

Med anledning av vad sålunda anförts har utredningen upprättat *dels* ett förslag till lag angående ändring i lagen den 30 juni 1943 (nr 431) om allmänna vägar, *dels ock* ett förslag till kungörelse om ändring i stadgan den 30 juni 1943 (nr 437) angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadgan). Närmare bestämt innebär förslagen jämkningar i lydelsen av 11, 16 och 53 §§ AVL samt 41 § vägstadgan. I detta sammanhang bör jämväl nämnas, att utredningen av skäl, som redovisats i det föregående, föreslagit vissa ändringar också i 47 och 50 §§ AVL.

Remissyttrandena

Förslaget har genomgående tillstyrkts i remissyttrandena.

Nämnas må dock, att *länsstyrelsen i Värmlands län* i sitt yttrande intagit den principiella ståndpunkten, att städerna endast bör vara väghållare beträffande stadskärnan och att kronan bör övertaga all övrig väghållning.

Enligt *länsstyrelsen i Jämtlands län* bör den av utredningen förordade principen göras ömsesidig, så att möjlighet även beredes stad att övertaga väghållningen beträffande väg, som eljest skulle hållits av kronan.

Departementschefen

De nuvarande reglerna om fördelning av väghållningsbestyren mellan kronan samt städerna och de stadsliknande samhällena har i stort sett fungerat tillfredsställande. Någon anledning att rubba de principer, på vilka lagstiftningen i detta hänseende är grundad, föreligger sålunda ej.

Emellertid har, såsom utredningen framhållit, ett visst behov gjort sig gällande att i vissa fall kunna fördela väghållningen inom stad eller stadsliknande samhälle på så sätt, att kronan blir väghållare inom en del av stadens eller samhällets administrativa område och staden eller samhället blir väghållare inom området i övrigt. Denna detaljfråga har visat sig vara av sådan praktisk betydelse, att den snarast bör lösas, även om lösningen är förbunden med vissa författningstekniska svårigheter.

I anslutning härtill uppkommer givetvis även fråga, huruvida möjlighet bör beredas städer och stadsliknande samhällen att bli väghållare utanför sina administrativa områden. Sistnämnda fråga är emellertid icke av större betydelse ur praktisk synpunkt och kan därför lämnas åsido.

I de synpunkter, som utredningen anlagt på frågan om formerna för kronans deltagande i väghållningen inom den nu avsedda gruppen av städer och samhällen, kan jag i allt väsentligt instämma. Jag anser mig kunna förorda, att frågan löses efter de av utredningen angivna riktlinjerna.

Såsom utredningen framhållit, innebär det nu gjorda ställningstagandet att vissa ändringar bör vidtagas bl. a. i AVL. I 11 § berörda lag — vilket lagrum innehåller de grundläggande stadgandena om väghållare i olika orter — bör inflyta bestämmelser, enligt vilka Kungl. Maj:t om särskilda skäl

föreligger därtill, äger förordna att kronan skall vara väghållare inom visst område av stad eller sådant stadsliknande samhälle, som är väghållare. Utredningen har vidare föreslagit, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under vissa angivna förutsättningar skall kunna besluta mindre väsentliga ändringar av vad som enligt Kungl. Maj:ts beslut gäller i nu berörda frågor. Jag biträder i princip förslaget även i denna del men anser att utrymme bör ges för en smidigare tillämpning än som möjliggöres med den av utredningen föreslagna avfattningen av bestämmelsen. Lämpligast synes vara att det överlämnas åt Kungl. Maj:t att från fall till fall bestämma, i vad mån beslutanderätten skall delegeras till styrelsen. De förordade ändringarna synes även böra leda till vissa redaktionella jämkningar av paragrafen i övrigt. — I 16 § bör vidtagas en av utredningen föreslagen jämkning såsom följd av ändringen i 11 §. — Jämväl i 51 och 52 §§ synes vissa mindre jämkningar vara påkallade. Om dessa ändringar vidtages, blir däremot en av utredningen föreslagen jämkning av 53 § överflödig. — Jag vill i detta sammanhang också framhålla, att mina i det föregående framförda förslag påkallar vissa ändringar i 47, 48 och 50 §§ ifrågavarande lag. Vidare förordar jag, att rubriksättningen i lagen ändras, så att avsnitten »Särskilda bestämmelser för stad eller stadsliknande samhälle, som är väghållare» (47—49 §§) och »Särskilda bestämmelser för stad eller stadsliknande samhälle, där kronan är väghållare» (50—53 §§) sammanslås till ett avsnitt. Detta torde böra ske genom att rubriken till det förra avsnittet ändras, så att orden »som är väghållare» bortfaller, samt genom att rubriken till det senare avsnittet utgår ur lagen.

Till 41 § *vägstadgan* — vilken innehåller bestämmelser angående de städer, där kronan är väghållare — bör, såsom utredningen förordat, fogas ett tillägg angående det fall, att kronan är väghållare allenast inom visst område av en stad. Den av utredningen föreslagna bestämmelsen bör emellertid undergå viss redaktionell jämkning. Vidare torde det, med hänsyn bl. a. till lydelsen av rubrikerna i vägstadgan, vara ofrånkomligt, att i avdelning III av stadgan — vilken innehåller bestämmelser angående städer och stadsliknande samhällen, som är väghållare — göra hänvisning till det nya stadsgandet i 41 §. Hänvisningen bör lämpligen inflyta i en ny paragraf, betecknad 39 a §. Med hänsyn till att författningen om statsbidrag får ändrad benämning, erfordras tillika en ändring i 37 §, som innehåller en hänvisning till nämnda författning. 40 § bör också förtydligas.

Statsbidragen till vägföreningsvägar m. m.

Utredningen

Utredningen har betonat, att inom tätbebyggelse av den art, som avses med bestämmelserna om vägföreningar, frågorna om bebyggelseplaneringen och frågorna om planeringen av vägnätet intimt sammanhänger med varandra. Att samhällsbildningen redan från början ledes i en sund riktning och det för området betydelsefulla vägnätet planlägges, utbygges och under-

hålles på ett lämpligt sätt är enligt utredningens mening ett betydande allmänt intresse.

Utredningen har vidare framhållit, att gällande bidragsförfattning icke gör någon åtskillnad mellan vägar inom glesbebyggelse och vägar inom sådana tätbebyggda områden, där vägföreningar finnes. Det oaktat har tillämpningen av bidragsreglerna för underhåll av enskilda vägar givit vid handen en större restriktivitet beträffande vägföreningarnas än beträffande vägsamfälligheternas vägar.

En synpunkt, som enligt utredningens mening bör tilläggas betydelse när det gäller att ta ställning till bidragsreglerna, är att vägföreningarna endast har till åliggande att hålla sådana vägar, som kan förutsättas i mera avsevärd omfattning komma att trafikeras av flertalet fastigheter inom vägföreningsområdet. Genom den laga förrättning, som föregått vägföreningens bildande, har fastslagits, att utformningen av detta vägnät skapar förutsättningar för en rationell och planmässig väghållning.

Det är vidare enligt utredningen förenat med icke ringa administrativt arbete att bland en vägförenings vägar utvälja dem, som skall anses bidragsberättigade, och att därefter uppskatta den skäligen kostnaden för denna del av vägföreningens underhållsarbete.

Utredningen har mot bakgrunden av det nu anförda förklarat sig anse, att till grund för underhållsbidraget till vägförenings vägar bör läggas uppskattad skälig kostnad för underhållet av vägförenings **samtliga vägar**.

En speciell fråga, som utredningen behandlat i anslutning härtill, gäller huruvida bidragen bör begränsas till vägföreningar inom områden med bebyggelse bestående av permanenta bostäder, eller om bidrag bör utgå även till föreningar inom områden med t. ex. sommarstugebebyggelse. Utredningen har uttalat sig för att statsbidrag till underhållet av vägföreningsvägar bör utgå oavsett bebyggelsens art.

Vidare har utredningen förordat, att underhållsbidrag enligt samma beräkningsgrunder som för vägförening skall utgå jämväl till kommun eller municipalsamhälle, som ombesörjer underhåll av de enskilda vägarna inom område, för vilket bildande av vägförening skulle kunna ifrågakomma.

Beträffande bidragsprocenten har utredningen föreslagit, att statsbidrag till underhåll skall utgå med 50 procent för alla vägföreningar. Eftersom de nu gällande reglerna i ett fåtal fall skulle ge högre bidragsprocent, har dock föreslagits en övergångsbestämmelse om att vägförening, som enligt gällande bestämmelser åtnjuter ett högre bidrag än som skulle utgå enligt de nya reglerna, skall kunna erhålla ett i motsvarande mån ökat bidrag.

Det må i detta sammanhang framhållas, att en av utredningens ledamöter i ett vid betänkandet fogat särskilt yttrande framhållit, att utredningen i enlighet med sina direktiv icke haft att ta befattning med frågor som rör den enskilda väghållningen i övrigt. Bidragsgivningen till vägsamfälligheter har således legat utanför utredningsuppdraget. Emellertid har trafikutvecklingen ställt ökade krav även på dessa enskilda vägar med därav följande större kostnader. De nuvarande bidragsbestämmelserna till enskild väghållning tar

icke hänsyn till dessa kostnadsökningar. Därför bör också dessa bestämmelser bli föremål för översyn i samband med genomförandet av utredningens förslag.

Remissyttrandena

Beträffande utredningens förslag i förevarande del har meningarna varit delade i remissyttrandena.

Statskontoret har funnit, att den av utredningen föreslagna uppmjukningen av praxis beträffande förbindelse- och bostadsvägar mindre väl låter sig förena med den syn, som ligger till grund för statsbidragsgivningen till de enskilda vägarna. De skäl, som av utredningen anförts till stöd för förslaget är enligt ämbetsverkets mening ej heller i och för sig tillräckliga för att motivera ett genomförande av detsamma. Beaktas bör såväl den kostnadsökning för statsverket, vilken direkt skulle bli följderna därav, som de statsfinansiella konsekvenserna av den principiella utvidgning av statens ansvar för väghållningen, som förslaget i förening med den förordade utsträckningen av bidragsunderlaget i övrigt får anses innebära. *Länsstyrelserna i Blekinge och Jämtlands län* har uttalat sig mot att förslaget genomföres i nuvarande läge. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* har också ansett, att förslaget bör ställas på framtiden, även om länsstyrelsen ansett sig böra förordade att statsbidrag får utgå icke blott till stamvägar utan även till vissa andra viktigare vägföreningsvägar.

Bland dem, som i princip tillstyrkt förslaget, är att nämna *länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Kristianstads, Älvsborgs, Kopparbergs och Norrbottens län samt Länsvägnämndernas förbund*.

Lantmäteristyrelsen, som i princip tillstyrkt förslaget, har dessutom ifrågasatt, om icke även byggnadsbidrag bör utgå till kommun eller municipalsamhälle, som ombesörjer byggandet av de enskilda vägarna inom område, för vilket bildande av vägförening kan ifrågakomma. En liknande uppfattning har uttalats av *fullmäktige i Gävle. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har i sitt yttrande sagt sig förutsätta, att även iståndsättningsbidrag skall kunna utgå till det enligt utredningens förslag vidgade vägnätet.

Departementschefen

Liksom utredningen anser jag det vara av vikt att den del av det enskilda vägnätet, som vägföreningsvägarna utgör, planlägges, utbygges och underhålls på ett ändamålsenligt sätt. Häri ligger f. ö. det väsentliga motivet till att denna grupp av vägar blivit föremål för särskild behandling i väglagstiftningen.

Av det sagda följer dock icke att vägarna inom vägföreningsområdena behöver göras till föremål för särskild behandling även i bidragshänseende. Jag har tidigare i olika sammanhang betonat vikten av att reglerna om bidrag till väghållningen inom städer och stadlika samhällen utformas så, att principiell likställighet erhålles mellan invånarna i dessa orter och invånarna på landsbygden. Även reglerna om statliga bidrag till väghåll-

ningen i sådana orter, där väghållningen ankommer på vägföreningar, bör bygga på samma principer som reglerna om väghållningen i städer och liknande samhällen och reglerna om väghållningen på den egentliga landsbygden. Detta innebär att bidragen i huvudsak reserveras för de viktigare trafiklederna. Då det, såsom förut framhållits, icke är möjligt att vidga denna ram för bidragsgivningen på andra områden, är det icke lämpligt att så sker i fråga om bidragen till vägföreningsvägarna.

En sak, som också bör uppmärksammas i detta sammanhang, är att lagbestämmelserna om vägföreningsvägar i åtskilliga fall fått en mycket vidsträckt tillämpning. Det är icke ovanligt att vägföreningarna omhänderhar vägar, som endast är av intresse för ett fåtal fastighetsägare. Att utsträcka bidragsmöjligheterna även till dylika vägar vore att helt frångå hittillsvarande principer.

Utredningen har anmärkt, att tillämpningen av reglerna om bidrag till enskilda vägar lett till större restriktivitet beträffande vägföreningarnas vägar än i fråga om övriga vägsamfälligheters vägar. I den mån en dylik ojämnhet i bidragstilldelningen kan konstateras, bör förhållandet rättas till. Någon författningsändring är emellertid icke erforderlig för detta ändamål.

Urvalet av de vägar, till vilka bidrag skall utgå, kan givetvis i en del fall vålla svårigheter. Dessa svårigheter torde dock icke vara större än vid bidragsgivningen till städernas väghållning och till väghållningen på den egentliga landsbygden.

Jag kan av nu anförda skäl icke förorda utredningens förslag att bidrag utan särskild prövning skall utgå till samtliga vägar, som handhaves av vägförening.

Den av utredningen speciellt berörda frågan om bidrag till vägar inom s. k. fritidsbebyggelse bör enligt min mening i princip lösas så, att dylik bebyggelse icke generellt uteslutes från bidrag men att vid avgörande av bidragsfrågan skäligen avseende fästes vid det förhållandet, att vägarna är av betydelse blott under vissa årstider. Någon författningsändring synes ej vara påkallad.

Goda skäl talar för att kommun, som frivilligt åtagit sig väghållning inom område, för vilket vägförening eljest skulle ha kunnat bildas, skall kunna erhålla samma bidrag som en vägförening. Detta innebär dock icke, att jag obetingat biträder utredningens förslag i ämnet. Mot förslaget kan sålunda åberopas bl. a. det förhållandet, att tillämpningsområdet för lagbestämmelserna om vägföreningar är relativt obestämt. En bidragsregel med den av utredningen anvisade lydelsen skulle därför bli svår att tillämpa. Den skulle dessutom troligen leda till att vägföreningar icke komme till stånd i den omfattning, som bestämmelserna i EVL syftar till, vilket bl. a. skulle innebära, att de där givna reglerna om vägnätets utformning sattes ur spel. Förfarandet vid bildande av vägförening har betydligt förenklats genom lagändring år 1954. I praktiken bildar man icke sällan vägförening också i fall, då väghållningen helt eller delvis ombesörjes av kommun. Och även om vägförening icke bildats, torde nuvarande bestämmelser ej utgöra hin-

der för att bidrag utgår i fall då kommun ombesörjer enskild väghållning. Något mera framträdande behov av speciella regler i detta ämne synes alltså icke föreligga.

Motionerna (I: 594 och II: 728)

Motionärerna erinrar om att utredningen föreslagit att statsbidrag till vägföreningar skall utgå oavsett bebyggelsens art men att departementschefen avvisat den föreslagna utvidgningen av bidragsgivningen.

Vidare anföres.

Utredningen har som skäl för sitt förslag anfört att det är av betydande allmänt intresse att planeringen av vägnätet i fråga om de här berörda områdena redan från början får en ändamålsenlig inriktning, vilket skulle främjas av att underhållskostnaderna vore statsbidragsberättigade. Vidare hävdar utredningen att de nuvarande bestämmelserna lett till att större restriktivitet tillämpats beträffande statsbidrag till vägföreningars än för övriga vägsamfälligheters vägar.

Utredningens förslag har tillstyrkts av flera remissinstanser varav somliga även föreslagit ytterligare utvidgning av statsbidragsgivningen till vägföreningsvägar.

Departementschefen ansluter sig i sitt yttrande till utredningens synpunkter om det önskvärda i att vägplaneringen inom de områden som omfattas av vägföreningar får en ändamålsenlig utformning men anser inte att detta behöver förutsätta någon särbehandling i lagstiftningen av dessa vägar. I den mån tillämpningen av reglerna om bidrag till enskilda vägar lett till alltför stark restriktivitet beträffande vägföreningarnas vägar, bör detta förhållande rättas till, vilket dock enligt departementschefen bör kunna ske utan ändringar i lagstiftningen.

För vår del vill vi helt ansluta oss till det av utredningen förordade förslaget om en generell bidragsgivning på 50 % för underhåll av vägföreningsvägar. Här för talar enligt vår mening, utom de av utredningen anförda skälen, även det förhållandet att här ifrågavarande vägar i somliga fall i mycket stor utsträckning trafikeras av andra än de som ingår i vägföreningarna. Ett utskiljande av de vägar som kan anses ha stor betydelse ur allmän samfärdselsynpunkt skulle såsom utredningen betonat leda till ett onödigt administrativt krångel, och vi vill därför förorda utredningens förslag även i det avseendet att bidrag bör utgå till samtliga vägföreningsvägar.

Under hänvisning till det anförda hemställer motionärerna, att statsbidrag med 50 procent av underhållskostnaderna skall kunna utgå till samtliga vägföreningsvägar.

Kontroll och granskning av vägbyggnadsföretag

Bestämmelser härom återfinnes i 13 § andra stycket och 14 § i förslaget till förordning om statsbidrag. I övrigt har frågan icke behandlats i propositionen.

I utredningens betänkande upptages frågan å sid. 44—46.

Motionerna (I: 594 och II: 728)

I motionerna anföres.

Kontroll och granskning av vägbyggnadsföretag sker vid tre tillfällen: vid granskning av arbetsplanen, under arbetets gång och vid den redovisning som städerna skall avge vid fördelningsperiodens slut. Utredningen framhåller att den granskning av arbetsplanerna som sker även i fortsättningen bör vara grundläggande för bidragsprövningen. Beträffande den löpande kontrollen framhåller utredningen, att det kan ifrågasättas om denna kontroll motsvarar kraven på effektivitet. Utredningen föreslår att större vikt lägges vid denna kontroll.

När det gäller efterhandskontrollen ifrågasätter utredningen om denna är nödvändig. Av redovisat siffermaterial framgår att efterkontrollen vid 128 undersökta byggnadsföretag givit till resultat ett avdrag motsvarande ca 3,5 % av byggnadskostnaderna. Det avsevärda arbete som är förenat med denna granskning står enligt utredningen inte i proportion till denna förhållandevis ringa omfattning av avdragen. Vidare ifrågasätter utredningen möjligheterna att på ett sådant stadium överblicka huruvida statsbidragen verkligen kommit till riktig användning. Utredningens slutsats är att den löpande kontrollen under arbetets gång görs effektivare och att efterhandsgranskningen upphör. Departementschefen har för sin del inte velat tillstyrka utredningens förslag på denna punkt, utan föreslår i stort sett bibehållen prövning. För vår del instämmer vi emellertid i den av utredningen förordade omläggningen av byggnadskontrollen, innebärande att den nuvarande efterhandskontrollen upphör och tyngdpunkten i kontrollarbetet förlägges till den löpande kontrollen.

Med hänvisning till det anförda hemställer motionärerna, »att den nuvarande efterhandskontrollen vid vägbyggnadsföretag upphör och att den nuvarande kontrollen under arbetets gång göres mer effektiv».

Kostnads- och anslagsfrågor m. m.**Utredningen**

Utredningen har föreslagit, att de nya bidragsreglerna skall träda i kraft den 1 januari 1961, dock med den modifikationen, att nuvarande bestämmelser alltså skall gälla för väg- och gatubyggnadsföretag, som påbörjats före nämnda dag. Vidare har erinrats om vad som tidigare yttrats rörande tidpunkten för upprättande av ny fördelningsplan och den tidrymd, som planen skall avse.

Beträffande de ekonomiska konsekvenserna av utredningens förslag i fråga om bidrag till kostnader för *marklösen* har framhållits, att förslaget icke innebär något ökat åtagande för statsverket vad angår vägföretagen men däremot medför vissa kostnadsökningar beträffande gatuföretagen. Vad härvid först angår gatuföretag inom städer och samhällen, som själva är väghållare, har med ledning av uppgifter rörande de gatuföretag, vilka utförts eller beräknats bli utförda med statsbidrag under åren 1952—1959, kostnadsökningen beräknats uppgå till ca 6 milj. kr. under förutsättning

att bidragsgivningen till byggande av vägar totalt uppgår till ett belopp av 100 milj. kr. Motsvarande kostnadsökning för företag inom städer och samhällen, där kronan är väghållare, har uppskattats till omkring 400 000 kr.

Utredningens förslag att årligen jämka bidragsunderlaget för *underhållsbidragen* till städer och samhällen, som själva är väghållare, har beräknats medföra en kostnadsökning, uppgående till omkring 4 milj. kr.

Det förslag, som utredningen framlagt i fråga om *uppdelning av väghållningen mellan kronan och övriga väghållare*, torde enligt utredningen icke få några mera långtgående ekonomiska konsekvenser. En exakt kostnadsberäkning är emellertid mycket svår att verkställa. Speciellt gäller detta merkostnaden för byggnadsarbeten å de trafikleder, för vilka kronan kommer att bli väghållare. Utredningen har dock uttalat förmodan, att kostnadsökningen kommer att stanna vid några tiotusental kronor per år och att den i allt fall icke blir så stor, att den får betydelse för beräkning av väganslagen. Ökningen av kronans utgifter för underhållsarbeten har av utredningen överslagsvis uppskattats till 150 000 kr.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yrkanden om anslag till Bidrag till byggande av vägar och gator för budgetåret 1960/61

De under senare budgetår anvisade anslagen till Bidrag till byggande av vägar och gator, dispositionen av dessa anslag samt innebörden av det förslag, som i det följande kommer att framläggas, framgår av följande sammanställning.

	Anslag	Nettoutgift	Reservation vid budget- årets utgång
	Milj. kr.	Milj. kr.	Milj. kr.
1957/58	45,0	82,0	155,3
1958/59	—	88,4	70,9
1959/60 (statsliggaren s. 401)	55,0		
1960/61 styrelsen	145,0		
departementschefen	115,0		

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i skrivelse den 24 augusti 1959 hemställt, att anslaget måtte höjas till 145 milj. kr.

För 1958—1959 års fördelningsplan räknade styrelsen ursprungligen med att kunna disponera ca 250 milj. kr. i statsbidragsmedel. Genom den begränsning av verksamheten som skett synes omslutningen under perioden i stället bli (90 + 90) 180 milj. kr. Detta har medfört förskjutningar i städernas arbetsprogram med därav följande svårigheter i vad avser arbetenas rationella bedrivande, sysselsättningen m. m.

Vid upprättandet av fördelningsplanen för åren 1960—1961 har styrelsen att utgå från dels en av riksdagen för år 1960 medgiven byggnadsvolym, motsvarande 90 milj. kr. i statsbidrag, dels ock av styrelsen här äskade 145 milj. kr. för 1961. En medelsanvisning av sistnämnda storlek torde vara

ofrånkomlig, därest eftersläpningar och komplikationer av samma slag, som kännetecknat genomförandet av nu gällande plan, skall kunna undvikas.

Behovet av att byggnadsverksamheten kan överblickas — i vart fall under så lång tid som planen gäller — är särskilt påtagligt med avseende å väg- och gatubyggnadsarbeten inom städernas tätortsområden. Där krävs nämligen för ett effektivt utnyttjande av städernas tekniska organisation även för arbetenas rationella bedrivande en samordning av dessa med andra arbeten såsom utrymning och rivning av berörda byggnader, ledningsarbeten m. m.

De uppdämnda byggnadsbehov som föreligger inom städerna framgår delvis av de uppgifter, som vid årsskiftet 1958/59 lämnats av städerna beträffande projekteringsläget m. m. Enligt dessa uppgifter — vilka kan anses grundade på en tilldelning under år 1959 i enlighet med vad som förutsatts i fördelningsplanen vid dess fastställande — beräknades företag till en sammanlagd kostnad av 170 milj. kr. komma till utförande under år 1959. Den stora återhållsamheten i fråga om investeringar i vägar och gator i städerna har också såtillvida varit ogynnsam, som man i många fall tvingats att satsa medel på förstärknings- och förbättringsarbeten på nuvarande vägar oaktat hel ombyggnad ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt bedömts vara erforderlig.

Enligt uppgifter per den 1 januari 1959 beräknas vid utgången av fördelningsplansperioden 1958—1959 omslutningen av återstående i fördelningsplanen upptagna arbeten till ca 600 milj. kr. Härav hänför sig ca 185 milj. kr. till företag med en genomsnittlig kostnad per företag (176) av ca 1,0 milj. kr. Fördelat på 106 städer ger 185 milj. kr. i genomsnitt 1,75 milj. kr. per stad. Detta motsvarar utbyggnadskostnaden för ca 2,5 km tvåfilig väg (gata) under tvåårsperioden. Av resterande 415 milj. kr. hänför sig 100 milj. kr. till Tingstadstunneln i Göteborg, 45 milj. kr. till Värmdövägen inom Nacka stad, 27 milj. kr. till förbifartsväg vid Södertälje och 70 milj. kr. till fortsatt bedrivande av pågående företag, medan återstoden huvudsakligen avser företag av storleksordningen 5—10 milj. kr., till större delen lokaliserade till städernas infarts- och förbifartsvägar.

Mot bakgrunden av de mycket stora investeringsbehov, som alltså föreligger, samt de ytterligare projekt, som är aktuella att börja åren 1960—1961, bl. a. byggandet av Essingeleden i Stockholm för ca 150 milj. kr., framstår det som synnerligen angeläget att en väsentligt ökad anslagstilldelning kommer till stånd. Styrelsen understryker nödvändigheten av att medelstilldelningen till städerna så avpassas, att densamma möjliggör ett successivt drivande av storföretag såsom Tingstadstunneln, Essingeleden, Värmdövägen m. fl., även som en samordning då det gäller utbyggnaden av huvudtrafikleder i samband med bebyggelseexploatering.

Departementschefen

Jag vill i detta sammanhang erinra om att jag under den allmänna vägöversikten i årets statsverksproposition (bil. 8 sid. 20) anmält min avsikt att förorda särskild proposition till riksdagen i anledning av det betänkande, som framlagts av utredningen om städernas väghållning, varvid jag tillika uttalat förmodan att vissa ändringar i det nuvarande bidragssystemet kunde komma att föreslås. Vidare föreslog jag i anledning härav under anslaget till Bidrag till byggande av vägar och gator (sid. 36), att anslaget skulle uppföras med preliminärt belopp i riksstatsförslaget för nästa budgetår. Jag uppskattade medelsbehovet till 115 milj. kr.

De av mig i det föregående föreslagna nya bidragsbestämmelserna torde, såsom utredningen föreslagit, börja träda i kraft den 1 januari 1961, dock att nuvarande bestämmelser bör äga tillämpning i fråga om beräkning av bidrag till väg- och gatubyggnadsföretag, som påbörjats före nämnda tidpunkt. Vidare bör, i enlighet med vad som tidigare framhållits, ny fördelningsplan för bidragen till byggande av vägar och gator första gången upprättas att omfatta perioden 1961—1965. Ny beräkning av kostnaderna för väg- och gatuunderhållet torde börja äga rum första gången år 1962 samt gälla åren 1962 och 1963.

Under dessa förutsättningar torde de av mig i det föregående framförda förslagen till nya bidragsregler m. m. få följande anslagsmässiga konsekvenser.

Förslaget om nya regler för *underhållsbidragen* av innebörd att underhållsperiodens längd sättes till två år torde, såsom pris- och trafikutvecklingen gestaltat sig under senare år, medföra en årlig kostnadsökning med mellan 2 och 3 milj. kr. Först fr. o. m. budgetåret 1962/63 (kalenderåret 1962) behöver emellertid hänsyn tagas härtill vid bedömning av medelsbehovet under anslaget till Bidrag till underhåll av vägar och gator.

Förslaget om *uppdelning av väghållningen mellan kronan och övriga väghållare* kan komma att påverka anslagsfördelningen mellan stad och landsbygd. Ett ökat statligt övertagande av väghållningen kommer att medföra ett minskat medelsbehov under bidragsanslagen till städernas väg- och gatuhållning och en motsvarande ökad belastning av de allmänna väganslagen. I avsaknad av närmare utredning i vilken omfattning kronan kan komma att behöva övertaga väghållningen är det i dagens läge ej möjligt att ange någon av detta skäl ändrad anslagsfördelning för nästa budgetår. Under alla förhållanden rymmes emellertid en ev. ökad belastning av de allmänna väganslagen redan under nästa budgetår inom de anslagsbelopp, som föreslagits i årets statsverksproposition.

Förslaget om statsbidrag till *marklösen* i städer och samhällen, där kronan är väghållare, torde komma att innebära en ökad årlig belastning om ca 400 000 kr. av de allmänna vägbyggnadsanslagen. Hänsyn härtill har tagits vid avvägningen av ifrågakvarande anslag i årets statsverksproposition. — Förslaget om att marklönekosnader generellt skall inräknas i kostnaderna

vid beräkningen av statsbidrag till byggande av vägar och gator i städer, som är väghållare, kommer att innebära ett ökat medelsbehov under anslaget till Bidrag till byggande av vägar och gator under budgetåret 1960/61 (kalenderåret 1961). Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har beräknat merkostnaderna härför under år 1961 till approximativt 4 milj. kr. vid en byggnadsvolym om 145 milj. kr. räknat i statsbidrag. Emellertid har i årets statsverksproposition föreslagits en byggnadsvolym för år 1961 om 115 milj. kr. i statsbidrag. Vid en bidragsgivning av sistnämnda storleksordning torde merkostnaden kunna beräknas stanna vid ett något lägre belopp än 4 milj. kr., förslagsvis ca 3,5 milj. kr. Hänsyn till detta medelsbehov bör tagas vid avvägningen av anslaget till Byggande av vägar och gator för nästa budgetår.

Jag övergår härefter till beräkningen av sistnämnda bidragsanslag, som i årets statsverksproposition upptagits med ett till 115 milj. kr. preliminärt beräknat belopp. Beräkningen avser bidragsbehovet för kalenderåret 1961.

De under kalenderåret 1958 enligt fördelningsplanen för åren 1958 och 1959 utförda bidragsberättigade arbetena på vägar och gator inom städer och samhällena, som är egna väghållare, motsvarar en bidragstilldelning av ca 90 milj. kr.

För verksamheten under år 1959 gav statsmakterna ursprungligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen rätt att ställa statsbidrag i utsikt intill vad som motsvarade den sammanlagda byggnadsvolym, som uppnåddes under år 1958, eller 90 milj. kr. i statsbidrag. Såsom jag anmält i årets statsverksproposition (s. 25) har Kungl. Maj:t sedermera genom beslut den 29 oktober 1959 bemyndigat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter samråd med arbetsmarknadsstyrelsen under år 1959 bevilja statsbidrag med ytterligare högst 15 milj. kr. till i fördelningsplanen ingående gatuföretag, vilkas fortsatta bedrivande prövades oundgängligen erforderligt ur arbetsmarknadsynpunkt. Härigenom höjdes alltså bidragsramen för år 1959 till 105 milj. kr. Omslutningen av anläggningsverksamheten för år 1959 kan beräknas till omkring 104 milj. kr., räknat i statsbidrag.

För verksamheten under år 1960 har statsmakterna fastställt en bidragsram om 90 milj. kr. för gatubyggandet.

För år 1961 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen begärt ett anslagsbelopp om 145 milj. kr.

I årets statsverksproposition framhöll jag, att det blivit mer och mer uppenbart, att utbyggnaden av det för den allmänna biltrafiken viktiga väg- och gatunätet i och kring våra städer bör i ökad utsträckning beaktas vid fördelningen av tillgängliga vägbyggnadsmedel. Med hänsyn härtill förordade jag, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle få rätt att för byggnadsverksamheten under år 1961 ställa i utsikt statsbidrag till ett avsevärt högre belopp än det som utgår under år 1960, nämligen med ytterligare 25 milj. kr. eller intill vad som motsvarar en sammanlagd byggnadsvolym av 115 milj. kr. i statsbidrag. Jag vidhåller detta förslag och förutsätter härvid beträffande bidragsfördelningen under år 1961 att särskild uppmärksamhet ägnas de behov av gatuinvesteringar, som föreligger i våra större städer.

Vad därefter beträffar den egentliga anslagsberäkningen för nästa budgetår bör förevarande anslag beräknas så, att det förslår till utbetalning av bidrag i den omfattning, som svarar mot den medgivna byggnadsverksamheten, därvid hänsyn bör tagas till det ökade medelsbehov, som mitt förslag om bidrag till marklösenkostnader kan medföra. Den kassamässiga behållningen under anslaget vid utgången av budgetåret 1958/59 uppgick till ca 71 milj. kr. Med beaktande av denna reservationsmedelsbehållning har jag beräknat behovet av ytterligare medel för att täcka den kassamässiga förbrukningen intill den 30 juni 1961 till 115 milj. kr.

I enlighet härmed förordar jag, att förevarande anslag för budgetåret 1960/61 beräknas till 115 milj. kr. Anslaget bör ha karaktär av reservationsanslag samt avräknas mot automobilskattemedlen.

Lagrådsgranskningen

Lagrådet har lämnat förslaget till lag angående ändring i lagen om allmänna vägar utan erinran.

Utskottet

De i propositionen upptagna författningsförslagen utgör resultatet av en teknisk översyn av bestämmelserna om statsbidrag till städernas och de stadslignande samhällenas väghållning med ändamål att göra bidragssystemet mera rationellt och att rätta till ojämnheter i bidragstilldelningen. Vidare har föreslagits en del jämkningar i lagen om allmänna vägar och vägstadgan för att möjliggöra en mera ändamålsenlig uppdelning av väghållningen mellan staten och övriga väghållare. Till förslagens sålunda angivna allmänna syften kan utskottet i allo ansluta sig.

Förslaget till ny statsbidragsförordning upptager i 1 § en ny definition av den kategori gator, till vilkas byggande och underhåll de städer och stadslignande samhällen, som själva är väghållare, skall erhålla bidrag av statsmedel. Utskottet delar uppfattningen, att den nuvarande definitionen, vilken innefattas i uttrycket »för biltrafiken viktiga gator», icke ger något adekvat uttryck för vad som avsågs vid stadgandets tillkomst, nämligen att dra en gräns mellan de gator, som är nödiga för allmänna samfärdseln, och de gator, som i huvudsak tillgodoser endast lokala trafikbehov. De synpunkter på gränsdragningen, som anförts av departementschefen, överensstämmer i huvudsak med vad vederbörande riksdagsutskott anförde vid tillkomsten av nuvarande bidragsförfattning (andra särskilda utskottets utlåtande 2/1943, s. 26). På ett par punkter synes dock departementschefens uttalanden gå något därutöver. Sålunda har departementschefen uttalat sig för att bidrag utgår till större uppsamlingsgator i de delar de kan anses jämförliga med förbindelseleder mellan olika delar av större tätområden. Vidare har

framhållits, att bidrag i vissa fall kan tänkas utgå till två eller flera parallellgator, om den icke lokala trafiken är av sådan omfattning, att den måste fördelas på flera leder. Departementschefens nämnda uttalanden innefattar enligt utskottets mening ett önskvärt klarläggande av frågor, som stundom vållar tvekan i tillämpningen, och föranleder icke någon erinran från utskottets sida. Vad angår själva författningstexten anser utskottet visserligen att även den föreslagna nya bestämmelsen, enligt vilken möjligheten att erhålla statsbidrag förbehålles sådana gator, som är »för allmänna samfärdseln nödiga», är så allmänt hållen, att den ensam för sig knappast lämnar tillräcklig ledning för tillämpningen. Den är emellertid avgjort att föredraga framför den nuvarande regeln. Med hänsyn härtill och till de av departementschefen gjorda uttalandena samt då tillämpningen uteslutande ankommer på Kungl. Maj:t samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, anser sig utskottet böra tillstyrka förslaget i förevarande del.

Vad särskilt angår den i propositionen samt i motionerna I: 596 och II: 729 berörda frågan om bidrag till tunnelbaneanläggningar må erinras, att en dylik bidragsgivning skulle falla utanför ramen för vad som hittills ansetts böra bekostas med automobilskattemedel. Även om vissa skäl kan andragas för att bidrag i någon omfattning utgår till anläggande av tunnelbanor, föreligger i nuvarande läge icke tillräckligt material för en slutlig bedömning av frågan. Utskottet biträder därför departementschefens uppfattning att frågan bör anstå för att prövas i annat sammanhang och kan således icke tillstyrka bifall till de i ämnet väckta motionerna.

I förslaget till ny statsbidragsförordning har bland de i 5 § upptagna detaljbestämmelserna om beräkning av bidrag till byggande av väg inlutit ett särskilt stadgande för det fall att det bidragsberättigade företaget utförts på entreprenad. Enligt förslaget skall därvid entreprenadsumman ligga till grund för fastställande av bidraget, om ej särskilda skäl föranleder annat. Utskottet förutsätter, att med stadgandet endast avses att reglera beräkningen av själva kostnadsbeloppen och att stadgandet alltså icke har någon betydelse för avgörande av frågan, till vilka arbeten bidrag skall utgå. I enlighet med denna tolkning blir det exempelvis ej tillåtet att i entreprenadsumman inräkna belopp, som utgör förvaltningskostnad. Om så skett, bör beloppet avräknas vid bidragsberäkningen. Då den föreslagna författningstexten synes väl förenlig med utskottets uppfattning, har utskottet emellertid icke något att erinra mot förslaget på denna punkt.

Enligt propositionen skall statsbidrag till byggande av väg liksom hittills utgå med 95 procent av byggnadskostnaden, bortsett från de fall, då reduktion äger rum med hänsyn till tomtägarbidragen. Att statsbidraget — oaktat staten i princip skall helt svara för kostnaderna för vägväsendet — bestämts till 95 och ej till 100 procent motiverades vid tillkomsten av nuvarande bidragsförfattning med den fördel, bestående i rationaliseringsvinster m. m., som de bidragstagande städerna och samhällena måste anses ha av att själva ombesörja väghållningen (andra särskilda utskottets utlåtande 2/1943, s. 7).

Någon anledning att frånga den princip, som de nuvarande reglerna sålunda bygger på, föreligger enligt utskottets mening icke. Det förtjänar emellertid anmärkas, att motiveringen för 95-procentregeln främst tar sikte på sådana fall, då stadens eller samhällets egen byggnadsverksamhet är av icke alltför ringa omfattning jämfört med det statsbidragsberättigade företaget. Under den nu pågående utbyggnaden av motorvägar och andra vägar för genomgående trafik kan fall tänkas förekomma, då förhållandena avviker från nyssberörda normalfall på sådant sätt, att en strikt tillämpning av 95-procentregeln icke kan anses skälig. För vissa städer och samhällen kan det ibland bli verkligt betungande att vid byggande av en längre sträcka motorväg eller annan större väg själva svara för så stor andel av kostnaderna som 5 procent. Ett sätt att komma till rätta med frågan är att staten med stöd av de föreslagna nya bestämmelserna i 11 § lagen om allmänna vägar omhändertar väghållningen och driver den i egen regi. Avgörandet av frågan, vem som skall svara för väghållningen, bör emellertid främst bero på praktiska hänsyn och icke på utfallet av statsbidragsreglerna. Under alla förhållanden kommer gränsfall att förekomma, då det framstår som skäligt att bidrag utgår med högre procenttal än normalbidraget.

Utskottet vill emellertid framhålla, att Kungl. Maj:t enligt det i propositionen upptagna förslaget till bidragsförordning (3 § andra stycket) har möjlighet att, om synnerliga skäl föreligger, höja statsbidraget utöver normalbidraget. Med hänsyn härtill har utskottet icke funnit anledning till annat uttalande i nu förevarande fråga än att de av utskottet anförda synpunkterna torde böra beaktas vid bidragsreglernas tillämpning.

Med avseende å de i motionerna I: 595 och II: 730 framställda yrkandena om sådan utformning av statsbidragsreglerna, att underhållsbidrag kommer att utgå jämväl till de i städer belägna gator och vägar, för vilka något statsbidrag nu icke utgår, kan enligt utskottets mening vissa skäl anföras för motionärernas yrkande. Emellertid bör vid ett ståndpunktstagande till hithörande spörsmål också beaktas de konsekvenser, som ett beslut i den av motionärerna angivna riktningen skulle kunna medföra för väg- och gatubyggandet i andra hänseenden. I en situation som den nuvarande, då väg- och gatunätet är i trängande behov av upprustning, är det särskilt angeläget att icke splittra de resurser, som kan ställas till förfogande från statens sida. Utskottet kan av dessa skäl icke tillstyrka motionärernas yrkanden i förevarande hänseende.

Av samma skäl avstyrker utskottet jämväl det i motionerna I: 594 och II: 728 framställda yrkandet om utökning av statsbidragsgivningen till underhåll av vägföreningsvägar. Vad i motionerna anförts om att de nuvarande bestämmelserna lett till att större restriktivitet tillämpats beträffande statsbidrag till vägföreningars vägar än beträffande statsbidrag till andra vägsamfälligheters vägar är emellertid enligt utskottets mening av beskaffenhet att förtjäna mera ingående undersökning. Utskottet vill härvid erinra om att riksdagen tidigare i skrivelse den 1 april 1960, nr 6, hos Kungl. Maj:t hemställt om utredning rörande vissa med statsbidragsgivningen till de en-

skilda vägarna sammanhängande frågor. Enligt utskottets mening torde vid nämnda utredning jämväl nu förevarande spörsmål böra tagas under övervägande.

Vad slutligen beträffar det i motionerna I: 594 och II: 728 framställda yrkandet rörande kontroll och granskning av vägbyggnadsföretag, som utföres med statsbidrag, kan utskottet icke tillstyrka en sådan utformning av bidragsbestämmelserna, att möjligheten att öva kontroll över byggnadsföretagen genom granskning i efterhand helt slopas. Det förtjänar emellertid framhållas, att den föreslagna nya statsbidragsförordningen i motsats till nuvarande författning i ämnet icke innehåller någon föreskrift om skyldighet för stad eller samhälle, som uppbär bidrag, att vid sin redovisning för bidragets användning föga fullständiga räkenskaper. I förslaget upptages endast en bestämmelse (i 14 §), enligt vilken väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har att meddela erforderliga föreskrifter rörande redovisningen. Utskottet vill, i anslutning till de synpunkter som framförts i motionerna, framhålla som önskvärt, att kravet på fullständighet i redovisningen försöksvis lättas och att tyngdpunkten i kontrollarbetet förskjutes till den granskning, som sker under arbetets gång. Hur kontrollarbetet framdeles bör organiseras, torde få bero på de erfarenheter, som därvid vinnes. Under alla förhållanden bör iakttagas, att det redovisningsarbete, som ålägges de bidragstagande städerna och samhällena, icke blir onödigt omfattande och betungande.

I övrigt har granskningen av författningsförslagen icke föranlett någon erinran från utskottets sida.

Med avseende å frågan om anvisning av medel till Bidrag till byggande av vägar och gator för budgetåret 1960/61 biträder utskottet det förslag, som upptagits i propositionen, vilket innebär en ökning med 25 milj. kronor.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen måtte godkänna det vid förevarande proposition, nr 81, fogade förslaget till förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliggande samhällen;

B. att riksdagen måtte antaga det vid propositionen fogade förslaget till lag angående ändring i lagen den 30 juni 1943 (nr 431) om allmänna vägar;

C. att riksdagen i anledning av det vid propositionen fogade förslaget till kungörelse om ändring i stadgan den 30 juni 1943 (nr 437) angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadgan) samt motionerna I: 594 och II: 728 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet i denna del anför;

D. att riksdagen till Bidrag till byggande av vägar och gator för budgetåret 1960/61 måtte anvisa ett reservationsanslag av 115 000 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen;

E. att förevarande motioner,

1. I: 594 och II: 728,

2. I: 595 och II: 730 samt

3. I: 596 och II: 729,

i den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 12 maj 1960

På sammansatta stats- och tredje lagutskottets vägnar:

HUGO OSVALD

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Ivar Johansson, Rikard Svensson, Mårtensson, Osvald, Kristiansson och Herbert Larsson;

från andra kammaren: herrar Jansson i Kalix*, Nihlfors, Johansson i Norrköping, Bengtsson i Halmstad, Grebäck och Turesson.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herr *Nihlfors*, som ansett

dels att utskottets utlåtande i nedan angivna delar bort ha följande lydelse:

Beträffande frågan om statsbidrag till byggande av tunnelbaneanläggningar (utskottets utlåtande s. 55):

>I denna fråga må erinras om att flera remissinstanser, såsom överståthållarämbetet, fullmäktige i Stockholm och Göteborg, drätselkammaren i Solna och Svenska stadsförbundet, i yttranden över det av Utredningen om städernas väghållning avgivna betänkandet förordad, att tunnelbaneanläggningar generellt förklaras bidragsberättigade. Andra remissinstanser såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelsen i Stockholms län och fullmäktige i Malmö har funnit skäl tala för att bidrag skulle kunna utgå efter prövning av Kungl. Maj:t och riksdagen i varje särskilt fall.

Att såsom departementschefen föreslagit låta frågan om statsbidrag anstå till dess 1953 års trafikutredning utrett principfrågan om hur man på längre sikt skall främja ett ändamålsenligt val mellan olika trafikmedel är inte tillfredsställande. Det står redan nu klart utan ytterligare utredning att

en sådan ändamålsenlig avvägning mellan olika trafiksystem skulle främjas om möjlighet nu gavs till statsbidrag även för tunnelbaneanläggningar. I detta sammanhang måste beaktas, att dylika anläggningar icke bör betraktas enbart såsom ett hjälpmedel för att inom storstaden klara all den personbefordran, som måste ske kollektivt. En tunnelbana ingår nämligen som ett led i ett kombinerat trafiksystem, varmed åsyftas att på ett rationellt sätt tillgodose behovet av kollektiva persontransporter samtidigt som möjlighet uppkommer att utan alltför stor investering i statsbidragsberättigade gatubyggen åstadkomma en acceptabel framkomlighet för trafiken i ytplanet. Nuvarande ordning, som utesluter statsbidrag till tunnelbaneanläggningar, kan däremot leda till att man i valet mellan en tunnelbana och trafikleder i ytplanet väljer att bygga en statsbidragsberättigad trafikled ovan jord, som dessutom kanske ganska snart visar sig otillräcklig och därigenom mindre gynnsam även från samhällsekonomisk synpunkt.»

Beträffande frågan för vilka gator och vägar i städerna underhållsbidrag skall utgå (utskottets utlåtande s. 56):

»Utredningen om städernas väghållning har enhälligt i sitt betänkande förordat statsbidrag på 50 procent för underhållskostnader till nu icke statsbidragsberättigade gator. Detta förslag har vunnit bifall hos flertalet remissinstanser såsom Svenska stadsförbundet, Länsvägnämndernas förbund, 1953 års trafikutredning, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och ett flertal städer och länsstyrelser.

Departementschefens uttalade uppfattning att tillgängliga medel för väg- och gatuväsendet i första hand måste användas för de mest angelägna ändamålen och att därför den här ifrågasatta utvidgningen av bidragsgivningen till att gälla gatuunderhållet för samtliga gator och vägar i städerna icke kan av statsfinansiella skäl medgivas grundas på en alltför pessimistisk bedömning av bilskattemedlens storleksordning i en framtid. Den här ifrågasatta utvidgningen av bidragsgivningen har av utredningen beräknats till ca 16 miljoner kronor.

Frågan är också en rättvisefråga. Ur likställighetssynpunkt föreligger utomordentligt starka skäl för utredningens förslag om 50 procents bidrag av bilskattemedel till nu icke-bidragsberättigade gators underhåll. Detta bidrag skulle närmast få anses motsvara bidraget till enskild väghållning på landsbygden.»

dels att utskottets under E gjorda hemställan bort i punkterna 2 och 3 ha följande lydelse:

2. att riksdagen i anledning av motionerna I: 595 och II: 730 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom sin mening giva till känna vad utskottet anfört och anhålla att Kungl. Maj:t måtte för 1961 års riksdag framlägga förslag innebärande att statsbidrag skall utgå till icke-statsbidragsberättigade gators underhåll med 50 procent av såsom skäligen beräknad underhållskostnad;

»3. att riksdagen, med bifall till motionerna I: 596 och II: 729, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom sin mening uttala, att statsbidrag skall kunna utgå även för andra lösningar av för den allmänna samfärdseln viktiga trafikleder än sådana, som avses i det nu aktuella förslaget till regler för statsbidrag till gator och vägar — t. ex. tunnelbanor — i den mån sådana andra lösningar från samhällsekonomisk synpunkt är fördelaktigare, varvid bidragsgivningen i varje särskilt fall bör bli föremål för Kungl. Maj:ts prövning samt underställd riksdagen för beslut.»