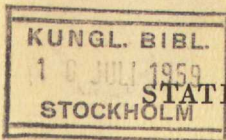




**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012



STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1959:19

Kommunikationsdepartementet

SOU
1959:19 A



STATSBIDRAGEN TILL STÄDERNAS VÄGAR OCH GATOR, M. M.

BETÄNKANDE AV
UTREDNINGEN OM STÄDERNAS VÄGHÅLLNING

Stockholm 1959

Statens offentliga utredningar 1959

Kronologisk förteckning

1. Statligt stöd till jordbrukets inre rationalisering. Idun. 164 s. Jo.
2. Filmstöd och biografnöjesskatt. Idun. 153 s. Fl.
3. Preliminär nationalbudget för år 1959. Marcus. V + 131 s. Fl.
4. Kompetensfördelningen av administrativa besvärsmål mellan Kungl. Maj:t i statsrådet och regeringsrätten. Idun. 485 s. Ju.
5. Läkemedelsförsörjningens organisation. Idun. 304 s. I.
6. Fångvårdsanstalters optimala storlek. Idun. 63 s. + 6 s. ill. Ju.
7. Statligt kreditstöd till hantverk och småindustri m.m. Kihlström. 131 s. H.
8. Utbildning av lärare i yrkesämnen för industri och hantverk samt handel. Idun. 210 s. E.
9. Lokala skyddstjänstemän samt arbetarskyddsstyrelsens organisation. Idun. 78 s. S.
10. Författningsutredningen: IV. Opinionsbildningen vid folkomröstningen 1957. Idun. 145 s. Ju.
11. Företsättningarna för civil varvsdrift vid Karlskrona örlogsvarv. Idun. 56 s. Fö.
12. Tilläggspensioneringens administration. Idun 186 s. S.
13. Familjebeskattningen. Idun. 275 s. Fl.
14. Reviderad nationalbudget för år 1959. Marcus. V + 112 s. Fl.
15. Fångvårdsstyrelsen. Idun. 216 s. Ju.
16. Riksdagens budgetarbete. Marcus. 56 s. Fl.
17. Domarbanan. Idun. 222 s. Ju.
18. Fänges arbetsersättning. Idun. 98 s. Ju.
19. Statsbidragen till städernas vägar och gator m. m. Idun. 136 s. K.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1959 :19

Kommunikationsdepartementet



STATSBIDRAGEN TILL STÄDERNAS
VÄGAR OCH GATOR, M. M.

BETÄNKANDE AV

UTREDNINGEN OM STÄDERNAS VÄGHÅLLNING

IDUNS TRYCKERIAKTIEBOLAG ESSELTE AB

STOCKHOLM 1959

STATE OF NEW YORK
IN SENATE
January 1, 1901.



STATE OF NEW YORK
IN SENATE
January 1, 1901.

REPORT OF THE
COMMISSIONER OF THE LAND OFFICE
FOR THE YEAR 1900.

ALBANY:
J. B. LEECH, STATE PRINTER,
1901.

FOR SALE BY THE
STATE OF NEW YORK,
AT THE OFFICE OF THE
COMMISSIONER OF THE LAND OFFICE,
ALBANY, N. Y.

Price, \$1.00 per copy.
By mail, \$1.10 per copy.
Postage paid.

Entered as second-class
matter, October 3, 1878.
Acceptance for mailing at
special rate of postage
provided for in Act of
October 3, 1917, authorized
on July 1, 1901.

Postage paid at Albany, N. Y.
Permit No. 100.

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet

Den 6 maj 1955 bemyndigade Kungl. Maj:t dåvarande statsrådet Hjalmar Nilson att tillkalla högst sju sakkunniga för att verkställa en översyn av bestämmelserna om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadslignande samhällen, som är väghållare, m. m. Med stöd av bemyndigandet tillkallades samma dag såsom sakkunniga ledamoten av riksdagens första kammare B. Näsgård, ledamoten av riksdagens andra kammare N. Agerberg, dåvarande ledamoten av riksdagens andra kammare direktören C. W. Carlsson, numera överdirektören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen G. V. Hall, direktören i Svenska stadsförbundet E. A. S. Humble, numera talmannen i riksdagens andra kammare S. P. Svensson samt numera överingenjören i arbetsmarknadsstyrelsen S. A. S. Tänneryd. Åt Näsgård uppdrogs tillika att såsom ordförande leda de sakkunnigas arbete.

Sedan Näsgård den 1 mars 1957 på egen begäran entledigats från ifrågavarande uppdrag förordnades samma dag Tänneryd att vara ordförande i utredningen samt numera ledamoten av riksdagens andra kammare G. K. V. Larsson att vara ledamot i utredningen.

Sedan vidare Svensson den 17 oktober 1958 på egen begäran entledigats från ifrågavarande uppdrag förordnades samma dag ledamoten av riksdagens andra kammare F. J. H. Persson att vara ledamot i utredningen.

Den 11 april 1956 förordnades förste byråingenjören K. E. Hollander att såsom expert biträda utredningen i vissa frågor rörande statsbidragsgivningen till städerna.

Såsom sekreterare åt utredningen har tjänstgjort byrådirektören L. A. S. Sparre och såsom biträdande sekreterare, från den 6 juni 1958, amanuensen G. O. O. Waldau.

De sakkunniga har antagit benämningen utredningen om städernas väghållning.

Genom beslut den 12 april 1957 har Kungl. Maj:t — med anledning av en den 2 februari 1956 dagtecknad skrivelse från Förbundet för enskild väghållning i Stockholms län — uppdragit åt utredningen att verkställa översyn

av tillämpningen av gällande bestämmelser om statsbidrag till enskild väghållning i vad de avser vägar inom tätbebyggda områden samt att framlägga de förslag, vartill denna översyn kan giva anledning.

Till utredningen har för att tagas under överbäggande vid fullgörande av uppdraget av Kungl. Maj:t överlämnats

1) 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,

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

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

Utredningen har på anmodan avgivit följande yttranden

1) den 8 mars 1958 över vissa vid 1958 års riksdag väckta motioner, nämligen dels I:121 om obligatorisk vägbelysning längs vissa trafikleder, och dels II: 347 angående ansvaret för att ur trafiksäkerhetssynpunkt godtagbar belysning kommer till stånd, samt

2) den 24 september 1958 över av Malmö stads gatunämnd anförda besvär över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut den 17 mars 1958 rörande beräkning av statsbidragsberättigade kostnader för ombyggnad av Värnhemstorget i Malmö.

Visst samråd har enligt direktiven skett med allmänna statsbidragsutredningen och 1955 års stadsutredning. Utredningen har därjämte haft samråd med den inom byggnadsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillsatta parkeringsutredningen.

Med gatucheferna i Stockholm, Göteborg och Malmö samt byggnadscheferna i vissa städer har diskuterats vissa praktiska tillämpningsfrågor i samband med utredningsuppdraget.

Sedan uppdraget numera slutförts, får utredningen vördsamt överlämna betänkande angående statsbidragen till städernas vägar och gator, m. m.

Vid betänkandet är fogade reservationer av dels herrar Carlsson och Humble och dels herr Hall samt särskilt yttrande av herr Larsson.

Stockholm den 18 juni 1959

Allan Tånneryd

Nils Agerberg

C. W. Carlsson

Gösta Hall

Sixten Humble

Gunnar Larsson

Fritz Persson

/Lars Sparre

Innehåll

Skrivelse till departementschefen	3
Utredningsuppdraget.	7
I kap. Statsbidragen till städernas väg- och gatuhållning	11
Bidragsreglernas utveckling.	11
Bidragsberättigade objekt	13
Vägar och gator	13
Gällande bestämmelser och praxis	13
Omfattningen av städernas väg- och gatunät	14
Avgränsningen av de bidragsberättigade objekten	15
Utvidgad statsbidragsgivning till gatorna	17
Parkeringsplatser	20
Gällande bestämmelser.	20
Innebörden av praxis	21
Utredningen	23
Parkeringsavgifterna	24
Stationsparkering	25
Busshållplatser	26
Allmänna synpunkter	26
Utredningen	27
Tunnelbanor	29
Allmänna synpunkter	29
Utredningen	30
Bidragsprocenten	32
Statsbidrag till byggande	33
Fördelningen av bidragsmedlen	33
Nuvarande förhållanden	33
Allmänna synpunkter	34
Fördelningsplanens utformning m. m.	37
Schablonbidragen	38
Byggnadsföretaget	40
I fördelningsplan angivna företag	40
Bidragsunderlaget	40
Granskning och kontroll	44
Byggnadsföretag med schablonbidrag	46
Marklösen.	47
Nuvarande förhållanden	47
Allmänna överväganden	48
Bidragsunderlaget	51
Handläggningen av marklösenfrågor	52

Ledningsarbeten m. m.	53
Gällande bestämmelser och praxis	53
Elektriska starkströmsledningarna	53
Elektriska svagströmsledningarna	54
Övriga ledningar (för vatten, avlopp, gas o. dyl.)	55
Omläggning av spårväg	56
Utredningen	56
Tomtågarbidrag	58
Gatubyggnadskostnadsbidrag	58
Nuvarande förhållanden	58
Allmänna synpunkter	59
En förenklad avdragsregel	60
Gatemarkersättning	63
Statsbidrag till underhåll	65
De nu bidragsberättigade gatorna	65
Nuvarande förhållanden	65
Verkningarna av bestämmelserna om underhållsperiodens längd	66
Utredningen	68
Övriga gator	72
 II kap. Uppdelning mellan stad och kronan av väghållningen inom staden	74
Gällande bestämmelser	74
Nuvarande förhållanden	76
Frågans tidigare behandling	77
Utredningen	82
 III kap. Statsbidragen till vägföreningars vägar, m. m.	89
Gällande bestämmelser och praxis	89
Bakgrunden till utredningsuppdraget	90
Allmänna synpunkter	92
En förenklad beräkningsmetod för underhållsbidrag	94
Statsbidragsprocenten	95
 IV kap. Kostnads- och anslagsfrågor	98
Författningsförslag	103
Specialmotivering till författningsförslagen	114
Sammanfattning	121
Reservationer av herrar Carlsson och Humble samt av herr Hall och särskilt yttrande av herr Larsson	123
Bilaga	129

UTREDNINGSUPPDRAGET

I anförande till statsrådsprotokollet den 6 maj 1955 yttrade dåvarande statsrådet Hjalmar Nilson bl. a. följande.

I 1 § förordningen den 30 juni 1943 (nr 438) om statsbidrag till väg- och gatu-hållningen i städer och stadsliknande samhällen, som är väghållare — i det följande kallad bidragsförordningen — stadgas, att till dessa städer och samhällen utgår enligt vad som närmare anges i förordningen statsbidrag till byggande och underhåll av allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator. Enligt 2 § bidragsförordningen förstås med väg allt vad jämlikt 2 § lagen om allmänna vägar hör till väg eller anses såsom väg. Vad som skall anses höra till gata anges icke i förordningen. Skulle tvekan uppkomma om viss anordning är att hänföra till gata i statsbidragshänseende, har frågan ansetts böra avgöras med ledning av de beträffande väg givna bestämmelserna. Enligt 3 § bidragsförordningen ankommer det på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter länsstyrelsens hörande för varje stad och samhälle bestämma de gator, som skall anses såsom för biltrafiken viktiga. Till denna kategori hänföres enligt gällande praxis, vilken utbildats på grundval av vissa av 1935 års vägsakkunniga verkställda utredningar, gator, som ingår i infarts- och genomfartsleder, samt vidare andra gator, som beträffande trafikmängd och beskaffenhet kan jämföras med infarts- och genomfartsgator, ävensom mera trafikerade bussleder och viktiga trafikleder till hamn, järnvägsstation, flygplats m. fl. större allmänna inrättningar samt till industriområde.

I en vid 1952 års riksdag väckt motion (I: 256) anhölls bl. a., att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en utredning huruvida nu gällande uppfattning av begreppet »för biltrafiken viktiga gator och vägar» får anses vara rättvisande med hänsyn till det ökade motorfordonsbeståndet samt vidare av möjligheten att, oberoende av om väghållningsåtagande föreligger, inordna vissa allmänna parkeringsplatser under de statsbidragsbestämmelser, som nu gäller beträffande för biltrafiken viktiga vägar och gator. I utlåtande (nr 221) häröver framhöll statsutskottet bl. a. att med hänsyn till motorfordonstrafikens starka utveckling under senare år med därav föranledda ökade kostnader för väg- och gatu-hållningen i städer och stadsliknande samhällen, som är väghållare, utskottet i likhet med motionären och de i ärendet hörda remissorganen fann starka skäl tala för att en utredning verkställdes rörande tolkningen och tillämpningen av det i bidragsförordningen förekommande uttrycket »allmän väg eller gata, som är för biltrafiken viktig». Jämväl frågan om vissa allmänna parkeringsplatser ställning i statsbidragshänseende syntes enligt utskottet vara förtjänt att närmare undersökas. I likhet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i yttrande över motionen anförut ansåg utskottet, att dessa båda spörsmål borde upptagas till prövning i samband med en av styrelsen i annat sammanhang föreslagen utredning om viss ändring av bestämmelserna rörande statsbidrag till städernas väg- och gatu-hållning. Utskottet hemställde, att riksdagen måtte anhänga, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om

åtgärder i av utskottet angivet syfte. Denna hemställan bifölls av riksdagen i skrivelse den 6 december 1952 nr 430.

Den förutnämnda, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna utredningen hade aktualiserats av att överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsväsendet i sin verksamhetsberättelse för budgetåret 1949/50 föreslagit en omprövning av vissa bestämmelser i bidragsförordningen, främst 7 §. Härefter stadgas, att statsbidrag, i mån av tillgång å därtill anslagna medel, utgår med 95 procent av stads eller samhälles kostnad för iordningställande av för biltrafiken viktig gata, dock endast i den mån kostnaden icke täcks av de bidrag som staden eller samhället äger eller, om erforderliga »gatukostnadsbestämmelser» antagits, skulle ägt uppbära av tomtägarna (gatubyggnadskostnadsbidrag). Överrevisorerna hade funnit, att bestämmelsen om avdrag för verkliga eller beräknade gatubyggnadskostnadsbidrag medförde vissa administrativa svårigheter för såväl styrelsen som bidragstagarna. Svårigheterna sammanhängde icke blott med att gatubyggnadskostnadsbestämmelser saknades i åtskilliga av de berörda städerna och samhällena utan även med det förhållandet, att endast ett fåtal av de statsbidragsberättigade gatuarbetena avsåg rena nyanläggningar; flertalet bestod i etappvis utförda förbättringsarbeten å befintliga gator, varvid möjligheterna att erhålla bidrag av tomtägarna utmed gatan var begränsade. Huruvida bestämmelserna om avdrag för gatubyggnadskostnadsbidrag borde utan vidare slopas, vilket yrkats i en år 1946 av svenska stadsförbundets styrelse gjord, av Kungl. Maj:t utan åtgärd lämnad framställning, eller ersättas med förenklade regler, borde enligt överrevisorernas mening göras till föremål för särskild utredning. Överrevisorerna fann flera skäl tala för ett alternativ, som diskuterats med representanter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, nämligen att avdrag för gatubyggnadskostnadsbidrag icke längre skulle göras vid statsbidragsberäkningen utan statsbidragsandelen i stället differentieras och generellt sänkas.

Enligt överrevisorerna syntes även bestämmelserna i bidragsförordningen om fördelningsplaner för statsbidragstilldelningen till väg- och gatubyggnad medföra en alltför omständlig administrativ handläggning. I förordningen stadgas att för tilldelning till städer och samhällen av statsbidrag för ifrågavarande ändamål skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter länsstyrelsens hörande vartannat år upprätta och fastställa fördelningsplan för de närmaste två åren. Överrevisorerna ifrågasatte, huruvida icke en avsevärd förenkling stod att vinna vid en återgång till det före vägväsendets förstatligande gällande systemet med statsbidrag till varje särskilt byggnadsföretag. Kunde detta system dessutom förenklas så, att bidragen beviljades å beräknad, skälig kostnad, vore detta ett stort steg framåt mot en snabbare handläggning av ärendena.

I detta sammanhang må vidare uppmärksammas ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i yttrande över överrevisorernas berättelse för budgetåret 1950/51 framlagt förslag att frågan om inom vilka områden, som städer och samhällen skall vara egna väghållare, borde särskilt utredas. Enligt 11 § lagen om allmänna vägar är stad väghållare inom stadens område, dock att Konungen äger under vissa förutsättningar förordna, att kronan skall vara väghållare. En uppdelning av väghållningen inom en stad så att stadens väghållningsskyldighet begränsas till visst område, vissa vägar eller vissa slag av arbeten har däremot icke ansetts kunna komma ifråga. Frågan härom har nu aktualiserats, bl. a. genom den nya kommunindelningen. Åtskilliga städer, särskilt mindre sådana, har ett relativt stort landsbygdsområde och en mindre stadskärna, varigenom deras väghållning omfattar ett förhållandevis stort grusvägnät. I flera fall har sådana städer icke ansett sig ha resurser att sköta vägunderhållet utan avtalat med vägförvaltningarna att omhänderta detta. Det bör enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen övervägas om det icke

vore lämpligare, att väghållningen i dylika fall uppdelades så att kronan vore väghållare på stadens landsbygdsdel, varvid staden skulle vara egen väghållare endast i den egentliga staden.

Sedermera har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i särskild skrivelse den 9 juni 1954 även föreslagit att möjlighet bör givas styrelsen att för kronans räkning under vissa förutsättningar bygga och underhålla riksväg eller annan större vägtrafikled, som är belägen inom område för stad eller samhälle, som är väghållare.

Jag övergår nu till att redovisa mina egna synpunkter på dessa problem.

De vunna erfarenheterna av bidragsförordningens tillämpning under de elva år förordningen varit i kraft, synes enligt min mening, särskilt sett mot bakgrunden av motorfordonstrafikens starka utveckling, ge vid handen, att det nuvarande bidragssystemet är förenat med vissa brister. Jag finner därför en översyn därav påkallad. Denna översyn bör ske genom en särskild utredning av sakkunniga.

Vad först beträffar frågan om vilka objekt, som skall vara bidragsberättigade, så har, sedan gällande principer på sin tid uppdrogs, förutsättningarna väsentligt ändrats genom den skedda trafikutvecklingen. Jag ansluter mig därför till vad riksdagen uttalat om önskvärdheten av en utredning av tolkningen och tillämpningen av det nuvarande begreppet allmän väg eller gata, som är för biltrafiken viktig. Det kan därvid befinnas motiverat att ändra själva begreppsbestämningen och uppdra principer för en ny praxis på området. I detta sammanhang vill jag erinra om föredragande departementschefens och vederbörande riksdagsutskotts uttalande vid framläggande av grunderna för den nuvarande förordningen, att sådan lättnad borde beredas städerna i deras bördor för de allmänna trafikleder, som vore nödiga för den allmänna samfärdseln, att största möjliga likställighet mellan landsbygd och städer i förevarande hänseende vunnnes. I anslutning härtill synes jämväl frågan om vissa allmänna parkeringsplatser ställning i statsbidragsavseende böra bli föremål för övervägande.

Vad angår frågan om en förenkling av bestämmelserna i 7 § bidragsförordningen, så innebär det nuvarande stadgandet, att reduceringen av statsbidraget med tomtägarbidrag skall uppgå till vad enligt byggnadslagen maximalt kan uttagas av tomtägarna. För varje företag måste därför i statsbidragsärendet utredas, huru stora tomtägarbidrag kan vara. Detta medför ofta svårigheter för både vederbörande kommun och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. En viss osäkerhet om statsbidragets slutliga storlek föreligger härigenom stundom vid fördelningsplanens utarbetande, vilket är till olägenhet särskilt för kommunerna. Vid förarbetena till de nuvarande bestämmelserna förutsåg också föredragande departementschefen att det, sedan närmare erfarenhet vunnits, kunde visa sig önskvärt och lämpligt att utforma ett förenklat förfarande. Denna fråga bör utredas i detta sammanhang. Som grund för bedömandet av spörsmålet efter vilka linjer en sådan förenkling lämpligen bör sökas torde krävas, att de nuvarande faktiska förhållandena med avseende på gatubyggnadskostnadsbidragen klarlägges.

Även frågan om en förenkling av bestämmelserna om fördelningen av statsbidragen till väg- och gatubyggnadsföretag i städerna torde böra utredas i detta sammanhang. Det är emellertid tveksamt, huruvida den av överrevisorerna antydda lösningen med en återgång till systemet med statsbidrag för varje särskilt byggnadsföretag är den lämpligaste. Härigenom skulle bl. a. bortfalla den frihet för städerna i fråga om arbetenas utförande, som ansågs så värdefull vid de nu gällande bestämmelsernas införande. Vidare synes vid en sådan anordning risk föreligga för en ökad arbetsbörda för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Däremot torde eventuellt en förebild kunna sökas i det system, som med fördel tillämpas beträffande underhållsbidraget till städerna, d. v. s. att bidrag beviljas på beräknad, skälig kostnad i stället för på den faktiska. Möjligen skulle därvid även kunna övervägas,

huruvida icke nuvarande fördelningsplaner lämpligen kunde ersättas med flerårsplaner av det slag, som fastställes för de statliga vägbyggnadsarbetena. Denna fråga bör dock — innan ställning toges till densamma — förutsättningslöst utredas. Samråd bör härvidlag ske med allmänna statsbidragsutredningen.

Vad slutligen angår frågan om beredande av möjligheter att dela upp väghållningen inom en stad mellan kronan och staden, så finns nu den, särskilt ifråga om väg- och gatuunderhållet, i flera fall tillämpade utvägen, att överenskommelse träffas mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och staden om att vissa väghållningsarbeten för samhällets räkning tills vidare skall ombesörjas av den statliga vägorganisationen till självkostnadspris. Staden har härvid att själv bära de kostnader för dylika arbeten, som ej täcks av utgående statsbidrag. Beträffande väg- och gatubyggnader finns dock även möjlighet att giva staden upp till 100 procent statsbidrag om särskilda förhållanden gör detta motiverat. I vissa fall torde det dock vara till fördel såväl ur allmän synpunkt som för vederbörande samhälle om en uppdelning av väghållningen skedde på så sätt, att kronan helt övertog väghållningen inom ett område eller av vissa främst större vägtrafikleder. Att lösa frågan om väghållningens uppdelning enligt sistnämnda linje torde dock försvåras av bl. a. den lokala representationens ordnande. De områden, där kronan enligt vad nyss anförts skulle vara väghållare, utgör icke egna kommuner och kan därför ej utse ombud för val av ledamöter i vägnämnd. Områdena skulle vid en ifrågasatt uppdelning av väghållningen ej bli representerade i vare sig vägnämnd eller länsvägnämnd. Utredningen torde därför vid prövningen av olika möjligheter till uppdelning av väghållningen i stad, jämväl böra beakta problemet om ordnandet av den lokala representationen.

Även om den av mig förordade översynen torde böra begränsas till i första hand de särskilda genom framförda yrkanden och förslag aktualiserade spörsmål, som jag i det föregående angivit, synes dock utredningen böra vara oförhindrad att taga upp frågor, som sammanhänger med dessa spörsmål eller i övrigt syftar till en förbättring av ifrågavarande bidragssystem.

De ekonomiska konsekvenser, som olika förslag från utredningen för med sig, bör närmare belysas. Utredningen bör även utarbета de författningsändringar, som föranleds av förslagen. Slutligen understrykes vikten av att utredningen i erforderlig omfattning samråder med den av chefen för finansdepartementet tillkallade kommittén för utredning rörande städernas särskilda skyldigheter och rättigheter i förhållande till staten.

Genom Kungl. Maj:ts beslut den 12 april 1957 har därjämte åt utredningen uppdragits att verkställa översyn av tillämpningen av gällande bestämmelser om statsbidrag till enskild väghållning i vad de avser vägar inom tätbebyggda områden samt framlägga de förslag, vartill denna översyn kan giva anledning.

Uppdraget föranleddes av en framställning, vari Förbundet för enskild väghållning i Stockholms län hemställt om åtgärder för en ökad statsbidragsgivning till underhållet av i vägföreningar ingående vägar.

FÖRSTA KAPITLET

STATSBIDRAGEN TILL STÄDERNAS VÄG- OCH GATUHÅLLNING

Bidragsreglernas utveckling

Det har sedan gammalt ålegat städerna att själva ombesörja sin gatu- och väghållning.

Gatuhållningsskyldigheten blev i lag fastställd i den i början av 1900-talet genomförda stadsplanelagstiftningen. Även enligt dennas nuvarande mot- svarighet (1947 års byggnadslag) har städerna principiellt att ombesörja och bekosta anskaffning av gatumarken samt iordningställande och under- håll av sina gator.

Städerna var tidigare principiellt skyldiga och kunde åläggas att bygga varje väg inom sitt område som var nödig för den allmänna samfärdseln. Denna skyldighet upphörde emellertid i samband med förstatligandet av vägväsendet fr. o. m. år 1944.

Alltsedan automobilbeskattningen år 1923 infördes (prop. 1922: 199), har städerna åtnjutit statsbidrag till sin väg- och gatuhållning. Väsentligare ändringar i bidragsreglerna har skett åren 1938, 1942 och 1943.

Enligt de ursprungliga reglerna skulle viss i författningen fastställd andel av de bilskattemedel som inflöt under varje budgetår tillfalla städerna. Denna andel utgjorde 20 procent av vad som återstod av bilskattemedlen sedan därav bestritts viss del av kostnaderna för väghållningen på lands- bygden och för vissa speciella ändamål. Av de städerna sålunda tillkom- mande medlen fördelades 80 procent dem emellan i förhållande till de be- lopp, som från dem influtit i fordonsskatt, att användas till förbättring och underhåll av deras för automobiltrafiken viktiga vägar och gator, i första rummet infartsvägarna. Över dessa bidrag (städernas *ordinarie andel*) fick städerna förfoga efter gottfinnande, med iakttagande av att medlen använ- des till avsett ändamål. Återstående 20 procent av de för städerna avsedda medlen (städernas *utjämningsandel*) utdelades av Kungl. Maj:t efter för- slag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom bidrag till särskilda förbät- ringsföretag med hälften eller större del av kostnaden för arbetet.

Den år 1938 gjorda ändringen av bidragsreglerna, vilken trädde i kraft från och med den 1 juli 1939, byggde på en av 1935 års vägsakkunniga verk- ställd utredning avseende ändrade grunder för fördelning över huvud av automobilskattemedlen (SOU 1936: 58). De sakkunnigas förslag i vad avsåg

städerna blev dock endast delvis godtaget av statsmakterna (1938 års statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, punkt 7).

Ändringen innebar i huvudsak följande. Medel till städernas väg- och gatuhållning skulle icke längre utgå med viss bestämd andel av bilskatte-medlen utan medelsbehovet skulle prövas årligen; man avsåg dock att väsentligen samma principer som dittills alltjämt skulle tillämpas i vad gällde fördelningen av medlen mellan städer och landsbygd.

Bidrag skulle kunna utgå jämväl till nyanläggningsarbeten och icke såsom tidigare blott till förbättrings- och underhållsarbeten. Proportionerna mellan den ordinarie andelen och utjämningsandelen ändrades väsentligt. Utjämningsandelen höjdes från 20 till 60 procent av bidragsmedlen och den ordinarie andelen minskades motsvarande, d. v. s. från 80 till 40 procent. Ur utjämningsandelen skulle efter Kungl. Maj:ts prövning kunna utgå bidrag till stads kostnad för byggande av vägar och gator med 85 procent av den beräknade kostnaden. I fråga om fördelningen av utjämningsandelen skulle gälla, att ett belopp motsvarande fem procent av hela den städerna tillkommande andelen av bilskattemedlen skulle avskiljas och ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för bidrag i utjämningsssyfte och till brådskande företag samt att återstående del av utjämningsandelen skulle fördelas på grundval av en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vartannat år upprättad fördelningsplan avseende de närmaste två åren. Till grund för planen, som skulle fastställas av Kungl. Maj:t, skulle läggas graden av ifrågavarande byggnadsföretags behövlighet för den allmänna samfärdseln. Städerna skulle själva äga bestämma i vilken ordning de i fördelningsplanen upptagna arbetena skulle komma till utförande.

På grundval av förslag i statsverkspropositionen till 1942 års riksdag (sjätte huvudtiteln, punkt 13) beslöts en uppdelning av de städerna tillkommande medlen på två särskilda riksstatsanslag, det ena avseende bidrag till underhållet av städernas för biltrafiken viktiga vägar och gator och det andra avseende bidrag till byggande och förbättring av dylika vägar och gator. Till underhållet skulle städerna erhålla statsbidrag med 85 procent av den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade underhållskostnaden för de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna. Styrelsen skulle för varje stad bestämma de vägar och gator, som skulle anses såsom för automobiltrafiken viktiga. För fördelningen av byggnadsbidraget skulle gälla samma regler som dittills gällt beträffande utjämningsandelen. De beslutade ändringarna trädde i kraft från och med budgetåret 1942/43.

Vägväsendets förstatligande från och med den 1 januari 1944 (prop. 1942: 122, 1943: 223) innebar ingen principiell ändring i den gällande ordningen, att städerna själva hade att ombesörja den allmänna väghållningen inom sina områden. Inom det stadsplanelagda området i stad åvilar gatuhållningsskyldigheten i princip staden. Den ändringen gjordes dock, att det infördes en möjlighet för kronan att — där en stad finnes sakna förutsätt-

ningar att vara väghållare — övertaga stadens väghållning, vilken då även omfattar vissa gator, som tillika förklarats vara allmän väg.

Redan före 1943 hade stadsliknande samhälle rätt att, om det så önskade, självt vara väghållare inom sitt område. Denna rätt kvarstår enligt gällande bestämmelser. För närvarande är fyra stadsliknande samhällen väghållare.

Då förstatligandet för landsbygdens del medförde, att dess befolkning helt befriades från väghållningsskyldigheten, ansågs städerna böra beredas en sådan lättnad i sina bördor för de trafikleder, som är nödiga för den allmänna samfärdseln, att största möjliga likställighet mellan landsbygd och stad uppnåddes i förevarande hänseende. Den erforderliga lättnaden skulle åstadkommas bidragsvägen. Med anledning härav höjdes bidragsprocenten från 85 till 95. Likställighetsprincipen utgjorde därjämte motivet till en utvidgning av rätten till statsbidrag att i viss omfattning avse jämväl städernas utgifter för marklösen.

Vid 1943 års riksdag fattades även vissa beslut beträffande bidragsreglerna i övrigt. I fråga om byggnadsbidraget infördes bestämmelsen, att statsbidraget i varje särskilt fall skulle reduceras med de bidrag till kostnaderna för iordningställande av gata, som tomtägarna kunde åläggas att utgiva (gatubyggnadskostnadsbidrag). Beträffande underhållsbidraget bestämdes att det belopp, vartill stads kostnader för underhållet beräknades årligen uppgå, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle fastställas för en tid av fyra år.

De nu gällande statsbidragsbestämmelserna återfinnes dels i förordningen den 30 juni 1943 om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare¹, (SFS 1943: 438) — i det följande benämnd bidragsförordningen — och dels i förordningen samma dag om statsbidrag till städer och samhällen, där kronan är väghållare, för tillhandahållande av mark för allmän väg m. m. (SFS 1943: 439).

Bidragsberättigade objekt

Vägar och gator

Gällande bestämmelser och praxis

Enligt 1 § bidragsförordningen åtnjuter städerna bidrag till byggande och underhåll av allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator. Det ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att bestämma, vilka gator som skall hänföras till de för biltrafiken viktiga. I vad avser allmänna vägar föreskrives i 14 § allmänna vägagen, att frågan om vilka vägar, som skall anses såsom allmänna, prövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med länsstyrelsen samt att vid meningsskiljaktighet mellan de berörda myndigheterna ärendet skall hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning.

¹ Vad som i fortsättningen säges om städer, som är väghållare, gäller även de samhällen beträffande vilka Kungl. Maj:t förordnat, att de skall vara väghållare.

Förutsättningen för att väg skall kunna ifrågakomma såsom allmän är enligt 7 § allmänna väglagen, att den provas nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest finnes till synnerligt gagn för det allmänna. I detta avseende gör lagen ingen skillnad mellan stad och landsbygd. Genom att tillämpningen ankommer på en central myndighet och i tvistiga fall på Kungl. Maj:t torde en för hela riket gemensam praxis ha utbildats.

Beträffande tolkningen av uttrycket för biltrafiken viktig gata uttalade andra särskilda utskottet vid 1943 års riksdag.

Till denna kategori hänföres enligt nu gällande praxis gator, som ingå i infarts- och genomfartsleder, samt vidare andra gator, som beträffande trafikmängd och beskaffenhet kunna jämföras med infarts- och genomfartsgator, ävensom mera trafikerade omnibusleder och viktiga trafikleder till hamn, järnvägsstation, flygplats m. fl. större allmänna inrättningar samt industriområde. Reformens genomförande får i principiellt hänseende icke leda till någon utvidgning av det bidragsberättigade gatunätet. Med hänsyn till de ökade statsbidragen bör, vid gatas förklarande såsom viktig för biltrafiken, kravet på gatans nödvändighet för den allmänna samfärdseln upprätthållas.

Utskottets uttalande innebar endast ett fastställande av då rådande praxis, vilken alltjämt gäller.

Omfattningen av städernas väg- och gatunät

Det bidragsberättigade väg- och gatunätet i städerna har, såsom framgår av nedanstående tablå, ökat mycket kraftigt sedan bidragsförordningens ikraftträdande år 1944. Från att detta år ha omfattat 3 776 km var år 1958 dess totala längd 5 739 km, således en ökning med 1 963 km eller ca 50 pro-

Städernas bidragsberättigade väg- och gatunät åren 1944—1958

År	Det bidragsberättigade väg- och gatunätet km	Årlig ökning eller minskning (—) km
1944.....	3 776	—
1945.....	3 892	116
1946.....	3 952	60
1947.....	4 085	133
1948.....	4 613	528
1949.....	4 752	139
1950.....	4 792	40
1951.....	4 953	161
1952.....	5 493	540
1953.....	5 520	27
1954.....	5 543	23
1955.....	5 565	22
1956.....	5 598	34
1957.....	5 587	— 11 ¹
1958.....	5 739	152

¹ Minskningen sammanhänger med att kronan övertog väghållningen i Kungälv.

cent. Av denna ökning torde omkring tre fjärdedelar avse överflyttningar från kronans till städernas väghållning genom inkorporeringar, tillkomsten av nya väghållare samt verkningarna av 1952 års kommunindelningsreform. Den reella utvidgningen av det bidragsberättigade väg- och gatunätet, d. v. s. förändringar av enskilda vägar till allmänna, bestämmandet av vissa nya gator såsom för biltrafiken viktiga samt nyanläggningar skulle således uppgå till omkring en fjärdedel av den totala ökningen.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har verkställt en undersökning rörande omfattningen av städernas väg- och gatunät år 1956. Resultatet redovisas i följande sammanställning i vad avser de bidragsberättigade vägarna och gatorna. Det bör dock understrykas att siffrorna icke gör anspråk på att vara exakta.

Städernas bidragsberättigade väg- och gatunät år 1956, km

Bidragsberättigade						Summa bidrags- berättigade vägar och gator
gator			vägar			
Huvud- trafikleder	Övriga gator	Summa	Huvud- trafikleder ¹	Övriga vägar	Summa	
713	1 822	2 535	1 250	1 813	3 063	
						5 598

¹ Riksvägar och förutvarande länshuvudvägar.

Städernas totala gatunät omfattar ca 8 000 km. Härav är, såsom framgår av tablan, ca en tredjedel bidragsberättigat. Större delen av dessa gator är icke hänförliga till huvudtrafikleder. De bidragsberättigade vägarna, d. v. s. städernas allmänna vägar, har en total längd av ca 3 100 km, varav omkring 40 procent utgöres av huvudtrafikleder.

Avgränsningen av de bidragsberättigade objekten

Gällande bestämmelser rörande de bidragsberättigade objekten har syftat till största möjliga likställighet mellan stad och landsbygd. Statsbidraget till städernas väg- och gatuhållning är baserat på samma principer som gäller för statens direkta åtagande ifråga om väghållningen på landet. I båda fallen förutsättes för ett statligt engagemang, att trafiklederna skall kunna anses nödiga för den allmänna samfärdseln. Att staten ifråga om städernas väghållning medverkar indirekt, bidragsvägen, men på landsbygden själv påtagit sig väghållningsuppgiften grundar ingen principiell skillnad ifråga om omfattningen av statens åtagande. Bestämmandet av statsbidraget till städernas väg- och gatuhållning till ett lägre tal än 100 procent motiverades med att det för städerna innebar en fördel, att de inom sina områden själva fick ombesörja hela väg- och gatuhållningen. Denna kunde bedrivas mera rationellt, då den erhöi en större omfattning, både genom att den möjliggjorde ett effektivt utnyttjande av större och bättre maskiner och genom att

verksamheten kunde planeras i ett sammanhang. Även med tanke på behovet att bereda sysselsättning åt städernas invånare ansågs det av betydelse, att väg- och gatuhållningsuppgiften inom städerna helt ankom på dessa. Ett högre procenttal än det fixerade skulle ha medfört, att städerna kommit i ett gynnsammare läge än landsbygden.

Tillämpningen av bestämmelserna synes enligt utredningens mening ha skett under beaktande av det nämnda likställighetskravet. Härtill har givetvis medverkat, att tolkningen av det för bidragsförordningen grundläggande begreppet, för den allmänna samfärdseln nödig förbindelseled, ankommit på en central myndighet. Det finns ingen anledning att för städernas del tillämpa andra principer än som gäller på landsbygden. Trafikledernas karaktär är sådan att en enhetlig tillämpning ter sig som det naturliga. Deras byggande och vidmakthållande är icke endast ett lokalt intresse utan har betydelse för den allmänna samfärdseln inom ett större område.

Utredningen anser därför, att bestämmandet av de bidragsberättigade objekten i städerna liksom hittills bör grunda sig på de principer som gäller för statens åtaganden ifråga om den allmänna väghållningen på landet.

Dessa principer utvecklas närmare i motiven till allmänna väglagens definition av begreppet allmän väg. Av motiven får anses framgå, att förutsättningarna för att en led skall kunna betecknas som en för den allmänna samfärdseln nödig förbindelseled är, att leden står öppen för all slags befordran och transport av personer, gods och meddelanden, att kretsen av trafikanter är relativt talrik samt att den allmänna samfärdselns behov av leden är varaktigt. Definitionen framstår visserligen som vag, men den torde i praktiken ha erhållit en betydande grad av stadga. Mot den praxis som sålunda utbildats torde enligt utredningens mening ingen erinran kunna göras.

Det är givet att vagheten i definitionen många gånger kan ge upphov till vissa avgränsningsproblem. Detta torde vara särskilt aktuellt ifråga om städernas gatunät. Städerna, liksom tätorterna över huvud, är i hög grad trafik- alstrande, både som utgångspunkter och som mål för allmän samfärdsel. De är ofta skärningspunkter för genomgående leder. Följden blir en anhopning av trafik på ett relativt litet område. Det gatunät som står till förfogande ger i en annan utsträckning än på landsbygden tillfälle till val mellan olika färdvägar. För att nå mål i en stad eller för fortsatt färd genom denna kan trafikanterna från en infartsled sprida sig över flera gator. Under sådana förhållanden måste det ofta vara svårt att urskilja de delar av gatunätet som kan anses vara för den allmänna samfärdseln nödiga. Att en förhållandevis liberal tolkning är motiverad vid bestämmandet av de bidragsberättigade gatorna synes därför naturligt.

Det i bidragsförordningen använda uttrycket *för biltrafiken viktig gata* har genom bilismens expansion under senare år i viss mån kommit att framstå såsom oegentligt. Åtskilliga gator, för vilka städerna enligt byggnads-

lagen har att svara men till vilka statsbidrag icke utgår, kan sålunda be-tecknas såsom för biltrafiken viktiga utan att därför vara för den allmänna samfärdseln nödiga. Sådana gator är till sin funktion ofta att jämställa med enskilda vägar på landsbygden. De tjänstgör såsom tillfartsleder till vanligen flera fastigheter, bostadsgator. De har i normalfallen ingen genomgående trafik. Visserligen kan stundom belastningen på en huvudtrafikled ha blivit så stark, att en del av trafiken, såsom ovan antytts, måste utnyttja även dyli-ka gator. I den mån en trafikbelastning av detta slag kan bedömas som var-aktig, bör dock ofta förutsättningar finnas att få gatan i fråga förklarad så-som för biltrafiken viktig. Men även gator som endast tjänstgör som bostads-gator kan i en praktisk mening sägas ha blivit för biltrafiken viktiga. Detta gäller med den alltmer ökande biltätheten gator såväl i stadskärnorna som i förortsområden med betydande bostadskomplex.

För att åstadkomma ett mera adekvat uttryck för de av bidragsförord-ningen åsyftade objekten och bringa dess uttryckssätt i korrespondens med gällande praxis föreslår utredningen, att begreppet för biltrafiken viktiga gator utbytes mot *för den allmänna samfärdseln nödiga gator*.

Bidragsförordningen saknar uttryckliga bestämmelser om möjligheten att innan trafikled utbyggs enligt fastställd stadsplan förklara den såsom för biltrafiken viktig gata. För att kunna planera sin gatubyggnadsverksamhet har emellertid städerna behov av att redan på detta stadium veta huruvida en viss gatuaneläggning är bidragsberättigad. I praktiken löses detta för när-varande så att gatan, om den i övrigt uppfyller villkoren, upptas i fördel-ningsplan. Härigenom inträder rätt till statsbidrag. Utredningen föreslår emellertid i det följande, att endast vissa av de bidragsberättigade objekten skall behöva nominellt angivas i fördelningsplan. Om detta utredningens förslag förverkligas, blir det alltså i en del fall icke möjligt att lösa frågan om statsbidragsrätten såsom nu sker. Med hänsyn delvis härtill men också till att den nuvarande metoden framstår som mindre praktisk bör i bidrags-förordningen införas en bestämmelse av innebörd, att gata kan bestämmas såsom — enligt den nyss föreslagna terminologien — för den allmänna sam-färdseln nödig i och med att den upptagits i fastställd stadsplan.

Utvidgad statsbidragsgivning till gatorna

Såsom utredningen ovan framhållit föreligger vissa skäl att jämföra den kategori av gator till vilka statsbidrag nu icke utgår med enskilda vägar på landet. De senare är under vissa förutsättningar statsbidragsberättigade. Bidrag kan utgå till såväl byggande som underhåll av sådan väg. Tillämp-ningsområdet för bidragsgivningen har under senare år vidgats och bidrags-procenten har höjts. I vad avser bidrag till underhållet av enskilda vägar inom vissa tätbebyggda områden föreslår utredningen i det följande viss ändring i liberaliserande riktning.

Bidragen till enskild väghållning har alltmera kommit att få karaktären

av kompensation till vederbörande väghållare för kostnader föranledda av biltrafiken. Anslagen avräknas också mot automobilskattemedlen. Ökningen av motorfordonsbeståndet åberopades såsom motiv för den år 1956 genomförda höjningen av statsbidragsprocenten.

Städernas kostnader för byggande och underhåll beträffande det icke bidragsberättigade gatunätet redovisas i nedanstående tablå. Såsom en jämförelse lämnas motsvarande uppgifter beträffande det bidragsberättigade väg- och gatunätet.

Städernas byggnads- och underhållskostnader åren 1947—1957

År	Kostnader för byggnadsarbeten		Kostnader för underhållet	
	bidragsberättigade vägar och gator	icke bidragsberättigade gator	bidragsberättigade vägar och gator	icke bidragsberättigade gator
	Milj. kr.			
1947.....	17,2	24,6	15,5	11,6
1948.....	21,2	30,6	18,8	9,8
1949.....	23,4	30,2	20,4	13,1
1950.....	22,8	30,6	23,8	15,5
1951.....	34,0	37,6	29,7	18,2
1952.....	48,3	47,1	38,0	19,4
1953.....	61,3	61,2	42,9	21,4
1954.....	66,5	60,6	46,9	23,3
1955.....	67,5	71,0	53,1	26,8
1956.....	86,3	72,7	59,4	30,1
1957.....	99,3	84,6	61,4	31,6

Det framgår att kostnaderna för byggande av icke bidragsberättigade gator år 1957 uppgick till 84,6 miljoner kronor. Kostnaderna för underhållet av desamma belöpte sig till 31,6 miljoner kronor. Motsvarande kostnader för det bidragsberättigade väg- och gatunätet utgjorde samma år 99,3 respektive 61,4 miljoner kronor.

En grundläggande tanke vid vägförstatligandet år 1943 var, som ovan framhållits, att man skulle söka åstadkomma största möjliga likställighet mellan stad och landsbygd. Denna princip har varit vägledande ifråga om trafikleder, som kan betecknas såsom nödiga för den allmänna samfärdseln. Beträffande städernas övriga gator har en tillämpning av likställighetsprincipen icke tidigare diskuterats. Åtskilliga skäl talar emellertid enligt utredningens mening för en utsträckning av principen att i vissa hänseenden gälla de nu icke bidragsberättigade gatorna. Utredningens resonemang i det följande bygger på en vidareutveckling av den ovan antydda parallellen mellan ifrågavarande gator och enskilda vägar på landet.

Statsbidrag till de enskilda vägarna utgår såsom nämnts dels till byggande och dels till underhåll. Ifråga om *byggandet* föreligger emellertid vissa skill-

nader mellan en enskild väg och en gata i stad. De fall då statsbidrag utgår till enskild väg på landet är, såvitt nu är i fråga, i praktiken sådana där en äldre väglös bebyggelse förses med väg eller en äldre väg istandsättes genom ombyggnad. För städernas del tillkommer vanligen en mot enskild väg svarande gata som ett led i en exploatering av ett bostadsområde, ett ändamål för vilket bidrag till byggande av enskild väg knappast ifrågakommer.

I vissa fall är städernas arbeten på istandsättning, förbättring och ombyggnad av nu berörda gator föranledda av den ökade biltrafiken, vilket skulle kunna utgöra ett skäl för statsbidrag. Som framgår av den ovan lämnade redogörelsen för omfattningen av städernas väg- och gatunät utgör de icke bidragsberättigade gatorna till sin längd omkring två tredjedelar av städernas gatunät. Denna kategori av gator befinner sig dessutom i tillväxt. Med uppehållande av kraven på en rättvis norm för bidragsgivningen liksom på en effektiv och rationell bidragsadministration torde det ställa sig mycket svårt att inkludera nyssnämnda arbeten bland de bidragsberättigade.

Till behovet av istandsättning, förbättring och ombyggnad av städernas gator medverkar även den standard till vilken gatunätet utbyggs. Att låta frågan om statsbidrag bli beroende av bl. a. en sådan faktor synes mindre tilltalande. Av betydelse är också att de bidrag till kostnaderna för marklösen och för iordningställande av gata, som kan uttagas av tomtägarna, svarar mot en relativt stor del av kostnaderna för byggandet av dylika gator. En rätt till statsbidrag för exempelvis ombyggnad av gator av ifrågavarande slag kan dessutom komma att medföra, att gatorna från början utlägges i ett mer eller mindre provisoriskt skick med tanke på snar ombyggnad. Härigenom skulle de samhälleliga kostnaderna för gatorna bli större än som eljest vore erforderligt.

Kostnader för byggande av nu berörda gator synes med hänsyn till anförda omständigheter icke böra grunda rätt till statsbidrag.

Bidrag till underhåll av enskild väg kan utgå bl. a. då vägen är av väsentlig betydelse för en stor allmänhet. Tillämpat på förhållandena inom tätorter, vilka i förevarande sammanhang främst torde vara av intresse, innebär detta att statsbidrag utgår till underhållet av s. k. stamvägar, d. v. s. uppsamlingsvägar för en hel tätbebyggelse eller större delen därav. Åtskilliga icke bidragsberättigade gator i städerna torde vara att jämställa med dylika enskilda vägar, t. ex. gator som betjänar bostadsområden. Starka skäl talar för att bidrag skall utgå till underhållet av sådana gator. I fråga om övriga enskilda vägar i tätorterna tillämpas för närvarande en restriktiv praxis beträffande rätten till statsbidrag för underhållet. Såsom ovan antytts föreslår emellertid utredningen i detta hänseende en viss liberalisering. Härigenom skulle samtliga vägar inom de ifrågavarande tätorterna komma att ingå i bidragsunderlaget. En utsträckning av rätten till underhållsbidrag beträffande städernas gator i motsvarande utsträckning synes motiverad.

Utredningen föreslår därför införandet av en rätt till statsbidrag för underhåll av nu icke statsbidragsberättigade gator. Till den närmare utformningen av bestämmelserna i berörda hänseende liksom till bidragsprocentens storlek återkommer utredningen i ett följande avsnitt (sid. 00 o. f.).

Såsom en konsekvens av utredningens nu framförda förslag bör — i vad avser gator inom stadsplanlagda områden i städer, där kronan är väghållare, och i andra kommuner — bidrag utgå till underhållet av de gator beträffande vilka kommunen handhar gatuhållningen.

Parkeringsplatser

Gällande bestämmelser

Städernas skyldigheter ifråga om parkeringsplatser regleras i byggnadslagstiftningen. Enligt 26 § byggnadsstadgan skall i stadsplan tillses, att allmänna platser för parkering utlägges i tillräckligt antal inom olika delar av staden. Möjlighet skall dessutom finnas att anordna enskilda parkerings- och garageutrymmen i tillräckligt omfång och antal inom stadsplaneområdets olika delar. Enligt motiven till byggnadsstadgan åligger det kommun att tillse, att gator och allmänna platser ordnas så att utrymme finnes för korttidsparkering. Anordnandet av utrymmen för långtidsparkering och för inhysande av motorfordon i garage anses däremot ankomma på de enskilda fastighetsägarna. I detta hänseende gäller, enligt 80 § 2 mom. byggnadsstadgan, att i samband med beviljandet av byggnadslov byggnadsnämnden äger påfordra, att erforderliga parkeringsmöjligheter skall finnas inom fastigheterna.

Uttryckliga bestämmelser om parkeringsplatser saknas i bidragsförordningen liksom i väglagstiftningen. I den mån fråga uppkommit om statsbidrag till sådana parkeringsplatser, som det åligger städerna att anordna, har förordningen tolkats så att bidrag icke skall utgå i dylika fall. Enligt lagen om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats m. m. (SFS 1957:259) kan städerna under vissa förutsättningar uttaga avgifter för begagnandet av sådana parkeringsplatser. Avgifterna är dock tillkomna endast i trafikreglerande syfte och de skall avvägas uteslutande med hänsyn härtill. De kan fastställas till olika belopp för skilda delar av staden. Beslut om uttagande av parkeringsavgift fattas av stadsfullmäktige men skall underställas länsstyrelsen.

Vägtrafikförordningen innehåller vissa bestämmelser om trafikreglering, enligt vilka länsstyrelse, poliskammare eller magistrat kan meddela föreskrifter om parkering. Dessa föreskrifter lär i regel vara av begränsande art och kan ofta ha samma syfte som det man vill nå med parkeringsavgifterna. Enligt vägtrafikförordningen räknas ej som parkering en tillfällig uppställning under kortare tid för av- och påstigning eller av- och pålastning.

Innebörden av praxis

Utredningen skall enligt direktiven överväga frågan om vissa allmänna parkeringsplatser ställning i statsbidragshänseende. Denna fråga får ses mot bakgrunden av de trafikproblem inom tätorterna, som blivit en följd av bilismens expansion efter andra världskriget. Det är främst härigenom som parkeringsfrågan jämte dithörande problem, bl. a. spørgsmålet om statsbidragsrätten, antagit sådana proportioner att den påkallar särskild behandling. Ännu vid tillkomsten av statsbidragsförordningen och väglagstiftningen år 1943 ansågs frågan så föga påträngande att den varken reglerades genom uttryckliga föreskrifter eller berördes i förarbetena.

I 10 § bidragsförordningen stadgas, att därest allmän väg eller för biltrafiken viktig gata bygges efter högre standard än som betingas av den allmänna samfärdsels behov, statsbidraget icke må räknas på högre belopp än det som skulle ha åtgått till byggande av en uteslutande efter samfärdsels behov anpassad väg eller gata. I förarbetena motiverades denna bestämmelse sålunda.

Ej sällan förekommer att stad eller samhälle vill bygga trafikled efter högre standard än som betingas av trafikens behov och väntade utveckling, exempelvis i samband med parkanläggning o. d. Till sådana ur samfärdsels synpunkt icke behövliga kostnader skall statsbidrag givetvis icke utgå.

Uttalandet tillåter icke någon slutsats beträffande parkeringsplatsernas ställning i statsbidragshänseende.

Då författningar och förarbeten således icke ger någon ledning för bedömning av statsbidragsfrågan, har det synts utredningen naturligt att i de konkreta fallen liksom i utformningen av praxis i fråga om statsbidragsgivningen söka en utgångspunkt för resonemanget.

Som framgår av citatet utgår statsbidrag till en trafikled också i den mån den dimensionerats för framtida trafik. En sådan dimensionering är också det normala och naturliga; det vore orimligt om trafiklederna avpassades utan tanke på trafikutvecklingen.

Under lång tid kan därför parkering vara möjlig på leden, många gånger till och med som ersättning för garagering, utan att likväl den rörliga trafiken hindras. Allteftersom denna trafik med tiden ökar, minskas också möjligheterna till uppställning av fordon på gatan. Utvecklingen karakteriseras schematiskt av följande faser: förbud mot den mot garagering svarande parkeringen, införande av ytterligare tidsbegränsad parkering, parkeringsförbud och förbud att stanna.

Det bör emellertid framhållas, att dessa restriktioner i fråga om uppställandet av fordon som regel avser en mer eller mindre begränsad del av dygnet, och att även de mest trafikerade gatorna nattetid oftast är fria för parkering. Den skisserade utvecklingen kan också fördröjas. I stället för att införa förbud att stanna på en dubbelriktad gata kan man avlasta den från

viss trafik genom att låta enkelrikta gatan och leda trafiken i den motsatta riktningen över en parallellgata, som likaså enkelriktas. De därav föranledda byggnadsåtgärderna liksom det ökade underhållet är bidragsberättigade.

Av väsentlig betydelse är i vilken av de ovannämnda faserna gatan skall anses ha blivit otillräcklig för att rätt kunna fylla sin funktion. Ett klarläggande av hur man nu ser härpå blir också ett svar på frågan om vad som enligt gällande praxis omfattas av begreppet samfärdsel. Några klara uttalanden i detta hänseende finnes icke.

Utredningen har därför varit hänvisad till att mot bakgrunden av förhållandena på landsbygden samt på grundval av inhämtade upplysningar från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen söka tolka innebörden av nuvarande praxis.

På åtskilliga av de stora lederna på landsbygden — för vilka väg- och vattenbyggnadsverket helt svarar — har numera parkeringsförbud införts. En förutsättning härför har emellertid regelmässigt ansetts vara, att särskilda uppställningsplatser för fordonen anordnats utmed lederna. Dessa platser, som alltså anlägges av väg- och vattenbyggnadsverket, är till för att bereda bilisterna tillfälle till uppehåll för vila, matrast o. dyl. under färden.

Det betraktelsesätt som ligger till grund för att väg- och vattenbyggnadsverket anses böra påtaga sig dylika uppgifter innebär, att i trafikledens funktion ingår icke blott att den skall bära fram den körande trafiken utan också att den skall möjliggöra bilisternas uppehåll. Häri innefattas icke uppställning under längre tid av fordonen eller uppställning i andra syften än som är förenliga med färden på trafikleden; vägväsendet anses sålunda icke ha skyldighet att hålla uppställningsplatser, exempelvis för uppehåll vid affärer, restauranger, hotell o. dyl. eller för beredande av tillfälle till utflykter i omgivningarna.

Ett likartat resonemang kan föras beträffande städernas gator och synes i stort sett överensstämma med tillämpad praxis. En gata kan anses ha blivit otillräcklig för sitt ändamål någonstans i den fas av utvecklingen som inträder sedan parkeringsförbud meddelats men innan förbud att stanna införts. Bostads- och affärsbebyggelsen utmed gatorna medför, att dessa har en trafikfunktion av vidare innehåll än som gäller för landsbygdens vägar. Medan uppställningsplatserna utmed de senare icke skall utgöra mål för färden måste man i städerna också på de hårt trafikerade gatorna kunna stanna ett fordon invid en viss fastighet. Ett dylikt stannande skall emellertid för att omfattas av gatans trafikfunktion vara kortvarigt.

Vidare innebörd än nu antytts torde dock icke kunna utläsas ur gällande praxis. Anordnandet av parkeringsplatser anses således ligga utanför vad som erfordras för att gatan skall kunna fullgöra sin trafikfunktion och blir därmed icke statsbidragsberättigat.

Utredningen

De allmänna parkeringsplatser, varom här är fråga, är uteslutande sådana som det enligt byggnadslagstiftningen åligger staden att ordna. Frågan om statsbidrag för dessa ändamål bör enligt utredningens mening bedömas från samma utgångspunkter som statsbidragen till städernas väg- och gatuhållning i övrigt. I det föregående har föreslagits, att bidrag till iordningställande av väg eller gata liksom hittills skall utgå endast i den mån vägen eller gatan provas nödig för den allmänna samfärdseln. Detsamma bör gälla beträffande de parkeringsanordningar för vilka en rätt till statsbidrag kan ifrågasättas. De skall sålunda omfattas av vad utredningen ovan benämnt gatans trafikfunktion. Enligt gällande praxis är parkeringsanordningar icke bidragsberättigade. Svårigheterna att göra avgränsningar mellan olika former av parkering liksom mellan dessa och en uppställning av fordon i den omfattning som, enligt vad utredningen ovan funnit, redan kan anses omfattad av gatans trafikfunktion är betydande. Man kan icke heller bortse från att de parkeringsproblem i städernas centrala områden som närmast aktualiserat frågan om en statsbidragsrätt som regel är begränsade till en del av dygnet.

Det bör här framhållas, att parkeringsfrågan är en följd av bristande utrymme. Efterfrågan på parkeringsplatser i stadscentra torde alltid — utan en därefter avpassad prissättning — komma att överstiga tillgången. Detta innebär, att ett statsbidrag till parkeringsplatser icke i och för sig kan väntas lösa städernas parkeringsproblem.

För städernas funktion är det av vital betydelse att det finns parkeringsplatser i erforderlig omfattning. Det är för affärsmän och kunder lika angeläget att det går att parkera i närheten av affärerna. För behovet av parkeringsplatser vid allmänna inrättningar, teatrar, restauranger, idrottsanläggningar etc. föreligger analog motivering. Den funktion som parkeringsplatserna i detta hänseende fyller måste dock anses gå utöver vad som påkallas av den allmänna samfärdsels behov. Enligt utredningens mening kan tillräckliga skäl icke åberopas för att bilskattemedel skall komma till användning för anordnandet av sådana parkeringsplatser. Härmed har utredningen icke tagit ställning i frågan om fördelningen av kostnaden mellan kommunen, fastighetsägare, parkerande m. fl.

Utredningen har dock övervägt huruvida icke vissa parkeringsplatser borde vara statsbidragsberättigade, enär det med fog kan hävdas att sådana kan vara erforderliga för att tillgodose den allmänna samfärdsels krav. Man kommer emellertid då in på ett gränsdragningsproblem, som i princip icke är möjligt att definiera med tillfredsställande klarhet. Man skulle nödgas tillgripa en skönsmässig bedömning från fall till fall.

Utredningen föreslår i det följande, att till underhållet av nu icke bidragsberättigade gator skall utgå ett efter generella, överslagsmässiga principer

beräknat statsbidrag. Även i övrigt har utredningen sökt att i görligaste mån generalisera och förenkla detaljarbetet vid bidragsberäkningen. Det vore då mindre lämpligt att, när det gäller parkeringsplatser, införa ett statsbidrags-system, där man från fall till fall efter komplicerade utredningar nödgas bestämma vilken parkeringsplats, som skall anses vara bidragsberättigad.

Däremot anser utredningen att den syn på statsbidragsrättens omfattning, som enligt gällande praxis härskar, bör fixeras. Bidragsrätten bör sålunda anses omfatta en gata så dimensionerad att den tillfredsställande fyller sin trafikfunktion. För en normal stadsgata med tomtutsläpp från fastigheterna måste i denna funktion ingå möjlighet att med bil stanna vid en viss fastighet, t. ex. för ett kortvarigt affärsbesök. Om denna möjlighet försvinner genom införandet av ett omfattande förbud att stanna måste principiellt en rätt till statsbidrag för åtgärder, som syftar till att skapa en ersättning härför, anses föreligga. Gatan måste återställas till sin naturliga trafikfunktion d. v. s. så att den ger utrymme både för den rörliga trafiken och för kortare uppehåll. Olika åtgärder kan då ifrågakomma. Ökade möjligheter att stanna fordon på gatan kan åstadkommas genom att gatan avlastas trafik, t. ex. genom enkelriktning eller annan trafikomläggning, som leder in trafik på ytterligare gator. Genom en omdisponering av gatans tvärsektion eller en breddning kan samma resultat uppnås i en del fall. I praktiken kan det dock ibland vara svårt att åstadkomma en acceptabel lösning. Man kan då bli nödsakad tillgripa mer eller mindre temporära åtgärder. Det kan exempelvis visa sig nödvändigt att iordningställa ett område vid gatan för ändamålet. Nu exemplifierade åtgärder bör vara statsbidragsberättigade.

Parkeringsavgifterna

De parkeringsavgifter som kommunerna äger uttaga motiverades vid tillkomsten av den gällande lagen i ämnet med att den starka ökningen av efterfrågan på parkeringsplatser icke kunnat mötas genom anordnande av nya sådana. Parkeringsavgifterna skulle därför bidra till att öka omsättningen av bilar på de befintliga parkeringsplatserna. För att ytterligare öka omsättningen på särskilt efterfrågade parkeringsplatser ger lagen möjlighet att uttaga differentierade avgifter. Eventuellt överskott på verksamheten skall användas till trafikens främjande, framför allt till förbättring av parkeringsförhållandena. Ekonomiska vinningssynpunkter får dock under inga omständigheter inverka på avgiftssättningen.

Enligt utredningens mening är systemet med parkeringsavgifter både principiellt och praktiskt tilltalande. Avgifterna träffar endast de bilister som utnyttjar parkeringsplatserna. Genom lämplig och smidig differentiering av avgifternas storlek kan man åstadkomma en viss balans mellan tillgång och efterfrågan på parkeringsplatser. Detta bör enligt utredningen icke anses stå i strid mot föreskriften att ekonomiska vinningssynpunkter icke får anlägg-

gas. Snarare blir det möjligt att ge avgifterna ett i vidare bemärkelse trafikreglerande syfte. Genom länsstyrelsens kontroll över beslutet om uttagande av parkeringsavgifter skulle alltså garantier föreligga för att obehöriga motiv icke gjorde sig gällande liksom för att avgiften avvägdes på ett rimligt sätt.

Stationsparkering

Stationsparkering är ett svenskt uttryck för den amerikanska termen »park and ride». Härmed avses en parkering som ingår i en kombinerad färd bil—kollektivt trafikmedel. Dylik parkering förekommer utomlands, främst i USA. För Sveriges del har ordnandet av parkeringsplatser för detta ändamål i större skala aktualiserats närmast i samband med Stockholms tunnelbana.

Stationsparkering är emellertid ingen nyhet i Sverige även om den hittills varit av begränsad omfattning. Den förekommer exempelvis i resekombinationen bil—järnväg genom att bilisten parkerar vid järnvägsstation och sedan fortsätter färden med tåg. I detta sammanhang är stationsparkeringen primärt ett intresse för den enskilde bilisten och för trafikföretaget. För bilisten betyder stationsparkeringen, att han kan begagna det för honom mest ändamålsenliga färdssättet, och för trafikföretaget innebär ett underlättande av dylik parkering, att tillströmningen av resande stimuleras. Att parkeringsplatser för detta ändamål skulle inbegripas i allmän väghållning har — såvitt utredningen har sig bekant — hittills icke ifrågasatts och synes för övrigt icke vara förenligt med de nu tillämpade principerna på detta område.

När frågan om statsbidrag till platser för stationsparkering aktualiserats för Stockholms del har den diskuterats ur vidare aspekter såsom ett av flera medel att minska stadens trafiksvårigheter främst vad gäller parkeringen i det centrala stadsområdet. Det har hävdats, att om bilisterna i större utsträckning lämnade bilarna på parkeringsplatser vid vissa lämpligt belägna stationer och själva fortsatte färden med kollektivt trafikmedel, trycket på stadens trafikapparat i centrum skulle lätta och att därmed behovet av kostnadskrävande trafikanordningar skulle sjunka.

Enligt utredningens uppfattning kan stationsparkeringen bli ett värdefullt led i det system av åtgärder som erfordras för att städernas trafikapparater skall fungera smidigt och effektivt. I statsbidragsfrågan får utredningen till en början hänvisa till sitt uttalande i det föregående beträffande parkeringsplatser. Vid den gränsdragning mellan bidragsberättigade och icke bidragsberättigade objekt, som utredningen därvid gjort, har till de förra hänförs sådana objekt och åtgärder, som är att hänföra till en gatas trafikfunktion. Utredningen har jämväl hänvisat till de gränsdragningsproblem som skulle uppstå vid införandet av en rätt till statsbidrag för parkeringsplatser. I konsekvens med denna allmänna motivering bör tanken på ett statsbidrag till parkeringsplatser för stationsparkering avvisas. Utred-

ningen har icke heller funnit att det föreligger speciella skäl för undantag beträffande detta parkeringsändamål. Snarare torde kunna hävdas, att anordnandet av parkeringsplatser för stationsparkering primärt är ett trafikföretagets intresse på samma sätt som varje åtgärd som bidrar till att öka resandefrekvensen. För den resande som använder sig av ett kombinerat färdssätt bil—allmänt kommunikationsmedel får själva parkeringen ses som ett led i resan. Det synes då icke motiverat att genom statsbidrag till parkeringen subventionera just denna del av resan.

Utredningen har i det föregående framhållit, att parkeringsfrågan är en följd av bristande utrymme och därjämte som sin åsikt uttalat, att riktigt avvägda parkeringsavgifter kan väntas åstadkomma balans mellan tillgång och efterfrågan på parkeringsplatser. För utredningen framstår frågan om parkeringsplatser för stationsparkering som en del av städernas parkeringsfråga i stort. Det synes icke troligt att anordnandet av platser för stationsparkering i och för sig kommer att i nämnvärd grad lätta trycket på trafikapparaten i stadscentra. Vid i övrigt lika förhållanden torde bilisterna alltså jämt i möjligaste mån komma att söka sig parkeringsplatser i centra. Det torde dock vara realistiskt, att räkna med att på längre sikt en mycket stor del av parkeringsplatserna i en stads centrala delar blir föremål för stark tidsbegränsning eller avgiftsbelägg. Först när så skett och det således för bilisterna i högre grad än nu framstår som en avvägning mellan å ena sidan den kostnad och det besvär, som är förenade med att taga in bilen i centrum, och å andra sidan möjligheten att till ingen eller lägre kostnad parkera vid exempelvis en tunnelbanestation, kan stationsparkeringen väntas få den betydelse, som man otvivelaktigt har anledning att tillmäta den på längre sikt.

Busshållplatser

Allmänna synpunkter

I 2 § allmänna väglagen anges, att till väg hör vägbana och de anordningar och områden däromkring, som stadigvarande tarvas för vägens brukande. Lagen ger vissa exempel på dylika anordningar. Det ifrågasattes vid lagens tillkomst, huruvida icke i denna exemplifiering även borde upptagas sådan utvidgning av vägbana, som erfordras för att buss vid passagerares på- och avstigning icke skall utgöra hinder för trafiken. 1942 års vägsakkunniga uttalade härom att sådan utvidgning av vägbanan utan särskilt stadgande vore att hänföra till väg.

Med nämnda definition på busshållplats torde ha avsetts anordning, som är erforderlig och avsedd för ett kort uppehåll, direkt hänförligt till busslinjens trafikfunktion. Däremot kan häri icke innefattas anordning avsedd för längre tids stannande än som erfordras för denna trafikfunktion och vid vilken bussen mer eller mindre är ur trafik. Detta senare torde närmast vara att hänföra till uppställning eller parkering.

För busstrafiken erfordras även terminalanläggningar eller busstationer. I en inom ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission utförd utredning (Meddelande nr 38) benämnd Busstationer har dessa definierats på följande sätt.

En busstation är enkelt uttryckt en särskilt iordningställd plats, där ett flertal busslinjer har sina ändstationer förlagda. Begreppet innefattar alltså icke endast den för trafikanterna avsedda stationsbyggnaden utan jämväl anordningar för bussarnas uppställning. Genom att på ett ur drifts- och säkerhetssynpunkt lämpligt sätt koncentrera busstrafiken till en enda plats kan där anordningar göras, som underlättar för trafikföretagen att effektivt och rationellt betjäna trafikanterna. I sin enklaste form har en busstation endast en gemensam av- och påstigningsplats förlagd på ett särskilt utrymme dit övrig trafik icke har tillträde. Busstationer i egentlig mening är dock i allmänhet större anläggningar, som innefattar en mängd trafikplaneringar, såsom refuger, körbanor för in- och utkörningar, drifttekniska anordningar samt lokaler för passagerare. Till de större anläggningarna är dessutom serviceanläggningar knutna, exempelvis taxi- och bensinstationer, försäljningskiosker o. dyl. samt hållplatser för anslutande stadstrafik. Busstationen får icke förväxlas med de uppställningsplatser, som kan behövas för bussarnas omhändertagande mellan trafiktiderna eller för garage- och hallanläggningar. Dessa anordningar är till för driften och berör sålunda icke trafikanternas behov.

I samma utredning har man också skilt på olika slag av busstrafik och angivit dessas behov av busstationer i huvudsak på följande sätt.

Stadstrafik för de egentliga stadsområdena tillgodoses ofta med pendellinjer genom stadsområdena från en utkant till en annan och kräver då i allmänhet inga terminalanläggningar. En centralt belägen omstigningsplats för hela stadens busstrafik kan dock ordnas. Denna kan då utrustas med vissa stationsanordningar, ehuru den ej utformas som en busstation i egentlig mening.

Förortstrafik för de större städernas ytterområden kräver i allmänhet stationsutrymme för kortvarig uppställning eller vändning av bussar i stadens centrum.

Landsortstrafik för den omgivande landsbygden är att jämföra med järnvägar-nas persontrafik. Det är denna trafik, som hittills framförallt behövt tillgodoses med busstationer.

Fjärrtrafik d. v. s. busstrafik på långa avstånd kan framdeles komma att ställa ökade krav på stationsutrymme i berörda städer.

Beställningstrafik med abonnerade bussar kan kräva utrymme vid busstationerna.

Utredningen

En vidgning av körbanan för en i det föregående definierad busshållplats får anses vara bidragsberättigad. Härom torde ingen tvekan råda i den mån utvidgningen endast är en breddning av körbanan utan åtskiljande refuge e. dyl. Den breddade delen av körbanan blir tillgänglig för all trafik, visserligen med den begränsningen att man ej får parkera eller eljest hindra busstrafiken på hållplatsen.

En busstation bör betraktas som anordning för trafikföretaget och icke för den allmänna samfärdseln. En sådan terminalanläggning är visserligen på

samma sätt som en järnvägsstation till för trafikanterna men den disponeras helt av det eller de trafikföretag, som utnyttjar densamma. Utredningen anser med hänsyn härtill, att busstationer icke bör utgöra bidragsberättigade objekt.

Åtskillnaden mellan bidragsberättigade och icke bidragsberättigade objekt blir sålunda enligt utredningens förslag beroende av vilken trafikfunktion den ifrågavarande anläggningen har eller är avsedd att få. Det är uppenbart att det förekommer mellanformer, där det på grundval av praxis från fall till fall får bestämmas huruvida objektet är bidragsberättigat eller ej.

Utredningen får närmast som en exemplifiering härav anför följande.

Vid tidpunkten för väglagens tillkomst torde det ha varit mycket enkla anordningar, som avsetts med en vidgning av körbanan för busshållplats. För att göra hållplatserna trafiksäkrare anordnas numera de livligast trafikerade hållplatserna ofta med en avskiljande refuge mellan körbanan och hållplatsområdet. Denna anordning förekommer såväl på landsbygdens vägar som på städernas gator. En sådan anordning blir då icke tillgänglig för alla trafikanter utan är reserverad för busstrafik. Detta kan sägas utgöra ett avsteg från principen att allmän väg skall vara upplåten för all trafik. Häremot kan dock invändas, att denna anordning icke utförts speciellt för att ge viss trafik en förmån utan för att allmänt främja trafiksäkerheten på platsen.

Enligt utredningens mening bör det icke råda någon tvekan om att till bidragsberättigade objekt bör räknas busshållplats avsedd för korta uppehåll under trafik även om hållplatsen medelst en refuge är avskild från körbanan. En dylik hållplats bör dock icke utan tungt vägande trafiksäkerhetsskäl eller där det är ofrånkomligt med hänsyn till trafikföringen — exempelvis vid mycket tät trafik — få reserveras för ett visst bussföretag.

En för busslinjer i stadstrafik anordnad omstigningsplats, sådan denna ovan definierats, kan av trafiksäkerhetsskäl behöva anordnas skild från körbanan i övrigt. Enligt utredningens mening bör en sådan omstigningsplats utgöra bidragsberättigat objekt, under förutsättning att den fungerar eller är avsedd att fungera på det sätt som ovan angivits för hållplats och icke huvudsakligen för uppställning eller parkering av bussar mellan turerna.

Vid busslinjernas ändpunkter anordnade särskilda utrymmen utanför körbanan speciellt avsedda för vändning av bussar eller uppehåll mellan turerna anser utredningen icke böra utgöra bidragsberättigade objekt.

Vid idrottsanläggningar o. dyl., där en stor publik skall föras till och från ett evenemang, fordras utrymme för att temporärt ta emot och eventuellt ställa upp ett större antal bussar. En sådan anordning bör enligt utredningens mening betraktas som tillhörande anläggningen i fråga. Den bör därför icke utgöra bidragsberättigat objekt.

En terminalanläggning för övergång mellan olika trafikmedel, buss — järnväg eller buss — båt, kan icke betraktas som en busshållplats i tidigare definierad bemärkelse och bör icke utgöra bidragsberättigat objekt.

Tunnelbanor

Allmänna synpunkter

Bidragsobjektet i bidragsförordningen utgöres, såsom i det föregående nämnts, sedan gammalt av städernas för biltrafiken viktiga vägar och gator. Förordningen innehåller icke några bestämmelser om väg för spårbunden trafik. Enligt tillämpad praxis undantages vid bidragsprövningen skälig del av kostnad för körbana, som jämväl trafikeras av spårbundna trafikmedel. I bidragsunderlaget inräknas icke kostnad för farbana, som endast tillåter trafik med spårbundna trafikmedel. Ombesörjandet av den spårbundna trafiken har sålunda icke till någon del ansetts ingå i städernas bidragsberättigade väghållning.

Frågan har tidigare behandlats av 1951 års utredning om beskattning av motorfordonstrafiken (bilskatteutredningen) i dess betänkande (SOU 1953: 34). Utredningen anförde bl. a. följande.

1944 års trafikutredning har i sitt betänkande med förslag rörande vissa frågor avseende det inrikes trafikväsendet (SOU 1947: 85) framhållit att vid den trafikpolitiska avvägningen mellan olika trafikmedel kravet på effektivitet — i betydelsen av största möjliga prestation i förhållande till ianspråktagna resurser — hos trafiken framstår såsom den primära riktlinjen för trafikpolitiken. Trafiken bör vidare, enligt trafikutredningen i princip drivas såsom en räntabel rörelse och trafikpolitiken bör sålunda också äsyfta företagsekonomisk lönsamhet, dock med den reservationen att största möjliga vinst icke eftersträvas utan snarare en så god trafikstandard som låter sig förena med bibehållen normal lönsamhet.

Bilskatteutredningen framhöll, att det sålunda återgivna företagsekonomiska betraktelsesättet — som i den mån det är förenligt med effektivitetskravet ansågs principiellt riktigt — i främsta rummet medförde att varje trafikgren själv i första hand borde svara för sina egna trafikknaster. Avvikelser från denna princip, kostnadsansvarighetsprincipen, kunde dock i vissa fall — bl. a. av nationalekonomiska skäl — tänkas ifrågakomma. Utredningen diskuterade härvid frågan om fördelningen av kostnaderna för tunnelbaneanläggningar och framhöll.

De kollektiva trafikmedlen kunna av dylika skäl ges företräde framför de individuella, enär användningen av kollektiva trafikmedel motverkar uppkomsten av en överdimensionerad trafikapparat. Där exempelvis ett kollektivt trafikmedel, såsom spårväg, till följd av ökad individuell motorism tvingas att använda sig av undergrundsbanor, kan fråga uppstå om eventuell fördelning av anläggningskostnaderna för dessa banor mellan spårvägs- och motorfordonstrafiken. Anser man därvid att spårvagnarna såsom kollektivt trafikmedel böra ges bättre rätt till obehindrad framkomst i förhållande till motorfordonstrafiken, som till helt övervägande delen är av individuell natur, kan detta medföra att nyssnämnda anläggningskostnader eller förräntningen därav befinnes böra uteslutande belasta motorfordonstrafiken. Framhållas må emellertid, att undergrundsbanor för spårvägstrafik även kunna bli nödvändiga på grund av mindre framsynt stadsplanering eller eljest utan direkt samband med ökad motorism (jfr exempelvis Paris' metro), i vilka fall det knappast kan ifrågakomma, att anläggningskostnaderna påföras den individuella motorfordonstrafiken.

I det enda fall, där frågan om fördelningen av kostnaderna för en tunnelbaneanläggning då var aktuell — tunnelbanan i Stockholm — fann utredningen, att kostnaderna icke skäligen borde belasta motorfordonstrafiken. Tunnelbaneanläggningen syntes nämligen huvudsakligen föranledd av den starka befolkningstillväxten i Stockholm, som medfört att bostadsbebyggelsen måste förläggas till områden, vilka för exploatering förutsätter snabba kollektiva trafikförbindelser med de centralare delarna av staden.

Utredningen

En stad får anses äga rätt att utnyttja gatumarken för anordningar för alla nödvändiga allmänna kommunikationer. Spårväg anlägges därför i gata. Kostnaderna för anordningar för skilda ändamål i en gata har det emellertid ansetts lämpligt att hålla isär. Det är därför naturligt, att statsbidraget av bilskattemedel till byggande och underhåll av sådan gata beräknas så att det kommer att avse endast den del av gatan, som utnyttjas av icke spårbunden trafik. Någon ändring i detta avseende har icke ifrågasatts och utredningen anser icke heller detta påkallat.

Frågan om statsbidrag till anläggande av tunnelbana eller bana på egen banvall i storstadens ytterområde anser sig utredningen böra behandla endast i den mån den kan sammankopplas med statsbidragsverksamheten till väghållning. Utredningen anser sig sålunda icke böra överväga huruvida statsbidrag till sådan anläggning kan anses vara motiverad av andra skäl och anser heller icke att ett ställningstagande bör göras beroende av bilskattemedelsfondens storlek.

De motiv för statsbidrag, som bör bli föremål för närmare övervägande, synes vara följande tre.

1. Då det gäller att bestämma system för den kollektiva trafiken kan valet stå mellan spårbunden trafik i tunnelbana eller liknande och busstrafik. Till skillnad från vad som gäller för tunnelbana föreligger möjlighet att erhålla statsbidrag till körbanan för busstrafiken, om denna förutsättes gå på allmän trafikled. Det förhållandet att statsbidrag kan utgå vid den ena av två alternativa trafiklösningar, kan rubba objektiviteten vid valet dem emellan. Detta skulle motivera att statsbidrag även skulle kunna komma ifråga till anläggande av tunnelbana.

2. Vid en jämförelse som den ovannämnda kan det inträffa att totalkostnaden vid ett system med spårbunden trafik visar sig bli lägre än vid bussstrafik, därest statsbidraget till körbaneanläggningen för busstrafiken icke beaktas i kalkylen. Om statsbidraget medtages, kan förhållandet bli omkastat. Om staden därvid väljer ett trafiksystem med spårbunden trafik kunde statsbidrag övervägas till denna anläggning, som då skulle betraktas som en ersättning för en kraftigt tilltagen körbana för busstrafik.

3. Genom anläggande av tunnelbana avlastas gatumarken från kollektiva

trafikmedel och bättre utrymme beredes för annan trafik. Om tunnelbaneanläggningen därjämte möjliggör att spårväg tas bort, ställes ett område av körbanan helt till motortrafikens förfogande för längre eller kortare tid. Dessa följdverkningar skulle kunna motivera statsbidrag till tunnelbaneanläggningar.

Utredningen har beträffande dessa tre motiv gjort följande bedömanden.

1. Frågan om de kollektiva persontransporternas ordnande i en storstad, bör i första hand vara ett ställningstagande i region- och generalplanesammanhang. Det torde för staden vara en viktig fråga av ekonomisk betydelse. Den bör betraktas som en integrerande del i det problemkomplex som omfattas av planläggningen. Om uppgiften begränsas till transportsystemet gäller det att lösa frågan så att med minsta möjliga totalkostnad erforderlig kapacitet uppnås. Även i det större sammanhanget kan dessa transportekonomiska synpunkter ha stor betydelse, men då kommer också in andra skäl av betydelse för stadsbyggandet samt för stadens funktion och utveckling. Valet av transportsystem blir säkerligen icke ett antingen-eller utan ett både-och, d. v. s. en differentiering av transportapparaten. I Stockholms stads framställning anföres att det numera allmänt erkännes, att en god trafikförsörjning av en storstad bör ha ett tunnelbanenät som grund. Det synes också utredningen sannolikt att så är förhållandet. Den situationen bör då icke kunna uppkomma, att en stad som grund för sin trafikförsörjning väljer ett ur allmän synpunkt sämre trafiksystem endast därför att huvudtrafikleder för bil- och busstrafik är statsbidragsberättigade.

Utredningen anser icke att det föreligger risk för att nuvarande praxis i statsbidragshänseende i fråga om utrymme för spårbunden trafik, kan medverka till en snedvridning av investeringar i kommunala trafikanordningar.

2. Om man skulle godtaga betraktelsesättet att bidrag av bilskattemedel skulle utgå till tunnelbaneanläggning, som i en kalkyl betraktas som alternativ till en busstrafikled — i stadens skrivelse angiven till praktiskt ogenomförbara dimensioner — bör också kunna hävdas att bilskattemedel bör utgå till de flesta transportanläggningar. Detta skulle leda till uppenbart orimliga konsekvenser. I princip bleve varje kommunikationsföretag som icke vore hänvisat till landsvägarna i så fall berättigat till statsbidrag av automobilskattemedel. Krav härpå skulle med fog kunna resas av t. ex. varje järnvägsföretag icke blott för dess förortstrafik utan även för långlinjetrafiken.

3. När det gäller bedömandet huruvida bidrag av bilskattemedel skall anses motiverat av det skälet att gatan avlastas trafik genom tunnelbanans tillkomst bör särskiljas två delspörsmål.

För det första gäller frågan huruvida bidrag av bilskattemedel bör utgå därför att tunnelbanan avlastat gatans körbana motortrafik och därigenom berett denna trafik bättre utrymme.

Utredningen vill betrakta detta spörsmål så att viss trafik som tidigare

använt sig av körbanan för motortrafik, icke längre har behov därav. Anledningen härtill är att ett ur vidaste synpunkt bedömt bättre transportmedel — tunnelbana — tillkommit som ersättning för den motortrafik, som visat sig mindre lämplig eller otillräcklig för att tillgodose transportbehovet. Genom en sådan trafikomläggning minskas visserligen tillfälligt trängseln på körbanan och den kvarvarande trafiken får bättre utrymme men någon ytterligare trafikabel yta för motortrafiken har ju icke tillkommit. En sådan trafikomläggning får anses som ett naturligt och nödvändigt led i storstadens utveckling och dess verkningar är snart övergående.

Det andra delpörsmålet gäller det fallet då i samband med tillkomsten av tunnelbana spårbunden trafik på gatan indrages. Detta innebär att ytterligare gatuutrymme, som tidigare disponerats för spårvägs trafik, blir disponibel för motortrafik. Kostnaden för iordningställande av gatuområdet för denna trafik är redan nu statsbidragsberättigad och bidraget för underhållet får ökas med hänsyn till den ökade gatuytan.

Utredningen har sålunda i anledning av den Stockholms stad ånyo väckta frågan om statsbidrag till tunnelbaneanläggningar kommit till den slutsatsen, att sådana anläggningar icke bör utgöra objekt, som berättigar till statsbidrag av bilskattemedel.

Mot utredningens ställningstagande i denna del har ledamöterna Carlsson och Humble anmält avvikande mening såsom framgår av vid betänkandet fogad reservation.

Bidragsprocenten

I mån av tillgång å därtill anslagna medel utgår statsbidrag med 95 procent av kostnaden för byggande av väg eller gata. Till underhållet utgår statsbidrag likaså med 95 procent.

Någon ändring av statsbidragsprocenten har icke från något håll ifrågasatts. Utredningen föreslår, att som huvudregel alltjämt skall gälla, att statsbidraget utgår med 95 procent. Utredningen framlägger dock i det följande vissa förslag som innebär, att statsbidrag i en del fall skall utgå med lägre procenttal än det angivna.

Enligt gällande regler skall statsbidraget till byggande av gata reduceras med det belopp som i form av gatubyggnadskostnadsbidrag kan uttagas av tomtägarna. På nedan anförda skäl föreslår utredningen härvidlag införandet av en viss schablonisering innebärande, att statsbidraget i stället reduceras med tio procent av bidragsunderlaget till 85 procent.

I vissa fall kan stad vid byggande av gata erhålla tillstånd att i kostnadsunderlaget inräkna kostnad för marklösen, varvid dock avdrag skall göras för vad staden beräknas uppbära i form av gatumarksansättning från tomtägarna. Utredningen föreslår i det följande en schabloniserad avdragsregel av samma innebörd och omfattning som beträffande gatubyggnadskostnadsbidraget.

Vidare förordar utredningen en utsträckning av rätten till statsbidrag till underhållet av städernas nu icke bidragsberättigade gator. Statsbidraget till dessa gator föreslås utgå med 50 procent.

Statsbidrag till byggande

Fördelningen av bidragsmedlen

Nuvarande förhållanden

Medel till 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 undantag av ett mindre belopp, som regelmässigt innehålles av Kungl. Maj:t för oförutsedda, brådskande företag. Styrelsen skall efter länsstyrelsens hörande vartannat år upprätta och fastställa fördelningsplan avseende närmast följande två år. Planen, vilken utgör grund för anslagets fördelning, baseras på en angelägenhetsgradering av byggnadsföretagen. Uppgifter till planen lämnas av städerna och beredes av vägförvaltningarna, som därvid länsvis angelägenhetsgraderar projekten. Den slutliga avvägningen mellan företagen göres av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Fördelningsplanen anger för varje stad dels specificerat alla under tvåårsperioden bidragsberättigade väg- och gatubyggnadsprojekt och dels den andel av anslaget som tillkommer staden. Om särskilda förhållanden påkallar det, kan styrelsen utbyta ett i planen upptaget företag mot annat.

Planen inrymmer byggnadsföretag med väsentligt större sammanlagd byggnadsvolym än som svarar mot de anslag som förväntas under perioden. Detta sammanhänger med att städerna i princip skall ha en viss valfrihet och själva kunna bestämma för vilket eller vilka av de i planen upptagna projekten deras bidragsandel skall utnyttjas. Upptagande av ett byggnadsföretag i planen innebär icke i och för sig att bidragsmedel blir tillgängliga för detsamma under planperioden. Åtskilliga i planen upptagna företag är också så stora att de icke kan färdigställas inom två år. De förekommer därför även i en eller flera följande fördelningsplaner.

Mot fördelningsplanerna har anförts att de medför en alltför omständlig administrativ handläggning. Överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsväsendet ifrågasatte i sin verksamhetsberättelse för budgetåret 1949/50 huruvida icke en avsevärd förenkling stod att vinna vid en återgång till det före vägväsendets förstatligande gällande systemet med statsbidrag till varje särskilt byggnadsföretag. I anslutning härtill uttalar föredraganden i utredningens direktiv, att det är tveksamt, huruvida den av överrevisorerna antydda lösningen är den lämpligaste. Föredraganden anför vidare härom.

Härigenom skulle bl. a. bortfalla den frihet för städerna i fråga om arbetenas utförande, som ansågs så värdefull vid de nu gällande bestämmelsernas införande.

Vidare synes vid en sådan anordning risk föreligga för en ökad arbetsbörda för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Däremot torde eventuellt en förebild kunna sökas i det system, som med fördel tillämpas beträffande underhållsbidraget till städerna, d. v. s. att bidrag beviljas på beräknad, skälig kostnad i stället för på den faktiska. Möjligen skulle därvid även kunna övervägas, huruvida icke nuvarande fördelningsplaner lämpligen kunde ersättas med flerårsplaner av det slag, som fastställs för de statliga vägbyggnadsarbetena. Denna fråga bör dock — innan ställning togs till densamma — förutsättningslöst utredas.

Allmänna synpunkter

När bestämmelserna om fördelningsplanen som grundval för bidragstilldelningen infördes år 1938 betonades särskilt, att städerna borde erhålla en rätt långtgående frihet ifråga om utförandet av väg- och gatubyggnadsföretag. Det framhölls, att den ordning i vilken väg- och gatunätet i en stad utbyggdes hade betydelse även för andra intressen än samfärdselsns. Den åsyftade friheten för städernas del skulle komma till uttryck genom att städerna, som ovan berörts, själva skulle få bestämma i vilken ordning de i planen upptagna företagen skulle komma till utförande.

Dessa synpunkter får ses mot bakgrunden av den förändring av formerna för bidragstilldelningen som 1938 års riksdagsbeslut innebar och för vilken ovan redogjorts. Den dessförinnan gällande ordningen medförde, att städerna fick sina gatukostnader täckta med statsbidrag till mycket olika procent och synes till och med ha inneburit att vissa städer fick större statsbidrag än som motsvarade deras kostnader för väg- och gatuhållningen. 1938 års omläggning av reglerna åsyftade en närmare anslutning till behovsprincipen.

Behovsprövningen, som numera avser hela den städerna tillkommande andelen, innebär helt naturligt en motsvarande begränsning av städernas valfrihet. Det beror av bedömningen hos de myndigheter som har hand om angelägenhetsgraderingen — i detta fall väg- och vattenbyggnadsverket och länsstyrelserna — vilka projekt som överhuvudtaget skall upptagas i fördelningsplanen. I den mån denna bedömning avviker från stadens kan begränsningen verka icke blott så att färre företag än de föreslagna inkluderas utan även så att stadens förslag till turordning för företagens upptagande i planen i vissa delar frångås.

Förekomsten av nämnda avvikelser från städernas önskemål har i viss mån accentuerats av speciella omständigheter. Den differens som i praktiken alltid kan förväntas mellan redovisade behov och tillgängliga anslag ökade kraftigt under krigsåren. Efter år 1946 har anslagstilldelningen successivt ökats. Den till för kort tid sedan gällande investeringsbegränsningen medförde emellertid, att de rikligare anslagen icke kunde till fullo utnyttjas. Byggnadstillstånd beviljades i huvudsak endast för de ur den allmänna samfärdselsns synpunkt viktigaste av de i fördelningsplanerna upptagna före-

tagen, i främsta rummet städernas infarts- och genomfartsleder. En sådan inriktning av byggnadsverksamheten tedde sig motiverad med hänsyn till att den framväxande motorismen kommit en samordnad utbyggnad av de större trafiklederna i städerna och på landsbygden att framstå som särskilt önskvärd.

Inverkan av dylika omständigheter bör givetvis icke läggas till grund för utformningen av bidragssystemet på längre sikt. Redan under de senaste åren har för övrigt förhållandena lättat så att det varit möjligt att i större utsträckning än tidigare tillgodose städernas behov och önskemål. Sedan den 1 januari 1959 begränsas byggnadsverksamheten icke genom byggnadsregleringen.

I huvudsak torde hittills systemet för fördelningen av bidragsmedlen ha fungerat tillfredsställande. Såvitt utredningen kunnat finna har de berörda myndigheterna i tillämpningen av bestämmelserna strävat efter att tillgodose städernas önskemål beträffande de företag som begärts upptagna i planen. Endast om en stads förslag uppenbarligen inneburit, att en livligt trafikerad led skulle ha försummats till förmån för en mindre trafikerad, synes ha förekommit, att stadens förslag frångåtts i denna del. För att möjliggöra utförandet av smärre företag har därjämte sedan ett antal år i planen en mindre andel av anslaget upptagits under en särskild rubrik för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som därur beviljat erforderliga bidrag.

Inriktningen av byggnadsverksamheten till att primärt avse infarts- och genomfartsleder har inneburit, att statsbidrag endast i mindre omfattning utgått till byggnadsarbeten på sådana allmänna vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator, vilka främst tillgodoser ett lokalt samfärdselbehov. Städernas rätt till statsbidrag för projekt på sådana vägar och gator är principiellt icke mindre än ifråga om infarts- och genomfartslederna. Att de likväl hittills satts i efterhand beror som ovan framhållits på en av praktiska skäl betingad avvägning. För städernas del synes detta ha medfört en viss osäkerhet i vad gäller planläggningen av byggnadsverksamheten på detta väg- och gatunät.

En ökad anslagstilldelning medför, att även vid ett bibehållande av tidigare tillämpad avvägning mellan olika kategorier av byggnadsföretag ett absolut sett större antal lokalt betingade väg- och gatubyggnadsprojekt kan upptagas i fördelningsplanerna. Sannolikt torde emellertid behoven av byggande på det lokala, bidragsberättigade väg- och gatunätet komma att påkalla en relativt sett ökad insats av bidragsmedel. En sådan utveckling, som utredningen mot bakgrunden av det ovan anförda anser ligga helt i linje med principerna för bidragsgivningen, aktualiserar emellertid vissa frågor rörande fördelningen av anslagsmedlen.

Upptagandet av ett absolut sett större antal lokalt betingade byggnadsprojekt än hittills i fördelningsplanerna kommer att göra avvägningen vä-

sentligt svårare för myndigheterna. Angelägenheten av ett lokalt betingat projekt i en stad måste vägas mot icke blott dylika arbeten i andra städer utan också ifrågasatta arbeten på infarts- och genomfartsleder. Den förstnämnda uppgiften ter sig särskilt svårlöst. Det kan ifrågasättas om det överhuvudtaget är möjligt att finna en rättvis norm för en dylik bedömning. Därtill kommer att en fördelningsplan, i vilken varje lokalt betingat företag upptoges, skulle bli mycket omfattande. Systemet kommer vid den utveckling av bidragsgivningen som kan förutses att bli administrativt synnerligen krävande.

Mot denna bakgrund har utredningen funnit det angeläget att söka nå en förenkling av reglerna för fördelningen av bidragsmedlen.

Närmast till hands ligger härvid att söka begränsa fördelningsplanernas innehåll i vad avser specificering av företagen. En sådan begränsning bör enligt utredningens mening lämpligen avse de allmänna vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator, vilka är lokalt betingade. I fråga om dessa framträder särskilt starkt de intressen vid sidan av den allmänna samfärdseln, vilkas förhandenvaro vid bestämmelsernas tillkomst anfördes som skäl för städernas valfrihet. Det borde därför helt kunna överlämnas åt städerna att själva göra den erforderliga avvägningen mellan olika byggnadsprojekt på sådana vägar och gator. Härför talar också att dessa byggnadsföretag som regel torde vara av tämligen begränsad omfattning.

I vad avser denna del av bidragsgivningen bör anslagsfördelningen då icke grundas på en angelägenhetsgradering av väg- och gatuprojekt, som specificeras i fördelningsplanen. Fördelningen bör i stället ske på grundval av en mera allmän och schablonmässig värdering av byggnadsbehovet och bidraget ställas till varje stads förfogande att i huvudsak efter stadens gottfinnande användas för nu avsedda arbeten. Staden kan då på ett bättre sätt än hittills planlägga sin byggnadsverksamhet på det väg- och gatunät, för vilket denna bidragsgivning är avsedd. De statliga vägmyndigheternas befattning med projekten skulle kunna inskränkas till kontroll av att anslagna medel utnyttjas för i bidragsförordningen angivna ändamål.

Åtskilliga skäl talar för att den skisserade ordningen bör omfatta även sådana byggnadsföretag till vilka medel för närvarande utgår ur den förut nämnda, för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upptagna andelen av anslaget. Med hänsyn till den metod, som utredningen i det följande föreslår för fördelningen av bidraget till de lokalt betingade vägarna och gatorna, bör dock de mindre byggnadsobjekten på sådana trafikleder, som skall specificeras i fördelningsplan, icke uteslutas från möjligheterna av bidrag ur nämnda andel. Det synes därför motiverat, att hittills tillämpad praxis i denna del bibehålles.

Utredningens ställningstagande innebär, att i fördelningsplan skall specificeras endast de vägföretag, som är belägna på sådana allmänna vägar, vilka fortsätter utanför städernas judiciella områden, ävensom de gatuföre-

tag, som är belägna på genomfarts- och viktigare infartsleder. Till denna kategori av leder bör även hänföras större trafikleder mellan eller inom olika delar av en stads administrativa område.

Detta system förutsätter att det för den allmänna samfärdseln nödiga väg- och gatunätet indelas i två kategorier, den ena omfattande trafikleder av sådan beskaffenhet, att företag å desamma nominellt bör angivas i fördelningsplan och den andra omfattande övriga allmänna vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator. Det bör ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter förslag av städerna och efter länsstyrelsernas hörande verkställa denna indelning.

Mot vad utredningen föreslagit beträffande fördelningen av bidragsmedlen har ledamoten Hall anmält avvikande mening såsom framgår av vid betänkandet fogad reservation.

Fördelningsplanens utformning m. m.

Medan fördelningsplanerna för närvarande upprättas vartannat år och avser en följande tvåårsperiod omfattar landsbygdens flerårsplaner en tid av fem år. Flerårsplanerna förnyas vart tredje år, vilket i praktiken innebär, att ny plan då upprättas. Det framstår som starkt motiverat att samma regler skall gälla även för fördelningsplanerna. Med hänsyn bl. a. till att dessa nu innehåller företag till en volym motsvarande byggnadsverksamheten under en avsevärt längre period än två år, skulle en övergång till samma regler som gäller för landsbygden icke innebära någon väsentlig förändring i nuvarande arbetssätt.

Utredningen föreslår, att fördelningsplan skall avse en tid av fem år samt förnyas vart tredje år. För åstadkommande av korrespondens med förhållandena på landsbygden bör dock Kungl. Maj:t, där särskilda förhållanden påkallar, kunna besluta om annan tid för förnyandet.

Den eftersträfvade samordningen beträffande uthyggnaden av det interlokala vägnätet har medfört, att det icke alltid varit möjligt att helt tillgodosse städernas speciella önskemål. I praktiken torde detta icke ha varit något större problem utan frågorna har kunnat lösas i samförstånd.

Man kan dock icke bortse från att det i vissa fall kan visa sig svårt att förena en stads intressen ifråga om byggnadsverksamheten med det vidare samfärdselintresse, som närmast företrädes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Väsentligen torde eventuella skiljaktigheter beträffande intresseinriktningen kunna aktualiseras ifråga om de större projekten på städernas infarts- och genomfartsleder. Med hänsyn till dessa leders karaktär av riks- eller länsvägar är byggandet av eller på sådana vanligen icke blott ett stadens intresse. En samordning med byggandet av sådana leder på landsbygden måste som regel framstå som rationellt och angeläget. Det synes rimligt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens bedömning av byggnads-

företagens angelägenhet med beaktande av stadens intressen i dylika fall får bli avgörande.

Den olägenhet för städernas del som en sådan begränsning i valfriheten kan innebära, anser utredningen dock vara förhållandevis ringa i jämförelse med de fördelar som ur ekonomiska och andra synpunkter står att vinna genom samordningen med kronans väghållning liksom genom de fördelar för städerna som följer av den större frihet beträffande dispositionen av bidragsmedlen till arbeten på lokalt betingade leder, som förslaget innebär.

Införandet av samma periodlängd etc. för fördelningsplanerna som för flerårsplanerna avses icke skola medföra någon rubbning i den principiella skillnaden mellan de båda planerna. Fördelningsplanerna skall i motsats till flerårsplanerna icke vara arbetsprogram. Städerna förutsättes således alltså jämt skola ha frihet att välja mellan de i planen upptagna projekten. Det ovan diskuterade undantagsfallet saknar härvid principiell betydelse. Valfriheten möjliggöres av att planen visserligen avser en tid av fem år men förnyas vart tredje år. Härigenom kommer städerna att under de tre år som förlöper tills planen förnyas kunna välja mellan flera företag än som är avsedda att utföras under denna treårsperiod.

Ur de medel som enligt fördelningsplanen anges tillkomma en stad utbetalas statsbidrag efter rekvisition av staden. Rekvisitionerna sker successivt allteftersom statsbidrag erfordras för visst företag. Erfarenheten har visat att fall kan uppkomma, då en stads byggnadsverksamhet blir mindre än vad som svarar mot de medel som enligt fördelningsplanen tillkommer staden. Det kan därför komma att inträffa, att vid den enligt utredningens förslag vart tredje år återkommande förnyelsen av planen en stad tillkommande medel kan till viss del visa sig vara outnyttjade. Enligt utredningens mening är det angeläget att anvisade medel kommer till användning inom städerna. Principiellt bör — i likhet med vad som nu tillämpas — gälla, att icke utnyttjade medel skall stå till stadens förfogande, d. v. s. överföras för stadens räkning till nästföljande plan. Därest stadens byggnadsverksamhet i den förnyade planen dock uppenbarligen icke erhåller sådan omfattning, att från tidigare fördelningsplan överblivna medel erfordras för stadens del, bör medlen genom beslut av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunna återföras till anslagets ofördelade behållning. Även detta överensstämmer med gällande praxis. Om anledning därtill föreligger bör, enligt utredningens mening, ett sådant återförande på ovan angivna skäl jämväl kunna ske vid annat tillfälle under planperioden.

Den närmare utformningen av fördelningsplanen torde böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Schablonbidragen

Fördelningen mellan städerna av statsbidraget till den väg- och gatubyggnadsverksamhet, som icke specificerat skall upptagas i fördelningsplan, måste ske under beaktande främst av biltrafikens omfattning och det

trafikerade väg- och gatunätets längd. Ett sammanfattande uttryck för dessa faktorer är trafikarbete, vilket mätt i enheten fordonskilometer utgör produkten av det antal fordon som passerar en viss vägsträcka och vägsträckans längd i km. En norm som bygger uteslutande härpå skulle enligt utredningens mening uppfylla kravet på att vara enkel och billig i tillämpningen. Visserligen skulle härvid en del faktorer lämnas obeaktade liksom vissa schematiska antaganden om bl. a. trafikens sammansättning, nybyggnadsbehovet, kostnadsläget m. m. komma att ligga till grund för fördelningen. Ett beaktande jämväl av dessa faktorer skulle icke vara möjligt med bibehållande av den eftersträfvade förenklingen. En fördelning i förhållande till trafikarbetet på det aktuella väg- och gatunätet torde, när det gäller detta väg- och gatunät ge ett ur rättvisesynpunkt fullt tillfredsställande och i jämförelse med den nu tillämpade angelägenhetsprovningen överlägset resultat. Efter att ha övervägt även andra tänkbara alternativ har utredningen ansett sig böra förorda ett fördelningssystem byggt på trafikarbetet mätt i fordonskilometer.

I tekniskt hänseende föreligger med nuvarande möjligheter att utföra maskinella trafikräkningar icke några större svårigheter att införskaffa uppgifter om trafikens storlek. Sådana räkningar utföres i viss omfattning redan nu av städerna och resultaten härav ligger till grund för beräkningen av underhållsbidraget. Trafiklederna indelas därvid i grupper alltefter trafikens omfattning. Dessa trafikgrupper är för närvarande följande fyra.

Trafik (motorfordon per dygn)		
<i>Trafikgrupp</i>	<i>Gränsvärden</i>	<i>Medelvärden</i>
I	högst 200	100
II	201—500	350
III	501—1 000	750
IV	mer än 1 000	—

Beträffande trafiklederna tillhörande grupperna I—III bör av förenklingsskäl de angivna medelvärdena läggas till grund för beräkningen av trafikarbetet uttryckt i fordonskilometer. För leder tillhörande grupp IV bör däremot trafikarbetet beräknas på basis av för varje led angivna trafik-siffror.

Utredningen föreslår mot bakgrunden av det anförda att *till grund för fördelningen mellan städerna av statsbidraget till den byggnadsverksamhet, som icke specificerad skall anges i fördelningsplan, skall läggas trafikarbetet på berörda trafikleder, uttryckt i enheten fordonskilometer och beräknat efter de principer som nyss angivits.*

Det skall i princip ankomma på städerna att bestämma vilka projekt som skall utföras. Detta förutsätter, att såsom tidigare förordats gata redan på stadsplanestadiet bör kunna bestämmas såsom nödig för den allmänna samfärdseln. Städerna kan därigenom på ett rationellt sätt planera sin gatubyggnadsverksamhet.

Tilldelade medel bör ställas till städernas förfogande årligen och utbetalas efter rekvisition i mån av arbetenas fortgång. För att ett år utföra enstaka mera kostnadskrävande företag bör staden kunna disponera för hela treårsperioden tillgängliga medel. Till en dylik disposition bör dock medgivande inhämtas från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, men staden bör själv kunna bestämma vid vilken tid under treårsperioden företaget skall komma till utförande. I den mån en stad icke räknar med att ett visst år tillfullo utnyttja anvisade medel, bör staden kunna använda medlen för arbeten som normalt skall upptagas specificerat i fördelningsplan. Medel som kvarstår outnyttjade vid planens förnyelse bör — under enahanda förutsättningar som föreslagits beträffande i fördelningsplanen angivna företag — kunna återföras till ofördelad del av anslaget.

Storleken av den anvisning som sålunda skall fördelas mellan städerna enligt förenämnda schablonmetod bör fastställas av Kungl. Maj:t i samband med att det av riksdagen anvisade byggnadsanslaget till städerna ställes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande. Det bör ankomma på styrelsen att med beaktande av ovannämnda synpunkter, fördela medlen mellan städerna.

Byggnadsföretaget

I fördelningsplan angivna företag

Bidragsunderlaget

Statsbidragsreglerna innebär, att bidrag i princip skall utgå på grundval av de beräknade kostnaderna för byggnadsföretaget. Härifrån gör bidragsförordningen undantag endast för det fall, att de beräknade kostnaderna överstiger de verkliga. Under sådana förhållanden skall de sistnämnda kostnaderna läggas till grund för statsbidraget.

De beräknade kostnaderna anges ursprungligen i den arbetsplan för företaget som skall godkännas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Svårigheterna att tillräckligt exakt förhandsberäkna kostnaderna för ett väg- eller gatubyggnadsföretag är emellertid betydande; grundförhållandena låter sig exempelvis icke alltid med säkerhet överblickas på planeringsstadiet. Därtill kommer att arbetena ofta kräver lång tid under vilken prisförändringar kan inträda. För att kunna möta dylika eventualiteter upptas regelmässigt i arbetsplanen en post till oförutsedda och diverse kostnader, motsvarande normalt tio procent av den beräknade totala kostnaden för företaget.

Vid större kostnadsökningar än som kan tillgodoses inom nämnda ram uppkommer emellertid behov av att justera kostnadsberäkningarna. I praktiken har hinder icke ansetts möta mot sådana revisioner under arbetets gång. Där så visat sig erforderligt har de beräknade, bidragsberättigade kostnaderna uppjusterats. Detta har i praxis kommit att ske vid kostnadsökningar i två fall, nämligen dels då tilläggsarbeten medgivits eller påford-

rats av väg- och vattenbyggnadsverket, och dels när prisstegringar inträffat, som slagit igenom i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggnadskostnadsindex och som därjämte inneburit en mera väsentlig förskjutning av kostnaderna för det enskilda företaget.

Utredningen har låtit verkställa en undersökning beträffande förekomsten av avvikelser från ursprungligen beräknad kostnad för 128 fritt utvalda företag, påbörjade och avslutade under åren 1943—1954. Flertalet företag går genom två eller flera fördelningsplaner. Resultatet av undersökningen redovisas i nedanstående tablå.

Avvikelser mellan redovisade och godkända kostnader för vissa byggnadsföretag

Företag där av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen slutligt godkänd statsbidragsberättigad kostnad	Antal företag	Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ursprungligen godkända beräknade kostnader	Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen slutligen godkända redovisade kostnader	Belopp med vilket godkända redovisade kostnader understiger (—) resp. överstiger (+) ursprungligen beräknade kostnader
		1 000-tal kronor		
1. motsvarar ursprungligen beräknad kostnad....	6	1 431	1 431	—
2. understiger ursprungligen beräknad kostnad med				
a) högst 5 %.....	4	1 377	1 340	— 37
b) mer än 5 och högst 10 %.....	6	1 186	1 105	— 81
c) mer än 10 och högst 25 %.....	14	3 182	2 638	— 544
d) mer än 25 %.....	6	870	624	— 246
Summa pkt 2	30	6 615	5 707	— 908
3. överstiger ursprungligen beräknad kostnad med				
a) högst 5 %.....	12	3 075	3 193	+ 118
b) mer än 5 och högst 10 %.....	7	2 140	2 293	+ 153
c) mer än 10 och högst 25 %.....	24	5 533	6 368	+ 835
d) mer än 25 %.....	49	16 016	24 176	+ 8 160
Summa pkt 3	92	26 764	36 030	+ 9 266
Summa totalt	128	34 810	43 168	+ 8 358

Det framgår att ursprungligen beräknade och slutligen godkända kostnader överensstämde endast beträffande sex företag och att avvikelserna för 106 företag översteg fem procent. Icke mindre än 49 företag uppvisade en mer än 25-procentig stegring av de godkända kostnaderna. I absoluta tal uppgick denna stegring till 8,2 miljoner kronor i förhållande till en ursprungligen beräknad kostnad av 16,0 miljoner kronor.

Anknytningen av statsbidraget till en beräknad kostnad, såsom för närvarande sker, är enligt utredningens mening av särskilt värde såtillvida, att bidragstagarna därigenom stimuleras att bedriva arbetena på ett planmässigt och ekonomiskt sätt. I detta hänseende är systemet överlägset ett där de faktiska kostnaderna lägges till grund för bidraget. För att den avsedda effekten skall uppnås bör dock som huvudregel gälla, att statsbidraget skall anknyta till en *på förhand* beräknad kostnad. Arbetsplanen bör därför i princip vara så fullständig, att icke större ändringar, vare sig i tekniskt eller ekonomiskt hänseende, blir erforderliga under arbetets gång.

Från denna regel bör dock undantag kunna ske. I direktiven har ifrågasatts om icke de för underhållsbidraget gällande reglerna kunde tjäna som förebild. Enligt dessa skall till grund för bidraget läggas den beräknade, skäligen kostnaden. I princip gäller redan nu samma huvudregel beträffande bidraget till byggande. Möjligheterna till justeringar av de beräknade kostnaderna är dock avsevärt mer begränsade i fråga om underhållsbidraget än beträffande byggnadsbidraget. De faktorer som för byggnadsföretagen kan motivera tilläggsarbeten saknar motsvarighet i fråga om underhållet.

Som framgår av den ovan redovisade undersökningen synes avvikelser mellan ursprungligen beräknad och slutligen godkänd kostnad ifråga om byggnadsföretagen förekomma relativt ofta. De förefaller att icke sällan avse förhållandevis stora belopp. I en del fall är beloppen, ehuru absolut sett icke betydande, stora i förhållande till den totala kostnaden för det ifrågasvarande företaget och kan för staden innebära en avsevärd belastning i den mån staden själv skulle bära kostnadsökningen.

Utredningen anser med hänsyn härtill att uppjustering av beräknad kostnad alltjämt bör kunna ske, dels när prisstegringar inträffat under perioden, och dels då tilläggsarbeten påfordrats eller medgivits av väg- och vattenbyggnadsverket. Prisstegringar bör, för att kunna föranleda en justering av den beräknade kostnaden, under alla omständigheter ha slagit igenom i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggnadskostnadsindex. De bör dessutom innebära en mera väsentlig kostnadsbelastning.

En sådan förändring av företagets standard som man under arbetets gång anser lämplig att genomföra och som godkännes av väg- och vattenbyggnadsverket skall motivera en uppjustering av bidragsunderlaget i motsvarande omfattning. Tilläggsarbeten orsakade av omständigheter, som icke varit möjliga att förutse vid arbetsplanens upprättande kan också föranleda en justering av planen. Ett exempel härpå är moment där de geotekniska förhållandena väsentligt avviker från vad som kunnat förutses vid arbetsplanens upprättande. För att en justering av den beräknade kostnaden skall kunna ifrågakomma bör det dock åligga staden att, sedan någon omständighet av beskaffenhet att kunna föranleda justering framkommit, omedelbart anmäla förhållandet till väg- och vattenbyggnadsverket.

Ett särskilt fall där det stundom kan finnas anledning att frånga de be-

räknade kostnaderna gäller entreprenader. Det kan således inträffa, att entreprenadsumman på grund av faktorer, som icke varit möjliga att beakta vid fastställandet av den beräknade kostnaden, mer eller mindre väsentligt avviker från denna. Med hänsyn till det konkurrensmoment som ligger i entreprenadförfarandet synes det naturligast att låta entreprenadsumman ligga till grund vid det slutliga fastställandet av den bidragsgrundande kostnaden.

Av praktiska skäl synes man böra eftersträva en begränsning av de fall då uppjustering på grund av tilläggsarbeten bör ifrågakomma. Åtskilliga gånger torde dessa arbeten avse förhållandevis obetydliga belopp och därför icke medföra någon mera väsentlig kostnadsbelastning. Ett undantagande av dylika fall från möjligheten till uppjustering torde avsevärt förenkla myndigheternas arbete med bidragsprövningen utan att städerna oskäligt betungas. Att närmare angiva de belopp vid vilka gränsen bör dras torde med hänsyn till de skiftande förhållandena icke vara görligt. Frågan om en justering blir beroende av sådana omständigheter som byggnadsverksamhetens totala omfattning i städerna ifråga, byggnadsföretagets storlek i förhållande härtill ävensom kostnaden såväl i relation till dessa faktorer som absolut. Det bör kunna överlämnas åt utvecklingen att bestämma praxis härvidlag. Om samma byggnadsföretag föranlett flera tilläggsarbeten, som mot bakgrunden av vad nu sagts vart för sig icke skulle föranleda uppjustering, synes det utredningen rimligt att de samlade kostnaderna för dessa arbeten lägges till grund för frågan om uppjustering.

Möjligheterna till en uppjustering torde dock icke böra snävt begränsas till att uteslutande avse de här berörda fallen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör enligt utredningens mening ha en generell möjlighet, att där faktorer av mera väsentlig betydelse så påkallar, göra en uppjustering av bidragsunderlaget.

För det motsatta fallet — att förändringar inträffar som medför en sänkning av de ursprungligen beräknade kostnaderna — bör givetvis de beräknade bidragsgrundande kostnaderna under motsvarande förutsättningar som nyss nämnts justeras nedåt.

Enligt gällande bestämmelser må i byggnadskostnaden icke inräknas förvaltningskostnad; efter prövning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen må dock i kostnaden inräknas utgift för upprättande av arbetsplan liksom bl. a. för av styrelsen medgiven kontroll och arbetsledning. Detta stadgande får ses mot bakgrunden av att städerna i deras egenskap av väg- och gatuhållare ansetts böra hålla en organisation dimensionerad för den normala byggnadsverksamheten på stadens väg- och gatunät. De härmed förenade kostnaderna har ansetts vara en stadens angelägenhet och således icke grunda rätt till statsbidrag. Utredningen anser att detta alltjämt bör gälla men vill understryka, att statsbidrag bör komma ifråga då det gäller väg- och gatubygg-

nadsföretag av sådan omfattning eller svårighetsgrad att en för stadens normala väg- och gatubyggnadsverksamhet avpassad organisation icke rimligen kan anses i stånd att ombesörja uppgiften.

Granskning och kontroll

Väg- och vattenbyggnadsverkets granskning av byggnadsföretagen sker dels vid behandling av arbetsplanen, dels löpande under arbetets gång och dels slutligen i anledning av den redovisning städerna har att avgiva efter fördelningsplansperiodens (byggnadsterminens) utgång.

Vid granskningen av arbetsplanerna prövas företaget ur såväl trafik- och byggnadstekniska som ekonomiska synpunkter. I samband med godkännandet av planerna bestämmes den kostnad som skall ligga till grund för statsbidraget.

Den löpande kontrollen under arbetets gång innebär, att man från väg- och vattenbyggnadsverket följer arbetet och därvid särskilt beaktar att det ur ekonomisk synpunkt bedrivs rationellt och på ett tekniskt riktigt sätt.

Enligt bidragsförordningen skall de redovisningar städerna vartannat år har att avgiva över den samlade byggnadsverksamheten under nästföregående tvåårsperiod vara åtföljda av fullständiga räkenskaper. Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till städerna utfärdade anvisningar innehåller detaljerade föreskrifter om hur kostnaderna skall specificeras och bokföras i städernas räkenskaper i enlighet med särskilda räkenskapsformulär. Vid redovisningen skall städerna för varje företag utöver uppgifter enligt dessa formulär bifoga en förteckning över utförda arbetskvantiteter, uppställd i överensstämmelse med arbetsplanens kostnadsberäkning. Granskningen skall sålunda kunna göras så att de redovisade arbetena punkt för punkt kan jämföras med arbetsplanen. Enligt av styrelsen särskilt utfärdade anvisningar för granskning av städernas redovisningar har vidare vägförvaltningarna att besiktiga och värdera samtliga i fördelningsplanen ingående företag i vad avser arbeten, vilka utförts under byggnadsterminen, och detta oavsett om företagen färdigställts under perioden eller icke. Besiktningen och värderingen, som är av teknisk natur, skall kompletteras med en kameral granskning. Den sistnämnda skall som regel icke innefatta siffergranskning, enär stadens revisorer har att bestyrka de överlämnade räkenskapernas överensstämmelse med verifikationerna. I övrigt skall vid den kamerala granskningen ske en ingående såväl saklig som formell granskning av det överlämnade redovisningsmaterialet. Till grund för vägförvaltningarnas teknisk-ekonomiska skälighetsbedömning skall ligga den för företaget godkända eller fastställda arbetsplanen.

Efter vägförvaltningarnas värdering och granskning överlämnas redovisningshandlingarna avseende den nästföregående tvåårsperioden till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som efter slutlig genomgång av handlingarna i tek-

niskt och ekonomiskt hänseende fastställer den bidragsberättigade byggnadskostnaden samt utanordnar det slutliga statsbidraget.

Genomgången av företagen i samband med städernas redovisning för en nästföregående byggnadstermin är alltså enligt nu gällande bestämmelser synnerligen genomgripande. I praktiken har redovisningen emellertid måst givas ett betydligt mera anspråkslöst innehåll. En redovisning med det från början avsedda innehållet förutsätter nämligen bl. a. uppmätningar i en omfattning som i praktiken visat sig svår att genomföra. Granskningen efter varje byggnadstermin har därför närmast fått karaktären av en avräkning mot den godkända beräknade kostnaden.

Enligt utredningens mening bör granskningen av arbetsplanerna jämväl i fortsättningen vara grundläggande för bidragsprövningen. I detta hänseende föreslår utredningen ingen ändring i nuvarande ordning.

Beträffande den löpande kontrollen liksom granskningen för varje byggnadstermin av de därunder utförda arbetena synes däremot kunna ifrågasättas om dessa motsvarar kraven på effektiv kontroll. Av vad som upplysts synes framgå att den löpande kontrollen icke har kunnat ges den omfattning som vore önskvärd.

Utredningen har låtit undersöka förekomsten av avdrag, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort i samband med granskningen i efterhand av de redovisade kostnaderna för de ovannämnda 128 företagen. Resultaten av denna undersökning framgår av nedanstående tablå.

Avdrag från redovisade kostnader beträffande vissa företag

	Antal företag	Av städerna redovisade kostnader	Av väg- och vattenbygg- nadsstyrelsen godkända kostnader	Sammanlagt avdrag
		1 000-tal kronor		
1. Inga eller obetydliga avdrag ...	55	19 329	19 311	18
2. Avdrag med				
a) högst 5 % av redovisad kostnad	40	16 171	15 735	436
b) mer än 5 och högst 10 % av redovisad kostnad	18	5 936	5 490	446
c) mer än 10 och högst 25 % av redovisad kostnad	12	1 886	1 605	281
d) mer än 25 % av redovisad kostnad	2	1 328	875	453
Summa	127	44 650	43 016	1 634

¹ Beträffande ett företag överstiger den godkända kostnaden den av staden redovisade kostnaden till följd av att vid godkännandet skäligt tillägg gjorts för vissa kostnader för sociala förmåner.

Det framgår att avdragen är förhållandevis ringa. På en total redovisad byggnadskostnad av 44,7 miljoner kronor har avdrag skett med endast 1,6 miljoner, d. v. s. med ca 3,5 procent.

Det avsevärda arbete som är förenat med granskningen står enligt utredningens mening icke i rimlig proportion till den förhållandevis ringa omfattningen av de avdrag som synes vara aktuella. Redan på denna grund synes den nu tillämpade efterhandsgranskningen kunna slopas.

Därtill kommer att en efterhandsgranskning av denna typ i och för sig torde vara mindre värdefull, när det gäller att kontrollera huruvida statsbidraget kommit till riktig användning. Möjligheterna att på ett sådant stadium kunna överblicka detta är sannolikt ofta begränsade. Enligt utredningens mening är en löpande kontroll under arbetets gång ett effektivare instrument för att bedöma kostnadernas skälighet.

Utredningen föreslår därför att den nuvarande värderingen av arbetena i efterhand i princip slopas. Man bör i stället lägga större vikt vid den löpande kontrollen under arbetets gång. Fortfarande skulle det åligga städerna att ingiva redovisning över de utförda arbetena men redovisningen skulle avgivas först sedan företaget färdigställts och i huvudsak endast angiva byggnadskostnaden och dennas fördelning på kostnadsförslagets huvudrubriker samt på arbetsår. Denna enkla redovisning skulle jämte arbetsplanen, uppgifter om under byggnadstiden medgivna justeringar av beräknad kostnad liksom därunder inträffade förändringar i byggnadskostnadsindex ävensom avsyningsprotokollet ligga till grund för den slutliga prövningen av bidragsunderlaget. Närmare föreskrifter rörande redovisningen bör ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utfärda.

Byggnadsföretag med schablonbidrag

Såsom av det ovan anförda framgår, förutsättes för statsbidrag att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänt arbetsplan för företaget.

De flesta städer har numera tillgång till kompetenta tekniska organ för utförandet av väg- och gatubyggnadsarbetena. De gatuföretag varom här är fråga torde som regel vara av begränsad omfattning. Kravet på godkännande av arbetsplan i fråga om sådant företag synes därför kunna slopas och ansvaret för utförandet av de ifrågavarande arbetena helt läggas på städerna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör dock ha möjlighet att, där så anses påkallat, infordra arbetsplan för en teknisk bedömning av företaget.

Den erforderliga kontrollen bör ske genom att städerna ålägges att årligen hos väg- och vattenbyggnadsverket dels anmäla, vilka projekt som avses komma till utförande och dels meddela vilka arbeten, som bedrivits under närmast föregående år med angivande av kostnaderna härför. Även i detta fall bör det åvila väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att meddela närmare föreskrifter.

Marklösen

Nuvarande förhållanden

Enligt gällande bestämmelser åligger det städer, som är väghållare, att anskaffa mark för vägar och gator. Denna skyldighet åvilar också — inom det stadsplanlagda området — städer och samhällen, där kronan är väghållare. Markanskaffningsskyldigheten gäller i detta fall även för gator, vilka tillika är allmänna vägar och beträffande vilka kronan således är väghållare.

Staden skall svara för kostnaden för markanskaffningen (*marklösen*).¹ Tomtägare är enligt byggnadslagen skyldig att i viss omfattning ersätta staden värdet av gatumarken framför tomten (*gatumarksansättning*). Reglerna för denna ersättningsskyldighet är så utformade, att ersättning i praktiken endast kan påräknas i fråga om gata, till vilken tomt har rätt till utfart eller annan utgång. Sådan gata benämner utredningen i det följande *gata med tomtutsläpp*.

Statsbidrag kan utgå till stadens kostnader för marklösen men förutsättningarna härför är icke desamma i städer, som är väghållare, och städer och samhällen, där kronan är väghållare, och ej heller inom och utom stadsplanlagda områden. I intet fall utgår bidrag annat än efter särskild prövning. I bidraget får icke inräknas den del av kostnaderna som täckes av gatumarksansättning.

Beträffande stad som är väghållare skall frågan om statsbidrag till marklösenkostnad prövas av Kungl. Maj:t. Härvid är förutsatt, att — i fråga om kostnad för anskaffande av mark till allmän väg utanför stadsplanlagt område — statsbidrag i de flesta fall skall utgå. Endast i de fall då vägföretaget kan anses vara av utpräglat lokal betydelse och av särskild nytta för staden är det avsett att marklösenkostnaden helt skall bäras av staden. Beträffande gator och vägar inom stadsplanlagt område förutsättes staden själv skola bära kostnaderna för marklösen där dessa icke är särskilt betungande. Statsbidrag kan sålunda ifrågakomma om staden på grund av det sätt varpå trafikleden bygges icke kan uttaga gatumarksansättning. Detsamma gäller där en gata anses vara utan motsvarande nytta för staden. Även stadens ekonomiska ställning kan inverka på frågan om statsbidrag.

Statsbidraget beräknas på skäligt belopp, vars storlek avväges bl. a. med hänsyn till de nämnda omständigheterna. Beloppet inräknas i kostnadsunderlaget för byggnadsbidraget och statsbidraget utgör alltså 95 procent av det ifrågavarande beloppet.

I fråga om städer och samhällen, där kronan är väghållare, regleras statsbidragsfrågan i den förutnämnda förordningen den 30 juni 1943 om

¹ Begreppet marklösen användes i förevarande sammanhang såsom sammanfattande benämning på vad som i 9 § bidragsförordningen definierats som ersättning för upplåtelse av mark och för annat intrång, som föranledes av vägens eller gatans byggande eller begagnande, ävensom kostnader för ersättningens fastställande av domstol.

statsbidrag till städer och samhällen, där kronan är väghållare, för tillhandahållande av mark för allmän väg m. m. För marklösenkostnader avseende sådan mark inom stadsplanlagt område, som särskilt förvärvats för vägen eller gatan, utgår statsbidrag efter särskild prövning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Bidraget utgår med 80 procent av kostnaden. Där-
est speciella skäl föreligger, kan Kungl. Maj:t bevilja högre bidrag. Beträffande mark, som icke särskilt förvärvats för ändamålet, beviljas statsbidrag efter prövning av Kungl. Maj:t. Härvid avväges bidragets storlek med hänsyn till de särskilda förhållandena.

Stad eller samhälle, där kronan är väghållare, har att, därest statsbidrag till marklösen beviljats, till kronan inleverera så stor del av influten gatumarkersättning som statsbidraget utgör av marklösenkostnaderna.

Vägmark utanför det planlagda området i städer och samhällen, där kronan är väghållare, anskaffas och bekostas av kronan.

Allmänna överväganden

De skäl som vid bestämmelsernas införande åberopades som grund för att — beträffande väg eller gata inom stadsplanlagt område — en åtskillnad skulle göras mellan städer, som är väghållare, samt övriga städer och samhällen var i huvudsak två. De förstnämnda städerna ansågs generellt ha större nytta av ett väg- eller gatubyggnadsföretag än de små samhällen och städer, där kronan är väghållare. Byggnadsverksamheten var därjämte i regel livligare än i de minsta städerna och samhällena och gatumarkersättning inflöt därför snabbare.

Under den tid som bestämmelserna har varit i kraft har frågan om statsbidrag till städer, som är väghållare, varit föremål för prövning endast i ett begränsat antal fall. Statsbidragsgivningen har haft en avsevärt större omfattning i fråga om städer och samhällen, där kronan är väghållare. Under tiden 1/1 1944—31/12 1958 har statsbidrag lämnats till 156 företag i sådana städer och samhällen till ett totalt belopp av 5,8 miljoner kronor. Samtliga dessa fall avser mark, som särskilt förvärvats för ändamålet. I fråga om kostnader för annan mark har inga ansökningar om statsbidrag förekommit.

Utredningen ifrågasätter med hänsyn till de väsentligt ändrade förutsättningar som blivit en följd av motorismens expansion om skälen för en åtskillnad i statsbidragshänseende mellan städer och samhällen med hänsyn till deras storlek alltjämt kan anses bärande. Nyttan av ett väg- eller gatuföretag torde vara i stort sett densamma oavsett stadens eller samhällets storlek.

Utredningen anser därför att det saknas anledning att i fråga om statsbidrag till kostnader för marklösen avseende vägar och gator inom stadsplanlagt område upprätthålla någon principiell skillnad mellan de större och de mindre städerna. Samma regler bör därför i princip gälla för städer, som är väghållare, och städer och samhällen, där kronan är väghållare.

Såsom skäl för införandet av ett statsbidrag till marklösen återopade 1942 års vägsakkunniga, vilkas förslag låg till grund för propositionen i ärendet, den av statsmakterna eftersträfvade likställigheten mellan stad och landsbygd. De sakkunniga framhöll, att skyldighet att erlagga gatumarksansättning saknas med avseende på allmän väg utanför stadsplanlagt område och att det näppeligen kunde anses motiverat, att städerna och samhällena men icke landsbygdens övriga kommuner skulle bära bördan för markanskaffningen i dylika fall. Det kunde enligt de sakkunnigas mening icke göras gällande, att städerna och samhällena som regel har mycket större nytta av allmän väg utanför det planlagda området än vad landskommun har av väg inom sitt område.

Även inom det stadsplanlagda området kunde emellertid förhållandena ofta vara sådana, att det skulle vara obilligt att låta staden eller samhället bära hela kostnaden för väg- och gatumarken. Det kunde ofta förutses att det skulle komma att dröja mycket länge innan gatumarksansättning från tomtägarna inflöt. Stundom var det icke heller möjligt, särskilt i fråga om moderna genomfartsleder, att över huvud uttaga bidrag av tomtägarna. Skulle den likställighet mellan städer och landsbygd, för vilken statsmakterna uttalat sig, kunna åvägabringas, måste därför möjlighet finnas att bevilja statsbidrag till stads eller samhälles kostnad för anskaffande av mark för allmän väg eller för gata, som är för biltrafiken viktig.

Även härvidlag har enligt utredningens mening de förutsättningar, som låg till grund för reglerna om statsbidrag till marklösen, väsentligt ändrats genom den expanderande bilismen. Denna ställer allt större krav på gatornas och vägarnas byggnadstekniska och trafiktekniska utformning. Det allmänna trafikintresset har härigenom kommit att få en alltmera dominerande ställning i jämförelse med städernas och samhällenas lokala trafikintressen. Ett tillgodoseende av detta allmänna trafikintresse innebär allt oftare icke obetydliga eftergifter för det lokala trafikintressets del. Exempel härpå är avstängning eller enkelriktning av lokala trafikleder i anslutning till utbyggnad av en allmän trafikled. Framdragandet av en större sådan led genom en stad torde i många fall medföra betydande och bestående ingrepp i stadsbilden. Förverkligandet av en stadsplan som beröres av en dominerande allmän trafikled, medför icke sällan kostnader, som visserligen är föranledda av trafikledens utbyggnad enligt stadsplanen men som icke är statsbidragsgrundande och för vilka vederbörande samhälle därför självt får svara.

Bilismens expansion har således medfört att tillkomsten av en trafikled i allt större utsträckning hämtar sitt väsentliga motiv från den nytta den bereder bilismen. Motivet för att städerna skall svara för kostnaderna för anskaffningen av väg- och gatumark har sålunda försvagats.

Kraven på större bredd hos de moderna trafiklederna har medfört en väsentlig ökning av kostnaderna för anskaffande av erforderlig mark för gatuändamål även med beaktande av den gatumarksansättning, som kan

utgå. Genom att de moderna trafiklederna allt oftare utformas så, att tomt-utsläpp på de större trafiklederna undviks, blir de fall då statsbidrag kan ifrågakomma allt vanligare för städernas del.

Utredningen anser därför, att kostnaderna för marklösen bör anses ingå som en naturlig del i kostnaderna för genomförandet av ett byggnadsföretag och sålunda vara bidragsgrundande i samma omfattning som byggnadskostnaden. Utredningen förordar alltså, att marklösenkostnad generellt inräknas i kostnadsunderlaget. För städer, som är väghållare, innebär detta att marklösenkostnad alltid skall inräknas i bidragsunderlaget för byggnadsbidrag.

I fråga om städer och samhällen, där kronan är väghållare, kommer den förordade regeln i förening med den av utredningen föreslagna principen, att städerna skall behandlas inbördes lika att innebära, att dessa städer och samhällen skall ha full kostnadstäckning för sina utgifter för tillhandahållande av mark till allmänna vägar inom stadsplanlagt område. Då dessa städer icke själva ombesörjer sin väg- och gatuhållning och därmed icke åtnjuter de ovan åberopade fördelar härav, som ansetts motivera en nedsättning av statsbidraget till 95 procent, medför kostnadstäckningsprincipen, att statsbidraget till marklösen för deras del skulle utgå med 100 procent av bidragsunderlaget. Enligt utredningens mening aktualiserar detta frågan om dessa städernas och samhällens markanskaffningsskyldighet.

I 1943 års proposition angående vägförstatligandet m. m. uttalade departementschefen beträffande de mindre städernas och de stadsliknande samhällenas markanskaffningsskyldighet följande.

De stadsliknande samhällena ha i väghållningshänseende alltid hänförts till landet. Det kunde då synas skäligt att samhällena även med avseende å markanskaffningskostnaderna likställdes med landsbygden. Skulle samhällena befrias från skyldigheten att tillhandahålla mark för allmän väg, måste emellertid även tomtägarbidragen bortfalla. Det kan nämligen icke anses rimligt, att samhällena uppbära bidrag från tomtägarna till kostnader, från vilka samhällena befriats.

Om de stadsliknande samhällena sålunda även framdeles skola vara skyldiga att tillhandahålla mark för allmän väg inom stadsplanlagt område, bör självfallet samma skyldighet åvila de mindre städer, där kronan är väghållare.

I statsbidrag till marklösenkostnader i städer och samhällen, där kronan är väghållare, har under åren 1944—1958 utgått 5,8 miljoner kronor, medan i gatumarksansättning har influtit blott 2 170 kronor. Av en inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställd undersökning avseende tiden fram till och med år 1956 framgår, att av de t. o. m. nämnda år till sådana städer och samhällen beviljade statsbidragen — tillhopa 2,8 miljoner kronor — den helt övervägande delen hade utgjort bidrag till kostnader för lösen av byggnader och intrång o. dyl., således andra ändamål än de för vilka gatumarksansättning kan ifrågakomma.

Dessa siffror visar, att gatumarksansättningarna i här ifrågavarande fall

spelar en utomordentligt ringa roll. Den överkompensation dessa städer och samhällen skulle erhålla genom att bibehållas vid möjligheten att uttaga sådana ersättningar om samtidigt antingen kronan övertog markanskaffningsskyldigheten eller de garanterades full kostnadstäckning genom ett 100-procentigt statsbidrag, är uppenbarligen obetydlig. Tillämpningen av byggnadslagens bestämmelser om gatumarksansättning har vidare visat sig synnerligen svårbemästrad. Utredningen anser mot bakgrunden härav, att det icke finns tillräcklig anledning att göra frågan om markanskaffningsskyldigheten eller statsbidragets storlek avhängig av möjligheten att uttaga gatumarksansättning.

Utredningen har således övervägt huruvida markanskaffningsskyldigheten inom det stadsplanlagda området i de städer och samhällen, där kronan är väghållare, borde åvila kronan. Praktiska och andra skäl — bl. a. hänsyn till byggnadslagstiftningens enhetlighet — har emellertid kommit utredningen att stanna för att förorda, att markanskaffningsskyldigheten liksom hittills bör åvila dessa städer och samhällen men att de skall beredas full ersättning av statsverket för sina kostnader härför.

Bidragsunderlaget

I likhet med vad som nu gäller bör i bidragsunderlaget ingå värdet av marken jämte därå befintliga byggnader, beträffande vilka lösningsskyldighet föreligger, ävensom kostnader för intrång samt för ersättningens fastställande av domstol.

De marklösenkostnader som skall ingå i bidragsunderlaget bör avse nettokostnader. Detta innebär bl. a. att bruttokostnaderna i förekommande fall skall reduceras med värdet av den mark, som anskaffats i samband med väg- eller gatuföretags utförande men som icke kommit att användas för företaget utan i stället avyttrats eller avses användas för annat ändamål (restvärde).

Det kan inträffa, att den mark, som icke erfordras för själva trafikleden, på grund av ändrade förhållanden i samband med trafikledens utförande kan utnyttjas intensivare för bebyggelseändamål och att därför dess värde ökar efter tidpunkten för anskaffningen av marken. I sådant fall bör det högre markvärdet läggas till grund vid beräkningen av nettokostnaden.

Till frågan om gatumarksansättning återkommer utredningen i avsnittet Tomtägärbidragen.

Nettokostnaden bör utgöra ett skäligt belopp. Detta kan uttryckas så, att den av samhället vidtagna åtgärden för anskaffande av erforderlig mark bör vara ekonomiskt försvarbar. I den mån ersättningen prövats av domstol, erfordras i regel icke ytterligare prövning utan utdömt belopp bör, i likhet med vad som nu tillämpas, läggas till grund vid bidragsberäkningen.

Utredningen har ovan föreslagit, att statsbidraget till byggnadskostnaderna skall utgå i enlighet med en på förhand beräknad kostnad. I de fall

då den verkliga kostnaden mera väsentligt avviker härifrån skall den beräknade kostnaden justeras.

Utredningen föreslår att motsvarande skall gälla beträffande marklösenkostnaderna. Till grund för beräkningen av dessa kostnader bör ligga ett värderingsförfarande. Avvikelse från framkommen beräknad kostnad bör kunna ske under enahanda förutsättningar som beträffande byggnadskostnaderna. Möjligheten till en efterhandsjustering är i detta fall särskilt erforderlig med hänsyn till att ovisshet torde råda om den faktiska kostnaden ända till tidpunkten för ersättnings slutliga reglering.

Vid framläggande av arbetsplan bör det ankomma på staden att lämna en beräkning av marklösenkostnaderna. En uppskattning härvidlag torde ur den bidragsgivande myndighetens synpunkt vara erforderlig såsom grund för en bedömning av storleken av det statsbidrag som totalt kommer att engageras genom företagets utförande.

Utredningen har övervägt möjligheten att genom generella regler i skilda hänseenden förenkla bestämmandet av den skäliga marklösenkostnaden. På grund av de olika förhållanden som kan tänkas föreligga i de enskilda fallen har utredningen emellertid bedömt denna väg såsom icke framkomlig. Utredningen har i stället funnit det lämpligt att genom en exemplifiering söka belysa, hur enligt utredningens uppfattning skälig marklösenkostnad bör beräknas. Exempelen med därtill hörande kommentarer har fogats såsom bilaga till betänkandet.

Enligt utredningens mening saknas anledning att upprätthålla åtskillnad mellan mark som särskilt förvärvats för en trafikled och annan mark. Även om staden i fråga ej skulle åsamkas någon direkt utgift för marken, exempelvis om marken erhållits i gåva eller eljest äges av staden, synes rimligt, att staden även i sådant fall kompenseras för förlusten av den kapitaltillgång som marken i fråga representerar.

Handläggningen av marklösenfrågor

Markanskaffningsplikten innebär formellt, att kommunerna har att själva vidtaga erforderliga åtgärder för tillhandahållande av mark för de aktuella väg- och gatuföretagen.

Inom de städer och samhällen, där kronan är väghållare, handlägges för närvarande marklösenfrågorna i stor utsträckning så att staden eller samhället redan vid tidpunkten för anskaffande av marken och således innan slutligt avgörande i ersättningsfrågan träffats med vederbörande markägare, samråder med den expertis i marklösenfrågor, som finns vid vägförvaltningsarna. Stundom kontaktas även experter i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Genom en sådan handläggning av marklösenfrågorna kan skäligheten av de belopp, vilka kommunen har att utbetala i marklösen på ett tidigt skede bedömas. Detta har icke endast varit till fördel för kommunen själv utan har även i många fall varit en nödvändig förutsättning för att myndigheten

på ett riktigt sätt skulle kunna taga ställning till ersättningsfrågan, t. ex. när det gäller lösen av en byggnad som skall rivas, intrångsersättning o. dyl.

Beträffande städer, som är väghållare, synes någon dylik kontakt mellan städerna och vägmyndigheten icke i nämnvärd omfattning ha skett. Detta torde emellertid få ses mot bakgrunden av att bidragsverksamheten i vad avser marklösen beträffande dessa städer haft ringa omfattning.

Med hänsyn till att statsbidraget till marklösen enligt utredningens förslag förordas utgå på en på förhand beräknad kostnad anser utredningen det väsentligt att samråd i marklösenfrågorna så tidigt som möjligt sker mellan kommunerna och väg- och vattenbyggnadsverket. Även den utvidgning av bidragsverksamheten i fråga om marklösen, som torde bli en följd av de lättnader i bidragshänseende vilka utredningen föreslagit liksom frågornas omfattande och komplicerade natur, torde göra en sådan kontakt mellan kommunerna och den bidragsbeviljande myndigheten angelägen.

För att justering av beräknad marklösenkostnad skall kunna ske bör beräkningen vara godkänd av eller ha gjorts i samråd med verket.

Utredningen är medveten om att den utvidgade bidragsverksamheten på förevarande område torde komma att medföra ökat arbete för den bidragsbeviljande myndigheten. Å andra sidan torde emellertid det föreslagna samrådsförfarandet beträffande marklösenfrågorna komma att medföra, att arbetet för myndigheten i vissa andra avseenden underlättas.

Prövning av fråga om statsbidrag till marklösen ankommer för närvarande på Kungl. Maj:t i vad avser stad som är väghållare. Utredningen anser, att prövningen av dessa frågor bör i första hand ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Att så sker torde vara nödvändigt med hänsyn till att prövning av marklösenärenden föreslås ske redan i samband med godkännandet av en beräknad anläggningskostnad.

Ledningsarbeten m. m.

Gällande bestämmelser och praxis

Väg- och gatuarbeten kan kräva att ledningar som beröres måste omläggas. Dessa arbeten avser ändring av elektriska starkströms- och svagströmsledningar samt ledningar för vatten, avlopp, gas o. dyl.

I det följande redogöres för de bestämmelser som finnes och den praxis som utbildats i vad rör skyldigheten att bekosta ändringsarbeten beträffande förenämnda slag av ledningar.

Statsbidragsförordningen innehåller icke några särbestämmelser i fråga om dylika ledningsarbetens ställning i bidragshänseende.

Elektriska starkströmsledningar

Skyldighet att bekosta ändring av starkströmsledning inom område för allmän väg regleras genom kungörelsen om elektriska starkströmsanlägg-

ningar (SFS 1957: 601). I denna stadgas, att om starkströmsledning behö-
ver ändras till följd av att vägen igenlägges, förbättras eller så omlägges,
att vägen där ledningen berör densamma till någon del behålles inom sitt
dittillsvarande område, ledningens innehavare har att på egen bekostnad
vidtaga ändringen. I annat fall ankommer det på väghållaren att bekosta
arbetena.

Kungörelsen berör endast allmän väg. Inom områden, där kronan är väg-
hållare, har bestämmelserna även kommit att tillämpas i fråga om gata, vil-
ken tillika är allmän väg.

Kostnad för ändring av starkströmsledning har vid kronans väghållning
ansetts utgöra byggnadskostnad.

Beträffande städer, som är väghållare, har fråga om statsbidrag till kost-
nader för ändring av starkströmsledning i samband med vägföretag endast
i två fall varit föremål för statsbidragsprövning, därvid kostnaderna ansågs
såsom statsbidragsberättigade byggnadskostnader. Dylika kostnader i an-
slutning till gatuarbeten har emellertid generellt hänförs till kostnader,
vilka icke i vanlig ordning är statsbidragsberättigade, d. v. s. kostnaderna har
vid bidragsprövningen icke ansetts böra inräknas i kostnadsunderlaget för
beräkning av statsbidrag. Någon framställning i särskild ordning — d. v. s.
till Kungl. Maj:t — om statsbidrag till kostnader, varom här är fråga, har
icke förekommit.

Elektriska svagströmsledningar

Skyldighet att bekosta ändring av svagströmsledning regleras genom kungö-
relsen med vissa bestämmelser rörande telegraf-, telefon- och andra svag-
strömsledningar (SFS 1944: 5; ändr. 1952: 685). I 6 § kungörelsen stadgas
bland annat följande.

Erfordras för anläggning, omläggning, förbättring eller underhåll av allmän
väg eller för undvikande av fara för trafiken å sådan väg flyttning av staten till-
hörig svagströmsledning, har den myndighet, under vars förvaltning ledningen
står, att efter framställning av väghållaren föranstalta därom. Kostnad för flytt-
ning skall, såvitt avser väg som hålles av kronan, gäldas av den myndighet under
vars förvaltning ledningen står. Är ledningen framdragen utanför vägens område,
skall dock kostnaden bestridas av vederbörande vägförvaltning, såvida icke flytt-
ningen föranledes av att stolpe eller kabel, som befinner sig inom vägens område,
måste flyttas.

Kungörelsen avser arbeten som berör allmän väg. Även dessa bestäm-
melser har emellertid, på motsvarande sätt som i fråga om kungörelsen om
elektriska starkströmsanläggningar, inom område där kronan är väghål-
lare kommit att tillämpas jämväl på gata, som tillika är allmän väg.

Kostnad för ändring av svagströmsledning har vid kronans väghållning
ansetts utgöra byggnadskostnad.

För städernas del har kostnader för ändring av ifrågavarande slag av
ledning i samband med väg- eller gatuarbete normalt hänförs till kostna-

der, vilka icke i vanlig ordning är statsbidragsberättigade. Några framställningar om statsbidrag till dylika kostnader har icke förekommit.

Övriga ledningar (för vatten, avlopp, gas o. dyl.)

Statsbidrag i här förevarande sammanhang till *nyanläggning* av ledning kan naturligen endast komma i fråga till ledning som erfordras för avledning av vägens eller gatans ytvatten, s. k. dagvattenledning med rännstensbrunnar, inklusive ledning till huvudavlopp eller dike. Statsbidrag kan även utgå till skälig kostnadsandel beträffande avloppsledning vid s. k. kombinerat system.

I fråga om skyldigheten att betala kostnader för *omläggning* av ledning gäller följande.

I brev den 3 december 1943 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har Kungl. Maj:t lämnat anvisningar rörande den allmänna väghållningen i de städer och samhällen, där kronan är väghållare. Dessa föreskrifter har avsetts skola äga analog tillämpning när det gäller att pröva frågor om statsbidrag till städer, som är väghållare.

Enligt anvisningarna äger stad eller samhälle av vägförvaltningen erhålla tillstånd att framdraga ledning i väg samt att verkställa ändrings- och reparationsarbete å sådan ledning. Sådant tillstånd är bland annat förenat med villkoret, att kronan icke åsamkas någon kostnad i anledning av arbetet.

I anslutning till det sålunda stadgade har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdat föreskrifter angående utförande av vatten- och avloppsledningar inom område för allmän väg på landsbygden eller i stad, köping eller samhälle, där kronan är väghållare. I föreskrifterna anges bland annat att då ledning skall nedläggas *längs* väg, den om möjligt skall placeras utanför vägområdet. Om detta ej kan ske, må den läggas inom vägområde med placering enligt överenskommelse med vägförvaltningen. Ett villkor härför är, att ledningsägaren bekostar sådana ändringar, som kan erfordras på grund av att vägen framdeles ombygges.

Sammanfattningsvis gäller vid kronans väghållning den praxis, att omläggning av ledning i väg eller gata, vilken tillika är allmän väg — förorsakad av vägens eller gatans ombyggnad — normalt tillhör sådana åtgärder, vilka helt skall betalas av ledningsägaren. Föranleder ombyggnad (breddning) av väg eller gata, att ledning framdragen *utanför* den tidigare väg- eller gatumarken måste omläggas, faller kostnaden härför på kronan. Omläggning av ledning i detta fall har normalt ansetts böra hänföras till byggnadskostnad och icke till marklösen.

Beträffande statsbidragsgivningen till städerna har kostnader för omläggning av t. ex. vatten- eller avloppsledning i gata eller väg generellt hänförts till kostnader, vilka icke i vanlig ordning är statsbidragsberättigade. Vad gäller omläggning av ledning *utanför* tidigare väg- eller gatuumråde synes framställning om statsbidrag endast ha skett i ett fall, därvid väg- och

vattenbyggnadsstyrelsen bedömde såsom skäligt att kostnaden för omläggningen, som berörde en dagvattenledning vilken huvudsakligen betjänade statsbidragsberättigade leder, inräknades i byggnadskostnaden.

Med hänsyn till att stad hittills icke gjort framställning om statsbidrag till omläggning av ledning — utom i det nämnda fallet — har statsbidragsfrågan för städernas vidkommande icke blivit så ingående prövad, att någon praxis utbildats huruvida kostnad för omläggning av ledning bör hänföras till sådan byggnadskostnad, till vilken statsbidrag ej bör utgå, eller till marklösenkostnad.

Omläggning av spårväg

Frågan om skyldighet att bekosta omläggning av spårväg berör för närvarande endast nio städer, vilka samtliga är väghållare.

De arbeten, som åsyftas, avser huvudsakligen spår i gatuområde eller spår utanför tidigare väg- eller gatuområde.

I det förstnämnda fallet — spår i gatuområde — har hitintills för bedömande av bidragsfrågan varit av avgörande betydelse, huruvida fordonstrafiken även utnyttjat spårvägsområdet. Har detta varit fallet, har statsbidrag utgått till samtliga kostnader för spårvägsområdets iordningställande, exklusive spår- och ledningsarbeten (t. ex. extra makadamisering, betonggjutning och rälsläggning). Kostnader för spår- och ledningsarbeten har därvid hänförs till kostnader, vilka icke i vanlig ordning är statsbidragsberättigade.

Om trafiken icke har kunnat utnyttja spårområdet, har kostnaden såväl för spårområdets iordningställande som för spår- och ledningsarbeten ansetts hänförliga till kostnader, vilka icke i vanlig ordning är statsbidragsberättigade.

Då särskilda framställningar om statsbidrag till ovan nämnda kostnader hittills icke förekommit, har ej heller i detta fall bidragsfrågan för berörda städernas vidkommande blivit så prövad att praxis utbildats beträffande frågan, huruvida kostnaderna bör hänföras till icke statsbidragsberättigad byggnadskostnad eller till kostnader för marklösen.

För det andra fallet, nämligen att spårvägsområde beläget utanför tidigare väg- eller gatuområde behöver tagas i anspråk vid t. ex. breddning av väg eller gata, har kostnader för lösen av spårvägsmarken och i förekommande fall för arbeten med omläggning av spåren ansetts böra hänföras till marklösenkostnader.

Utredningen

Enligt allmänna rättsgrunder får icke något som helst ingrepp göras i allmän väg utan medgivande av väghållaren. Är fråga om framdragande av ledning genom vägen kräves således särskilt tillstånd.

Principiellt får anses gälla att den allmänna vägmarken uteslutande är avsedd för den allmänna samfärdsels behov.

Då någon rätt att framdraga ledning i allmän väg således icke föreligger, kan enligt utredningens mening kostnad för ändring av t. ex. vatten- och avloppsledning i sådan väg till följd av vägens ombyggnad ej heller aktualisera frågan om gottgörelse för intrång. Att därför kostnaden i detta fall får gäldas av ledningsägaren kan ej anses oskäligt. Att en ledning kan placeras på sådant sätt inom ett vägområde, att ägaren kan gräva rörgrav inom terrasserad vägkropp eller lägga ledningen på uppfylld bank, innebär i övrigt en ekonomisk fördel för ägaren, som motiverar att kostnaden för ändringen bör falla på denne.

Skyldigheten att bekosta ändring av starkströms- och svagströmsledningar i vad berör allmän väg regleras genom de i det föregående nämnda kungörelserna. Beträffande övriga ledningar har i fråga om kronans väghållning utbildats en praxis som i princip överensstämmer med föreskrifterna i kungörelsen rörande svagströmsledningar. Denna praxis anser utredningen riktig och den bör enligt utredningens mening även gälla vid statsbidragsgivningen till städernas allmänna vägar i vad sålunda avser ledningar för vatten, avlopp, gas och liknande.

I samband med stadsplanering har sedan gammalt ansetts föreligga rätt för stad eller samhälle att i gata nedlägga erforderliga ledningar. I anslutning härtill kan även nämnas att Kungl. Maj:t i beslut den 10 februari 1939 vid fastställande av ett stadsplaneförslag rörande Skara uteslutit följande stadsplanebestämmelse såsom icke erforderlig.

Å gata eller annan allmän plats må staden utföra anordningar för distribution av vatten, gas, elektricitet och för avlopp samt för anordningar för trafiken.

En gata i ett samhälle är således icke avsedd att endast disponeras för fordonstrafik utan skall även kunna tagas i anspråk för andra nödvändiga kommunikationer, såsom transporter av vatten, gas m. m.

Accepterar man denna stadens rätt att utnyttja gatumarken för nedläggande av erforderliga ledningar, bör en följd härav rimligen vara, att av gatas ombyggnad betingad ändring av stadens ledningar är att se som ett ingrepp i ägares rätt. Kostnaden för ledningsändringen bör sålunda kunna betraktas såsom ett intrång och följaktligen hänföras till marklösenkostnad.

Utredningen har ovan föreslagit att marklösenkostnad i princip bör betraktas såsom en statsbidragsberättigad kostnad.

Att gata tillika kan vara allmän väg torde icke inverka på stads eller samhälles rätt att nedlägga sina ledningar i gatan. Till följd härav bör även vid bestämmandet av statsbidrag till marklösen i vad avser kronans väghållning hänsyn i förekommande fall tagas till kostnad för ändringsarbeten av ledning i gata, som tillika är allmän väg. De städer och samhällen

varom här är fråga bör sålunda i nämnt hänseende likställas med övriga städer.

Vid bedömande av frågan om skälig kostnad bör hänsyn normalt tagas till standardhöjning samt till den eventuella fördel i övrigt som staden kan ha av ändringen.

Vid ombyggnad av gatubro, i vilken ledningar är placerade, kan kostnader uppkomma för ledningarnas omläggning. Sådana kostnader borde strängt taget icke vara statsbidragsberättigade. Då de emellertid vanligen icke torde uppgå till mera betydande belopp och en strävan bör vara att i görlig mån enhetliggöra bidragsreglerna, anser utredningen, att ifrågavarande kostnader likväl bör vara bidragsberättigade.

Utredningen förutsätter, att avtal med motsvarande innehåll som i berörda kungörelser bör kunna träffas mellan vederbörande stad och statlig ledningsägare (t. ex. televerket) vad gäller staten tillhöriga ledningar inom stadsplanlagt område. Några kostnader bör normalt således icke falla på staden i detta fall.

I fråga om ändring av starkströmsledning för stadens egna behov, föranledd av att gata måste ombyggas (breddas) till följd av den allmänna samfärdseln, bör statsbidrag skäligt utgå till kostnader härför.

Detta fall torde icke vara aktuellt i fråga om svagströmsledningar.

Sammanfattningsvis innebär sålunda utredningens förslag, att *skäliga kostnader för sådan ändring av stads starkströms-, vatten-, avlopps- och gasledningar och liknande, som krävs för genomförande av statsbidragsberättigade gatuarbeten, må inräknas i kostnaderna för gatuarbetet*. Förutsättning härför bör vara att ledningens läge före ändringen överensstämmt med gällande stadsplan. Ändringskostnaderna bör hänföras till marklösen.

Vad som sålunda föreslagits beträffande stad, som är väghållare, bör äga motsvarande tillämpning beträffande stad eller samhälle där kronan är väghållare.

Vad ovan sagts om stads rätt att i gata nedlägga erforderliga ledningar gäller i princip även *spårväg*.

Med hänsyn härtill anser utredningen — under förutsättning att fråga är om ändringsarbeten, vilka krävs för genomförande av gatuarbeten, som utföres med statsbidrag, och ändringen icke skulle ha skett jämväl av spårtekniska skäl — att till marklösen även bör hänföras skälig kostnad för den ändring av spårvägen, som betingas av gatuarbetet.

Tomtägärbidrag

Gatubyggnadskostnadsbidrag

Nuvarande förhållanden

Enligt 67 § byggnadslagen kan stadsfullmäktige meddela bestämmelser om skyldighet för tomtägare att bidraga till kostnaden för iordningställande av gata (*gatubyggnadskostnadsbestämmelser*); motsvarande gäller

beträffande sådana köpingar och municipalsamhällen, på vilka byggnadslagen är tillämplig. Reglerna för bidragsgrundernas utformning i förening med existerande jämkningsmöjligheter medför att bidrag i praktiken — liksom beträffande gatumarksansättning — endast kan påräknas i fråga om gata med tomtutsläpp. Bidrag kan uttagas endast vid nyanläggning och breddning av gata, däremot icke vid ombyggnadsarbeten.

Eftersom det helt ligger i den enskilda stadens skön att avgöra såväl huruvida gatubyggnadskostnadsbestämmelser skall antagas som omfattningen av dessa bestämmelser är förhållandena på olika orter mycket varierande. I ett 40-tal av de städer, som är väghållare, saknas bestämmelser helt och i många av de städer, för vilka bestämmelser finnes, har tomtägarnas bidrag begränsats i förhållande till vad som enligt byggnadslagen varit möjligt att uttaga.

Med den gällande bidragsförordningen infördes en regel innebärande, att vid bestämmandet av statsbidraget till byggande av för biltrafiken viktig gata byggnadskostnaden skall reduceras med de gatubyggnadskostnadsbidrag staden enligt byggnadslagen maximalt *kan* uttaga. Där inga gatubyggnadskostnadsbestämmelser finnes, liksom där sådana väl föreligger men icke har den maximala omfattningen, måste därför i det konkreta fallet beräknas vad som kunnat uttagas. Detta medför ett betydande arbete för både städerna och väg- och vattenbyggnadsverket. Reglerna för beräkandet av bidraget är dessutom icke mer bestämda än att det lätt kan uppstå skiljaktiga meningar om det korrekta beloppet.

Allmänna synpunkter

Reduktionen av byggnadskostnaden med gatubyggnadskostnadsbidraget har alltsedan förslaget härom på sin tid framlades av vägförstatligandekommittén livligt diskuterats och det berättigade i denna bestämmelse har ifrågasatts. Det av kommittén åberopade motivet för bestämmelsen — vilket sedermera såväl 1942 års vägsakkunniga som departementschefen gav sin anslutning — var, att en stad icke borde komma i en bättre ställning därför att den av någon anledning icke ansett sig böra antaga gatubyggnadskostnadsbestämmelser. Motsvarande synpunkter anfördes av vägsakkunniga och åberopades av departementschefen också för det fall, att stad visserligen antagit bestämmelser om gatubyggnadskostnadsbidrag men begränsat skyldighetens omfattning i förhållande till vad som enligt lagen var möjligt.

I framställning till Kungl. Maj:t den 4 april 1946 hemställde Svenska stadsförbundet, att frågan om begränsningen av statsbidragsrätten med hänsyn till tomtägarebidragen skulle tagas under förnyat övervägande. Förbundet framhöll bl. a. att stadgandet innebar, att statsbidraget beträffande gatubyggnadsföretag kunde komma att utgå med en relativt ringa del av kostnaden. Den kostnadsandel, som icke fick inräknas i statsbidragsunderlaget, kunde sålunda bli mycket stor, teoretiskt ända till 100 procent. Gatu-

byggnadskostnadsbidraget var icke heller obligatoriskt utan antagandet av bestämmelser härom var i princip konstruerat såsom en kommunal rättighet. Denna hade utnyttjats mycket olika av städerna. Den mest påtagliga oegentligheten i statsbidragsbestämmelserna låg, enligt förbundets uppfattning, i att man icke nöjt sig med att begränsa statsbidragsrätten med hänsyn till faktiskt utfallande tomtägarbidrag. En rättelse efter denna linje syntes vara ett minimikrav från städernas sida. Förbundet framhöll vidare, att tillämpningen av bestämmelsen visat sig synnerligen besvärlig; detta gällde särskilt fastställandet av det maximala tomtägarbidraget.

Framställningen lämnades av Kungl. Maj:t utan åtgärd.

Frågan om möjligheten av ett slopande av bestämmelsen om ifrågavarande begränsning av statsbidragsrätten berördes sedermera av överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsväsendet i deras verksamhetsberättelse för budgetåret 1949/50. Överrevisorerna hade funnit att bestämmelsen ifråga medförde vissa administrativa svårigheter för såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som bidragstagarna. Svårigheterna sammanhänge icke blott med att gatubyggnadskostnadsbestämmelser saknades i åtskilliga av de berörda städerna utan även med att endast ett fåtal av de statsbidragsberättigade gatuarbetena avsåg rena nyanläggningar; flertalet bestod av etappvis utförda förbättringsarbeten å befintliga gator. I det senare fallet var möjligheterna att erhålla bidrag av tomtägarna utmed gatan begränsade. Huruvida bestämmelsen borde utan vidare slopas eller ersättas med förenklade regler, borde enligt överrevisorernas mening göras till föremål för särskild utredning.

Enligt utredningens mening kan det icke ifrågakomma, att utan vidare slopa avdragsregeln, eftersom stad, som antagit gatubyggnadskostnadsbestämmelser därigenom skulle kunna tillgodoräkna sig såväl fullt statsbidrag som gatubyggnadskostnadsbidrag och sålunda erhålla mer än 100-procentig kostnadstäckning. De svårigheter som enligt vad ovan antytts är förenade med det nuvarande systemet torde därför böra lösas genom en förenkling av detsamma.

En förenklad avdragsregel

Svenska stadsförbundet diskuterade i sin förutnämnda framställning ett alternativ till ett slopande av bestämmelsen om begränsning av statsbidragsrätten. Alternativet innebar att bestämmelsens tillämpning skulle inskränkas och att i samband därmed reglerna för beräkandet av avdraget skulle förenklas. Bestämmelserna skulle härvid omläggas så, att de icke utestängde städerna från att fullt utvinna den förmån, som statens övertagande av den allmänna väghållningen på landet berättigade dem till. Detta skulle kunna uppnås genom att statsbidragsberättigade gator generellt uteslöts ur gatubyggnadskostnadsbestämmelsernas tillämpningsområde. För att därvid

icke bereda tomtägarna vid dessa gator en förmånligare ställning än tomtägarna vid andra gator skulle gatubyggnadskostnadsbidrag kunna uttagas oberoende av fastigheternas belägenhet.

Överrevisorerna anförde i sin berättelse för budgetåret 1949/50, att de funnit flera skäl tala för ett alternativ, innebärande att avdrag för gatubyggnadskostnadsbidrag icke längre skulle göras vid statsbidragsberäkningen. I stället skulle statsbidragsandelen sänkas. Preliminära undersökningar hade utförts om verkningarna av ett system med ett efter gatornas karaktär differentierat statsbidrag. Undersökningarna hade givit vid handen att systemet kunde utformas så, att städernas statsbidrag genomsnittligt skulle bli ungefär lika stora som enligt nu gällande regler. I det använda exemplet hade bidraget bestämts till 80 procent vid sådan gata med tomtutsläpp, som förutom gångbanor har endast en körbana, till 85 procent vid sådan gata med tomtutsläpp, som förses med en körbana för genomfartstrafik och särskilda körbanor för lokaltrafik, och slutligen likaledes till 85 procent vid trafikled, som består av huvudgata utan tomtutsläpp jämte lokalgator utmed kvarterens motsatta sidor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhöll i sitt utlåtande över överrevisorernas berättelse, att det anförda exemplet på möjligheterna till en differentiering av statsbidragssatserna baserade sig på resultatet av en inom styrelsen verkställd undersökning av ett antal företag i fråga om gatubyggnadskostnadsbidragen. Denna undersökning visade, att avdrag för gatubyggnadskostnadsbidrag gjorts med i genomsnitt ca 15 procent av den sammanlagda byggnadskostnaden. I de enskilda fallen hade avdragen varierat avsevärt, nämligen från 0 till 63 procent. Styrelsen uttalade sin anslutning till den av överrevisorerna framförda tanken att förenkla bestämmelserna genom införande av en varierande procentsats.

Enligt utredningens mening talar åtskilligt för införande av en schematisk avdragsprocent i stället för de nu mycket omfattande beräkningar som måste föregå avdragets bestämmande. Härigenom skulle såväl väg- och vattenbyggnadsverket som städerna kunna avlastas ett omfattande administrativt arbete. Utredningen vill för sin del förordna en principiell lösning av frågan i enlighet med det av överrevisorerna anförda exemplet men anser, att förenklingen bör kunna drivas ytterligare ett steg så att man endast skiljer på gator med och utan tomtutsläpp.

För att belysa möjligheterna att även med en schematisk avdragsprocent bibehålla den enskilda staden vid avsedd kostnadstäckning har utredningen låtit utföra vissa undersökningar om storleken av gjorda avdrag. Undersökningen omspannar tidsperioden 1946—1957 och omfattar samtliga under denna period utförda byggnadsföretag på gator av sådan typ att gatubyggnadskostnadsbidrag kunnat ifrågakomma, avseende nyanläggningar, gatuvidgningar och ombyggnader till vilka statsbidrag utgått, i allt

156 företag. Samtliga undersökta företag har sålunda avsett gator utan förbud mot tomtutsläpp. Resultatet av undersökningen framgår av följande sammanställning.

Antal byggnadsföretag	Total gatulängd	Total byggnadskostnad	Maximalt gatubyggnadskostnadsbidrag	Maximala gatubyggnadskostnadsbidraget i % av totala byggnadskostnaden
st	meter	1 000-tal kronor		procent
156	95 500	35 518	3 745	10,4

De 156 företagen har dragit en total byggnadskostnad om 35,5 miljoner kronor. De gatubyggnadskostnadsbidrag som maximalt kunnat uttagas och med vilka byggnadskostnaden alltså reducerats har uppgått till 3,7 miljoner kronor eller 10,4 procent av den totala byggnadskostnaden.

Mot bakgrunden av denna undersökning har utredningen diskuterat införandet av ett enhetligt avdrag från statsbidraget om förslagsvis tio procent av byggnadskostnaden med hänsyn till gatubyggnadskostnadsbidrag. Avdraget skulle alltså göras icke såsom nu från kostnadsunderlaget utan från statsbidraget. För de ovan berörda 156 företagen skulle ett sådant avdrag ha inneburit, att statsbidraget skulle ha blivit oförändrat för nio företag, minskat med i medeltal nio procent för 85 företag och ökat med i medeltal 21 procent för 62 företag. Vad ett sådant generaliserat avdrag skulle ha betytt för de tillhoppa 69 städer, inom vilka de 156 byggnadsföretagen utförts, belyses i sammanställningen s. 64—65. För 35 städer skulle statsbidraget ha ökat med 1 273 100 kronor eller 10,3 procent och för 34 städer skulle bidraget ha minskat med 1 266 800 kronor motsvarande 7,1 procent. Dessa belopp bör ställas i relation till det sammanlagda statsbidraget till de 156 byggnadsföretagen, 30,2 miljoner kronor.

Kostnaderna för statsverkets del skulle ha blivit oförändrade.

Även om vinster och förluster för den enskilda staden icke alltid väger upp varandra, har utredningen likväl ansett önskvärdheten av en förenkling av nuvarande system så angelägen, att utredningen för sin del vill förordna, att det gällande förfarandet ersättes med ett enhetligt avdrag. Detta torde böra bestämmas till tio procent. Enligt utredningens mening kan det med hänsyn till den allt livligare byggnadsverksamheten i fråga om städernas gator antagas, att förluster och vinster för den enskilda stadens del på längre sikt kommer att jämna ut varandra.

Det föreslagna systemet är ytterligt enkelt i tillämpningen eftersom det endast förutsätter att man uppehåller skillnad mellan gator med och utan tomtutsläpp. I förra fallet utgår statsbidraget med ett reducerat belopp och i det senare till fulla beloppet. En värdefull följd av systemet torde även

vara, att en högre statsbidragsprocent kommer att tillämpas för de fasadfria lederna, vilka utgör de i trafiksäkerhetskänseende bästa trafiklederna.

Utredningen föreslår, att statsbidraget till byggande av gator med tomtutsläpp skall reduceras med tio procent av bidragsunderlaget och att i samband därmed bestämmelserna om avdrag för gatubyggnadskostnadsbidrag slopas. Detta innebär, att statsbidraget till iordningställande av för den allmänna samfärdseln nödig gata med tomtutsläpp skall utgå med $(95 - 10 =) 85$ procent. Då särskilda omständigheter föreligger, exempelvis då det är fråga om att på gata med tomtutsläpp utföra större konstarbeten såsom broar, viadukter el. dyl. saknas möjlighet att uttaga gatubyggnadskostnadsbidrag. Ej heller vid anläggandet av större speciella trafikordningar, som vanligen är betingade av den på leden framgående allmänna samfärdselns behov, torde tomtägarbidrag rimligen kunna uttas. Även i dessa båda fall synes det skäligt att statsbidraget utgår med den högre procentsatsen.

Det kan förekomma vissa gränsfall ifråga om vad som skall hänföras till gata med tomtutsläpp. En smidig tillämpning av den av utredningen föreslagna regeln är därvid 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.

Gatumarkersättning

Ett upprätthållande av den i det föregående nämnda nettokostnadsprincipen medför att i likhet med vad som nu gäller, hänsyn bör tagas till möjligheten att uttaga gatumarkersättningar. Städerna bör i princip icke genom statsbidrag och gatumarkersättning erhålla mera än full täckning för sina kostnader.

Utredningen har i fråga om städer, som är väghållare, ovan förordat, att marklösenkostnader skall inkluderas i kostnadsunderlaget med avseende på byggnadsbidraget. Statsbidraget i vad avser marklösenkostnader kommer då, till följd av den av utredningen ovan föreslagna avdragsregeln med avseende på gatubyggnadskostnadsbidrag, att i fråga om gata med tomtutsläpp automatiskt reduceras med tio procent av marklösenkostnaden. Härigenom får enligt utredningens mening frågan om avdrag för gatumarkersättning i städer som är väghållare en enkel och praktisk lösning.

I fråga om städer och samhällen, där kronan är väghållare, har utredningen i det föregående redovisat vissa siffror enligt vilka gatumarkersättningarna i dessa fall spelar en utomordentligt ringa roll och i samband därmed framhållit, att tillämpningen av byggnadslagens regler om uttagande av gatumarkersättning visat sig synnerligen svårbemästrad. Med hänvisning till sina uttalanden i berörda sammanhang föreslår utredningen, att i städer och samhällen, där kronan är väghållare, avdrag för gatumarkersättning icke skall göras, och dessa städer och samhällen ej heller åläggas att inleverera influten sådan ersättning.

Jämförelse mellan statsbidragen enligt gällande bestämmelser och enligt utredningens förslag. (Byggnadsföretag åren 1946—1957; 1 000-tal kronor)

Stad	Antal företag	Statsbidrag enl. gällande best.	Statsbidrag enl. utredningens förslag	Ökning (+) resp. minskning (—)	
				i belopp	i %
1	2	3	4	5	6
Arvika.....	3	298,4	317,7	+ 19,3	+ 6,5
Avesta.....	2	170,7	163,3	— 7,4	— 4,3
Boden.....	8	1 338,6	1 438,0	+ 99,4	+ 7,4
Borlänge.....	2	151,2	164,0	+ 12,8	+ 8,5
Borås.....	3	499,2	470,3	— 28,9	— 5,8
Degerfors.....	1	599,5	637,5	+ 38,0	+ 6,3
Enköping.....	2	682,1	698,6	+ 16,5	+ 2,4
Eskilstuna.....	4	1 201,7	1 123,5	— 78,2	— 6,5
Eslöv.....	2	141,6	147,9	+ 6,3	+ 4,4
Falkenberg.....	2	51,6	65,7	+ 14,1	+ 27,3
Falköping.....	6	1 110,7	1 040,9	— 69,8	— 6,3
Falun.....	2	397,5	384,9	— 12,6	— 3,2
Gävle.....	1	141,3	142,0	+ 0,7	+ 0,5
Göteborg.....	3	1 577,9	1 421,5	— 156,4	— 9,9
Hedemora.....	3	109,3	140,3	+ 31,0	+ 28,4
Hudiksvall.....	1	248,0	221,8	— 26,2	— 10,6
Huskvarna.....	2	104,8	142,2	+ 37,4	+ 35,7
Hälsingborg.....	5	1 030,8	929,8	— 101,0	— 9,8
Härnösand.....	3	792,3	708,8	— 83,5	— 10,5
Hässleholm.....	1	278,4	249,0	— 29,4	— 10,6
Jönköping.....	2	399,4	357,3	— 42,1	— 10,5
Kalmar.....	2	267,9	246,5	— 21,4	— 8,0
Karlskoga.....	1	141,1	150,5	+ 9,4	+ 6,7
Karlskrona.....	1	37,1	33,2	— 3,9	— 10,5
Karlstad.....	2	956,0	1 036,9	+ 80,9	+ 8,5
Kiruna.....	1	53,2	47,6	— 5,6	— 10,5
Kristianstad.....	4	884,5	791,5	— 93,0	— 10,5
Kumla.....	3	396,7	374,6	— 22,1	— 5,6
Kungälv.....	2	144,4	132,6	— 11,8	— 8,2
Lidingö.....	3	520,7	530,1	+ 9,4	+ 1,8
Lidköping.....	1	54,6	76,5	+ 21,9	+ 40,0
Lindesberg.....	3	498,0	513,6	+ 15,6	+ 3,1
Linköping.....	3	430,8	605,2	+ 174,4	+ 46,5
Ljungby.....	2	717,3	641,8	— 75,5	— 10,5
Ludvika.....	1	82,6	74,0	— 8,6	— 10,4
Luleå.....	1	230,8	206,6	— 24,2	— 10,5
Lund.....	1	392,3	370,6	— 21,7	— 5,5
Lysekil.....	1	25,3	26,9	+ 1,6	+ 6,3
Malmö.....	6	2 301,9	2 296,1	— 5,8	— 0,2
Mariestad.....	2	180,8	183,0	+ 2,2	+ 1,2
Mjölby.....	1	146,2	137,4	— 8,8	— 6,0
Motala.....	3	938,0	912,9	— 25,1	— 2,7
Mölnadal.....	2	310,8	291,6	— 19,2	— 6,2
Norrhälje.....	3	458,0	465,8	+ 7,8	+ 1,7
Nybro.....	2	103,7	93,1	— 10,6	— 10,2
Nyköping.....	3	273,1	273,8	+ 0,7	+ 0,3
Nynäshamn.....	4	1 028,9	949,9	— 79,0	— 7,7
Nässjö.....	2	425,6	380,8	— 44,8	— 10,5
Piteå.....	1	160,7	171,3	+ 10,6	+ 6,6
Ronneby.....	2	148,3	144,3	— 4,0	— 2,7
Sala.....	2	679,2	765,0	+ 85,8	+ 12,6

Stad	Antal företag	Statsbidrag enl. gällande best.	Statsbidrag enl. utredningens förslag	Ökning (+) resp. minskning (—)	
				i belopp	i %
1	2	3	4	5	6
Skellefteå.....	1	123,5	215,0	+ 91,5	+ 74,1
Skövde.....	1	30,0	34,0	+ 4,0	+ 13,3
Solna.....	1	144,4	170,0	+ 25,6	+ 17,7
Stockholm.....	1	313,5	280,5	— 33,0	— 10,5
Sundsvall.....	2	430,4	385,1	— 45,3	— 10,5
Sölvesborg.....	1	183,1	287,3	+ 104,2	+ 56,9
Tidaholm.....	2	308,8	276,3	— 32,5	— 10,5
Tranås.....	1	224,2	234,6	+ 10,4	+ 4,6
Uddevalla.....	1	552,0	552,5	+ 0,5	+ 0,1
Umeå.....	3	391,7	410,5	+ 18,8	+ 4,8
Uppsala.....	1	329,7	295,0	— 34,7	— 10,5
Vetlanda.....	4	300,4	326,4	+ 26,0	+ 8,7
Vänersborg.....	2	290,0	316,2	+ 26,2	+ 9,0
Västerås.....	4	546,2	558,5	+ 12,3	+ 2,3
Ystad.....	2	381,7	385,9	+ 4,2	+ 1,1
Åmål.....	2	508,1	556,7	+ 48,6	+ 9,6
Örnsköldsvik.....	1	128,2	127,5	— 0,7	— 0,5
Östersund.....	3	684,9	889,9	+ 205,0	+ 29,9
Summa +	35 städ.	12 356,9	13 630,0	+ 1 273,1	+ 10,3
Summa —	34 »	17 827,4	16 560,6	— 1 266,8	— 7,1

Statsbidrag till underhåll

De nu bidragsberättigade gatorna

Nuvarande förhållanden

Principen att städerna till 95 procent skall erhålla kostnadstäckning för utförda arbeten på det bidragsberättigade väg- och gatunätet gäller även i fråga om underhållsverksamheten. Omfattningen av denna verksamhet beror praktiskt taget uteslutande av väg- och gatunätets omfattning, trafikbelastningen och den standard som bör upprätthållas. Statsbidraget till underhållet kan därför icke baseras på en angelägenhetsprövning av föreslagna åtgärder. Bidragsunderlaget utgöres i stället av de beräknade skäliga kostnaderna för underhållet.

Fastställandet av bidragsunderlaget ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med ledning av bl. a. från städerna lämnade uppgifter. Genom fastställelsebeslutet fixeras den beräknade årliga underhållskostnaden för en följande fyraårsperiod. Särskild beräkning av underhållskostnaderna för vart och ett av de senare åren av perioden sker alltså icke utan förhållandena i början av perioden blir avgörande för statsbidragets storlek under dessa år. Jämknings i bidragsunderlaget kan ske endast då stads väg- och gatuhållningsskyldighet ändras genom ökning eller minskning av väg- och gatunätet eller eljest väsentligen förändrade förhållanden inträffar.

Såväl periodlängden som möjligheterna till jämkning under perioden diskuterades särskilt i samband med utformningen av de nuvarande reglerna.

Vägförstatligandekommittén, vars betänkande låg till grund för förslaget, berörde resonemangsvis två ytterlighetsalternativ för periodlängden, det ena avseende en periodlängd om ett år och det andra en om tio år. Kommittén konstaterade härvid, att fördelen av den nära anslutning till behovet som är möjlig vid en årlig beräkning icke torde uppväga det besvär och de övriga nackdelar, som är förenade med en årlig beräkning. En tioårsperiod framstod å andra sidan enligt kommitténs uppfattning som en alltför lång tid. Kommittén stannade därför för att förorda den sedermera valda fyraårsperioden.

Beträffande frågan om möjligheten till jämkning av de beräknade kostnaderna på grund av förändringar i fråga om prisläge eller trafikintensitet uttalade departementschefen i 1943 års proposition i ärendet följande.

Fastställandet av underhållskostnader för fyraårsperioder och icke för ett år har föreslagits uteslutande för att minska de administrativa bestyren med kostnadernas fastställande. Om jämkningar med hänsyn till förändringar i prisläge och trafikintensitet under fyraårsperioden skulle få ske på framställning av stad vid sjunkande penningvärde eller ökad trafik, borde självfallet jämkningar ex officio genomföras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid en utveckling i motsatt riktning. Detta skulle medföra en högst avsevärt ökad arbetsbörda för styrelsen. Om variationerna i avseende å prisläge och trafikintensitet skulle förutsättas kunna bli så stora inom en fyraårsperiod, att jämkningar erfordrades, vore det bättre att minska periodens längd till exempelvis två år. Emellertid torde avvikelserna i olika riktningar från beräkningen i regel komma att på lång sikt jämna ut sig. Några större olägenheter av dessa ojämnheter torde i betraktande härav icke uppstå för de städer och samhällen, som skola vara väghållare inom sina områden.

Verkningarna av bestämmelserna om underhållsperiodens längd

Från bidragstagarnas sida har vid åtskilliga tillfällen under den tid bestämmelserna varit gällande anförts, att den i propositionen antydda utjämnningen icke inträffat. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhöll i sina anslagsäskanden för budgetåret 1952/53, att man inom respektive städer och samhällen uppenbarligen allmänt var av den uppfattningen, att underhållsbidragen varit för låga med hänsyn till den rådande utvecklingen i fråga om prisläge och trafikintensitet och att bidragen långt ifrån motsvarat de havda kostnaderna, särskilt under den senare delen av perioden 1948—1951. I anslutning härtill diskuterade styrelsen möjligheterna att komma till rätta med bristerna i systemet. Styrelsen anförde bl. a. följande.

Styrelsen har också övervägt huruvida icke för den nya fyraårsperioden ur rättvisesynpunkt en framräkning av underhållsanslaget borde ske, så att det bättre ansluter till förhållandena under fyraårsperioden. Som utgångspunkt skulle då kunna väljas den trafikökning och den prisstegring som inträffat under den nu löpande perioden (1948—1951), för att ansluta beräkningen så nära som möjligt till vad man väntar bli de verkliga förhållandena under den nya perioden. Styrelsen har emellertid vid dessa överväganden ansett viktigare att söka bättre an-

passa anslaget och bidragsbeloppet till den trafik- och prisutveckling som sker under perioden, genom att — därest förändringar i trafik eller prisläge, jämförbara med dem, som skett under de senare åren skulle inträffa — förslagsvis efter två år verkställa en procentuell justering av beräkningarna för den återstående delen av perioden med hänsyn till dåvarande löne- och prisläge. Styrelsen anser alltså, att bestämmelserna i 15 § bidragsförordningen böra givas sådan tolkning, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen må kunna göra en dylik justering av bidragen.

Departementschefen ansåg emellertid, att närmare erfarenheter om utvecklingen under den nya fyraårsperioden borde avvaktas, innan frågan om en ändring av gällande principer för underhållsberäkningen upptoges till behandling. Detta blev även riksdagens beslut.

För att närmare belysa verkningarna av fastställandet av bidragsunderlaget för en fyraårsperiod har utredningen låtit verkställa nedanstående sammanställning över städernas kostnader för underhållet och de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade skäliga kostnaderna för detsamma under vart och ett av åren 1944—1957.

Kostnader för underhållet av det bidragsberättigade väg- och gatunätet i städerna åren 1944—1957, milj. kr.

År	Av städerna redovisade kostnader	Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade skäliga kostnader ¹	Redovisade kostnader i procent av beräknade kostnader
1944.....	9,7	7,0	138,6
1945.....	11,0	7,2	152,8
1946.....	13,7	7,5	182,7
1947.....	15,5	7,8	198,7
1948.....	18,8	15,4	122,1
1949.....	20,4	15,9	128,3
1950.....	23,8	16,0	148,8
1951.....	29,7	16,5	180,0
1952.....	38,0	32,6	116,6
1953.....	42,9	32,8	130,8
1954.....	46,9	32,8	143,0
1955.....	53,1	33,8	157,1
1956.....	59,4	49,9	119,0
1957.....	61,4	50,7	121,1

¹ Beräkningarna för de ifrågavarande perioderna 1944—1947, 1948—1951, 1952—1955 samt 1956—1959 har utförts vid början av periodens första år. Ändringarna i de beräknade kostnaderna under perioderna har föränletts av ökad väg- och gatuhållningsskyldighet eller eljest väsentligen ändrade förhållanden.

De av städerna redovisade kostnaderna har visserligen icke granskats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och kan därför icke utan vidare antas motsvara skäligt kostnadsunderlag. Detta förhållande torde dock icke nämnvärt påverka de tendenser beträffande utvecklingen under perioderna som kan utläsas av sammanställningen. De redovisade kostnaderna har under varje period ökat kraftigt i förhållande till de beräknade kostnaderna; ök-

ningen utgjorde under perioden 1944—1947 44 procent, under perioden 1948—1951 47 procent och under perioden 1952—1955 35 procent. Även om de redovisade kostnaderna skulle vara större än de, som skulle godkännas därest en förnyad underhållsberäkning verkställdes, synes det uppenbart att den nuvarande ordningen i vart fall under större delen av underhållsperioden icke bereder städerna den avsedda kostnadstäckningen.

Utredningen

Den tid, som förflutit sedan de nuvarande bestämmelsernas införande, torde enligt utredningens mening vara tillräcklig för att man med en rimlig grad av säkerhet även på längre sikt skall kunna bedöma verkningarna av gällande regler om kostnadsunderlagets fixerande för en fyraårsperiod. Som skäl för en dylik periodlängd anfördes förutom de administrativa svårigheter, som var förenade med en ofta återkommande beräkning av kostnadsunderlaget, att kostnadsförändringarna kunde förutses på lång sikt jämna ut sig mot varandra. Utvecklingen synes emellertid icke ha gått i riktning mot en utjämning. Tvärtom synes de verkliga kostnaderna under varje period ha tenderat att — till följd av både kostnadsstegringar och en kontinuerligt ökande motorfordonstrafik — stiga kraftigt i förhållande till de beräknade kostnader, som bildat underlaget för bestämmandet av statsbidraget. Följden har blivit att bidraget kommit att utgöra avsevärt mindre än 95 procent av de skäligen kostnaderna för underhållet och att städerna således icke uppnått den vid bidragsförordningens införande eftersträfvade likställigheten med landsbygden.

Utredningen anser icke att det finns någon anledning att räkna med att utvecklingen skall undergå någon väsentlig förändring härvidlag. Den stegring av motorfordonsbeståndet som pågått under en följd av år beräknas enligt utförda prognoser komma att fortsätta under överskådlig tid. Den på grund härav ökade trafikintensiteten kan förutsättas även i fortsättningen medföra en avsevärd ökning av underhållskostnaderna under löpande underhållsperiod. Också kostnadsförändringarna kan väntas påverka bidragsunderlaget i stigande riktning. En ändring av de nuvarande bestämmelserna i syfte att skapa möjlighet att kompensera städerna för ökning av underhållskostnaderna synes därför motiverad. Härför kan också åberopas önskemålet om en likställighet mellan städer och landsbygd. För närvarande sker vid de årliga anslagsberäkningarna avseende kostnaderna för vägunderhållet på landsbygden en anpassning efter förändringar i priserna.

En dylik ändring kan sökas på flera vägar. Utgångspunkten måste dock vara, att det administrativa arbetet med fastställandet av bidragsunderlaget icke får bli oproportionerligt betungande. De beräkningar som nu ligger till grund för bestämmandet av de beräknade skäligen kostnaderna är synnerligen omfattande och arbetskrävande. Hänsyn skall nämligen tagas till, förutom trafikmängden, bl. a. sådana faktorer som väg- och gatuarealer, be-

läggningens art, väg- och gatustandard, barmarkstidens längd, vinterförhållanden o. dyl. Det ligger nära till hands att överväga huruvida dessa beräkningar kan förenklas. Det torde dock knappast vara möjligt att bortse från faktorer som de nämnda utan att förutsättningarna för en rättvis bidragstilldelning avsevärt rubbas. Dylika faktorer synes därför även i fortsättningen böra beaktas vid beräkningen av kostnadsunderlaget. Mot bakgrunden härav ter sig en övergång till en kortare periodlängd mindre önskvärd, eftersom detta skulle medföra en kraftigt ökad arbetsbelastning för såväl väg- och vattenbyggnadsverket som städerna.

Utredningen har som ett alternativ övervägt möjligheten av att efter utgången av en underhållsperiod justera de för perioden beräknade årliga kostnaderna. Denna justering skulle ske i samband med beräkningen av den årliga underhållskostnaden för nästföljande underhållsperiod och avse de tre år av perioden för vilka särskild underhållsberäkning icke skett. Till underlag för bedömningen skulle läggas en jämförelse mellan den nya, beräknade underhållskostnaden och den fyra år tidigare beräknade kostnaden. Kompensation för ökade kostnader skulle sålunda lämnas i efterhand. Ett sådant system skulle emellertid skapa åtskilliga problem vid en kostnadsminskning. Framför allt torde dock metoden i budgettekniskt hänseende bli ohanterlig för såväl bidragsgivaren som bidragstagaren. Utredningen vill därför icke förorda ett dylikt system.

Utredningens förslag har utformats mot bakgrunden av att de ovan nämnda, mera specifika faktorerna såsom väg- och gatuarealer etc. i avsevärt mindre utsträckning än trafikintensiteten och priserna undergår förändringar under en fyraårsperiod. Ändringar i dessa senare hänseenden torde vara lättare att uppskatta med hjälp av schablonregler. Jämknings under löpande underhållsperiod bör därför kunna begränsas till dels underhållskostnadernas anpassning till prisutvecklingen (prisindex) och dels sådana förändringar i kostnaderna för barmarksunderhållet och sandningen vintertid, som föranledes av ändrad trafikintensitet. Problemet blir att finna ett enkelt uttryck för dessa faktors inverkan på kostnadsunderlaget.

På uppdrag av utredningen har inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställts en undersökning angående möjligheterna att företaga schablonmässiga justeringar av underhållsbidraget under löpande underhållsperiod med hänsyn till förändringar i nämnda hänseenden. Resultatet har framlagts i en promemoria, vilken i huvudsak återges här nedan.

Vägunderhållet syftar till att vidmakthålla vägarna i trafikdugligt skick. Kostnaderna för underhållet är i första hand beroende av vägarnas byggnad och trafikintensiteten men påverkas även av en rad andra omständigheter, som barmarkstidens längd och väderleksförhållandena i övrigt, terrängens beskaffenhet samt tillgången på maskiner, väglagningsmaterial m. m. Verksamheten undergår successiva förändringar och har som en följd av trafikutvecklingen blivit alltmer differentierad.

Barmarksunderhållet

De båda huvudfaktorerna som på längre sikt är avgörande för vägbanekostnadernas genomsnittliga förändring är trafikens utveckling samt prisutvecklingen på ingående kostnadselement. I det följande bortses sålunda från övriga här ovan nämnda faktorer vilkas inverkan är mera tillfällig eller ingår i huvudfaktorerna. Trafikökningen kräver sålunda beträffande grusvägar ökade insatser bl. a. i form av större kvantiteter grusmaterial och dammbindningsmedel samt ett ökat antal biltimmar och hyveltimmar. Kombinationen härav varierar efter trafikens storlek. Vid mer varaktig vägbana — belagd eller oljegrusbehandlad — erfordras vid växande trafik att slitlagret ersättes oftare. I fråga om pridfaktor beräknas förändringen av kostnaden per enhet för ingående kostnadselement. Härvid måste även beaktas den prissänkande inverkan rationaliseringen efter hand medför. Av denna anledning är det sålunda icke möjligt att enbart ta hänsyn till hur kostnaden per arbetstimme resp. biltimme förändrats.

Uppläggningen av en indexserie förutsätter tillgång till ett utförligt statistiskt material, som skall innehålla uppgifter om dels olika kvantiteter och dels löpande prisnoteringar för ingående kostnadselement. Vad beträffar den första frågan finnes i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens årliga statistik uppgifter om arbetstimmar, biltimmar och maskintimmar etc. samt olika enhetspriser, som kan utgöra utgångspunkt för utarbetande av indexserier avseende vägunderhållskostnadernas förändring i prisavseende. Genom tillgängligt material erhålles en allmän översikt över kostnadsförändringarna avseende de allmänna vägarna på landet.

En fullständig index måste vara differentierad efter varierande trafikförhållanden. För att kunna ta hänsyn till trafikökningen bedriver styrelsen vissa stickprovsundersökningar rörande grusvägbankostnadernas beroende av trafiken. Beträffande grusvägunderhållet föreligger därför icke större svårigheter att göra en såväl med hänsyn till trafiken som prisutvecklingen i stort sett rättvisande beräkning. För närvarande pågår inom styrelsens statistikkontor revision av en tidigare av kontoret mera summariskt beräknad index.

Städernas vägar och gator, till vilkas underhåll statsbidrag utgår, är till stor del belagda. Enligt uppgifter från städerna i samband med underhållsberäkningen för år 1956 var ca 3 200 km, eller 57 % av den till 5 600 km uppgående väg- och gatulängden, försedd med beläggning. Av längden allmänna vägar på landet, vilka underhålls av kronan, totalt ca 92 000 km, var den 1 januari 1957 endast ca 9 600 km, eller drygt 10 % belagda.

En indexberäkning av underhållskostnadernas förändring måste utföras olika då fråga är om belagd väg och då fråga är om grusväg. Som komplement till den kontinuerliga statistiken över underhållskostnaderna pågår, som ovan nämnts, i fråga om landsbygdens vägar vissa representativa stickprovsundersökningar rörande underhållskostnaderna för grusvägar vid olika trafik. Undersökning rörande belagda vägar, vilken syftar till att lämna underlag för fastställande av beläggningens varaktighet, har även påbörjats beträffande landsbygdens vägar. Resultatet härav är emellertid icke fullt tillämpligt beträffande vägar och gator i städerna, där trafikmängderna ofta är större. En fullständig undersökning rörande sambandet mellan trafikens storlek och beläggningarnas varaktighet förutsätter därför medverkan från städerna själva. I avvaktan på resultatet av sådana undersökningar, som måste pågå ett flertal år innan fullt användbart material erhålles, får de uppgifter användas som återfinnes i en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställd utredning beträffande beläggningars lönsamhet. Förutom de uppgifter, vilka kommer att finnas inom styrelsen, erfordras sålunda uppgifter om den årliga trafikökningen i städerna. Eftersom trafiken ökar mera i vissa städer

än i andra måste årligen i varje stad utföras trafikräkningar för utrönande av den procentuella årliga ökningen. Räkningarna torde kunna utföras enligt representativ metod och därför begränsas till ett fåtal vägar och gator, men måste utföras vid flera tillfällen så att årliga genomsnitt erhålles. För att ökningen skall bli representativ måste valet av räknepunkter göras med stor omsorg, så att skilda delar av väg- och gatunätet med varierande trafik blir rättvist representerade i stickprovet. Underlag för uttagande av stickprovet bör kunna erhållas genom den indelning i trafikgrupper, som sker vart fjärde år i samband med ny underhållsberäkning. Såvitt är känt, utföres trafikräkningar redan i ett flertal städer. Vad som erfordras är därför i första hand en samordning av detta arbete.

I fråga om sådana underhållsåtgärder avseende barmarksunderhållet som icke har direkt samband med vägbanan, såsom arbeten avseende trummor och diken, vägkropp, röjning m. fl. torde det vara möjligt att göra uppräkningsendast efter en prisindexkurva. Samma metod torde kunna tillämpas beträffande trafik-anordningar varvid självfallet får beaktas att dessa i regel är av större omfattning i städerna än på landsbygden.

Vinterväghållning

Snöröjningens omfattning varierar ofta avsevärt år från år. Vid en fullt rättvisande beräkning skulle man bl. a. behöva ta hänsyn till nederbördsmängden i respektive städer. Detta är emellertid förenat med avsevärda svårigheter. Det synes därför vara lämpligare att vid den återkommande underhållsberäkningen fortfarande utgå från kostnaderna för snöröjningen under ett normalår, med uppräknings till gällande prisnivå. Den årliga jämkningen av underhållskostnaderna föreslås sålunda enbart göras enligt den förändring som en prisindex för snöröjningen utvisar.

De ökade kraven på framkomlighet och säkerhet även vintertid har medfört att sandningsarbetet under senare år undergått en betydande ökning. Ett samband förefinnes mellan trafikens storlek och sandningsarbetets omfattning. Möjlighet torde finnas att undersöka hur stor kvantitet sand som sprides vid olika trafik-mängder på de allmänna vägarna. Dessa värden torde i viss utsträckning även kunna tillämpas beträffande städerna.

Förutsättningar synes alltså föreligga för verkställandet av jämkningar med hänsyn till förändringar i prisindex och trafikintensitet.

I valet mellan en övergång till en kortare period om exempelvis två år och bibehållandet av en period av nuvarande längd men med möjlighet till schablonmässiga jämkningar under perioden anser utredningen med hänsyn bl. a. till de administrativa svårigheter som, enligt vad ovan antytts, är förknippade med en kort period övervägande skäl tala för ett bibehållande av den nuvarande periodlängden.

Utredningen anser sålunda att bidragsunderlaget liksom hittills bör fastställas för en tid av fyra år men att det årligen bör indexmässigt justeras med hänsyn till förändringar i trafik- och prisleförhållanden. Utredningen förutsätter dock, att sådan justering ej vidtages om förändringarna varit oväsentliga.

Enligt gällande bestämmelser skall såsom ovan nämnts bidragsunderlaget jämkas om stadens väg- och gatunät ökas eller minskas liksom om eljest väsentligen förändrade förhållanden inträder. I fråga om det förra fallet

innehåller förordningen ingen begränsning av jämkningen med hänsyn till omfattningen av förändringarna. Detta kan ibland leda till att den företagna jämkningen blir helt betydelselös vid sidan av det belopp som utgår i statsbidrag. Av praktiska skäl föreslår utredningen därför att vid ökning eller minskning av stads väg- och gatunät härav föranledd jämkning skall ske endast då förändringen är mera avsevärd.

Beträffande frågan om förvaltningskostnad hänvisar utredningen till sitt uttalande ovan (s. 43).

Det torde böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utforma de närmare föreskrifterna i berörda hänseenden.

Övriga gator

Utredningen har ovan föreslagit, att statsbidrag skall utgå till underhåll av de för närvarande icke statsbidragsberättigade gatorna i städerna. Bakom utredningens förslag härvidlag har legat vissa paralleller med statsbidraget till enskilda vägar. De regler utredningen i det följande föreslår för bestämmandet av bidragsunderlag och periodlängd har utformats med beaktande av de likheter, som kan anses föreligga mellan sådana vägar och de här berörda gatorna, men på ett sådant sätt att de skall vara samordnade med de i övrigt för städerna gällande bidragsbestämmelserna. Utredningen har dock ansett det väsentligt att i möjligaste mån åstadkomma förenklingar. Detta har ansetts motiverat bl. a. med hänsyn till att bidragsgivningen beträffande städernas övriga gator kommer att vara av förhållandevis begränsad omfattning. Ett alltför stort administrativt arbete skulle i flertalet fall icke stå i rimlig proportion till bidragens storlek.

På samma skäl som av utredningen anförts i det föregående bör *bidragsunderlaget* fastställas för en längre period. Denna period bör med hänsyn till behovet av samordning lämpligen omfatta samma tidrymd som perioden för städernas underhållsbidrag i övrigt, således fyra år. För fastställandet av bidraget till underhållet av de nu ifrågavarande gatorna bör man däremot söka uppnå en enklare metod än den som gäller för städernas redan nu bidragsberättigade gator. Inom städerna torde numera allmänt finnas tillfredsställande bokföring beträffande de kostnader, som är förenade med gatuhållningen. Närmast till hands ligger att utnyttja detta material för fastställandet av bidragsunderlaget. En möjlighet som härvid erbjuder sig innebär att den genomsnittliga årliga kostnaden för underhållet under en föregående fyraårsperiod, sådan den framgår av bokföringen i respektive stad, lägges till grund vid beräkningen. En viss skälighetsprövning av städernas kostnader bör liksom beträffande det nu statsbidragsberättigade nätet ske genom jämförelse städerna emellan. En jämförelse mellan verklig och som skälig bedömd kostnad för det nu bidragsberättigade vägnätet bör tjäna till ledning. Av förenklingsskäl bör föreskrivas att statsbidrag icke skall utgå till kostnad för snöbortforsling.

Jämkning under löpande underhållsperiod av den beräknade årliga underhållskostnaden för nu ifrågavarande gator bör enligt utredningens mening icke ske. Den enkla metod, utredningen föreslagit för fastställandet av bidragsunderlaget, kan knappast ge ett så i detalj rättvisande resultat att jämkningar i detsamma i enlighet med av utredningen ovan förordade regel beträffande de nu statsbidragsberättigade gatorna kan anses skäligen. Förändringar i gatunätets omfattning bör beaktas först i samband med fastställandet av ny underhållsberäkning.

Vad därefter gäller frågan om *bidragsprocenten* synes enligt utredningens mening de anförda likheterna mellan de enskilda vägarna och de här berörda gatorna tala för att man för dessa kategorier bör välja samma procent-sats för underhållsbidraget. Utredningen föreslår i det följande, att underhållsbidraget till väghållningen inom vägföreningarna i princip skall utgå med 50 procent.

Utredningen förordar att samma bidragsandel, 50 procent, skall gälla för de här ifrågavarande gatorna.

Bidragsgivning i fråga om underhåll avses enligt utredningens förslag komma att omfatta även vissa gator inom stadsplanlagda områden i städer och samhällen, där kronan är väghållare, samt i landskommuner. Reglerna för bidraget torde böra utformas på samma sätt som ovan föreslagits beträffande städer, som är väghållare.

I de stadsplanlagda områden som här avses handhar kronan underhållet av de allmänna vägarna och de gator, som förklarats tillika vara allmänna vägar. Vägförvaltningarna bokför icke separat underhållskostnaderna för trafikleder inom sådana områden. Kommunerna har för närvarande ingen uppgiftsskyldighet i förhållande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande de gator, som underhålls av dem själva. De torde emellertid redan nu ha den bokföring som erfordras för det av utredningen föreslagna systemet för beräkningen av statsbidraget. Därjämte torde dock av kommunerna böra föras viss enklare statistik rörande gatunätet avseende bl. a. gatulängder, sektioner, arealer, beläggningstyper, m. m. Det torde ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att med ledning härav beräkna den skäligen kostnaden för underhållet av ifrågavarande gator under en fyraårsperiod.

ANDRA KAPITLET

UPPDELNING MELLAN STAD OCH KRONAN AV VÄGHÅLLNINGEN INOM STADEN

Gällande bestämmelser

Enligt 11 § allmänna väglagen är kronan väghållare på landet medan städerna är väghållare inom sina områden. Efter prövning av Kungl. Maj:t kan även köping eller annat samhälle, för vilket byggnadslagens bestämmelser för stad äger tillämpning, medgivas rätt att vara väghållare. Sådant samhälle kan icke mot sin vilja förordnas att vara väghållare. Vidare gäller att om stad eller stadsliknande samhälle, som är väghållare, finnes sakna förutsättningar därför, Kungl. Maj:t kan förordna att kronan skall vara väghållare i staden eller samhället.

Under vilka förhållanden ett samhälle skall kunna medgivas rätt att självt handha väghållningen anges icke i lagen. I förarbetena till 1943 års väglagstiftning förutsattes emellertid, att samhälle skulle medgivas rätt att vara väghållare, om det äger kompetenta tekniska organ och möjligheter att anskaffa erforderliga maskiner samt omfattningen av väg- och gatuhållningen är sådan att personal och maskiner kan någorlunda effektivt utnyttjas.

Att en stad eller annat samhälle är väghållare inom sitt område innebär, att samhället har att svara för såväl projektering och byggande som underhåll av sitt vägnät, vilket innefattar jämväl ansvaret gentemot vägtrafiken för att vägnätet är i lagenligt skick.

För reglerna om statsbidrag till väg- och gatuhållningen har redogjorts i det föregående.

Genom två kungl. brev har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen givits befohgenhet att med stad eller samhälle, som är väghållare, överenskomma att vissa väghållningsarbeten skall för stadens eller samhällets räkning tills vidare ombesörjas av den statliga vägorganisationen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sålunda genom kungl. brev den 30 augusti 1943 bemyndigats att med stad eller samhälle överenskomma, att staden eller samhället åliggande väghållningsarbete skall för dess räkning ombesörjas genom den statliga vägorganisationens försorg till självkostnadspris.

Vidare har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom kungl. brev den 11 april 1947 bemyndigats att utan hinder av det förenämnda bemyndigandet lämna stad eller samhälle erforderligt biträde med underhåll av allmän väg

eller för biltrafiken viktig gata mot ersättning med belopp, som av styrelsen fastställts jämlikt bestämmelserna i bidragsförordningen.

För att i vägfrågor företråda de lokala vägintrössena på landet och i de städer, där kronan är väghållare, finnes enligt lagen den 30 juni 1943 om vägnämnder och länsvägnämnder (SFS 1943: 436; ändr. 1950: 294; 1953: 111) i varje län vägnämnder och en länsvägnämnd.

Vägnämnden har att verka för att vägbehoven inom nämndens område på bästa sätt tillgodoses. Nämndens viktigaste uppgift är att avgiva yttrandet i olika vägfrågor. Nämnden har även att vaka över att vägfrågorna avgöras på ett sätt, som tillgodoser ortens behov. Med hänsyn härtill har nämnden givits befogenhet att anförä besvär över beslut, som meddelats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller länsstyrelsen. Nämnden äger vidare taga initiativ till vägbyggnadsföretag samt att i övrigt framställa förslag i fråga som rör vägväsendet och vägtrafiken inom nämndens område.

Vägnämndens område bestämmes av Kungl. Maj:t. Delar av samma kommun får icke förläggas till olika vägnämndsområden. Antalet nämnder är 160. Nämnd består av fem ledamöter, vilka väljes för en tid av fyra år av kommunens fullmäktige eller, där flera kommuner ingår i vägnämndsområdet, av ombud för de i området ingående kommunerna. Ombuden utses av kommunernas representation. Antalet ombud bestämmes i förhållande till folkmängden inom kommunerna.

Länsvägnämnden har att företråda länets samlade vägintrössen, särskilt vid fördelningen av vägbyggnadsmedlen. Nämndens viktigaste uppgift är sålunda att medverka vid upprättandet av flerårsplanerna. Nämnden har även att vaka över att vägfrågor, som är gemensamma för flera eller alla vägnämndsområden inom länet, erhåller den för hela länet ändamålsenligaste lösningen. Nämnden äger vidare befogenhet att taga erforderliga initiativ samt att överklaga beslut, som meddelats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller länsstyrelsen.

Av ledamöterna i länsvägnämnden, vilka väljes för fyra år, utser länsstyrelsen två samt skogsvårdsstyrelsen och varje vägnämnd en. Av de ledamöter, som förordnas av länsstyrelsen, skall en vara representant för städerna.

I städer och samhällen, som är väghållare, finnes icke vägnämnder utan det tillkommer där de beslutande organen att tillvarataga de lokala vägintrössena.

För att avgöra vissa tvister mellan väghållare och fastighetsägare finnes *vägsynenämnder*. Bestämmelser härom finnes i 54—60 §§ allmänna väglagen och kungörelsen den 30 juni 1943 med närmare bestämmelser angående vägsynenämnd (SFS 1943: 684; ändr. 1953: 263). Nämnden har till uppgift att besluta om borttagande eller ändring av vissa anordningar utmed

väg samt om röjning av träd och buskar ävensom om tillstånd för väghållare att uppsätta snöskärm och att till vägs underhåll taga grus m. m. å annan än kronan tillhörig mark samt att för dessa och vissa andra fall bestämma huruvida och i vad mån väghållaren skall gälda skadeersättning. Vägsynenämnd skall utses för varje område, där vägnämnd finnes, samt för stad och stadsliknande samhälle, som är väghållare. Nämnden består av tre personer. Ordföranden och en ledamot förordnas av länsstyrelsen och en ledamot utses av vägnämnden respektive staden eller samhället. Valet avser fyra år. Vägsynenämnderna har behövt träda i funktion i mycket ringa omfattning.

Nuvarande förhållanden

Egna väghållare är 102 av landets städer samt köpingarna Degerfors, Laxå, Saltsjöbaden och Stocksund.

Med tillämpning av bestämmelserna i 11 § väglagen är kronan för närvarande väghållare i följande 31 städer, nämligen Askersund, Bollnäs, Borgholm, Flen, Gränna, Hagfors, Haparanda, Hjo, Kramfors, Kungsbacka, Kungälv, Laholm, Lycksele, Mariefred, Marstrand, Nora, Oxelösund, Sigtuna, Skanör med Falsterbo, Skänninge, Sollefteå, Säffle, Säter, Sävsjö, Söderköping, Torshälla, Trosa, Vadstena, Vaxholm, Öregrund och Östhammar.

Därutöver biträder vägförvaltningarna med stöd av Kungl. Maj:ts ovan nämnda bemyndiganden i ett flertal städer och samhällen med ombesörjandet av vissa väghållningsarbeten. Beträffande omfattningen av dessa tjänster får utredningen lämna följande redogörelse.

I fråga om underhållsarbeten föreligger överenskommelser med ett 25-tal städer. Arbetena avser i de flesta fall såväl barmarksunderhåll som vinterväghållning. Arbetenas storlek varierar från underhåll av t. ex. en brobana på gränsen mellan stadens område och landsbygden till underhåll, som avser större delen av en stads bidragsberättigade vägar och gator.

I nedanstående tablå angives de städer, inom vilka vägförvaltningarna handhar underhållsarbeten av större omfattning. Tablåen avser förhållandena den 1 januari 1956.

Totala längden av de statsbidragsberättigade vägarna och gatorna i städer, som är väghållare, uppgick år 1956 till ca 5 600 km, varav väg- och vattenbyggnadsverket biträdde med underhållet av drygt 800 km. Sedan tidpunkten för den nu redovisade undersökningen har endast mindre justeringar i omfattningen av de av verket sålunda underhållna lederna skett.

Kostnaderna för de av vägförvaltningarna således utförda underhållsarbetena uppgick år 1955 till i runt tal 2,4 milj. kronor.

Överenskommelser avseende biträde av vägförvaltning med underhållet ingicks i vissa fall redan i samband med vägväsendets förstatligande. Den år 1952 genomförda kommunindelningsreformen medförde, att i flera fall överenskommelser träffades med städerna om att väg- och vattenbyggnads-

*Omfattningen av vägförvaltningarnas underhållsuppgifter i
vissa städer, som är väghållare, den 1 jan. 1956*

Stad	Det statsbidrags- berättigade väg- och gatunätet km	Därav underhölls av vägförvaltning km
Alingsås.....	71,3	30,0
Arboga.....	28,1	10,8
Eksjö.....	65,2	43,4
Falkenberg.....	60,1	23,9
Falköping.....	28,4	7,8
Kiruna.....	351,7	343,6
Lysekil.....	44,9	36,9
Nässjö.....	63,2	39,5
Simrishamn.....	56,5	51,6
Tranås.....	86,0	68,3
Uddevalla.....	50,3	26,6
Varberg.....	27,0	5,8
Värnamo.....	81,6	70,6
Västerås.....	97,3	34,5
Ängelholm.....	46,4	33,8
Summa	1 158,0	827,1

verket skulle handha underhållet av de vägar som i samband därmed kom att tillföras staden. Detta är sålunda fallet i vad avser flertalet av de i sammanställningen ovan angivna städerna. I fråga om Kiruna gäller, att vägförvaltningens underhåll i huvudsak avser de vägar, vilka kom att inkorporeras vid stadsbildningen år 1948. Stadens eget vägunderhåll är begränsat till de vägar och gator, som ingick i det förutvarande municipalsamhället.

Det biträde, som väg- och vattenbyggnadsverket lämnar i enlighet med ifrågavarande bemyndiganden, avser i en del fall ett av praktiska skäl betingat utbyte av tjänster på så sätt att vägförvaltningarna utför underhållet beträffande vissa korta sträckor inom städernas områden medan städerna i gengäld biträder vägförvaltningarna med underhåll i motsvarande omfattning. Härvid kvittas kostnaderna på ömse sidor.

Utöver underhållsarbetena har vägförvaltningarna i åtskilliga fall biträtt städer med utförande av byggnadsarbeten. Arbetena, som verkställets anställda i vägförvaltningarnas egen regi eller genom av dessa anlita entreprenörer, har i huvudsak avsett byggnadsarbeten på vägsträckor, som till sin huvuddel legat på landsbygden och endast till en mindre del varit belägna inom stadens område.

Frågans tidigare behandling

Frågan om lämpligheten av en uppdelning av väghållningen inom område av en stad, som är väghållare, mellan kronan och staden diskuterades i samband med vägväsendets förstatligande. I direktiven för vägförstatligandekommittén uttalades att det icke syntes vara en praktisk lösning att dela på

en stads gatunät och överföra de för biltrafiken viktiga lederna till staten medan den övriga gatuhållningen fortfarande skulle vara stadens angelägenhet. En sådan lösning borde därför undvikas. Med hänsyn till detta uttalande utgick kommittén från att städerna principiellt skulle vara väghållare inom sina områden. Lagstiftningen kom att utformas i enlighet härmed.

I yttrande över vägförstatligandekommitténs betänkande framhöll Linköpings stad, att det syntes förenligt med rättvisa och billighet, att såväl byggandet som underhållet av rikshuvudväg, där denna förlades utanför stadens planlagda område, utfördes av staten i egen regi. I anslutning härtill uttalade departementschefen i 1942 års proposition angående vägförstatligandet, att den av staden framförda tanken syntes såtillvida beaktansvärd, att hinder icke borde möta för ett dylikt arrangemang, därest överenskommelse kunde träffas mellan staden och den statliga vägorganisationen. Uttalandet lämnades utan erinran av riksdagen.

Spörsmålet om en delning av väghållningen berördes sedermera i städernas yttranden över 1942 års vägsakkunnigas förslag om i vilka städer kronan skulle vara väghållare. Städerna framförde därvid olika förslag. En del städer förordade, att kronan skulle vara väghållare inom vissa områden eller med avseende å vissa trafikleder medan väghållningen i övrigt skulle handhas av staden. I ett fall föreslogs, att stadens väghållningsskyldighet skulle begränsas till underhållet, varemot vägbyggnadsskyldigheten skulle åvila kronan.

I anslutning till dessa förslag framhöll de sakkunniga, att det stundom kunde vara till nytta för såväl staten som vederbörande stad eller samhälle att en uppdelning kom till stånd. Exempelvis kunde det ur båda parter synpunkt vara till fördel, om byggande och underhåll av en väg, som en kort sträcka går genom en stads eller ett samhälles område, i sin helhet ombesörjdes av den statliga vägorganisationen. Vidare torde väghållningen inom ett område, som icke står i direkt förbindelse med staden i övrigt, kunna billigare ombesörjas av den statliga vägorganisationen än av staden själv. En bro eller färjeförbindelse mellan stad och område, där kronan är väghållare, borde i sin helhet handhas antingen av den statliga vägorganisationen eller av staden.

Frågan om en dylik uppdelning av väghållningen torde emellertid, enligt de sakkunniga, icke kunna bedömas uteslutande ur synpunkten av vad som i det särskilda fallet kan vara för arbetenas utförande mest rationellt. Hänsyn måste även tagas till den lokala representationens ordnande. En uppdelning av väghållningen såsom ifrågasatts förutsatte med nödvändighet en motsvarande uppdelning även av den lokala representationen. De områden, där kronan skulle vara väghållare, utgjorde emellertid icke egna kommuner och kunde därför icke utse ombud för val av ledamöter i vägnämnd. Områdena skulle följaktligen icke bli representerade i vare sig vägnämnd eller

länsvägnämnd. Med hänsyn härtill torde det icke vara möjligt att begränsa stads eller samhälles väghållningsskyldighet till visst område, vissa vägar eller visst slag av arbeten.

De sakkunniga förordade i stället att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle givas befogenhet att träffa överenskommelser om att stad åliggande väghållningsarbete skulle för dess räkning genom den statliga vägorganisationens förslag ombesörjas till självkostnadspris. Såsom ovan nämnts har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom kungl. brev den 30 augusti 1943 erhållit sådant bemyndigande. Å det belopp staden enligt överenskommelsen har att erlægga utgår statsbidrag i enlighet med grunderna i bidragsfördordningen.

I anslutning till statsbidragsfrågan anförde de sakkunniga.

Då statsbidraget till städernas väg- och gatuhållning bestämdes till 95 procent av kostnaderna härför, avsågs att åstadkomma största möjliga likställighet mellan landsbygd och städer. Enligt vad i 1942 års proposition om vägväsendets förstatligande uttalades, innebär det sådan fördel för stad att själv vara väghållare, att staden bör själv bära 5 procent av kostnaderna. Om vissa väg- och gatuhållningsarbeten av lämplighetsskäl icke anses böra ombesörjas av stad utan i stället utföras av den statliga vägorganisationen, bortfaller i viss mån den av statsmakterna angivna grunden för att städerna skola själva bära en del av kostnaderna. Å andra sidan torde väg- och gatuhållningen i stad böra i allmänhet betraktas såsom en helhet, där fördelen för staden att själv ombesörja väg- och gatuhållningen kan vara olika med avseende å olika trafikleder. Med hänsyn härtill bör staden självfallet icke ha möjlighet att utan vidare å kronan överlåta väg- och gatuhållningen av de trafikleder, som staden icke anser med sin fördel förenat att själv hålla. Av samma skäl bör möjlighet finnas att låta staden själv bära 5 procent av kostnaderna även för sådana arbeten, som ombesörjas av den statliga vägorganisationen. Staden skulle i sådana fall erhålla statsbidrag med 95 procent av de beräknade kostnaderna för arbetena men vara pliktig att betala vägorganisationen vad arbetena kostat denna.

Förhållandena kunna emellertid vara sådana att det är till direkt fördel för staten att vissa väghållningsarbeten i nu ifrågakomna städer och samhällen ombesörjas av den statliga vägorganisationen. Om så är fallet, avses kostnaderna skola helt bestridas av staten. Exempelvis bör kronan helt bära kostnaderna för en av kronan omhänderthavd färjeförbindelse mellan stad och område, där kronan är väghållare. Vidare må erinras, att statsmakterna förutsatt, att staten skall ensam bära kostnaderna för det i 1942 års proposition berörda fallet, att vägorganisationen efter överenskommelse bygger och underhåller rikshuvudväg i stad utanför det stadsplanlagda området.

Fråga om staten ensam skall bära kostnaderna för sådana väg- och gatuhållningsarbeten i stad eller stadsliknande samhälle som är väghållare — vilka anses böra ombesörjas av den statliga vägorganisationen — ankommer på Kungl. Maj:ts prövning. Finnes staten därvid böra helt bekosta visst arbete, skola kostnaderna för detta icke belasta anslaget för statsbidrag till väg- och gatuhållningen utan i sin helhet påföras anslaget för underhåll av sådana vägar, vilkas hållande ankommer på staten, eller ock vederbörande byggnadsanslag.

Genomförandet den 1 januari 1952 av storkommunindelningen föranledde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i sitt yttrande över överrevisorernas

berättelse för budgetåret 1950/51 beröra frågan om en uppdelning av väghållningen. Styrelsen framhöll, att ett antal mindre städer genom kommunindelningen hade fått ett relativt stort landsbygdsområde och en mindre stadskärna. Därigenom hade tillstäderna lagts ett förhållandevis stort grusvägnät. I flera fall hade sådana städer icke ansett sig ha resurser att sköta underhållet av vägnätet utan avtalat med vägförvaltningarna att omhänderta detta. Det kunde enligt styrelsens mening övervägas, om det icke vore lämpligare, att väghållningen i dylika fall uppdelades så att kronan vore väghållare på stadens landsbygdsdel och staden egen väghållare endast i den egentliga staden. Några städer hade uttryckt önskemål om att en sådan möjlighet öppnades. Detta torde emellertid kräva lagändring. Styrelsen ansåg att spörsmålet borde tagas upp till övervägande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upptog ånyo frågan i skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 juni 1954. Styrelsen framhöll därvid bl. a., att Kiruna stad berört problemet år 1950, då staden under hand frågade styrelsen, huruvida möjlighet föreläge, att åstadkomma en sådan uppdelning, att staden helt ombesörjde underhållet inom den centrala delen (det tidigare municipalsamhället) och kronan svarade för underhållet inom ytterområdena (de i samband med stadsbildningen inkorporerade områdena). Styrelsen hade meddelat staden, att den nuvarande lagstiftningen ej medgav en uppdelning av väghållningen på sätt staden tänkt sig.

Även Simrishamns stad hade föreslagit en uppdelning av stadens väghållning mellan kronan och staden.

Styrelsen behandlade i detta sammanhang ytterligare ett problem rörande uppdelning av väghållningen.

Städerna Mariestad och Skara hade hos styrelsen hemställt, att byggandet och underhållet av den nya sträckningen av riksväg 6 genom nämnda städer måtte ombesörjas av den statliga vägorganisationen. Den inom Mariestad planerade sträckningen av riksväg 6 skulle komma att ligga utanför stadsplanegränsen och på avstånd från bebyggelse. Även i fråga om Skara innebar riksvägens omläggning, att vägen komme att förläggas utanför tätbebyggelsen och tillika till större delen utanför planlagt område.

Styrelsen framhöll, att när det gällde bekostandet av en väg, vars sträckning icke direkt betingats av stadens önskemål utan av det allmänna intresset att få en ur trafiksynpunkt tillfredsställande genomfartsled genom ett samhälle, skäl syntes tala för att kronan handhade väghållningen å denna led, då densamma kan anses ingå såsom en länk i det allmänna vägnätet på landsbygden. Vägunderhållet och därmed sammanhängande spörsmål borde icke splittras vid en stadsgräns. Planeringen av plogning, sandning och dylikt å en sådan väg borde kunna ske utan hänsyn till dylik gräns.

Därest i här åsyftade fall fråga vore om väg, belägen utanför stadsplanlagda område, syntes — i överensstämmelse med vad som i 1942 års proposition uttalats med anledning av Linköpings stads yttrande — enligt

styrelsens mening möjlighet föreligga att genomföra en sådan ordning, att byggandet och underhållet i det enskilda fallet kunde ankomma på kronan. Fallen syntes dock icke böra begränsas till väg utanför stads planlagda område, utan syntes böra avse väg med genomfartsvägs karaktär, även om vägen till någon mindre del går inom planlagt område. Planeringen av sådan väg och kostnaden härför borde även kunna åvila kronan.

Med anledning av de nämnda framställningarna från Mariestad och Skara medgav Kungl. Maj:t genom beslut den 25 november 1955 statsbidrag med 100 procent till ifrågavarande ombyggnader samt bemyndigade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att med Mariestad och Skara överenskomma, att underhållet av de inom dessa städer belägna delarna av riksväg 6 i dess nya sträckning tills vidare utan kostnad för städerna skall handhas av väg- och vattenbyggnadsverket.

Motsvarande fråga hade redan dessförinnan varit föremål för Kungl. Maj:ts prövning, varom här följande må nämnas. I samband med utbyggnaden av den nya sträckningen av länsväg 275 (Norrtäljevägen) hemställde Djursholms stad att kronan skulle vara väghållare beträffande den inom staden planerade delen av nämnda väg.

I utlåtande över stadens framställning framhöll väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att lagstiftningen ej torde medgiva någon uppdelning mellan kronan och staden — på sätt staden föreslagit — av väghållningen inom stadens område. Då emellertid den ifrågavarande vägsträckningen inom staden skulle komma att ligga inom ett område, som ej avsågs bli bebyggt och någon anslutning till vägen ej skulle komma att anordnas, tillstyrkte väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att statsbidrag till byggande av vägdelen utginge med 100 procent. Beträffande underhållet avsåg styrelsen att söka träffa sådan överenskommelse med staden, att arbetena med den inom staden belägna delen av den nya vägen för stadens räkning till självkostnadspris skulle utföras genom det statliga vägväsendets försorg.

I beslut den 6 maj 1955 förordnade Kungl. Maj:t i enlighet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit.

Sedermera har Kungl. Maj:t fattat beslut av samma innehåll i ytterligare ett fall.

I de likalydande motionerna vid 1955 års riksdag (I: 275 och II: 353) hemställdes om utredning syftande till en utvidgning av statens väghållningsskyldighet i städerna. I statsutskottets av riksdagen godkända utlåtande (nr 184) avstyrktes motionerna under hänvisning till förevarande utredning.

I utredningsdirektiven framhåller föredraganden bl. a., att det i vissa fall torde vara till fördel såväl ur allmän synpunkt som för vederbörande samhälle om en uppdelning av väghållningen skedde på så sätt, att kronan helt övertog väghållningen inom ett område eller av vissa främst större väg-

trafikleder. En lösning efter denna linje försvårades dock av bl. a. den lokala representationens ordnande och utredningen borde därför vid prövningen av olika möjligheter till uppdelning av väghållningen jämväl beakta detta problem.

Utredningen

Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen saknas för närvarande — närmast av formella skäl — möjligheter att dela upp väghållningen inom en stads område mellan kronan och staden på sådant sätt att stadens väghållningsskyldighet begränsas. Hinder föreligger emellertid icke för väg- och vattenbyggnadsverket att med stöd av vissa av Kungl. Maj:t givna generella bemyndiganden lämna städerna biträde med vissa väghållningsarbeten, inbegripande att verket för stadens räkning ombesörjer en del av den väghållning, som åvilar staden såsom väghållare. Verket uppträder härvid närmast såsom entreprenör åt staden.

Redan vid tidpunkten för vägväsendets förstatligande framfördes från en del städers sida förslag om att en uppdelning av väghållningen borde komma till stånd. Även 1942 års vägsakkunniga ansåg, att i vissa fall en uppdelning kunde vara motiverad. Närmast med hänsyn till den lokala representationens ordnande ansågs emellertid en uppdelning av väghållningsskyldigheten inom stads område icke böra ske. I de fall då av praktiska skäl visst väghållningsarbete inom stad borde utföras av vägorganisationen, borde befogenhet att överenskomma med staden härom meddelas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Genom det ovan nämnda kungl. brevet den 30 augusti 1943 erhöll styrelsen även dylikt bemyndigande.

Vid frågans behandling i samband med vägväsendets förstatligande lär anledning icke ha funnits till antagande att ifrågavarande befogenhet skulle komma att utnyttjas annat än i enstaka fall. Av olika anledningar har emellertid förhållandena ändrats så, att en uppdelning av väghållningen blivit aktuell i förhållandevis stor omfattning.

Bland annat medförde den år 1952 genomförda kommunindelningen, att flera städer ansåg sig sakna resurser att omhänderta underhållet av de vägar, som därvid tillfördes dem. Med anledning därav har i ett flertal fall överenskommelser träffats med vägförvaltningarna om att dessa skall biträda med underhållsarbetena å de inkorporerade delarna. Väg- och vattenbyggnadsverket har därigenom kommit att handha vägunderhållet inom den större delen av vissa städers områden.

Även i samband med nybildning av stad har frågan om väg- och vattenbyggnadsverkets biträde med underhållet inom viss del av staden blivit aktuell.

De allmänna trafikleder i städerna, beträffande vilka vägförvaltningarna har kommit att i allt större omfattning biträda med underhållet, avser huvudsakligen sådana leder, vilka är belägna inom landsbygdsområden. En ut-

veckling i denna riktning får anses naturlig, eftersom de underhållsarbeten, det här gäller, nära anknyter till den väghållning, som åvilar vägförvaltningarna på landsbygden. I många fall torde för övrigt dessa arbeten kunna ombesörjas mera rationellt av vägförvaltningarna än av städerna själva, bl. a. beroende på att ett ekonomiskt bedrivande av arbetena på grund av vägtrafikens starkt ökade omfattning kräver en förhållandevis stor maskinell insats. Eftersom statsbidraget till städernas underhållsarbeten beräknas på det belopp, vartill kostnaderna för arbetena skäligen bör uppgå, bör det — sett ur städernas synpunkt — även vara ett önskemål, att de verkliga kostnaderna, t. ex. genom utnyttjande av vägförvaltningarnas effektiva underhållsorganisation, hålles nere.

De senaste årtiondena har vägtrafiken ökat oavbrutet. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikräkningar på landsbygdens vägar med index 100 för 1936 års medeltrafik hade biltrafiken år 1950 ökat till 175 och 1957 till 540. Denna utveckling medför, att kravet på en rationell väghållning framstår ännu starkare och att behovet av enhetlighet i väghållningens bedrivande ökar, särskilt i vad avser trafikleder för långväga trafik. En följd härav har också blivit, att den allmänna väghållningen och främst planeringen och utbyggnaden av vägarna måste ses i större sammanhang än tidigare. Ett uttryck härför är de förslag, som framlagts i Vägplan för Sverige (SOU 1958: 1 och 2).

Trafikutvecklingen har sålunda — såväl med hänsyn till en rationellt bedriven planering och väghållning i övrigt som till den allmänna samfärdseln — medfört ett alltmera framträdande behov av att väghållningen i vad avser trafikleder för genomgående trafik oberoende av administrativa gränser ombesörjes av en och samma väghållare. Det synes därvid naturligt, att kronan är väghållare, när fråga är om en dylik trafikled i mindre stad eller när det eljest gäller en kort sträcka av en sådan led inom stads område.

Redan vid de senare årens vidgade vägbyggnadsverksamhet har det i flera fall varit aktuellt att samordna planläggningen och att i ett sammanhang ombygga eller upprusta genomgående trafikleder, vilka på en viss sträcka berör en stads område. Eftersom utbyggnaden av en sådan trafikled inom en stad enligt gällande bestämmelser är en stadens angelägenhet, har i flera fall överenskommelse träffats mellan staden och vägförvaltningen att arbetena skall för stadens räkning och på dess bekostnad ombesörjas av förvaltningen. Såsom ovan nämnts har i några fall stad erhållit statsbidrag med 100 procent av kostnaden för vägbyggnadsföretag. Underhållet av den utbyggda trafikleden har därvid även ansetts böra handhas av vägförvaltningen utan kostnad för staden.

Utredningen anser, att möjligheter bör skapas för uppdelning av väghållningen inom en stad, som är väghållare, mellan kronan och staden.

I de fall skäl föreligger till en uppdelning av väghållningen inom området för en stad kan denna tänkas ske på något av följande sätt.

1. Stadens väghållningsskyldighet begränsas att avse visst slag av arbeten medan kronan övertar väghållningen i övrigt.

2. Kronan övertar väghållningen i fråga om vissa bestämda trafikleder.

3. Kronan övertar väghållningen inom en del av stadens administrativa område.

I fråga om valet mellan dessa olika alternativ får utredningen framhålla följande.

I begreppet väghållning ingår såväl planering som byggande och underhåll av vägar. Dessa olika grenar av väghållningsarbetet äger ett betydande samband med varandra. Enligt utredningens mening är det icke lämpligt att uppdelas väghållningen så, att dessa moment i väghållningsarbetet för en och samma väg ålägges olika väghållare. Skall kronan vara väghållare inom området för en stad, bör hela det ansvar som faller på en väghållare övertagas av kronan. Utredningen anser därför att alternativ 1 ej bör ifrågakomma.

Vid planläggning av en vägförbindelse kan man oftast inte begränsa sina övertväganden att avse endast en viss trafikled utan man måste kunna utsträcka sina bedömanden att avse även anslutande leder och områden. Av denna anledning kan ej heller alternativ 2, som begränsar väghållningen till vissa bestämda trafikleder, normalt anses godtagbart. Om man begränsar uppdelningen till att enbart avse visst slag av arbeten eller vissa trafikleder, synes man för övrigt ej vinna något väsentligt utöver vad som för närvarande ernås genom nu förefintliga möjligheter för stad att överenskomma med vägförvaltningen om dennas biträde med vissa väghållningsarbeten.

Utredningen förordar införandet av en möjlighet till uppdelning av väghållningen enligt alternativ 3, nämligen så, att kronan blir väghållare inom viss del av stadens administrativa område. Endast därigenom vinnes full klarhet i sådana förhållanden, som sammanhänger med väghållares skyldigheter och ansvar, exempelvis gentemot markägare och trafikanter. Omfattningen av detta område bör bestämmas ur väghållningstekniska synpunkter. Det är därvid icke uteslutet att det kan komma att begränsas till att endast avse en viss trafikled inom en stad.

Till frågan om ordnandet av den lokala representationen vill utredningen anföra följande.

Det föreligger nu så starka skäl för att möjlighet beredes till en uppdelning av en stads väghållning att frågan om den lokala representationen måste lösas. De gångna årens erfarenheter har också skapat ett bättre underlag för en tillfredsställande lösning av frågan än det som förelåg vid vägväsendets förstatligande.

I de fall, då staden är väghållare, företrädes de lokala vägintressena inom stadens område liksom andra kommunala intressen nu av stadens full-

mäktige. Inom område, där kronan är väghållare, företrädes de lokala intressena av vägnämnderna. Anknytningen till kommunerna inom vägnämndsområdet ernås genom att de elektor, som väljer vägnämnd, utses av kommunernas fullmäktige. Ställer man kravet, att en uppdelning av stads väghållning skall medföra att i vägnämnds område också skall ingå det område inom vilket kronan är väghållare, blir frågan om val av vägnämnd med skäligt inflytande från invånarna inom sistnämnda område så komplicerad att uppdelningen icke rimligen kan genomföras.

Utredningen anser emellertid att en uppdelning av en stads väghållning bör kunna ske utan att ändring av indelningen eller gränsdragningen för vägnämndsområdena göres. De lokala vägtintressena inom ett stadsområde, där kronan är väghållare, bör kunna fullt tillfredsställande företrädas av stadens fullmäktige och övriga lokala organ under förutsättning, att hänsyn till denna indelning tages vid vägärendenas handläggning. Sålunda måste en stad med delområde, inom vilket kronan är väghållare, inträda i den funktion vägnämnd har i samtliga vägärenden, som berör staden.

Staden skall kallas till vägförvaltning och beredas tillfälle 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 angår representationen i länsvägnämnden skall enligt gällande föreskrifter en av ledamöterna däri företräda städerna inom länet. Det förhållandet att kronan är väghållare i del av stad bör icke föranleda ändring härutinnan.

Vad angår frågan om vilka förutsättningar, som skall anses utgöra motiv för en uppdelning av väghållningen får utredningen anföra följande.

Enligt gällande lagstiftning kan kronan förordnas till väghållare i en stad, om denna saknar förutsättningar att själv handha sin väghållning. I lagtexten har icke villkoren för kronans övertagande av väghållningen i sådant fall preciserats. I 1942 års proposition uttalades emellertid, att ett dylikt övertagande icke borde ske mot en stads vilja annat än då det kunde visas, att staden i mera betydande mån eftersatt sina skyldigheter i förvarande hänseende. Denna bestämmelse har hittills icke tillämpats. I propositionen framhölls vidare, att därest staden själv begärde, att hållandet av alla för biltrafiken viktiga vägar och gator inom stadens område skulle övertagas av vägförvaltningen, framställningen borde bifallas endast om det kunde antas, att staden saknade förutsättningar att på ett nöjaktigt sätt själv handha denna uppgift.

Därest en stad saknar förutsättningar att omhänderha sin väghållning, övertar kronan enligt gällande lagstiftning väghållningen inom *hela* området. De bristande förutsättningarna kan emellertid även hänföra sig endast till viss del av området. En mindre stad kan exempelvis väl ha resur-

ser att handha gatuhållningen inom den egentliga staden, medan svårigheter föreligger för staden att på ett tillfredsställande sätt ombesörja väghållningen inom den landsbygdsbetonade delen av stadsområdet.

Utredningen anser, att om en stad eller ett samhälle saknar förutsättningar att omhänderha väghållningen inom viss del av sitt område, kronan bör äga överta väghållningen inom detta område under de villkor som nu gäller, då kronan övertar väghållningen inom stad i dess helhet.

En uppdelning av väghållningen kan emellertid även vara motiverad av andra skäl än de nu nämnda.

Såsom grund för bedömningen av vem som skall vara väghållare inom visst område bör främst läggas synpunkten att den allmänna samfärdseln blir tillgodosedd på bästa sätt. Därjämte bör hänsyn tagas till önskemålet om en rationellt bedriven väghållning såväl i vad avser vägnätet inom det aktuella området i och för sig som det angränsande vägnätet. Givetvis får vid ett ställningstagande icke bortses från de skäl av annat slag som från stadens sida kan framföras för att kronan eller staden skall vara väghållare inom området ifråga. Utredningen anser emellertid att de förstnämnda bedömningsgrunderna bör utgöra de tyngst vägande motiven för ett beslut.

En prövning efter nu nämnda riktlinjer bör leda till att kronan övertar väghållningen inom ett område i stad, i de fall då man därigenom får en gräns för väghållningen, som ur dennas och den allmänna samfärdselns synpunkt är lämpligare än stadsgränsen. Ett sådant område kan exempelvis omfatta ett landsbygdsvägnät eller begränsas till en huvudtrafikled för trafik av väsentligen genomfartskaraktär.

I anslutning till vad nu framhållits vill utredningen även hänvisa till de synpunkter i frågan om uppdelning av väghållningen, som på sin tid framfördes av 1942 års vägsakkunniga och för vilka i det föregående redogjorts.

Utredningen anser sålunda att en uppdelning av väghållningen bör kunna ske

1) då staden saknar förutsättningar att handha den ifrågavarande väghållningen,

2) då en uppdelning eljest är motiverad med hänsyn till de fördelar, som vinnes för det allmänna.

För att erhålla överensstämmelse mellan de båda villkoren, bör även det under punkten 2 angivna villkoret kunna föranleda att kronan övertar väghållningen inom en stads hela område, även om detta endast undantagsvis torde komma ifråga.

Initiativet till en uppdelning bör kunna tagas av väg- och vattenbyggnadsverket, länsstyrelsen eller av den kommun, som beröres. Prövningen av frågan måste föregås av en noggrann och allsidig utredning.

Därest förslaget väckes av en stad, bör det ligga i dennas intresse att närmare motivera detsamma. Förslaget bör ingivas till länsstyrelsen, som —

eventuellt efter ytterligare komplettering — med eget utlåtande översänder detsamma till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Innan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upptar ärendet till slutlig prövning, kan det på grund av framkomna nya synpunkter vara erforderligt, att staden bereds tillfälle att yttra sig i anledning härav. Är det åter den lokala vägmyndigheten eller länsstyrelsen som väcker frågan, skall staden beredas tillfälle att på ett så tidigt handläggningsskede som möjligt framföra sina synpunkter.

Utredningen utgår ifrån att någon skiljaktig mening mellan staden och den beslutande myndigheten i ett uppdelningsärende i regel icke skall behöva föreligga. Det torde dock stundom kunna uppkomma fall, där det ur allmän samfärdselsynpunkt kan vara önskvärt att genomföra en delning även om från stadens sida skäl häremot anföres. I ett sådant fall bör en uppdelning icke ske mot stadens vilja annat än då det klart kan visas, att det är av betydande fördel för den allmänna samfärdseln, att en uppdelning kommer till stånd.

Enligt stadgandet i 11 § väglagen ankommer det på Kungl. Maj:t att under viss förutsättning förordna att kronan skall övertaga väghållningen i stad eller samhälle.

Utredningen anser, att även förordnande att kronan skall övertaga väghållningen i visst område inom stad bör ankomma på Kungl. Maj:t. Då det emellertid är angeläget, att därvid fastlagd gräns mellan kronans och stadens väghållning på ett enkelt och smidigt sätt kan anpassas efter ändrade förhållanden, bör väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunna besluta om sådan ändring av denna gräns, som icke innebär väsentlig avvikelse från av Kungl. Maj:t meddelat beslut eller vad som förut gällt.

Sådan ändring kan exempelvis betingas av ändrad stadsplanegräns eller utvidgning av gatunätet för det fall stadsplanegränsen respektive övergången mellan gata och väg motiverat den gällande gränsdragningen. Eftersom gränsdragningen i de flesta fall förutsättes bli bestämd av praktiska väghållningssynpunkter, uppkommer även behov av jämkningar av gränser, då dessa förutsättningar ändras, t. ex. genom vägombyggnader, utvidgning av stadens belagda vägnät, m. m.

Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda närmare föreskrifter angående väg- och vattenbyggnadsstyrelsens rätt att meddela ändringsbeslut.

Ett sådant område inom stad, beträffande vilket kronan kommer att övertaga väghållningen, anser utredningen böra i väghållningshänseende i princip jämsställas med städer, där kronan är väghållare. De föreskrifter i författning och anvisningar, som gäller sådana städer, bör sålunda i tillämpliga delar avse även de delområden, inom vilka kronan är väghållare. Härvid bör dock göras undantag i fråga om vägnämnder i enlighet med vad utredningen i det föregående föreslagit.

Vad utredningen ovan föreslagit påkallar ingen ändring av gällande bestämmelser om vägsynenämnd.

I fråga om väghållningens finansiering innebär utredningens förslag att kostnaderna för byggande av allmänna trafikleder inom området och för underhåll av dessa helt skall bäras av kronan och sålunda 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 därinom — 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.

TREDJE KAPITLET

STATSBIDRAGEN TILL VÄGFÖRENINGARS VÄGAR, M. M.

Gällande bestämmelser och praxis

Enligt bestämmelserna i 1952 års kungörelse om statsbidrag till enskild väghållning (SFS 1952: 793, ändr. 1956: 205) lämnas — i mån av tillgång på anslagsmedel — statligt stöd till dels byggande av enskilda vägar (byggnadsbidrag) och dels vägunderhåll och vinterväghållning å dylika vägar (underhållsbidrag).

Bidragsbeviljande myndighet är länsstyrelsen.

Byggnadsbidrag utgår till sådan väg, som är av väsentlig betydelse såsom samfärdselled för en bygds befolkning (byväg). Vid bidragets beviljande skall hänsyn tagas till företagets båtnad för de fastigheter som beröres, byggnadskostnadens storlek i förhållande till antalet väghållare samt företagets förutsättningar i övrigt. Bidraget utgör normalt högst 60 procent av den beräknade skäliga byggnadskostnaden. Föreligger särskilda skäl kan bidraget höjas till högst 75 procent efter Kungl. Maj:ts prövning. Till byggande av väg räknas även ombyggnad och förbättring. Bidrag kan även lämnas enbart för utarbetande av arbetsplan (planeringsbidrag). Kostnad för marklösen är ej bidragsberättigad.

Underhållsbidraget är konstruerat som ett årligt bidrag. Statsbidrag kan utgå

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

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

Normalbidraget till underhållet utgör 65 procent av en beräknad skälig kostnad. Om särskilda skäl föreligger, kan bidraget höjas till högst 80 procent. Särskilt istandsättningsbidrag med högst 60 procent kan dessutom beviljas till vissa åtgärder, som ur trafiksynpunkt erfordras på vägen. Bidragsprocenten i vad avser underhållet utgjorde tidigare 60 procent men höjdes vid 1956 års riksdag till nuvarande 65 procent. Samtidigt utvidgades även tillämpningsområdet för istandsättningsbidraget.

Frågan om underhållsbidrag utredes vid en uppskattningsförrättning. Ny förrättning (omuppskattning) skall företagas minst vart femte år, så

länge bidrag utgår. Uppskattningsförrättningen ankommer på vägförvaltningen i länet, vilken är det utredande organet vid bidragsgivningen.

I fråga om tillämpningen av bidragsbestämmelserna må framhållas.

Föremål för bidragsgivning är i princip endast sådana vägar, vilka är farbara för motorfordon. I bidragsbestämmelserna göres icke någon formell åtskillnad mellan vägar inom glesare bebyggelse och vägar inom tätbebyggelse.

Beträffande villkoren för *underhållsbidrag* till vägar inom tätbebyggelse uttalade statsrådet i propositionen i ämnet (prop. 1952: 221) följande.

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

I sitt av riksdagen godkända utlåtande i frågan (utl. 1952: 218) uttalade statsutskottet, att det förutsatte, att de nya statsbidragsbestämmelserna tillämpades på sådant sätt att syftet med desamma, nämligen att bereda de enskilda väghållarna en mera påtaglig ekonomisk lättnad, verkligen uppnåddes.

Den praxis i bidragshänseende, som kommit att utveckla sig i fråga om underhållsbidrag till vägar inom tätbebyggda områden innebär, att bidrag i princip anses endast böra utgå till s. k. stamvägar, d. v. s. till uppsamlingsvägar för hela eller större delen av en bebyggelse. En viss uppmjukning har dock kommit till stånd under senare år och bidrag har numera — i begränsad omfattning — även lämnats till vissa större förbindelsevägar inom tätbebyggelse, vilka i trafikbetydelse ansetts böra jämföras med stamvägar. Endast vägar inom bebyggelse av huvudsaklig permanent bostadskaraktär har dock bedömts såsom bidragsberättigade.

Bakgrunden till utredningsuppdraget

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 2 februari 1956 framhöll *Förbundet för enskild väghållning i Stockholms län* att, sedan några års erfarenhet vunnits av konsekvenserna av 1952 års bidragskungörelse, det hade kunnat konstateras att möjligheterna för vägföreningar att erhålla underhållsbidrag syntes vara betydligt mindre än för vägsamfälligheter. Statsbidragens betydelse syntes i varje fall inom Stockholms län ha utfallit så olika för de båda kategorierna av vägorganisationer att förbundet ville ifrågasätta

om det varit statsmakternas avsikt att bidragskungörelsen i sin tillämpning skulle leda till ett sådant resultat.

Kraven beträffande vägstandarden både på allmänna och enskilda vägar hade starkt ökat under de senaste åren i takt med det stegrade bilbeståndet. Det syntes vara ett samhällsintresse att de enskilda vägarna inom tätorterna icke sackade efter på ett sätt som icke stod i rimlig proportion till den höjda standarden på de allmänna vägarna.

Förbundet framhöll vidare, att det i längden icke torde bli möjligt för vägföreningarna inom länet att på ett någorlunda tillfredsställande sätt sköta sina uppgifter utan att deras ekonomiska resurser ökades. Den sociala strukturen inom vägföreningarna gjorde, att de avgifter medlemmarna årligen hade att erlägga för vägändamål tedde sig betungande för flertalet av dem. För att kunna tillgodose de stegrade anspråken på vägnätet borde statsbidraget till den enskilda väghållningen anpassas efter deras verkliga behov därav.

Förbundets skrivelse utmynnade i en hemställan att åtgärder måtte vidtagas i syfte att kraftigt öka statsbidragen till underhållet av de enskilda vägarna.

I yttrande över förbundets skrivelse erinrade *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* om den höjning av statsbidragsprocenten och den utvidgning av tillämpningsområdet i vissa hänseenden i fråga om bidrag till enskilda vägar, varom 1956 års riksdag beslutat. Dessa ändringar ävensom en frikostigare tillämpning av bidragsgivningen var åtgärder av väsentlig betydelse för en förbättring av förutsättningarna för den enskilda väghållningen. Därest ytterligare åtgärder härför ansågs böra vidtagas, borde i så fall dessa förbättringar i första hand komma väghållningen inom tätbebyggelseområden (vägföreningar) tillgodo.

Styrelsen framhöll vidare, att med hänsyn till departementschefens ovan återgivna uttalande i propositionen angående 1952 års bidragskungörelse, en restriktiv tillämpning och en viss försiktighet gjort sig gällande, då fråga var om bidragsvillkor som avsåg väg av väsentlig betydelse för en stor allmänhet. Sett mot bakgrunden av den utveckling, som bilismen genomgått under senare år — en utveckling som varit icke minst markant inom tätbebyggelse — syntes resultatet av en av styrelsen i ärendet gjord utredning angående omfattningen av den bidragsverksamhet, som berörde vägföreningarna, tala för att den restriktiva tillämpningen borde modifieras så att vägar inom tätområden icke behövde komma i ogynnsammare läge än vägar inom glesbebyggelse.

Även *lantmäteristyrelsen* ansåg att underhållsbidragen till vägar inom tätbebyggelse borde ökas.

Frågan om tillämpningen av statsbidragsreglerna i vad avser vägar inom vägförenings område berördes även av *överrevisorerna för väg- och vatten-*

byggnadsväsendet i verksamhetsberättelsen för budgetåret 1955/56. De framhöll därvid bland annat den kraftiga ökningen av det enskilda vägnät, till vars underhåll statsbidrag utgår, och fortsatte.

Väghållningen ombesörjes i allmänhet antingen av en vägsamfällighet eller av en vägförening. I senare fallet är fråga om gemensam väghållning beträffande vägnätet inom ett område med tätare bebyggelse och samtliga fastigheter inom området äro väghållningsskyldiga beträffande vägnätet oberoende av, huruvida de ha direkt nytta av alla däri ingående vägar eller ej.

Statsbidragsbestämmelserna, sådana de framgå av förenämnda kungörelse (statsbidragskungörelsen till enskild väghållning), göra icke åtskillnad mellan vägsamfälligheternas och vägföreningarnas vägar. Överrevisorerna ha emellertid funnit att vid bidragsbestämmelsernas tillämpning stora skillnader göras mellan samfälligheternas och föreningarnas vägar. Samtidigt som ett allt större antal vägar av den förstnämnda karaktären anvisats bidrag, ha vägföreningarna endast i mycket begränsad omfattning kommit i åtnjutande av statsbidrag. Enligt en inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställd utredning funnos inom landet vid 1956 års ingång 153 vägföreningar, vilka underhöllo sammanlagt 1 308 km vägar. Av dessa åtnjöto 90 st. statsbidrag till underhållet av endast 304 km väg. Endast i 10 fall hade bidrag till byggande av enskild väg anvisats till enskild vägförening.

Orsaken till den restriktivitet, som enligt överrevisorernas uppfattning hittills tillämpats vid handläggningen av de enskilda vägföreningarnas statsbidragsfrågor, torde ha varit uttalanden, som gjordes i samband med tillkomsten av 1952 års statsbidragsbestämmelser. Enligt överrevisorernas uppfattning är bildandet av vägföreningar inom de tätbebyggda områdena ägnat att främja en rationellare och bättre väghållning och bör därför uppmuntras genom en generösare tillämpning av statsbidragsbestämmelserna. Även rättviseskäl synes tala härför. Överrevisorerna förorda därför en närmare översyn av bestämmelsernas tillämpning inom vägföreningarnas områden.

Allmänna synpunkter

Vid sidan av det allmänna vägnätet fyller de enskilda vägarna en viktig uppgift för tillgodoseende av samfärdselns och näringslivets behov av vägförbindelser.

Den enskilda väghållningen är en privat angelägenhet. Till följd av vägarnas olika funktion och det behov, som de har att tillgodose, varierar arten av denna väghållning allt efter förhållandena, från den enklare väghållning som kan vara tillfyllest för en enstaka eller ett fåtal väghållares behov till den omfattande väghållning, som krävs inom en tätbebyggelse.

För att åstadkomma god väghållning inom områden med tätare bebyggelse har bestämmelser om bildande av vägföreningar meddelats i lagen om enskilda vägar.

Vägförening kan bildas beträffande område, inom vilket tätare bebyggelse uppkommit eller kan väntas inom en nära framtid. Undantag här-

ifrån gäller dock område, för vilket stadsplan fastställts. Vägföreningens huvuduppgift är att ombesörja och bekosta väghållningen inom föreningens område. Initiativet till bildande av vägförening tillkommer länsstyrelsen, som även har att övervaka föreningens verksamhet. Intressent i föreningen är envar som äger fastighet inom området. Frågan om bildandet av föreningen och om sättet för väghållningens ordnande handlägges av en av länsstyrelsen utsedd förrättningsman. Till föreningens väghållning hänföres även skötseln av vissa allmänna platser. Kostnaderna för väghållningen fördelas mellan intressenterna i förhållande till fastigheternas taxeringsvärden. Vägförening äger att med förmånsrätt uttaga sina bidragsfordringar i medlemsfastigheterna.

Vid föreningens bildande fastställs vilka vägar, som skall tillhöra föreningen. Därvid gäller, att i princip sådana vägar kommer ifråga, som erfordras för utfart från området eller för samfärdseln mellan olika delar av detsamma.

Inom en vägförenings område sammanhänger frågorna om planeringen av bebyggelsen och planeringen av vägnätet intimt med varandra. Vägförenings område sammanfaller ofta med område, för vilket byggnadsplan finnes eller erfordras. Fastställandet av byggnadsplan för ett område innebär bland annat bestämmande av sträckningen av de vägar, som skall finnas inom området. Emellertid upptager byggnadslagstiftningen icke någon bestämmelse om skyldighet för markägare eller andra att bringa planen i verkställighet. Anläggandet och underhållet av vägar inom byggnadsplaneområdet förutsättes i byggnadslagstiftningen, i den mån vägarna är enskilda, skola ske i den ordning enskilda väglagen stadgar om vägföreningar. I enlighet härmed finnes i byggnadsstadgan (126 §) en bestämmelse, att när byggnadsplan fastställts för visst område och de av planen omfattade fastigheterna icke redan ingår i vägförening, länsstyrelsen skall taga under övervägande fråga om bildande av sådan förening.

Att samhällsbildningen inom en tätbebyggelse ledes i en sund riktning och det för området betydelsefulla vägnätet planlägges, utbygges och underhålls på lämpligt sätt är enligt utredningens mening ett allmänt intresse. Genom de nämnda reglerna för vägföreningars bildande och verksamhet föreligger garantier härför.

Värdet av vägföreningarna ligger även i deras ovan nämnda egenskap av rättssubjekt för genomförandet av byggnadsplanerna i vad dessa avser vägnätet. Att vägföreningar bildas i den utsträckning byggnadsplaneverksamheten förutsätter, framstår som en ur allmän synpunkt viktig angelägenhet.

Mot bakgrunden av det anförda bör enligt utredningens mening den väghållning, som ombesörjes genom vägföreningar uppmuntras. Detta bör ske genom en ändamålsenlig statsbidragsgivning.

En förenklad beräkningsmetod för underhållsbidrag

I gällande bidragskungörelse göres icke någon åtskillnad mellan vägar inom glesbebyggelse och vägar inom tätbebyggda områden, där vägförening finnes.

I fråga om bidrag till *byggande* av enskild väg torde ej heller i praktiken någon åtskillnad göras. Ändrade bestämmelser för sådant bidrag torde därför icke erfordras.

Tillämpningen av bidragsreglerna för *underhåll* av enskilda vägar har emellertid givit till resultat en större restriktivitet beträffande vägföreningarnas än beträffande vägsamfälligheternas vägar. Såsom ovan nämnts lämnas statsbidrag inom vägföreningar och andra tätbebyggda områden normalt endast till stamvägar.

Vägföreningar åligger att hålla endast de vägar, som kan förutsättas i mera avsevärd omfattning komma att trafikerats av flertalet fastigheter inom området. Vagnätet i sin helhet inom ett föreningsområde blir därigenom av betydelse genom den trafik, som vägarna förmedlar och den samhälleliga funktion, som de fyller. Genom den laga förrättning som föregått vägföreningens bildande har fastslagits, att utformningen av detta vagnät skapar förutsättningar för en rationell och planmässig väghållning.

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

Utredningen anser mot bakgrunden av det anförda att till grund för underhållsbidraget till vägföreningens vägar bör läggas uppskattad skälig kostnad för underhållet av vägföreningens samtliga vägar.

Utvecklingen på samhällslivets område har medfört att bebyggelsens art inom ett vägföreningensområde kan starkt variera. Bebyggelsen kan vara avsedd enbart för permanent bostadsändamål, den kan vara mer eller mindre uppblandad med bebyggelse för fritidsbruk eller också helt bestå av det sistnämnda, t. ex. utgöras av en utpräglad sommarstugebebyggelse. Bebyggelsen kan även vara i större eller mindre omfattning industribetonad.

Den ökade biltätheten ställer successivt stegrade krav även på de enskilda vägarna. Likaväl som den enskilde bilisten har berättigade anspråk att kunna färdas till och från arbetsplatsen bör det med hänsyn till bilismens betydelse anses såsom ett legitimt och samhälleligt intresse för den enskilde att med bilens hjälp även kunna nå en fritidsbebyggelse eller annan rekreationsplats.

Storleken av de statsbidrag varom är fråga torde oftast, sett ur bidragssynpunkt, vara relativt ringa, enär kostnaderna för den väghållning, som erfordras vid t. ex. en fritidsbebyggelse eller liknande, vanligen torde vara låga. För den enskilde själv kan dock utgifterna icke sällan ställa sig be-

tungande. I de fall en fritidsbebyggelse är blandad med fast bebyggelse går en restriktivitet i fråga om fritidsbebyggelsen ut över den fasta bebyggelsen.

Utredningen anser att statsbidrag till underhållet av vägförenings vägar bör utgå oberoende av bebyggelsens art.

Utredningen har i det föregående föreslagit att underhållsbidrag även skall utgå till nu icke bidragsberättigade gator i städerna och vissa andra kommuner. Förslaget till underhållsbidrag till vägförenings vägar innebär, att därigenom ett likartat bidragssystem kommer att gälla för dessa vägar och de berörda gatorna.

Den föreslagna metoden för beräkning av underhållsbidraget torde emellertid icke böra begränsas enbart till vägförenings vägar. Även annan enskild väghållning inom tätbebyggelse kan anses fylla förutsättningarna för en rationell väghållning och bör därför kunna beredas statsbidrag beräknat efter samma metod. Härom får utredningen anföra följande.

Gatuhållningen inom stadsplan åvilar lagenligt kommunen (municipalsamhället). Frågan om statsbidrag för detta ändamål har utredningen, såsom nyss nämnts, behandlat tidigare. Utanför stadsplanen är i princip väghållningen de enskilda kommunmedlemmarnas angelägenhet. Till denna väghållning kan statsbidrag utgå. För ombesörjandet av väghållningen kan även en vägförening ha bildats. Intet hindrar emellertid att kommunen åtar sig väghållningen i vad avser område inom kommunen, som ej omfattas av stadsplan. Skälet härtill kan vara ett rättvisekrav kommunmedlemmarna emellan. Orsaken kan även vara en önskan från kommunens sida att mera effektivt utnyttja sin organisation inom ett större område än stadsplaneområdet erbjuder. Kommunen bör i ett sådant fall rimligen komma i åtnjutande av statsbidrag på samma sätt, som om vägförening funnits.

Utredningen förordar underhållsbidrag enligt samma beräkningsgrunder som för vägförening till kommun (municipalsamhälle), som ombesörjer underhållet av de enskilda vägarna inom område, för vilket bildande av vägförening skulle kunna ifrågakomma.

Statsbidragsprocenten

Statsbidraget till vägföreningarnas vägar utgår för närvarande, såsom ovan nämnts, huvudsakligen endast till stamvägar.

Inom en vägförenings område kan även finnas vägar, som utgör kortare tillfarter till tomter och därför saknar betydelse för andra än ägarna av dessa. Ifrågavarande vägar bör icke vara bidragsgrundande. Till dylika vägar inom glesbebyggelse utgår normalt ej heller statsbidrag.

Utöver dessa tillfarter förekommer emellertid inom en vägförening även vägar, vilka förbinder olika delar av området eller utgör bostadsvägar för en mera omfattande bebyggelse. Dessa vägar får sitt värde icke endast genom den trafik de förmedlar utan även genom sin inverkan på utveck-

lingen av samhällsförhållandena inom föreningens område. I likhet med stamvägarna står dessa vägar de allmänna vägarna nära. Nu berörda enskilda vägar utgör även ett betydelsefullt komplementvägnät till de allmänna vägarna.

Ser man bidragen till den enskilda väghållningen som en kompensation till vederbörande väghållare för kostnader föranledda av biltrafiken på berörda vägar, anser utredningen att anledning saknas att icke betrakta nämnda viktigare förbindelsevägar och större bostadsvägar såsom bidragsgrundande.

Utredningen ansluter sig till vad Förbundet för enskild väghållning i Stockholms län framhållit om underhållsbidraget till vägföreningarnas vägar. Utredningen anser därjämte, att kravet på likställighet mellan vägar inom tätbebyggda områden och vägar inom glesbebyggelse talar för att en i jämförelse med den nuvarande mera generös bidragstillämpning kommer till stånd.

Utredningen har gjort en undersökning av omfattningen och sammanställningen av vägföreningarnas vägnät, m. m. i syfte att utröna de möjliga verkningarna av en utvidgad bidragsgivning till underhållet av föreningarnas vägar. Om undersökningen må följande nämnas.

Den 1 januari 1957 fanns 190 vägföreningar i landet, varav 75 var verk samma inom Stockholms län. Till grund för undersökningen har legat förhållandena inom 30 av dessa senare föreningar. Urvalet har därvid gjorts så, att det kan anses representativt för länet. De undersökta vägföreningarna varierar sålunda både till storlek och struktur.

Av de undersökta vägföreningarnas sammanlagda vägnät om ca 540 km kan för närvarande ca 184 km anses vara berättigade till underhållsbidrag, d. v. s. huvudsakligen stamvägar. Dessa vägar utgjorde således 35 procent av det totala vägnätet. Om jämväl, såsom ovan föreslagits, viktigare förbindelsevägar och större bostadsvägar skulle vara bidragsgrundande, skulle detta innebära, att det bidragsberättigade vägnätet skulle öka till ca 60 procent.

En uppskattning har skett av den skäligen underhållskostnaden för de olika vägkategorierna stamvägar, förbindelsevägar och större bostadsvägar samt övriga vägar.

Med utgångspunkt från de sålunda erhållna resultaten kan konstateras, att ett statsbidrag om 65 procent, d. v. s. den nu gällande bidragsandelen, till kostnaden för underhållet av stamvägar samt förbindelsevägar och bostadsvägar skulle motsvara statsbidrag med 47,5 procent till kostnaden för underhåll av hela vägnätet inom de berörda vägföreningarna. Med hänsyn till att statsbidrag för närvarande i vissa fall kan utgå med högre procenttal än 65 synes en avrundning till 50 procent befogad.

Mot bakgrunden av det anförda föreslår utredningen att statsbidrag till underhållet skall utgå med 50 procent. Denna princip bör dock icke upp-

rätthållas undantagslöst. Beträffande de nu undersökta 30 vägföreningarna skulle den gällande tillämpningen i två fall ge en högre bidragsprocent. Med hänsyn härtill föreslår utredningen ett övergångsstadgande av innehåll att vägförening, som enligt gällande bestämmelser åtnjutit ett högre bidrag än som skulle utgå enligt utredningens förslag, skall kunna erhålla ett i motsvarande mån ökat bidrag.

FJÄRDE KAPITLET

KOSTNADS- OCH ANSLAGSFRÅGOR

Statsbidragen till städernas väg- och gatuhållning

Beträffande de ekonomiska konsekvenserna av utredningens förslag i vad rör statsbidragen till städernas väg- och gatuhållning må följande anföras.

I fråga om *marklösen* föreslås beträffande städer som är väghållare, att skäliga kostnader härför generellt skall inräknas i kostnaden för beräkning av statsbidrag till byggande. För närvarande gäller att bidrag till utgifter för marklösen utgår efter särskild prövning. I vad avser vägföretag förutsättes enligt nuvarande regler, att bidrag normalt lämnas. I fråga om gatuföretag gäller villkoret, att företaget skall vara synnerligen betungande för staden.

Utredningens förslag i vad avser vägföretag innebär sålunda principiellt icke något ökat åtagande i bidragshänseende och medför alltså icke i och för sig några ökade kostnader för statsverket.

I följande sammanställning redovisas från städerna inhämtade uppgifter om kostnaderna för marklösen (verkliga eller beräknade) vid gatuföretag, vilka utförts eller beräknas bli utförda med statsbidrag enligt fördelningsplanerna under åren 1952—1959.

Antal gatuföretag	Företagens sammanlagda		Marklösenkostnad i procent av gatubyggnadskostnad
	gatubyggnadskostnad	marklösenkostnad	
410	508 milj. kr	53 milj. kr	10,5

Marklösenkostnader utgör sålunda i detta fall i medeltal 10,5 procent av byggnadskostnaden. För närvarande kan ca sextio procent av anslagsmedlen till byggande beräknas hänföra sig till gatuföretag. Med utgångspunkt från dessa procenttal kan marklösenkostnaderna i vad avser gatuföretag vid en bidragsgivning till byggande av 100 milj. kronor uppskattas till totalt *ca 6 milj. kronor*. Med hänsyn till att enligt nuvarande bidragsregler statsbidrag i viss omfattning beviljas till marklösen för gatuföretag, torde dock den i anledning av utredningens förslag inträffade kostnadsstegringen för statsverket beräknas komma att uppgå till ett lägre belopp än det sålunda angivna.

I fråga om städer och samhällen där kronan är väghållare, föreslås att

kostnader för marklösen skall helt bestridas av kronan. Bidraget till marklösen utgör nu normalt 80 procent. Bidragsgivningen för detta ändamål har under de senare åren omfattat i genomsnitt ca 1,5 milj. kronor per år. Med motsvarande omslutning av bidragsgivningen innebär utredningens förslag ett ökat medelsbehov av *ca 400 000 kronor*.

I vad rör statsbidrag till kostnader för *underhållet* av allmänna vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator innebär utredningens förslag att möjligheter införes att årligen jämka kostnaden med hänsyn till priser och trafikförhållanden. Att närmare angiva det därav betingade bidragsbehovet torde icke vara möjligt. Nämnas kan emellertid att om metoden kommit till användning under underhållsperioden 1952—1955 detta skulle inneburit en årlig ökning av bidraget med i genomsnitt *ca 4 milj. kronor*.

Förslaget om införandet av ett 50-procentigt bidrag till underhållet av vissa gator berör dels städer, som är väghållare, och dels städer och köpingar ävensom landskommuner med stadsplan, inom vilkas områden kronan är väghållare. Av inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillgängliga uppgifter framgår att beträffande städer, som är väghållare, den nu föreslagna bidragsgivningen i dagens läge kan uppskattas till *ca 13 milj. kronor*. I fråga om gator i övriga städer och samhällen kan motsvarande bidragsgivning med ledning av vissa infortrade uppgifter beräknas komma att omfatta ett belopp av *ca 3 milj. kronor*.

Utredningen föreslår att för det sist nämnda bidragsändamålet ett särskilt anslag till »Bidrag till underhållet av vissa gator» uppföres i riksstaten. Anslaget som bör vara förslagsanslag bör avräknas mot automobilskatte-medlen.

Uppdelning mellan stad och kronan av väghållningen inom staden

Till den väghållning, som kronan enligt utredningens förslag skall kunna överta, har hittills utgått statsbidrag om 95 procent av de skäligen kostnaderna. Förslagets innebörd är att statsverket kommer att få svara för hela kostnaden för väghållningen och att det således får påtaga sig den del av kostnaderna — 5 procent — som nu vilar på staden. Det är icke möjligt att närmare beräkna de belopp, som detta motsvarar. Utredningen vill dock understryka att beloppens storlek synes bli så ringa, att de bör uppvägas av de besparingar som vinnes för väghållning och trafik genom de möjligheter till rationaliseringar som öppnas genom den föreslagna ändringen.

Kostnaderna för av vägförvaltningarna utförda *underhållsarbeten* inom de städer och samhällen, som är väghållare, uppgick såsom i det föregående nämnts, år 1955 till ca 2,4 milj. kronor. Omräknat till 1958 års priser — omfattningen av ifrågavarande underhållsarbeten har sedan år 1955, såsom tidigare framhållits, undergått endast mindre justeringar — motsvarar detta *ca 3 milj. kronor*.

Om möjlighet skapas till uppdelning av väghållningen torde man kunna

förvänta en viss ökning i omfattningen av de underhållsarbeten, som vägförvaltningarna kan komma att svara för. Omfattningen kan dock icke på förhand beräknas. Om det emellertid antas, att kostnaderna för underhållsarbetena kommer att uppgå till det nyssnämnda beloppet 3 milj. kronor skulle förslaget innebära en ökning av statsverkets kostnader med ($\frac{5}{100} \times 3$ milj. kronor =) 150 000 kronor. Detta senare belopp utgör endast en ringa del av det totala statsbidragsbelopp, som utbetalas till städernas väg- och gatuunderhåll. År 1957 uppgick således statsbidraget för detta ändamål till 48,1 milj. kronor.

I fråga om *byggnadsarbeten* är någon närmare beräkning av ökningen av statsverkets kostnader genom den föreslagna uppdelningen av väghållningen icke möjlig att genomföra. Utredningen har emellertid bedömt att erforderlig ombyggnad av de allmänna trafikleder, som kronan redan nu underhåller i städerna, kommer att innebära en så obetydlig ökning av statsverkets kostnader — beloppet kan uppskattas till några tiotusental kronor per år — att denna saknar betydelse i sammanhanget. De byggnadsarbeten, som kan väntas bli berörda av en ändrad uppdelning av väghållningen, torde i huvudsak vara sådana, att ett till 100 procent förhöjt statsbidrag skulle medgivits. Man synes därför kunna antaga, att förslaget i denna del icke kommer att medföra några nämnvärda merkostnader för statsverket.

Ett överförande till kronan av väghållningen inom vissa områden av en stad medför behov av vissa justeringar av de utgående beloppen å anslagen till väghållningen på landsbygden och till väghållningen i städer, som är väghållare. Detta torde emellertid få iakttagas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samband med anslagsäskandena. De största beloppen torde — i varje fall i vad avser underhållet — komma att bli aktuella det första år dessa bestämmelser kommer att gälla. Storleksordningen härav finner man av de ovannämnda uppgifterna om vägförvaltningarnas nuvarande arbeten. I förhållande till anslagens totala omfattning synes justeringarna bli ringa.

Statsbidrag till underhåll av vägföreningars vägar, m. m.

För att kunna bedöma de ekonomiska konsekvenserna av utredningens förslag i denna del har utredningen utöver resultatet av den i det föregående nämnda undersökningen rörande vissa vägföreningar i Stockholms län haft att tillgå uppgifter, som införskaffats dels från vägförvaltningarna och dels genom direkt hänvändelse till städer och samhällen, som är väghållare. Uppgifterna beträffande vägföreningar redovisas i följande sammanställning.

Antal vägföreningar (verksamma den 1 januari 1957)	Längden av vägar i farbart skick km	Verklig underhållskostnad (år 1956) kr	Av länsstyrelsen beviljat statsbidrag		
			antal vägföreningar	väglängd km	bidragets storlek kr
190	1 540	2 170 000	121	440	253 000

Till 121 av de 190 vägföreningarna utgår sålunda statsbidrag med 253 000 kronor. Med hänsyn till att de infordrade uppgifterna om såväl statsbidraget som den väglängd till vilken bidraget utgått i stor utsträckning hänför sig till äldre beräkningar — omuppskattning sker endast vart femte år — har med ledning av resultatet av undersökningen beträffande de 30 förutnämnda vägföreningarna i Stockholms län en uppräknings skett till 1956 års priser, varvid hänsyn även tagits till att en något generösare tolkning av begreppet stamväg numera tillämpas. Det nyssnämnda statsbidraget om 253 000 kronor kan under nämnda förhållanden beräknas till 550 000 kronor.

De verkliga underhållskostnaderna för samtliga 190 vägföreningar uppgår (1956 års priser) till 2 170 000 kronor. Erfarenhetsmässigt bör den skäliga underhållskostnaden ligga 15 å 20 procent lägre och kan sålunda uppskattas till ca 1,8 milj. kronor. Med en statsbidragsgivning om 50 procent till vägföreningars vägar skulle statsbidraget uppgå till ca 900 000 kronor.

Det ökade bidragsbehovet till följd av den föreslagna bidragsmetoden kan sålunda i vad avser vägföreningar uppskattas till $(900\,000 - 550\,000 =) 350\,000$ kronor.

I fråga om sådana *kommunområden*, där enligt utredningens förslag en motsvarande bidragsgivning kan komma ifråga, har vägnätets längd per den 1 januari 1957 uppskattats till ca 1 500 km. Den skäliga underhållskostnaden, baserad på uppgifter om verkliga kostnader, kan härvid beräknas till (1956 års priser) ca 3 milj. kronor, vilket med en bidragsgivning om 50 procent innebär ett bidragsbehov av 1,5 milj. kronor. Under antagande att statsbidrag redan nu utgår i samma omfattning som till vägföreningar, d. v. s. till 35 procent av här ifrågavarande vägnät, kan det nuvarande bidragsbehovet uppskattas till ca 1 milj. kronor. Ett ytterligare medelsbehov av ca $(1\,500\,000 - 1\,000\,000 =) 500\,000$ kronor skulle sålunda föreligga i vad avser vägar inom kommunområdena.

Den föreslagna bidragsgivningen om 50 procent till underhållet i vad avser vägföreningar och vissa kommunområden kan sålunda beräknas kräva ett ökat bidragsbehov om ca $(350\,000 + 500\,000 =) 850\,000$ kronor (1956 års priser).

Det bidragsberättigade vägnätets successiva tillväxt medför redan med nuvarande bestämmelser en årlig ökning av bidragsbehovet. Därjämte kommer det av utredningen framlagda förslaget om generösare bidragsgivning att medföra en viss ytterligare ökning av detta behov. Den totala ökningen till följd av vägnätets tillväxt kan uppskattas på följande sätt.

Inom de förenämnda 190 vägföreningarna beräknas den årliga ökningen av vägnätet uppgå till 60 km.

Antalet nytillkomna vägföreningar i landet vart och ett av åren 1956—1958 redovisas i följande sammanställning.

År	Antal	Väglängd km
1956	37	340
1957	21	100
1958	43	246
Medeltal per år	34	230

I medeltal har sålunda under åren 1956—1958 tillkommit 34 vägföreningar innebärande i genomsnitt en årlig ökning av vägnätet om 230 km.

Mot bakgrunden av denna utveckling har det ökade årliga totala bidragsbehovet i vad avser vägföreningar uppskattats till 200 000 kronor.

Beträffande de kommunområden som beröres har den årliga ökningen i väglängden uppskattats till 100 km. Detta motsvarar ett ytterligare bidragsbehov om ca 120 000 kronor.

Av den totala ökningen kan en tredjedel eller drygt 100 000 kronor beräknas vara föranlett av utredningens förslag.

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

Förslag till förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Till stad, som är väghållare, utgår enligt vad nedan sägs statsbidrag dels till byggande och underhåll av allmänna vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator dels ock till underhåll av övriga gator.

Vad i denna förordning stadgas om stad skall äga motsvarande tillämpning å stadsliknande samhälle, som är väghållare.

2 §.

Det ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter länsstyrelsens hörande för varje stad bestämma de gator, som skola anses för den allmänna samfärdseln nödiga. Härtill kan ifrågakomma jämväl i stadsplan upptagen trafikled, oaktat den ej blivit iordningställd och upplåten såsom gata.

3 §.

Bestämmelserna i lagen om allmänna vägar om vad till väg hör eller såsom väg anses samt vad till byggande och underhåll av väg räknas skola gälla i denna förordning och äga motsvarande tillämpning beträffande gata.

4 §.

I mån av tillgång å därtill anslagna medel utgår statsbidrag till stads kostnad

för byggande av väg med 95 procent av kostnaden och

för byggande av gata med 85 procent av kostnaden, dock att beträffande gata, till vilken utfart eller annan utgång ej må förekomma, eller i gata ingående större konstarbete eller trafikanordning, statsbidrag må utgå med 95 procent av kostnaden.

Där Konungen prövar synnerliga skäl därtill föranleda, må, på av Konungen föreskrivna villkor, högre statsbidrag utgå.

Utföres byggande efter högre standard än som betingas av den allmänna samfärdsels behov, må statsbidrag endast beräknas till byggande enligt nämnda behov.

5 §.

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 sådan ersättnings fastställande av domstol.

I kostnaden för företaget må icke inräknas förvaltningskostnad, dock må efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beprövande inräknas utgift för upprättande av arbetsplan och för renstakning ävensom för av styrelsen föreskriven platskontroll och av styrelsen medgiven särskild kontroll eller arbetsledning.

6 §.

Statsbidrag utgår till

a) byggnadsföretag å genomfarts- och andra viktigare trafikleder, som prövas ha sådan betydelse för den allmänna samfärdseln att till dessa hörande företag skola särskilt redovisas,

b) byggnadsverksamheten i övrigt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall efter förslag av städerna och samhällena och efter länsstyrelsens hörande *dels* bestämma vilka trafikleder som skola hänföras under a) och b) *och dels* till grund för tilldelningen av statsbidrag fastställa fördelningsplan för tidsperiod, som nedan anges.

I fördelningsplanen skola, efter angelägenhetsprövning, för varje stad upptagas under planperioden aktuella byggnadsföretag som ovan under a) avses med uppgift tillika om den andel av för ändamålet anslagna statsmedel som staden under perioden kan påräkna för denna byggnadsverksamhet.

Därjämte skall i fördelningsplanen angivas den andel av för den under b) avsedda byggnadsverksamheten anslagna statsmedel som staden med hänsyn till omfattningen av trafikarbetet å hithörande trafikleder under planperioden kan påräkna.

Fördelningsplan skall avse fem år och förnyas vart tredje år. Påkallas av särskilda förhållanden annan tid för fastställandet, beslutar Konungen härom.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger att efter samråd med staden och efter länsstyrelsens hörande förordna, att i fördelningsplan upptaget företag må utbytas mot annat.

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

Beslut om fastställande av fördelningsplan skall delgivas städerna och samhällena.

7 §.

Till grund för beviljandet av statsbidrag till i fördelningsplan upptaget byggnadsföretag skall läggas den i arbetsplanen för företaget beräknade kost-

naden, avseende såväl arbete som markanskaffning, i den mån kostnaden godkänts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vid det slutliga fastställandet av bidraget skall detta jämkas, om prisändringar, medgivna tilläggsarbeten eller andra faktorer av mera väsentlig betydelse så påkalla. Har företaget utförts på entreprenad, skall entreprenadsumman ligga till grund vid fastställandet.

8 §.

Statsbidrag till byggnadsföretag som i 6 § första stycket a) avses utgår endast om detsamma utföres enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före påbörjandet godkänd arbetsplan.

Beträffande annat företag äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, där så anses påkallat, infordra arbetsplanen för teknisk bedömning.

Har arbete å företag som i första stycket sägs utförts innan företaget upptagits i fördelningsplan utgår ej statsbidrag med mindre väg- och vattenbyggnadsstyrelsen så medgivit före arbetets igångsättande. Till på entreprenad utfört arbete å sådant företag utgår ej statsbidrag med mindre staden i tillämpliga delar iakttagit gällande bestämmelser angående upphandling och arbeten för statens behov samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, om styrelsen förbehållit sig detta, godkänt entreprenör.

Där särskilda skäl därtill föranleda, må Konungen medgiva, att statsbidrag må utgå utan hinder av vad i tredje stycket sägs.

9 §.

Det åligger stad, att i god tid hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmäla när bidragsberättigat byggnadsföretag avses skola påbörjas eller, efter avbrott, återupptagas.

Statsbidrag utbetalas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i förskott i mån av arbetets fortgång, dock att beträffande företag som i 6 § första stycket a) avses någon del av bidraget, i regel en tiondel, bör innehållas till dess företaget blivit godkänt. Till företag eller del därav, för vars utförande erfordras tillstånd av vattendomstol, må statsbidrag ej utbetalas förr än sådant tillstånd erhållits.

10 §.

Det åligger stad att årligen utföra byggnadsarbete i den omfattning som svarar mot staden enligt fördelningsplanen tilldelade bidragsmedel. Medel som vid årets utgång kvarstå oförbrukade hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, må dock stå till stadens förfogande under nästföljande år, där ej styrelsen på grund av särskild anledning finner att så ej bör ske.

11 §.

Stad skall årligen före den 1 maj till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämna redogörelse för användningen under nästföregående år av till byggnadsverksamheten erhållet statsbidrag.

För byggnadsföretag som i 6 § första stycket a) avses skall staden till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgiva särskild redovisning så snart företaget färdigställts. Styrelsen har därefter att slutligt fastställa statsbidraget till företaget. Beträffande redovisningen har styrelsen att meddela närmare föreskrifter.

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

12 §.

Till stad utgår årligen statsbidrag till underhållet av vägar och gator med följande procent av de belopp, vartill stadens kostnader för underhållet beräknas skäligen böra uppgå, nämligen

beträffande vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator med 95 procent, och

beträffande övriga gator med 50 procent, dock att här icke skall medräknas utgifter för snöbortforsling.

I beloppen må icke inräknas förvaltningskostnad.

Beräkningen av de belopp, som här avses, skall ske efter stadens hörande.

13 §.

I kostnaden för underhåll av vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator må efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beprövande inräknas skälig ränta å medel, som använts för utförande av beläggning av väg eller gata ävensom avskrivning å kostnaden för beläggning med belopp, som anpassats efter beläggnings beräknade varaktighet. Härför erfordras, att beläggnings utförts efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens medgivande och utan statsbidrag. Det sammanlagda beloppet av ränta, avskrivning och den uppskattade årliga kostnaden för underhållet efter beläggnings utförande må dock icke överstiga beräknad årlig kostnad för underhåll av vägen eller gatan medelst grusning eller makadamisering.

14 §.

Det belopp, vartill stads underhållskostnader, fördelade på sätt i 12 § sägs, beräknas årligen uppgå, fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för en tid av fyra år.

Beträffande för vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator sålunda fastställt belopp skall följande gälla.

Beloppet må av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen årligen jämkas med hänsyn till inträdda förändringar i priser och trafikförhållanden.

Därest väg- och gatunätet ökas eller minskas i mera avsevärd omfattning, skall beloppet jämkas med hänsyn därtill.

Inträda eljest mera avsevärt ändrade förhållanden i avseende å underhållet, må ny fastställelse äga rum.

Beslut om fastställelse eller jämkning skall delgivas staden.

15 §.

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

16 §.

Stad skall årligen före den 1 maj till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämna redogörelse för användningen under nästföregående år av staden tilldelat statsbidrag till underhållet.

17 §.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall övervaka, att de medel, som tilldelats stad såsom statsbidrag till väg- och gatuhållningen, på lämpligt sätt användes för avsett ändamål. Till fullföljande av denna uppgift äger styrelsen meddela anvisningar rörande utförandet av de arbeten, till vilka statsbidrag utgår, ävensom rörande bokföringen av utgifterna för sådana arbeten.

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

18 §.

Närmare bestämmelser angående tillämpningen av denna förordning meddelas av Konungen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1961, från och med vilken dag förordningen den 30 juni 1943 (nr 438) i samma ämne upphör att gälla.

Med avseende å väg- och gatubyggnadsföretag, som påbörjats före den 1 januari 1961 skola hittills gällande bestämmelser äga tillämpning.

Fördelningsplan enligt 6 § nya förordningen skall upprättas år 1961 att gälla åren 1962—1966.

Enligt 15 § äldre förordningen verkställd beräkning av underhållskostnad skall, kompletterad med beräkning av kostnaden för underhållet av där ej avsedda gator, gälla till utgången av år 1963. I fråga om jämkning av beräkning skola bestämmelserna i 14 § nya förordningen äga tillämpning.

Ny beräkning av underhållskostnaden skall första gången gälla åren 1964—1967.

Förslag till förordning
om statsbidrag till gatuhållning i städer, där kronan är väghållare, m. m.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Stad, där kronan är väghållare, äger enligt vad nedan sägs erhålla statsbidrag till underhållet av de gator, som ej omfattas av kronans väghållning.

Vad i denna förordning stadgas om stad skall äga motsvarande tillämpning å stadsliknande samhälle, där kronan är väghållare, samt å landskommun, inom vilken finnes stadsplan.

2 §.

Bestämmelserna i lagen om allmänna vägar om vad till underhåll av väg räknas skola i tillämpliga delar gälla för gata som här avses, dock att snöbortforsling icke skall medräknas.

3 §.

Statsbidrag beviljas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att årligen utgå med 50 procent av det belopp vartill kostnaden för det staden åliggande underhållet beräknas skäligen böra uppgå.

I den beräknade underhållskostnaden må icke inräknas förvaltningskostnad.

4 §.

Ansökan om statsbidrag skall ingivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före den 1 mars det år, för vilket bidrag första gången avses skola utgå. Ansökningen bör vara avfattad enligt av styrelsen fastställt formulär.

5 §.

Sedan ansökan inkommit skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter stadens hörande i regel för en tid av fyra år fastställa det belopp, vartill stadens underhållskostnader beräknas årligen uppgå.

Beslut om fastställelse skall delgivas staden.

6 §.

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

7 §.

Stad skall årligen före den 1 maj till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämna redogörelse för användningen under nästföregående år av staden tilldelat statsbidrag.

8 §.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall övervaka, att de medel, som tilldelats stad såsom statsbidrag, på lämpligt sätt användas för avsett ändamål. Till fullföljande av denna uppgift äger styrelsen meddela anvisningar rörande utförandet av de arbeten, till vilka statsbidrag utgår, ävensom rörande bokföringen av utgifterna för sådana arbeten.

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

9 §.

Närmare bestämmelser angående tillämpningen av denna förordning meddelas av Konungen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1961.

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

Härigenom förordnas, att 11, 16, 47, 50 och 53 §§ i lagen om allmänna vägar den 30 juni 1943 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

11 §

Väghållare är — — — 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 — — — stycket avses.

16 §

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

(Föreslagen lydelse)

11 §

Väghållare är — — — 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 eller inom område därav.

Äro eljest särskilda skäl därtill må Konungen förordna att kronan skall vara väghållare på sätt i andra stycket sägs.

Ändring av förordnande att kronan skall vara väghållare inom område av stad eller stadsliknande samhälle, må, i den mån ändringen ej innebär väsentlig avvikelse från vad förut gällt, enligt av Konungen utfärdade föreskrifter meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Där någon — — — stycket avses.

16 §

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

(Gällande lydelse)

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

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.

53 §

Vad i — — — finnes stadsplan.

(Föreslagen lydelse)

47 §

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

50 §

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

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

53 §

Vad i — — — finnes stadsplan.

Vad nu sagts skall även gälla sådant område inom stad eller stadsliknande samhälle, där kronan är väghållare.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1961.

Genom denna lag upphäves förordningen den 30 juni 1943 (nr 439) om statsbidrag till städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare, för tillhandahållande av mark för allmän väg m. m.

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

Härigenom förordnas, att i stadgan den 30 juni 1943 angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadgan) 41 § erhåller ändrad lydelse, av följande innehåll.

(Gällande lydelse)

41 §

Frågor om byggande av allmän väg, förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg och indragning av väg, så ock om övertagande av väghållning, som åligger någon på grund av särskild förpliktelse, samt om meddelande av förordnande, som avses i 34 a och 34 b §§, skola i stad, där kronan är väghållare, i tillämpliga delar handläggas i den ordning, som stadgats beträffande allmänna vägar på landet.

(Föreslagen lydelse)

41 §

Frågor om byggande av allmän väg, förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg och indragning av väg, så ock om övertagande av väghållning, som åligger någon på grund av särskild förpliktelse, samt om meddelande av förordnande, som avses i 34 a och 34 b §§, skola i stad, där kronan *ensam* är väghållare, i tillämpliga delar handläggas i den ordning, som stadgats beträffande allmänna vägar på landet.

Vad nu sagts skall även gälla sådant område inom stad, där kronan är väghållare.

Denna kungörelse träder i kraft
den 1 januari 1961.

**Förslag till kungörelse
om ändring i kungörelsen den 19 december 1952 (nr 793) angående
statsbidrag till enskild väghållning**

Härigenom förordnas dels att 15 § i kungörelsen den 19 december 1952 angående statsbidrag till enskild väghållning skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, dels ock att i samma kungörelse skola införas två nya paragrafer, betecknade 26a och 26b, av den lydelse som nedan sägs.

15 §.

Underhållsbidrag må — — — — — av väghållning.

Om underhållsbidrag till vägföreningar och vissa andra väghållare stadgas i 26a och 26b §§.

26a §.

Underhållsbidrag till vägförening, varom i lagen om enskilda vägar sägs, beviljas utan sådan prövning, som i 15 § stadgas, och skall avse föreningens samtliga vägar.

Årligt underhållsbidrag utgår med femtio procent av den kostnad, vartill den väghållning, bidraget avser, skäligen må skattas. Högre bidrag må ej beviljas.

I övrigt skola bestämmelserna här ovan i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

26b §.

Vad i 26a § stadgas om vägförening skall äga motsvarande tillämpning å kommun och municipalsamhälle, som ombesörjer underhållet av de enskilda vägarna inom område, för vilket bildande av vägförening skulle kunna ifrågakomma.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1961.

Har vägförening dessförinnan beviljats underhållsbidrag, skall detta utgå till dess ny förrättning enligt 23 § företages. Visar då verkställd uppskattning att årligt underhållsbidrag enligt de nya bestämmelserna skulle understiga det utgående bidraget, skall förstnämnda bidrag ökas i motsvarande mån.

SPECIALMOTIVERING TILL FÖRFATTNINGSFÖRSLAGEN

Förslaget till förordning om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och samhällen, som äro väghållare

Utredningen har som en väsentlig uppgift sett att förenkla de gällande bidragsreglerna och tillämpningen av dessa. Förslaget har utformats med detta syfte för ögonen. De förändringar som på grund härav påkallas i den gällande bidragsförordningen är så omfattande, att utredningen ansett sig böra föreslå att en ny statsbidragsförordning utfärdas. I samband med omarbetningen har förordningen även omredigerats. Avvikelserna i materiellt hänseende från den nuvarande förordningen framgår av specialmotiveringen i det följande. Det i gällande bidragsförordning använda uttrycket »för biltrafiken viktig gata» har i förekommande fall — i enlighet med utredningens förslag — utbytt mot »för den allmänna samfärdseln nödig gata».

1 §.

Utredningens förslag, att statsbidrag till underhållet skall utgå jämväl till andra gator än de för den allmänna samfärdseln nödiga, föranleder ett tillägg av denna innebörd i paragrafen.

2 §.

Utredningens förslag, att möjlighet skall öppnas att redan på stadsplane-stadiet kunna bestämma en gata såsom för den allmänna samfärdseln nödig, föranleder ett stadgande härom i förevarande paragraf.

3 §.

Mot de i 4 och 5 §§ gällande förordning givna reglerna om vad som skall räknas till byggande respektive underhåll av väg svarar likalydande stadganden i allmänna väglagen. Utredningen har med hänsyn härtill ansett det motiverat att ersätta de i 2, 4 och 5 §§ nuvarande förordning givna stadgandena med en hänvisning till vad som sålunda föreskrives i allmänna väglagen. Hänvisningen omfattar jämväl begreppet gata.

4 §.

Med stads kostnad för byggande av gata avses den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utan hänsynstagande till eventuella tomtägarbidrag godkända kostnaden.

Enligt övergångsbestämmelserna till gällande förordning skall statsbidrag icke utgå till den del av kostnaden som täckes av bidrag som stad på grund av meddelade eller av ålder gällande bestämmelser eller på grund av särskilda förpliktelser äger uppbära av fastighetsägare eller annan. Då detta enligt utredningens mening får anses ligga i det i förordningen använda uttrycket »stads kostnad», har dessa övergångsbestämmelser icke ansetts behöva överföras till den föreslagna förordningen.

Utredningens förslag om ett schematiskt beaktande av bidrag från fastighetsägarna genom tillämpning av olika statsbidragsprocent för skilda kategorier av gator tar uteslutande sikte på tomtägarbidragen. Därest på någon av ovan nämnda grunder fastighetsägare eller annan har att erlægga annat bidrag, skall statsbidrag helt naturligt icke utgå till den del av kostnaden som täckes av sådant bidrag. Detta bidrag skall således avräknas före fastställandet av den godkända kostnaden.

Den av utredningen föreslagna regeln om beaktande av tomtägarbidragen genom en lägre bidragsprocent i fråga om gator, till vilka utfart eller annan utgång icke må förekomma, har införts i paragrafen.

5 §.

Utredningens förslag att marklösenkostnad generellt skall inräknas i kostnadsunderlaget innebär en utvidgning i förhållande till vad som nu gäller. I paragrafens första stycke har intagits ett stadgande av den av utredningen föreslagna innebörden.

6 §.

Denna paragraf reglerar upprättandet av fördelningsplan och planens utformning.

Enligt utredningens förslag skall i fördelningsplan specificeras endast de byggnadsföretag, som är belägna på sådana allmänna vägar, vilka fortsätter utanför städernas judiciella områden, ävensom de företag, som är belägna på genomfarts- och viktigare infartsleder. Till denna kategori av leder bör även hänföras större trafikleder mellan eller inom olika delar av en stads administrativa område.

Denna kategoriklyvning kräver att en uppdelning sker av de bidragsberättigade lederna inom varje stad i, å ena sidan, de förenämnda trafiklederna och, å andra sidan, övriga leder. Den erforderliga prövningen förutsättes enligt utredningens förslag ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter hörande av länsstyrelserna. Till grund för styrelsens beslut bör ligga förslag från städerna.

Fördelningen av anslagsmedel mellan städerna förutsättes alltså ske enligt en fördelningsplan, vilken utredningen emellertid föreslagit skall omfatta en tid av fem år och förnyas vart tredje år.

Paragrafens tredje stycke avser de företag, som nominellt skall anges i fördelningsplanen. De därvid givna föreskrifterna om planens utformning m. m. överensstämmer i princip med vad som nu gäller.

I fjärde stycket meddelas föreskrifter för fördelningen av de av utredningen föreslagna schablonbidragen, vilka skall utgå till andra än ovan berörda allmänna vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator.

7 §.

Utredningen har förutsatt att alltså som huvudregel skall gälla, att statsbidraget till byggande skall utgå på en beräknad godkänd kostnad. Därutöver föreslås, att den ursprungligen beräknade kostnaden skall kunna jämkas uppåt eller nedåt i vissa fall då prisändringar, tilläggsarbeten eller andra faktorer av mera väsentlig betydelse inträffat.

8 §.

Beträffande företag, som nominellt skall anges i fördelningsplan skall liksom hittills gälla, att det skall utföras enligt en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på förhand godkänd arbetsplan.

I fråga om de företag, som skall utföras med schablonbidrag, föreslås att något dylikt godkännande av arbetsplan icke skall erfordras. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör dock, där så anses påkallat, ha möjlighet att infordra arbetsplan för teknisk bedömning. En föreskrift av denna innebörd har upptagits i paragrafens andra stycke.

Enligt gällande bidragsregler skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänna av stad antagen entreprenör för varje byggnadsföretag. Detta bör även i fortsättningen i princip gälla i vad avser i fördelningsplanen specificerat företag. Det synes dock av förenklingsskäl motiverat att om fråga är om mindre arbeten inom ett byggnadsföretag icke kräva dylikt godkännande. Tredje stycket har formulerats i enlighet härmed.

9 §.

Med hänsyn till att utredningen föreslagit, att den nuvarande värderingen i efterhand av utförda arbeten slopas och i stället större vikt lägges vid den löpande kontrollen under arbetenas gång har ett stadgande av det innehåll, som framgår av paragrafens första stycke, ansetts erforderligt.

Enligt gällande regler redovisar städerna för varje byggnadstermin de därunder utförda arbetena. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utbetalar där- efter, sedan granskning och godkännande av arbetena skett, den regelmässigt innehållna delen av statsbidraget avseende de sålunda godkända arbetena. Utredningen har föreslagit, att städernas redovisning skall avse företaget i dess helhet och avgivas sedan företaget slutförts. Den regelmässigt innehållna delen av statsbidraget bör med den av utredningen förordade

ordningen för redovisningen utbetalas först sedan företaget i dess helhet godkänts. Stadgandet har ändrats i enlighet härmed.

10 §.

Den praxis har utvecklats, att städerna tilldelade bidragsmedel, vilka vid fördelningsplansperiodens utgång kvarstår oförbrukade, ansetts böra tillkomma städerna, såvida väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke funnit skäl indraga medlen. Utredningen har funnit en anpassning av stadgandet till praxis motiverad. Därjämte har utredningen föreslagit, att prövningen huruvida medlen bör kvarstå för stads räkning skall kunna ske årligen.

11 §.

Såsom ovan under 9 § anmärkts har utredningen förordat en förändring av reglerna för städernas redovisning. Bestämmelserna härom har upptagits i andra stycket av paragrafen.

12 §.

Den av utredningen föreslagna bestämmelsen, att till kostnaden för underhållet av andra än de för den allmänna samfärdseln nödiga gatorna i städerna statsbidrag skall utgå med 50 procent, har intagits i denna paragraf.

I paragrafen har även upptagits bestämmelserna i 13 § gällande förordning, att i de beräknade underhållskostnaderna icke må inräknas förvaltningskostnad samt att beräkningen av det belopp, varom är fråga, skall ske efter stadens hörande. Beträffande det därefter återstående stadgandet i nämnda paragraf angående sättet för uppskattningen av underhållskostnaderna har detta ansetts kunna uteslutas med hänsyn till att statsbidraget, enligt stadgande i förevarande paragraf, förutsättes utgå med viss procent av beräknad *skälig* kostnad för underhållet.

13 §.

Utredningen har beträffande denna paragraf, som motsvarar 14 § gällande förordning, begränsat sig till att föreslå vissa smärre redaktionella justeringar.

14 §.

Det använda uttrycket »stads underhållskostnader» får i likhet med vad utredningen ovan under 4 § framhållit anses innebära att vid fastställandet av statsbidraget hänsyn jämväl skall tagas till sådant bidrag från fastighetsägaren eller annan som utgår enligt meddelade eller av ålder gällande bestämmelser eller på grund av särskilda föreskrifter. Det i övergångsbestämmelserna till gällande förordning lämnade stadgandet härom har därför icke heller för här ifrågavarande fall ansetts behöva överföras till den föreslagna förordningen.

De i första stycket givna föreskrifterna om underhållsperiodens längd har i förhållande till gällande förordning utvidgats att jämväl omfatta statsbidraget till underhållet av de i 12 § omnämnda gatorna.

Utredningen har föreslagit, att statsbidrag till underhållet av vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator årligen skall jämkas med hänsyn till förändringar i priser och trafikförhållanden. Det härav föranledda tillägget har upptagits i tredje stycket av paragrafen.

Den av utredningen förordade begränsningen av de fall, där jämkning av bidragsunderlaget skall ske vid ökning eller minskning av stads väg- och gatunät, föranleder en ändring av motsvarande stadgande i gällande förordning. Bestämmelsen har intagits i paragrafens fjärde stycke.

15—18 §§.

Dessa paragrafer motsvarar i materiellt hänseende stadganden i 16, 18, 20 och 21 §§ gällande förordning.

Övergångsbestämmelserna

Den första fördelningsplanen enligt utredningens förslag torde icke kunna upprättas tidigare än år 1961 och således omfatta åren 1962—1966. Innevarande period för landsbygdens flerårsplaner utlöper med utgången av år 1960. Med hänsyn till önskvärdheten av en samordning av de båda planperioderna synes landsbygdens nu löpande flerårsplaner böra förlängas eller på annat sätt koordineras med den av utredningen föreslagna fördelningsplansperioden.

Innevarande period för underhållskostnaderna utlöper år 1963. Ny beräkning enligt utredningens förslag bör ske första gången för åren 1964—1967. Jämkning med hänsyn till förändringar i pris- och trafikförhållanden på sätt utredningen föreslagit bör dock ske redan med avseende på underhållskostnaderna under nu löpande period.

Förslaget till förordning om statsbidrag till gatuhållning i städer, där kronan är väghållare, m. m.

Utredningen har ansett det lämpligt att i en särskild förordning intaga föreskrifterna om det föreslagna statsbidraget till underhållet av gatorna i de städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare, ävensom inom landskommun, inom vilken finnes stadsplan. Föreskrifterna har utformats i överensstämmelse med de föreslagna reglerna beträffande motsvarande statsbidrag i städer, som är väghållare. Av praktiska skäl har i förevarande förordning uttryckligen föreskrivits, att första gången statsbidrag skall utgå ansökan härom måste göras hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Därest ansökan inkommer under löpande underhållsperiod, bör underhållsbidraget för samhället i fråga kunna fastställas för kortare tid än den normalt gällande fyraårsperioden. 5 § har utformats i enlighet härmed.

Förslaget till lag angående ändring i lagen om allmänna vägar

11 §.

Denna paragraf innehåller det principiella stadgandet om att väghållare är på landet kronan och inom stads område staden.

Utredningen har föreslagit, att en möjlighet till uppdelning av väghållningen i en stad mellan kronan och staden införes på så sätt, att kronan skall kunna bli väghållare inom viss del av stads administrativa område dels om staden saknar förutsättningar att handha den ifrågavarande väghållningen och dels om särskilda skäl eljest föreligger, vilka motiverar en uppdelning med hänsyn till den fördel, som därigenom vinnes för det allmänna. Paragrafen har kompletterats med ett stadgande av denna innebörd.

Beslutanderätten i fråga om dylik uppdelning föreslås, i likhet med vad som nu gäller beträffande kronans övertagande av väghållningen i en stad, ankomma på Kungl. Maj:t. Där en sålunda fastlagd gräns behöver anpassas efter ändrade förhållanden och ändringen icke är mera väsentlig bör dock beslut om sådan ändring kunna fattas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Föreskrifter om styrelsens befogenheter i detta hänseende föreslås utfärdas av Kungl. Maj:t.

16 §.

De lokala intressena inom en stad, som är väghållare, tillvaratages enligt nu gällande bestämmelser av stadens beslutande organ. Detta innebär att staden fungerar såsom vägnämnd inom sitt område. Utredningens förslag om uppdelning av väghållningen inom stad föreslås ej medföra någon ändring i denna princip. Sålunda skall staden efter en uppdelning företräda de lokala intressena även inom det område, där kronan övertar väghållningen.

Det härav föranledda stadgandet har utformats så, att sådant delområde inom vilket kronan övertagit väghållningen, undantagits från tillämpningen av lagen om vägnämnder och länsvägnämnder.

47 §.

Med hänsyn till att utredningen för vissa fall föreslagit, att statsbidrag skall kunna utgå med andra i bidragsförordningen angivna procentsatser än den nuvarande samt att marklösenkostnaderna generellt skall ingå i bidragsunderlaget, har de i gällande paragraf givna bestämmelserna om bidragsprocenten m. m. uteslutits.

50 §.

Utredningens förslag att städer, där kronan är väghållare, skall erhålla i princip full täckning för marklösenkostnaderna, medför att en särskild förordning om statsbidrag i dylika fall icke erfordras. I stället föreslås att i förevarande paragraf införes en bestämmelse, att staden — som liksom nu skall tillhandahålla erforderlig vägmark — skall vara berättigad till ersättning för skäligen kostnader härför efter avdrag av förvaltningskostnader.

Den i andra stycket i paragrafen i dess gällande lydelse intagna hänvisningen till byggnadslagen i fråga om stadens rätt att av tomtägare uttaga ersättning för vägmark har icke ansetts behöfelig och därför uteslutits i förevarande förslag.

53 §.

Område i en stad, inom vilket vid en uppdelning av väghållningen kronan blir väghållare, skall enligt utredningens förslag i princip jämsställas med stad, där kronan är väghållare. Detta har föranlett ett tillägg till paragrafen.

Förslaget till kungörelse om ändring i vägstadgan

41 §.

I detta stadgandes nuvarande lydelse anges att vissa uppräknade vägfrågor i stad, där kronan är väghållare, i tillämpliga delar skall handläggas i den ordning som gäller beträffande allmänna vägar på landet. Enligt utredningens förslag skall motsvarande gälla i fråga om sådant delområde inom stad, där kronan övertar väghållningen. Stadgandet har utformats i enlighet härmed.

Förslaget till kungörelse om ändring i kungörelsen angående statsbidrag till enskild väghållning

Utredningen har föreslagit att underhållsbidrag skall utgå till vägförenings samtliga vägar samt att motsvarande skall gälla beträffande kommun och municipalsamhälle, som ombesörjer underhållet av de enskilda vägarna inom område, för vilket bildande av vägförening skulle kunna ifrågakomma. Stadgandena härom har upptagits i två nya paragrafer i bidragskungörelsen, betecknade 26 a och 26 b §§, varjämte i 15 § kungörelsen införts en hänvisning till dessa paragrafer.

SAMMANFATTNING

I vad gäller *statsbidragen till städernas väg- och gatuhållning* innebär utredningens förslag i huvudsak följande.

Beträffande tolkningen och tillämpningen av det nuvarande begreppet allmän väg eller gata, som är för biltrafiken viktig, har utredningen icke funnit någon ändring av nuvarande praxis påkallad. Utredningen föreslår att uttrycket för biltrafiken viktig gata ersättes med för den allmänna samfärdseln nödig gata. Någon ändring i sak avses dock icke härmed.

I fråga om de objekt som skall grunda rätt till statsbidrag föreslår utredningen, att rätten till bidrag till underhållet, vilken för närvarande endast avser städernas allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator utsträcker sig att omfatta jämväl städernas övriga gator. Bidraget för detta ändamål föreslås utgå med 50 procent av skälig kostnad. Såsom en konsekvens härav bör — i vad avser gator inom stadsplanlagda områden i städer, där kronan är väghållare, och i andra kommuner — motsvarande bidrag utgå till underhållet av de gator, beträffande vilka kommunen handhar gatuhållningen.

Utredningen har övervägt frågan om vissa allmänna parkeringsplatsers ställning i statsbidragshänseende och i samband härmed sökt klarlägga rådande praxis i detta avseende. Utredningen har icke ansett sig böra föreslå någon ändring i vad som kan anses gälla.

I fråga om busshållplatser och busstationer har utredningen angivit vissa riktlinjer för vad som — i huvudsak i enlighet med gällande praxis — bör gälla om statsbidrag för dylika ändamål.

Utredningen har vidare behandlat frågan om rätt till statsbidrag för tunnelbaneanläggningar. Härvid har utredningen kommit till slutsatsen, att sådana anläggningar icke bör utgöra objekt för statsbidrag av bilskattemedel.

Utredningen föreslår rätt för städer, som är väghållare, att i kostnadsunderlaget för byggnadsbidraget inräkna marklösenkostnader. Utredningen föreslår vidare, att i fråga om städer, där kronan är väghållare, skäliga kostnader för marklösen skall ersättas av kronan. Den nuvarande åtskillnaden i behandlingen av städer, som är väghållare, och städer och samhällen, där kronan är väghållare, i detta hänseende försvinner härmed. I marklösen bör inkluderas skälig kostnad för ledningsarbeten i vissa fall.

I fråga om fördelningen av medlen till byggande av vägar och gator framlägger utredningen vissa förslag syftande till en förenkling av myndigheternas arbete. Fördelningsplan föreslås specificerat skola upptaga endast de vägföretag, som är belägna på sådana allmänna vägar, vilka fortsätter utanför städernas judiciella områden, ävensom de gatuföretag, som är belägna

på genomfarts- samt viktigare infarts- och förbindelseleder. Medel till byggnadsföretag på övriga leder avses fördelade mellan städerna på grundval av en schablonregel som bl. a. bygger på omfattningen av trafiken på dessa leder. Fördelningsplansperioden föreslås utsträckt från två till fem år med en vart tredje år återkommande förnyelse av planen i likhet med vad som nu gäller för landsbygdens vägar.

Utredningen förordar därjämte vissa förenklingar i den administrativa handläggningen av bidragsärendena.

I fråga om tomtägarbidragen, d. v. s. gatubyggnadskostnadsbidrag och gatumarksansättning, föreslår utredningen i vad avser städer, som är väghållare, en schablonregel för bidragens beaktande vid fastställandet av statsbidraget. Vid byggande av gata beträffande vilken utfart eller annan utgång ifrågakommer förordas sålunda ett statsbidrag om 85 procent. Beträffande städer, där kronan är väghållare, föreslår utredningen, att avdrag för gatumarksansättning icke skall göras. Med hänsyn till att omfattningen av den ersättning dessa städer enligt gällande bestämmelser har att inleverera i praktiken visat sig sakna ekonomisk betydelse och ersättningarnas uttagande är förenat med ett betydande administrativt arbete, föreslår utredningen att skyldigheten att inleverera influtna ersättningar skall upphöra.

I fråga om bidragsunderlaget för statsbidrag till underhållet anser utredningen att detta alltjämt bör fastställas för en tid av fyra år. Utredningen förordar dock införandet av en regel innebärande att bidragsunderlaget årligen bör indexmässigt kunna justeras med hänsyn till förändringar i trafik- och prisförhållanden. Utredningen föreslår därjämte en begränsning av de fall, där jämkning av bidragsunderlaget skall ske vid ökning eller minskning av stads väg- och gatunät.

Utredningen förordar, att en möjlighet till *uppdelning av väghållningen* i en stad mellan kronan och staden införes på så sätt att kronan skall kunna bli väghållare inom viss del av stadens administrativa område. Sådan uppdelning skall kunna ske dels då staden saknar förutsättningar att handha den ifrågavarande väghållningen och dels om särskilda skäl föreligger, vilka motiverar en uppdelning med hänsyn till den fördel, som därigenom vinnes för det allmänna.

I fråga om *statsbidrag till vägförenings vägar* föreslår utredningen att till grund för underhållsbidrag skall läggas uppskattad skälig kostnad för underhållet av förenings samtliga vägar. Bidraget föreslås utgå med 50 procent. Utredningen förordar även att underhållsbidrag enligt samma beräkningsgrunder och med samma procenttal som för vägförening skall utgå till kommun och municipalsamhälle, som ombesörjer underhållet av de enskilda vägarna inom område, för vilket bildande av vägförening skulle kunna ifrågakomma.

Utredningen har sökt att såvitt möjligt klargöra konsekvenserna i kostnadshänseende av de framlagda förslagen.

RESERVATIONER OCH SÄRSKILT YTTRANDE

Reservation av herrar Carlsson och Humble

Vi har icke kunnat ansluta oss till den praktiskt taget helt negativa ståndpunkt, som utredningens majoritet intagit i frågan om bilskattebidrag till tunnelbanor, och får rörande vår bedömning av denna fråga anföra följande.

I utredningens arbete har frågan aktualiserats närmast genom en av Stockholms stad gjord framställning till Kungl. Maj:t, vilken överlämnats till utredningen för att tagas under övervägande vid fullgörande av dess uppdrag. I denna framställning har anhållits, att tunnelbaneanläggningar erkännes såsom berättigade till bidrag av bilskattemedel för anläggningskostnader samt ersättningar för mark och intrång och att Stockholms stad för redan utförda och pågående tunnelarbeten tilldelas största möjliga statsbidrag. Vi har vid sådant förhållande utgått ifrån att utredningens befattning med frågan bort begränsas till den första, principiella delen av stadens hemställan men icke ingå på någon behandling speciellt av tillämpningsfrågan beträffande statsbidragstilldelning till Stockholms tunnelarbeten. Då utredningsmajoriteten vid sin summariska behandling av principfrågan icke ingått på någon precisering beträffande innebörden i förevarande sammanhang av begreppet tunnelbaneanläggningar, vill vi emellertid framhålla att därmed i det följande avses sådan anläggning föranledd av i stort sett likartad trafiksituation som Stockholms tunnelarbeten och sålunda betingad av de särskilda svårigheter, som under storstadsmässiga förhållanden föreligger att enbart genom leder för motorfordonstrafik tillgodose den allmänna samfärdsels behov.

Härmed har man enligt vår mening en given utgångspunkt för att ifrågasätta statsbidrag även till tunnelbaneanläggningar. Erfarenheterna från Stockholm och utländska storstäder ger vid handen att en god trafikförsörjning av en storstad bör ha ett tunnelbanenät som grund, något som även utredningsmajoriteten synes ha velat medgiva. Detta har givetvis samband i första hand med behovet av kollektiva transportmedel. Svårigheterna att vid storstadsmässiga bebyggelseförhållanden vederbörligen tillgodose detta behov inom stads centrala delar under konkurrens med bilismen om trafikledsutrymmet ovan jord är påtagliga. Belysande härför är beräkningar, som gjorts av Stockholms stad för jämförelse mellan trafiklösningar inom sådana områden medelst tunnelbana eller busstrafik ovan jord med samma kapacitet. Enligt dessa beräkningar skulle utbyggnaden av ett trafiknät av det sistnämnda slaget bli dyrare än ett tunnelbanenät och skulle busstrafiken driftsmässigt bli klart underlägsen tunnelbanetrafiken ur både säkerhets- och eko-

nomiska synpunkter. Som exempel kan nämnas att för en bussgata på sträckan Kungsgatan—Hässelbystrand investeringskostnaderna skulle bli 50 % högre och driftkostnaderna 25 % högre än för tunnelbana. Såsom också utredningsmajoriteten påpekat, kräves i dylika fall för busstrafik inom stads centrala delar leder av praktiskt ogenomförbara dimensioner. Att enligt detta alternativ där tillgodose den kollektiva trafikens behov utan orimligt intrång på bilismens utrymme måste i alla händelser draga oerhörda kostnader för den erforderliga markanskaffningen.

Under sådana förhållanden kan man rent principiellt ej gärna i förevarande sammanhang bortse ifrån att en tunnelbaneanläggning, ehuru icke statsbidragsberättigad, fyller samma uppgift med avseende å kollektiv personbefordran som eljest fullgöres av trafikmedel för vilka statsbidrag utgår till motsvarande anläggningskostnader. Den omständigheten, att hithörande statsbidragssystem fått en så begränsad omfattning, har sin givna historiska förklaring men utesluter självfallet ej att en justering i detta avseende kan vara befogad på grund av de ändrade betingelser för tillgodoseende av den allmänna samfärdselns behov, som inträtt i och med att frågan om tunnelbaneanläggningar fått aktualitet även i vårt land. Ej heller synes man kunna avvisa frågan om en sådan justering med hänvisning till det förhållandet att den gäller statsbidrag till en anläggning för spårbunden trafik och att dylika anläggningar hittills hållits utanför ramen för statsbidragsgivningen. Även vid jämförelse med sådan spårbunden trafik ovan jord som denna tillämpning förut avsett innebär ett tunnelbanenät ändrade förutsättningar, som bör tillmätas avgörande betydelse för bedömningen av statsbidragsfrågan. Skiljaktigheten härvidlag har nyss redan antytts: den spårbundna trafiken ovan jord — som över huvud visat sig otidsenlig i stadernas centrala delar — konkurrerar ju med motorfordonstrafiken om tillgängligt utrymme för trafiklederna, medan ett tunnelbanenät betyder ökad tillgång på sådant utrymme.

Genom tunnelbaneanläggningens betydelse såsom ett medel att bereda bättre framkomlighet åt bilismen får frågeställningen om statsbidrag därtill också direkt anknytning till dennas intressen, något som framför allt bör beaktas med hänsyn till att bidrag av bilskattemedel är vad som ifrågasatts i Stockholms stads framställning och den enda bidragsform som över huvud torde kunna ifrågasättas.

Tunnelbanorna är icke att betrakta enbart såsom en hjälp för att inom storstaden klara den personbefordran som under alla förhållanden måste ske kollektivt. Den ingår som led i ett kombinerat trafiksystem, varmed åsyftas att på rationellaste sätt tillgodose såväl behovet av kollektiva persontransporter som bilismens intresse. Endast ett sådant kombinerat system ger på en gång både tillräcklig totalkapacitet för snabba och säkra masstransporter vid rusningstrafik och acceptabel framkomlighet i ytplanet för biltrafiken. Ur bilistens synpunkt kan det ej rimligtvis anses oegentligt att bilskattemedel

ställes till förfogande för tunnelbanedelen i ett dylikt kombinerat system, då motsvarande fördelar över huvud ej kan påräknas enbart genom dessa medels användning för utbyggnad av trafikleder ovan jord för motorfordon.

Från nu angivna utgångspunkter synes oss utredningsmajoritetens invändningar mot statsbidrag till tunnelbaneanläggningar föga bärkraftiga. Framför allt nödgas vi konstatera att dessa invändningar alldeles eller åtminstone väsentligen gått förbi en principiell bedömning av den föreliggande frågan. Betecknande är att man beträffande tunnelbanan såsom ett alternativ till nu statsbidragsberättigade trafiklösningar i stället framfört synpunkter i fråga om riskerna att olikställigheten i statsbidragsavseende för de bägge alternativen kan i praktiken rubba objektiviteten vid valet dem emellan. Det synes oss uppenbart oegentligt att på så vis vid ställningstagandet till en statsbidragsfråga lämna övrigt, om kravet på bidrag ur kostnadsfördelningssynpunkt må vara befogat och åtnöjas med att spekulera i möjligheterna att undgå otillbörliga verkningar av ett avvisande av kravet. Beträffande åter sistnämnda spekulationer i och för sig kan vi till skillnad från majoriteten icke betrakta den berörda skiljaktigheten i statsbidragsavseende såsom i praktiken betydelselös för valet mellan de båda alternativen. Det kan inte rimligtvis förutsättas att ett dylikt val skall träffas alldeles utan hänsyn till den olika kostnad, som alternativen kan innebära för vederbörande kommun själv. Man bör enligt vår mening t. o. m. räkna med att just denna kostnadsskillnad i vad den betingas av olikställigheten i statsbidragshänseende kan betyda ett tvångsläge som förhindrar den mest rationella trafiklösningen.

Invändningen att bidrag av bilskattemedel till tunnelbaneanläggning skulle leda till uppenbart orimliga konsekvenser såsom motiv för anspråk på sådana bidrag till de flesta transportanläggningar nödgas vi uppfatta såsom ett vittnesbörd om att utredningsmajoriteten icke tillräckligt beaktat vad som ur motorfordonstrafikens synpunkt ger just tunnelbaneanläggningen en särställning av avgörande betydelse. Härmed avses det nyss påpekade förhållandet, att en sådan anläggning till skillnad från andra i sammanhanget åsyftade kommunikationsföretag förflyttar en väsentlig del av persontrafiken ned under markplanet inom områden där det eljest är en praktiskt taget olöslig fråga att bereda bilismen erforderligt utrymme. Om ställningstagandet till den förevarande frågan anknytes här till — såsom enligt vår mening bör ske — torde inga risker föreligga för sådana orimliga konsekvenser som majoriteten härvidlag befarar. Det är enligt vår mening också just därför självklart att bilskattebidrag skall utgå till byggandet av tunnelbana åtminstone för den del av denna som går under jord.

Rörande innebörden av den trafikavlastning ovan jord som sålunda åstadkommes genom tunnelbaneanläggningen kan vi ej heller följa utredningsmajoritetens resonemang. Detta synes främst gå ut på att påvisa avlastningens ringa betydelse därför att den kan förutsättas få endast tillfälligt

verkan. Givetvis måste man såtillvida räkna med en tidsbegränsad effekt i detta avseende, som en fortgående stegring av den totala trafikbelastningen kan föranledas både av stadens fortsatta utveckling och av en sannolik ytterligare ansvällning av bilismen. Men såtillvida torde också varje ökning av den för motortrafiken disponibla ytan få endast tillfällig verkan. Lika litet som man fördenskull torde vilja ifrågasätta att åtgärder av sistnämnda slag bör berövas statsbidrag synes man ha anledning att därför förringa betydelsen av den trafikavlastning en tunnelbana kan medföra. Ja, man bör t. o. m. i detta avseende kunna gå ett steg längre och utbyta orden »lika litet som — — —» mot »ännu mindre än att — — —». För en tunnelbaneanläggning bör planering med erforderlig kapacitet på längre sikt vara en lättare uppgift än för utbyggnad av motorfordonens trafikleder ovan jord. Att som skäl *mot* statsbidrag till tunnelbaneanläggning åberopa att denna betyder en trafikomläggning som får anses såsom »ett naturligt och nödvändigt led i storstadens utveckling» förefaller oss ej mindre obegripligt. I detta omdöme ligger enligt vår mening tvärtom ett erkännande av att statsbidrag till en sådan anläggning är lika motiverat för storstadens vidkommande som till andra åtgärder för tillgodoseende av den allmänna samfärdsels behov.

Med tanke på att varje bilägare i samma mån beskattas för anskaffandet av ifrågavarande statsbidragsmedel oberoende av i vilken grad han på grund av olika lokala förhållanden kan utnyttja sitt fordon synes slutligen anlitaandet av sådana medel för en tunnelbaneanläggning också särskilt befogat därför att frågan gäller bättre förutsättningar för bilens utnyttjande där dessa är speciellt ogynnsamma just på grund av de lokala förhållandena. Vad som härvidlag kan åstadkommas genom att en tunnelbaneanläggning direkt övertar den kollektiva personbefordran som eljest måste utnyttja bilismens trafikleder är en påtaglig vinst för denna. Men att en dylik anläggning också bör betyda avsevärd förbättring för denna kollektiva befordran och därför medföra ytterligare avlastning till bilismens förmån bör icke heller förbises. Då storstadens bilister eljest torde få »den lägsta utdelningen av inbetald bilskatt», bör det vara i sin ordning att på så vis med anlitaande av bilskattemedel till tunnelbaneanläggning bereda just dem ökad möjlighet att inom sitt närområde utnyttja bilen och sålunda få en riktigare användning av dessa medel för trafikförbättringar därstädes.

På grund av det anförda anser vi att giltiga skäl föreligger för att erkänna tunnelbaneanläggningar såsom berättigade till bidrag av bilskattemedel och att utredningen fördenskull bort överväga och föreslå de närmare regler som kan behövas för denna särskilda bidragsgivning.

Reservation av herr Hall

Gentemot vissa av utredningens majoritet under rubriken »Fördelningen av bidragsmedlen» framlagda förslag, nödgas jag anmäla avvikande mening på sätt av det följande framgår.

I rikets städer föreligger ett utomordentligt stort behov av ombyggnad och förbättring av vägar och gator. Detta framgår bl. a. av de utredningar, som företagits i samband med upprättandet av »Vägplan för Sverige», enligt vilken kostnaderna för det nu statsbidragsberättigade väg- och gatunätets upprustning under tidsperioden fram till år 1975 beräknats till ej mindre än 4,3 miljarder kronor.

I statsverkspropositionen till 1959 års riksdag har föredragande departementschefen i sitt uttalande rörande vägplanen understrukit, att vad det för närvarande gäller, är framförallt att koncentrera våra krafter på en upprustning av de sektorer av vägarna där eftersläpningen av vägnarnas standard är mest besvärande. Våra relativt begränsade investeringsresurser bör därvid främst sättas in på väg- och gatunätet kring och i tätorterna, där biltrafik av markerad nyttokaraktär utsättes för svåra stockningar.

Mot bakgrund av det anförda synes det enligt min mening nödvändigt, att varje fördelning av bidragsmedel, vare sig det gäller städerna eller landsbygden, sker efter behovsprinciper. Jag kan därför icke godtaga utredningsmajoritetens förslag, som innebär, att de tillgängliga resurserna för byggandet i städerna uppdelas i två delar, varav endast den ena fördelas efter behovsprincipen, den andra schablonmässigt med det beräknade trafikarbetet på vissa delar av städernas väg- och gatunät såsom grund. Enligt min mening kommer de tillgängliga resurserna lika litet i framtiden som hittills att bli så stora, att de förslår till väg- och gatuföretag, vilka vid behovsprövning visar sig mindre angelägna.

Utredningens majoritet räknar med att en ökad anslagstilldelning till städernas byggande under de kommande åren skulle medföra intagande i fördelningsplanen av ett större antal byggnadsprojekt än hittills. Den anser detta komma att medföra väsentligt större svårigheter för myndigheterna att behovspröva företagen. Enligt min mening blir så icke fallet, eftersom fastställandet i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av fördelningsplan sker på grundval av förslag, som upprättats av städerna själva och därefter prövats av vägförvaltningen och länsstyrelsen, vilka regionala myndigheter torde vara väl insatta i städernas behov och önskemål.

Den av utredningsmajoriteten föreslagna metoden för fördelning mellan städerna av schablonbidragen innebär, som ovan nämnts, att fördelningen skulle ske på grundval av trafikarbetet på de delar av städernas väg- och gatunät, som icke utbygges med bidrag enligt fördelningsplanen. En sådan fördelningsmetod, som helt utesluter hänsynstagande till dessa vägars och gators behov av ombyggnad, kan jag icke förorda.

Däremot synes utredningens förslag att fördelningsplanen skall avse en tid av fem år med förnyelse vart tredje år vara ägnat att främja en bättre planläggning av byggnadsverksamheten i städerna. Då denna utsträckning av planperioden medför en utökning av antalet byggnadsföretag i planen, ökar den dessutom städernas frihet att realisera företagen i den ordning, de önskar. Då samtidigt planperiodens utsträckning till fem år måste med-

föra, att antalet företag, som vid planens uppgörande icke kunnat förutses, måste bli större än för närvarande, bör övervägas en ökning av den till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande för brådskanie och oförutsedda företag stående andelen av bidragsmedlen.

Särskilt yttrande av herr Larsson

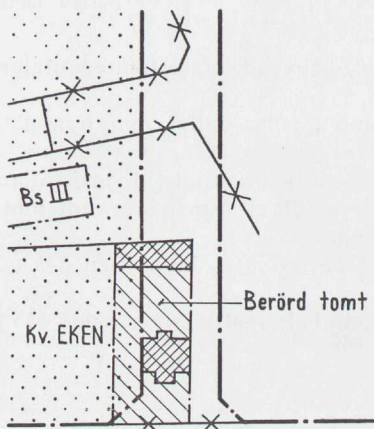
Motorfordonsbeståndet och därmed motortrafiken har ökats i stark takt under de senaste åren. Denna utveckling har ställt kraftigt stegrade krav på gatu- och vägväsendet såväl ifråga om utbyggnad och förstärkning, som ifråga om underhåll. Vägarnas och gatornas utnyttjande domineras numera helt av motortrafiken. Fordonsbeståndets ökning har ävenledes medfört en stark ökning av bilskatteuppbörden. Dessa förhållanden bör leda fram till att en ökad andel av såväl kommunernas som enskilda väghållares väg- och gatuhållning bekostas av bilskattemedel. Utredningens förslag, till vilka jag anslutit mig, innebär en sådan ökning av bidragsgivningen till kommuner och vägföreningar.

I enlighet med sina direktiv har utredningen icke haft att taga beaktning med frågor som berör den enskilda väghållningen i övrigt. Bidragsgivningen till vägsamhälligheter har således legat utanför utredningsuppdraget. Den ovan antydda trafikutvecklingen har i motsvarande grad 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 enligt min mening bli föremål för en översyn i samband med genomförandet av utredningens förslag.

BILAGA

EXEMPEL PÅ BERÄKNING AV SKÄLIG MARKLÖSEN- KOSTNAD

Exempel 1



Företaget avser anläggning av gata i köping, där kronan är väghållare.
Kvartersgenombrott.

Beskrivning: Tomten är bebyggd med ett bostadshus och ett uthus. Större delen av tomten, vilken enligt tidigare stadsplan utgjorde byggnadsmark, ingår i gatumark enligt gällande ny stadsplan. Endast mindre del av tomten kommer att ingå i kvartersmark.

Åtgärd: Hela fastigheten (tomt och byggnader) inlöses.

Beräkningssätt: Tomtmarken, som enligt tidigare gällande stadsplan var avsedd för sluten bebyggelse, värderas till ett å-pris svarande mot ortens pris för likvärdig tomtmark, i detta fall 8: — kr/m².

Värdet av bostadshuset beräknas med utgångspunkt från hyresavkastningen.

Värdet av uthuset beräknas byggnadstekniskt.

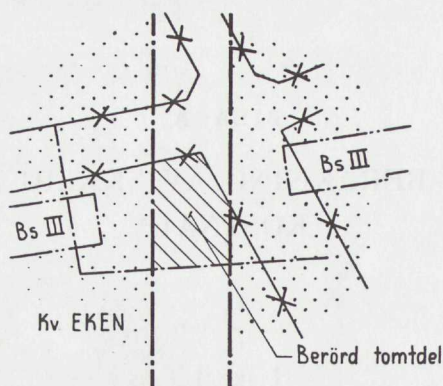
Beräkning av statsbidragsberättigat belopp: Skälig köpeskillning för hela fastigheten utgör 35 000: — kronor. Av fastighetens totala areal, 785 m², utgör 600 m² gatumark. Värdet av resterande mark, 185 m², avdras såsom icke statsbidragsberättigad kostnad.

Det statsbidragsberättigade beloppet utgör således $35\,000 - 185 \times 8 = 33\,520$: — kronor.

Uppstår inkomst vid försäljning för rivning av byggnaderna skall hänsyn härtill tagas vid beräkning av statsbidraget.

Exempel 2

Företaget avser anläggning av gata i köping, där kronan är väghållare.
Kvartersgenombrott.



Beskrivning: Tomten är obebyggd. Hela tomten utgjorde enligt tidigare stadsplan byggnadsmark.

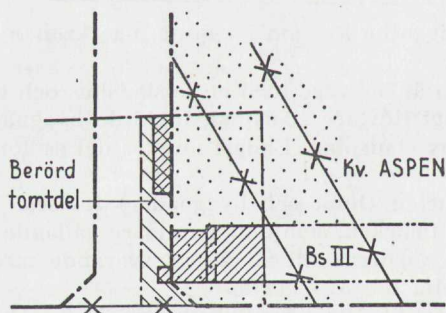
Åtgärd: Den del av tomten, som enligt den nya gällande stadsplanen utgör gatumark, inlöses.

Beräkningssätt: Tomtmarken, som enligt tidigare gällande stadsplan var avsedd för sluten bebyggelse, värderas till ett å-pris svarande mot ortens pris för likvärdig mark, i detta fall 11:63 kr/m².

Beräkning av statsbidragsberättigat belopp: Den del av tomten, som utgör gatumark, uppgår till 435 m².

Det statsbidragsberättigade beloppet utgör således $435 \times 11:63 = 5\,059$ — kronor.

Exempel 3



Företaget avser anläggning av gata i köping, där kronan är väghållare. Kvartersgenombrott.

Beskrivning: Tomten är bebyggd med ett större bostadshus och en stallbyggnad. Av tomten, 1 130 m², tages 180 m² i anspråk för gata. Den ianspråktagna ytan utgjorde enligt tidigare stadsplan byggnadsmark. Stallbyggnaden och källarnedgång till bostadshuset ligger på den mark, som tages i anspråk för gata.

Åtgärd: Den del av tomten som ingår i gatan inlöses. Vidare inlöses stallbyggnaden, varjämte ändringsarbeten å bostadshuset vidtages. Ersättning för skada och intrång bör utgå.

Beräkningssätt: Den ianspråktaga tomtmarken, som enligt tidigare gällande stadsplan var avsedd för sluten bebyggelse, värderas till ett å-pris svarande mot ortens pris för likvärdig tomtmark, i detta fall 11:63 kr/m². Värdet av stallbygg-

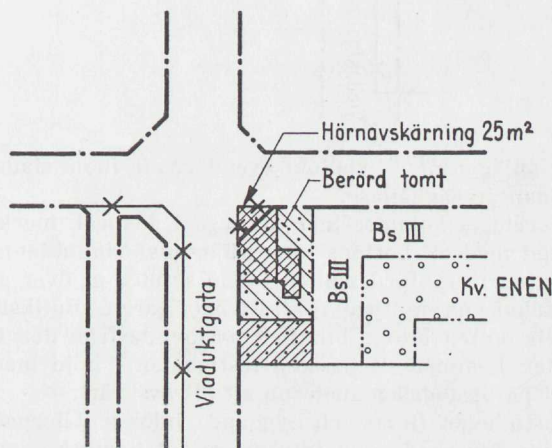
naden samt ändringsarbeten å bostadshuset beräknas enligt byggnadstekniska grunder.

Ersättning för skada och intrång skälighetsbedömes.

Beräkning av statsbidragsberättigat belopp:

Skälig lösenkostnad för stallbyggnad	25 000:—	kronor
» kostnad för ändring av bostadshus	5 000:—	»
» ersättning för skada och intrång	5 000:—	»
Lösen av mark $180 \times 11:63$	2 093:—	»
Summa		37 093:— kronor

Exempel 4



Företaget avser anläggning av viadukt över järnväg inom stadsplanlagt område i köping, där kronan är väghållare.

Beskrivning: Tomten är bebyggd med ett gatuhus inrymmande två butikslägenheter i källarvåningen och fyra bostadslägenheter samt ett gårdshus inrymmande två bostadslägenheter och uthusutrymmen. Butikerna drives icke av fastighetsägaren. Den nya stadsplanen medför avfasning av tomten invid gatukorsningen. Viaduktanläggningen nödvändiggör att avfasningen sker i samband med företagets utförande. Härfor erfordras rivning av bägge husen. Av tomten tages endast 25 m² i anspråk för avfasningen.

Åtgärd: Hela fastigheten (tomt och byggnader) inlöses.

Beräkningssätt: Tomtmarken, som enligt tidigare gällande stadsplan var avsedd för sluten bebyggelse, värderas till ett å-pris svarande mot ortens pris för likvärdig tomtmark, i detta fall 9:50 kr/m².

Nuvärdena av byggnaderna beräknas enligt byggnadstekniska grunder.

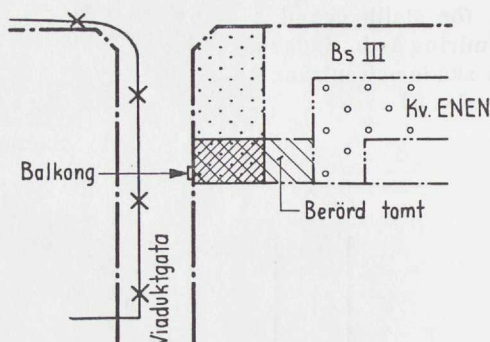
Nuvarande värden erhålles sedan framräknade nybyggnadsvärden minskats med procentuella avdrag för ålder, slitning o. dyl.

Beräkning av statsbidragsberättigat belopp: Skälig köpeskilling för hela fastigheten utgör 86 000:— kronor. Av fastighetens totala areal, 650 m², utgör 25 m² gatumark. Värdet av resterande mark, 625 m², avdrages såsom icke statsbidragsberättigad kostnad.

Det statsbidragsberättigade beloppet utgör således $86\,000 - 625 \times 9:50 = 80\,062:—$ kronor.

Uppstår inkomst vid försäljning för rivning av byggnaderna skall hänsyn härtill tagas vid beräkning av statsbidraget.

Exempel 5



Företaget avser anläggning av viadukt över järnväg inom stadsplanlagt område i köping, där kronan är väghållare.

Beskrivning: Företaget kommer icke att taga i anspråk mark från fastigheten. Tomten är bebyggd med ett bostads- och affärshus. Viaduktanläggningen medför att en i andra våningen uppförd balkong, som skjuter ut över gatumarken, måste borttagas. Affärslokalerna nyttjas av fastighetsägaren. Butikslägenheterna, som är belägna i husets bottenvåning, blir helt avstängda från den tidigare gatan. Då dessutom viadukten kommer att passera fastigheten i höjd med andra våningen kommer intrånget på bostadslägenheterna att bli avsevärt.

Åtgärd: Hela fastigheten (tomt och byggnad) inlöses. Alternativ åtgärd är utgivande av ersättning för skada och intrång, vilket torde komma att ge ett statsbidragsberättigat belopp av samma storleksordning som vid inlösen.

Beräkningssätt: Tomtmarken, som enligt stadsplan är avsedd för sluten bebyggelse, värderas till ett å-pris svarande mot ortens pris för likvärdig tomtmark, i detta fall 9: 50 kr/m². Värdet av byggnaden beräknas med utgångspunkt från avkastningsvärdena för bostadslägenheterna och affärslokalerna. Skälig kompensation bör utgå till fastighetsägaren med hänsyn till att affärslokalerna avhändes honom.

Beräkning av statsbidragsberättigad kostnad:

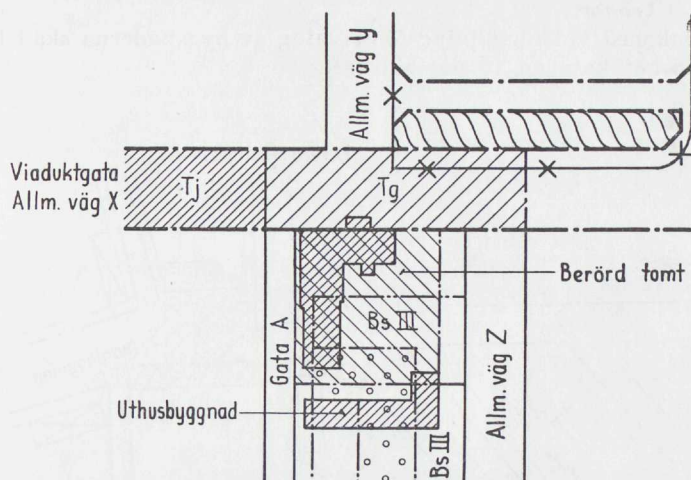
Skälig köpeskilling för hela fastigheten	147 000: —	kronor
» kompensation till fastighetsägaren med hänsyn till att affärslokalerna avhändes honom	13 000: —	»
	Summa 160 000: —	kronor

Avgår vissa icke statsbidragsberättigade kostnader:

Värdet av tomtmarken $376 \times 9:50$	3 572: —	kronor
Restvärde å byggnaden, vilken kan utnyttjas för verkstads- och lagerändamål	120 000: —	»
	Summa 123 572: —	kronor

Det statsbidragsberättigade beloppet utgör således 160 000 —
— 123 572 = 36 428: — kronor.

Exempel 6



Företaget avser anläggning av viadukt över järnväg inom stadsplanlagt område, där kronan är väghållare.

Beskrivning: Å tomten är uppförd en större byggnad inrymmande bostadslägenheter och lokaler för av fastighetsägaren bedriven speceriaffär. Viaduktanläggningen förutsätter rivning av byggnaden. Å angränsande tomt, som även tillhör ifrågavarande fastighetsägare, finnes uppförd en uthusbyggnad disponerad för affären. Då affärslokalerna frångår ägaren, blir byggnaden onyttig.

Allmänna vägarna Y och Z har anslutning till allmänna vägen X. Efter viaduktens anläggning i allmänna vägen X upphör denna anslutning och de båda allmänna vägarna Y och Z kommer att sakna förbindelseled. Det synes lämpligt och skäligt att den i stadsplanen angivna förbindelsegatan mellan allmänna vägarna Y och Z samt gatan A iordningställes såsom gata genom vägförvaltningens försorg. För denna gatudel kommer ungefär hälften av tomten att tagas i anspråk.

Åtgärd: Hela fastigheten (tomt och byggnad) inlöses. Vidare inlöses den å bredvidliggande tomt uppförda uthusbyggnaden, som tillhör ägaren.

Beräkningssätt: Tomtmarken, som enligt tidigare gällande stadsplan var avsedd för sluten bebyggelse, värderas till ett å-pris svarande mot ortens pris för likvärdig mark, i detta fall 10: — kr/m².

Värdet av byggnaden för bostads- och affärsändamål beräknas med utgångspunkt från avkastningsvärdena för bostadslägenheterna och affärslokalerna. Värdet av uthusbyggnaden beräknas enligt byggnadstekniska grunder.

Skälig kompensation bör utgå till fastighetsägaren med hänsyn till att affärslokalerna avhändes honom.

Beräkning av statsbidragsberättigad kostnad:

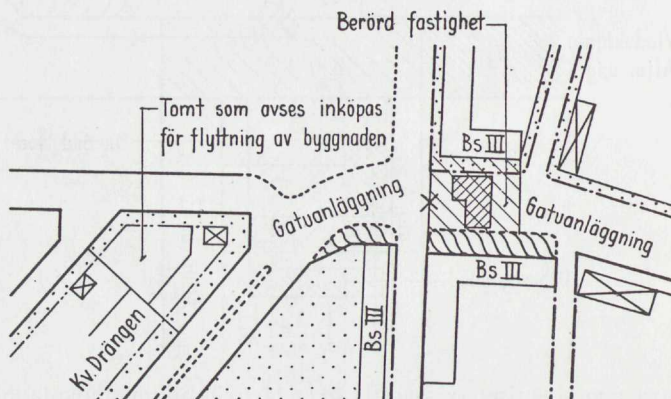
Skälig köpeskilling för hela fastigheten samt uthusbyggnaden	
å närliggande tomt	141 000: — kronor
Skälig kompensation till fastighetsägaren med hänsyn till att	
affärslokalerna avhändes honom	9 000: — »
Summa	150 000: — kronor

Av fastighetens totala areal, 1 375 m², utgör 741 m² gatumark. Värdet av resterande mark, 634 m², avdrages såsom icke statsbidragsberättigad kostnad.

Det statsbidragsberättigade beloppet utgör således $150\,000 - 634 \times 10 = 143\,660$: — kronor.

Uppstår inkomst vid försäljning för rivning av byggnaderna skall hänsyn här- till tagas vid beräkningen av statsbidraget.

Exempel 7



Företaget avser anläggning av gata i köping, där kronan är väghållare. Kvartersgenombrott.

Beskrivning: Tomten är bebyggd med en äldre fastighet av trä innehållande lagerutrymmen i källaren, affärslokaler i bottenplanet samt bostadslägenheter i övre våningen. Fastigheten nyttjas helt av ägaren. Större delen av tomten, vilken enligt tidigare stadsplan utgjorde byggnadsmark, ingår i gatumark enligt gällande stadsplan. En mindre del av tomten kommer att ingå i kvartersmark.

Åtgärd: Byggnaden flyttas till likvärdig tomt i kv. Drängen.

Beräkningssätt: I detta fall göres jämförande beräkningar.

Alternativ 1. Beräkning av hela fastighetens värde (tomt + byggnad).

Tomtmarken, som enligt tidigare gällande stadsplan var avsedd för sluten bebyggelse, värderas till ett å-pris svarande mot ortens pris för likvärdig tomtmark, i detta fall 10: — kr/m². Värdet av byggnaden beräknas med utgångspunkt från hyresavkastningen av bostadslägenheten samt avkastningen av affärslokalerna och lagerutrymmena. Då vid denna alternativa beräkning avses att fastighetsägaren avhändes affärs- och lagerlokalerna beräknas jämväl skälig kompensation härför. Beräknad skälig köpeskilling för hela fastigheten utgör 250 000: — kronor.

Alternativ 2. Beräkning av kostnaden för anskaffande av likvärdig tomt samt flyttning av byggnaden.

Likvärdig tomt, som den ägaren nu innehar, kan anskaffas i kvarteret Drängen (se fig.). Värdet å tomterna blir sålunda lika.

Kostnaden för flyttning av byggnaden erhålles genom t. ex. anbudsförfrågan.

Kostnaden för ny grund för byggnaden m. m. beräknas byggnadstekniskt.

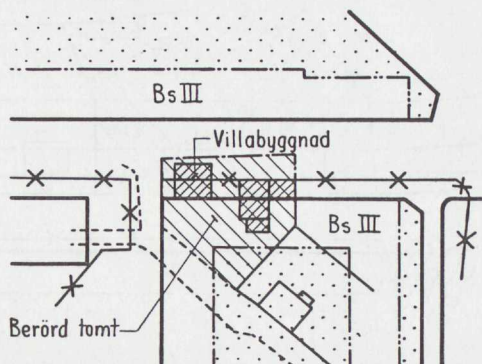
Skälig kostnad för detta alternativ har beräknats till 100 000: — kronor.

Alternativ 2 är således ur ekonomisk synpunkt förmånligast.

Beräkning av statsbidragsberättigad kostnad:

Kostnad för anskaffande av ny likvärdig tomt, utförande av ny grund m. m. samt flyttning av byggnad	100 000: — kronor
Avgår värdet av den del av den berörda tomten som kommer att ingå i kvartersmark $240 \times 10 =$	2 400: — »
Statsbidragsberättigad kostnad	97 600: — kronor

Exempel 8



Företaget avser anläggning av gata i köping, där kronan är väghållare.

Beskrivning: Tomten är bebyggd med villabyggnad innehållande tre bostadslägenheter, en uthusbyggnad samt ett sommargarage. Ungefär en tredjedel av tomtmarken kommer att ingå i gatumarken enligt föreliggande stadsplaneförslag. Såväl villabyggnaden som garaget är belägna å gatumarken och måste således rivas. Å tomten finns även ett antal fruktträd.

Åtgärd: Hela fastigheten (tomt och byggnader) inlöses.

Beräkningssätt: Värdet av fastigheten beräknas med ledning av hyresavkastningen från bostadslägenheterna samt inkomster från sommargarage och fruktträd.

Beräkning av statsbidragsberättigad kostnad:

Skälig köpeskilling för fastigheten utgör 28 500:— kronor. Värdet av den del av tomten, som utgör kvartersmark, avdras såsom icke statsbidragsberättigad. Värdet beräknas efter ett å-pris av 15:— kr/m² å fastighetsdelen tillåten våningsyta, vilket i detta fall svarar mot av bostadsstyrelsen godkänt å-pris. Å fastighetsdelen tillåten våningsyta utgör 669,38 m².

Värdet av den del av tomten som kvarstår som kvartersmark utgör således $(669,38 \times 15)$ 10 040:70 kronor.

Det statsbidragsberättigade beloppet utgör således:

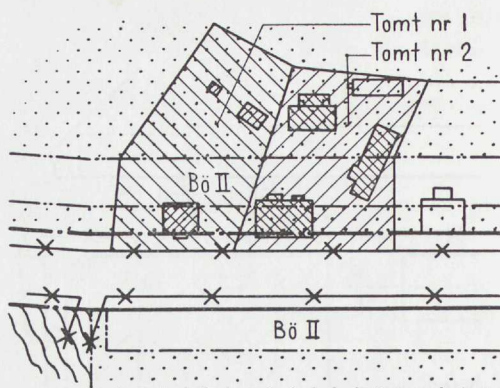
$$28\,500 - 10\,040:70 = 18\,459:30 \text{ kronor.}$$

Exempel 9

Företaget avser anläggning av gata i köping, där kronan är väghållare.

Beskrivning: Tomt nr 1 är bebyggd med ett bostadshus och tomt nr 2 med tre bostadshus. Husen är av trä och rätt gamla. Mindre del av resp. tomt kommer att ingå i gatumarken enligt föreliggande stadsplaneförslag. Bostadshuset å tomt nr 1 och ett av bostadshusen å tomt nr 2 kommer att endast till obetydlig del ligga på gatumark. Med hänsyn härtill behöver husen icke rivas i samband med gatuanläggningen utan kan tills vidare kvarstå. Gatuanläggningen kommer att medföra intrång å tomlarna.

Åtgärd: Det bör anses ekonomiskt riktigt att, i stället för att till ingen framtida nytta utbetala intrångsersättningar, inlösa hela fastigheterna för att därigenom möjliggöra nybebyggelse enligt framlagt stadsplaneförslag. Skillnaden mellan å ena sidan förvärvssumman för fastigheterna och å andra sidan summan av fastigheternas tomtvärden enligt det framlagda stadsplaneförslaget och de kapitaliserade nettoinkomsterna från de nuvarande fastigheterna bedömes icke bli större än



vad intrångsersättningarna kommer att uppgå till. Härvid räknas med att man skulle tillgodogöra sig nettoinkomsterna av fastigheterna i 10 år.

Beräkningssätt: Värdet av fastigheterna beräknas på sedvanligt sätt med ledning av avkastningsvärdena från desamma.

Beräkning av statsbidragsberättigad kostnad:

Tomt nr 1

Skälig köpeskilling för fastigheten uppgår till 20 000:— kr.

Bruttohyra: 300:— kr.

Nettohyra: 210:— » , kapitaliserad efter 3,75 %¹

och en utnyttjningstid av 10 år 1 725:— kr.

Tomtvärde: 781 m² bruttovåningsyta à

16:— kr. (svarar i detta fall mot av

bostadsstyrelsen godkänt à-pris) 12 500:— » 14 225:— »

Statsbidragsberättigad kostnad 5 775:— kr.

Tomt nr 2.

Skälig köpeskilling för fastigheten utgör 54 000:— kr.

Bruttohyror: 3 840:— kr.

Nettohyror: 2 688:— » kapitaliserade efter

3,75 %¹ och en utnyttjningstid av 10 år 22 076:— kr.

Tomtvärde: 687 m² bruttovåningsyta à 16:— kr.

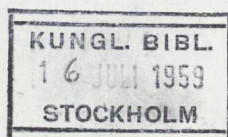
(svarar i detta fall mot av bostadssty-

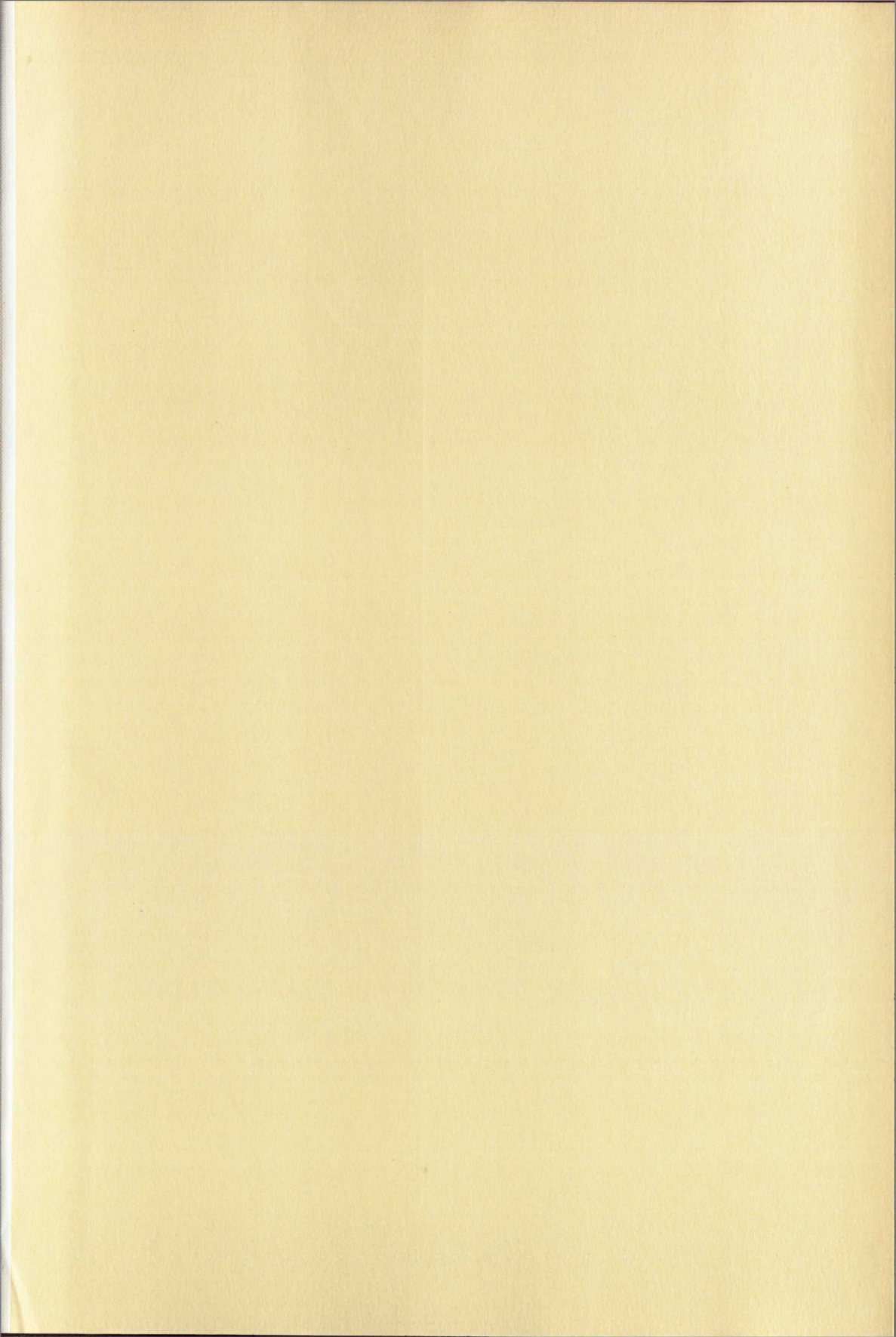
relsen godkänt à-pris) 11 000:— » 33 076:— »

Statsbidragsberättigad kostnad 20 924:— kr.

Summa statsbidragsberättigad kostnad 26 699:— kr.

¹ Procentsats tillämpad vid beräkningstillfället.





Statens offentliga utredningar 1959

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård

Fångvårdsanstalters optimala storlek. [6]
Fångvårdsstyrelsen. [15]
Domarbanan. [17]
Fänges arbetsersättning. [18]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning

Kompetensfördelningen av administrativa besvärsmål mellan Kunal. Maj:t i statsrådet och regeringsrätten. [4]
Lokala skyddstjänstemän samt arbetarskyddsstyrelsens organisation. [9]
Författningsutredningen : IV. Opinionsbildningen vid folkomröstningen 1957. [10]
Riksdagens budgetarbete. [16]

Kommunalförvaltning

Statens och kommunernas finansväsen

Familjebeskattningen. [13]
Statsbidragen till städernas vägar och gator m. m. [19]

Politi

Nationalekonomi och socialpolitik

Preliminär nationalbudget för år 1959. [3]
Tilläggs pensioneringens administration. [12]
Reviderad nationalbudget för år 1959. [14]

Hälsa- och sjukvård

Läkemedelsförsörjningens organisation. [5]

Allmänt näringsväsen

Fast egendom. Jordbruk med binäringar

Statligt stöd till jordbrukets inre rationalisering. [1]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk

Industri

Handel och sjöfart

Kommunikationsväsen

Bank-, kredit- och penningväsen

Statligt kreditstöd till hantverk och småindustri m. m. [7]

Försäkringsväsen

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen.

Andlig odling i övrigt

Filmstöd och biografnöjesskatt. [2]
Utbildning av lärare i yrkesämnen för industri och hantverk samt handel. [8]

Försvarsväsen

Förutsättningarna för civil varvsdrift vid Karlskrona örlogsvarv. [11]

Utrikes ärenden. Internationell rätt