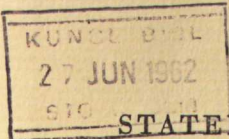




**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

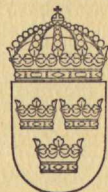


STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962:26

SOU

1962:26

Kommunikationsdepartementet



AVGIFTSBELAGDA TRAFIK- ANLÄGGNINGAR

BETÄNKANDE

AVGIVET AV 1960 ÅRS VÄGSAKKUNNIGA

Stockholm 1962

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962

Kronologisk förteckning

1. Skogstillgångarna i Jämtlands län. Idun. 100 s. + 1 utvikskarta. S.
2. Yrkesutbildningen på trädgårdsområdet. Statens Reproduktionsanstalt. 71 s. Jo.
3. Totalförsvarets personalfrågor. Beckman. 305 s. Fö.
4. Arbetsuppgifter och utbildning för viss sjukvårdspersonal. Beckman. 165 s. I.
5. Vidgad vuxenutbildning på gymnasiestadiet. Kihlström. 116 s. E.
6. Statsbidrag till enskild våghållning, m. m. Idun. 92 s. K.
7. Kommunal beredskap. Idun. 198 s. I.
8. Finansplan för budgetåret 1962/63 samt Preliminär nationalbudget för år 1962. Marcus. XXIII + 61 s. Fl.
9. Städernas särskilda rättigheter och skyldigheter i förhållande till staten. Kihlström. 259 s. Fl.
10. Svensk ekonomi 1960—1965. Idun. 220 s. Fl.
11. Svensk ekonomi 1960—1965. Bilagor 1—5. Idun. 296 s. Fl.
12. Aspekter på utvecklingsbiståndet. Idun. 268 s. U.
13. Skärpta regler för rusdrycksinköp. Idun. 125 s. Fl.
14. Atomansvarighet II. Idun. 205 s. Ju.
15. Den allmänna näringslagstiftningen. Idun. 212 s. H.
16. Korrespondensundervisningen inom skolväsendet. Tryckeribolaget Värmlands Folkblad, Karlstad. 141 s. E.
17. Arbetstidsförkortningens omfattning och utläggning. Idun. 141 s. S.
18. Automatisk databehandling inom folkbokförings- och uppbördsväsendet. Del II. Idun. 87 s. Fl.
19. Utlandssvenskars deltagande i allmänna val. Idun. 50 s. Ju.
20. Nedre justitierevisionens arbetsorganisation. Idun. 84 s. Ju.
21. Kommunalt stöd åt studerande från utvecklingsländerna. Kihlström. 35 s. I.
22. Samhällsfarlig asocialitet. Idun. 232 s. I.
23. Försvarets tandvård. Idun. 100 s. Fö.
24. Expropriation för sanering av historiskt eller kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Marcus. 45 s. Ju.
25. Reviderad nationalbudget för år 1962. Marcus. IV + 52 s. Fl.
26. Avgiftsbelagda trafikanläggningar. Idun. 70 s. K.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962:26

Kommunikationsdepartementet



AVGIFTSBELAGDA TRAFIK- ANLÄGGNINGAR

BETÄNKANDE

AVGIVET AV 1960 ÅRS VÄGSAKKUNNIGA

IDUNS TRYCKERIAKTIEBOLAG ESSELTE AB

STOCKHOLM 1962

Innehåll

Skrivelse till departementschefen	5
Kap. I Utredningsuppdraget	7
Kap. II Avgiftsfrågans behandling i väglagstiftningen	9
Nuvarande väglagstiftnings tillkomst m. m. — Gällande rättsreglers innebörd med avseende å väg- och broavgifter.	
Kap. III Riksdagsbehandlingen av väckta motioner m. m. i ämnet	15
Kap. IV Utredningar m. m. rörande broförbindelse mellan Öland och fastlandet	21
Kap. V Vissa principfrågor rörande avgiftsbelagda trafikanläggningar. Synpunkter och slutsatser.	30
Efter vilka principer bedöms väginvesteringarnas inriktning för närvarande? — Vilken tolerans kan accepteras vid avvikelser från huvudprinciperna? — Vilka bedömningar bör vid sidan av närings- och trafikekonomiska faktorer samt trafiksäkerhetsskäl m. m. vara bestämmande vid prioritering i vägplanerna? — Väginvesteringarnas finansiering. — Eventuell ändring av väglagstiftningen för möjliggörande av andra finansieringsmetoder. — Skäl för och mot en avgiftsbeläggning. Frågans principiella och praktiska räckvidd.	
Kap. VI Författningsfrågor	46
Allmänna anmärkningar. — Koncessionsprincipen. — Allmänna förutsättningar för beviljande av koncession. — Begreppet »tullväg». — Vissa spörsmål rörande lagens tillämpningsområde. — Ansökan om koncession. — Förfarandet i koncessionsärenden. — Koncessionens innehåll. — Arbetsplan. — Markförvärv. — Prövning av vägföretag enligt vattenlagen. — Ordnings- och säkerhetsföreskrifter m. m. — Reglering av tillfartsvägar. — Taxa för vägavgifter m. m. — Jämkning av koncessionsvillkoren. — Koncessionshavarens skyldigheter. — Tvångsmedel. — Förverkande av koncession. — Rättsförhållandena vid koncessionstidens utgång. — Rättsförhållandena vid inlösen före koncessionstidens utgång. — Forum i mål om inlösen. — Förbud mot överlåtelse och utmätning. — Tillämpning å tullväg av bestämmelserna i lagen om enskilda vägar och kungörelsen angående statsbidrag till enskild väghållning.	
Kap. VII Författningsförslag	65
Förslag till lag om tullvägar. — Förslag till lag angående ändring av 1 § lagen den 3 september 1939 (nr 608) av enskilda vägar. — Förslag till kungörelse om ändring av 1 § kungörelsen den 19 december 1952 (nr 793) angående statsbidrag till enskild väghållning.	
Särskilt yttrande av ledamoten von Seth.	70

Som sammanfattning av de sakkunnigas allmänna synpunkter kan lämpligen läsas s. 38 (f. o. m. »Eventuell ändring» etc.)—45

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet

Den 15 september 1960 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst sju sakkunniga med uppgift att inom kommunikationsdepartementet verkställa översyn av väglagstiftningen. De med stöd av detta bemyndigande tillkallade sakkunniga har antagit benämningen 1960 års vägsakkunniga.

Utredningsarbetet skulle enligt de direktiv som angavs i departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet den 15 september 1960 bedrivas skyndsamt. I den mån så befunnes erforderligt eller lämpligt borde resultatet av utredningen redovisas successivt i form av delbetänkanden.

De spörsmål som under de sakkunnigas arbete i första hand befanns böra bli föremål för en sådan delredovisning var statsbidragsgivningen till enskilda vägar samt frågan om införande av en lagstiftning som möjliggör avgiftsbelagda trafikanläggningar.

I förstnämnda ämne har de sakkunniga den 7 december 1961 framlagt ett särskilt betänkande, benämnt Statsbidrag till enskild väghållning, m. m. (SOU 1962: 6). Sedan utredningen numera slutförts även med avseende å frågan om avgiftsbelagda trafikanläggningar får de sakkunniga härigenom överlämna sitt betänkande i denna del.

Vid betänkandet är fogat särskilt yttrande av ledamoten von Seth.

Stockholm den 25 april 1962

Gust Vahlberg

Johannes Antonsson

Hugo Bengtsson

Per Jacobsson

Rune Johansson

Voldmar Körlof

T. G. v. Seth

/ S.-O. Runesten

KAPITEL 1

Utredningsuppdraget

I anförande till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 15 september 1960 meddelade chefen för kommunikationsdepartementet direktiv för de sakkunnigas arbete. Departementschefen, som därvid erinrade om att gällande lagstiftning om allmänna vägar i huvudsak härrör från år 1943, framhöll vidare att under de senaste åren vägtrafiken och vägbyggandet undergått en utveckling, som medfört att gällande bestämmelser icke längre kan sägas på alla punkter motsvara tidens krav. I avslutning härtil erinrades också bl. a. om att riksdagen i skrivelse den 25 maj 1960, nr 308, i anledning av väckta motioner och under hänvisning till ett av tredje lagutskottet avgivet utlåtande nr 28, anhållit om utredning i syfte att erhålla en lagstiftning som möjliggör avgiftsbelagda trafikanläggningar, särskilt broar och tunnlar.

Visserligen kunde det enligt departementschefen knappast sägas, att de allmänna principer, på vilka väglagstiftningen vilar, skulle vara föråldrade. Det behov av ändringar på särskilda punkter av väglagstiftningen, som efterhand yppat sig och som aktualiserats bl. a. genom nyssnämnda framställning, vore emellertid så omfattande, att det syntes motiverat att en översyn av lagstiftningen i dess helhet komme till stånd genom särskilda för ändamålet tillkallade sakkunniga.

Efter att ha berört vissa speciella avsnitt av förenämnda lagstiftning, beträff-

fande vilka en översyn torde vara mest angelägen, anförde departementschefen i nu förevarande fråga följande.

Beträffande spörsmålet, huruvida skäl föreligger att genom ändringar i lagstiftningen främja tillkomsten av enskilda, avgiftsfinansierade vägföretag — t. ex. större brobyggnadsföretag — har tredje lagutskottet i sitt förut omnämnda yttrande framhållit, att investeringar i vägar, broar och andra trafikanläggningar liksom övriga mera betydande investeringar bör företagas med hänsyn till samhällsekonomiska överväganden om deras storlek och angelägenhet. Tillgängliga investeringsmedel är relativt begränsade, och man kan således komma att eftersätta andra angelägna behov, om man ger möjlighet till privatfinansiering av vissa trafikanläggningar. Emellertid kan avsaknaden av väg- och broförbindelse också leda till betydande trafikekonomiska förluster. I princip bör nödiga vägar och andra förbindelseleder tillskapas genom det allmänna och med användande av allmänna medel, och avgifter bör i allmänhet icke få uttagas för begagnande av allmän väg eller därtill hörande anordning. Emellertid kan enligt utskottets mening fall förekomma, då avsteg från nyssnämnda princip kan vara befogade, särskilt i sådana fall då avgift för nyttjande av viss förbindelse redan nu utgår och tillkomsten av en avgiftsbelagd bro eller tunnel endast innebär att trafikanterna får valmöjlighet mellan två avgiftsbelagda förbindelser. Utskottet har därför ansett det befogat, att utredning verkställes i syfte att erhålla en lagstiftning, som icke hindrar enskilda, bolag eller kommuner att anordna avgiftsbelagda trafikanläggningar, främst broar och tunnlar, och som därjämte reglerar frågan om möjlighet att avgiftsbelägga statliga trafikanläggningar av

förevarande slag. Utskottet har dock förutsatt, att lagstiftningen kommer att avse endast större angelägna och särskilt kapitalkrävande företag och att koncession skall krävas för utförande av företagen. Önskemål har uttalats om att utredningen bedrivs så snabbt, att förslag om möjligt kan föreläggas 1961 års riksdag. — Det torde böra ankomma på den av mig för-

Slutligen framhöll departementschefen, att resultatet av utredningsarbetet, i den mån så befunnes erforderligt eller lämpligt, borde redovisas successivt i form av delbetänkanden.

KAPITEL II

Avgiftsfrågans behandling i väglagstiftningen

Nuvarande väglagstiftnings tillkomst m. m.

Väghållningen på landet åvilade ända fram till slutet av 1800-talet uteslutande ägare och brukare av jord. Väghållningen fördelades därvid häradsvis mellan bönderna efter byamål samt ombesörjdes, åtminstone i fråga om underhållet, genom naturaprestationer. Visserligen lämnade staten fr. o. m. 1841 årligen anslag till anläggning av nya och omläggning av mindre goda vägar, men dessa anslag var ganska obetydliga, och det var först genom 1891 års lag om väghållningsbesvärens utgörande på landet som en något jämnare fördelning av väghållningsbördan uppnåddes. Enligt denna lag ålåg nämligen väghållningen särskilda, för ändamålet bildade kommunala samfälligheter, benämnda väghållningsdistrikt, vilka i regel omfattade ett härad. Huvudansvaret för väghållningen åvilade därvid fortfarande jordbruksfastigheterna, vilka hade att efter vägdelning in natura ombesörja underhållet av vägarna. Till övriga väghållningskostnader bidrog emellertid även andra beskattningsföremål med medel, som uttogs genom vägskatt och ingick till en för varje distrikt gemensam vägkassa under förvaltning av en vägstyrelse. Till vägunderhållet utgick enligt lagen statsbidrag med $\frac{1}{10}$ av kostnaden för underhållet in natura, vilket motiverades med skäligheten att bereda jordbruket lindring i väghållningsbesväret samt med att de allmänna vä-

garnas underhåll i viss mån kunde betraktas som ett statsändamål.

Med hänsyn till den börda väghållningsbesvären utgjorde, kom frågan om statens övertagande av den allmänna väghållningen att alltmer aktualiseras. Förslag därom framfördes sålunda i ett betänkande av vägkommissionen år 1880 — dock utan att då föranleda någon åtgärd i denna riktning. Kommissionen föreslog även att tidigare utgående väg- och bropenningar skulle avskaffas samt motiverade detta med att sådana direkta avgifter av trafiken — därtill medförande obehag och hinder för trafikanterna — vore olämpliga. Nyare lagstiftning i andra länder hade dessutom eftersträvat att avskaffa sådana avgifter. Kommissionen ansåg sig däremot ej kunna föreslå slopande även av färjpenningarna. Orsaken härtill var dels att dessa avgifter uppgick till betydande belopp, dels att de ej på samma sätt som väg och bropenningarna vållade tidsuppehåll. En bestämmelse av det innehåll kommissionen föreslagit intogs i 1891 års lag om väghållningsbesvärens utgörande.

Gång efter annan vidtogs ändringar i 1891 års lag, vilka syftade till en reglering av vägskattebördan till förmån särskilt för jordbruksfastigheterna och i övrigt var betingade av behovet att, med hänsyn till den allt mer tilltagande biltrafiken, åstadkomma förutsättningar för ett bättre vägunderhåll. Det ordina-

rie statsbidraget till vägunderhåll höjdes 1905 till $\frac{3}{20}$ av den uppskattade kostnaden, varjämte i vissa fall ytterligare bidrag kunde utgå. Då väghållningsdistrikten icke var i stånd att bära mer än en mindre del av de ständigt ökade vägstnaderna, fick staten i allt högre grad träda hjälpande emellan. År 1918 höjdes sålunda underhållsbidraget till $\frac{3}{10}$ av kostnaderna. Genom den 1922 införda samt därefter successivt utvidgade och skärpta bilbeskattningen fick staten medel att väsentligt öka de bidrag till väghållningen, som årligen utgick vid sidan av de direkt lagstadgade bidragen.

En nyreglering av den allmänna väghållningen i riket kom till stånd genom 1934 års lagar om allmänna vägar och om vägdistrikt. Hållandet av de allmänna vägarna ålåg enligt dessa på landet vederbörande vägdistrikt och inom stads område staden, allt under överinseende av länsstyrelserna samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess tjänstemän i länet. Vägdistriktens kostnader bestreds huvudsakligen med statsmedel och genom uttaxering av vägskatt. Statsbidrag skulle sålunda i princip utgå med 85 procent och i vissa fall mer av de verkliga kostnaderna för vägunderhåll och vinterväghållning. Till byggande av väg kunde bidrag beviljas med 80—90 procent eller i vissa fall större andel av kostnaderna. Den centrala tekniska och ekonomiska uppsikten över vägväsendet tillkom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Trots den ökade statsbidragsgivningen till vägarna blev de alltsedan slutet av 1800-talet framförda kraven på ett statligt övertagande av den allmänna väghållningen allt starkare. Förslag om ett dylikt övertagande framlades av 1938 års sakkunniga för utredning av vägväsendets förstatligande (SOU 1941:12). Sedan riksdagen i allt väsentligt god-

känt Kungl. Maj:ts i anledning härav framlagda proposition, utarbetades av 1942 års vägsakkunniga bl. a. förslag till ny lag om allmänna vägar. Den slutliga författningen i ämnet utfärdades den 30 juni 1943 (SFS nr 431). Genom denna jämte vissa i anslutning här till utfärdade andra författningar, främst vägstadgan (SFS nr 437), regleras för närvarande i huvudsak den allmänna väghållningen.

Vad som enligt statsmakternas mening ansågs mest tala för ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet, var behovet av en mera rättvis fördelning av väghållningsbördan. Den revolutionerande utveckling, som vägtrafiken undergått under 1920- och 1930-talen, hade i betydande mån rubbat förutsättningarna för väghållningens ombesörjande av kommunala samfälligheter. Den enormt stegrade biltrafiken i förening med det ekonomiska livets ökade rörlighet hade lett till att vägarna upphört att vara av huvudsakligen lokalt intresse. I allt större utsträckning togs vägarna i en trakt i anspråk även av andra än dem som bodde där. Väghållningen hade härigenom blivit en hela landets gemensamma angelägenhet. Staten hade också steg för steg övertagit allt större del av väghållningsbördan och bar redan den övervägande delen av densamma. Återstående del av väghållningskostnaderna — vilken, ehuru procentuellt sett liten, var tämligen betydande i förhållande till skatteunderlaget — fördelades emellertid synnerligen ojämnt mellan skattebetalarna och utan tillbörligt hänsynstagande till att väghållningen var ett gemensamt intresse för befolkningen i hela landet. Till stöd för ett förstatligande av vägväsendet anfördes även behovet av en för väghållningens ombesörjande mera rationell organisation än den förutvarande.

Beträffande sådana vägar, som ej var av större betydelse med hänsyn till den allmänna samfärdseln, hade frågan om införande av nya rättsregler alltsedan 1800-talets sista decennier aktualiserats genom riksdagsmotioner m. m. Det i anledning härav verkställda utredningsarbetet resulterade i 1907 års lag om enskilda vägar på landet.

Denna lag gällde endast landsbygden och sålunda icke städerna. Den avsåg endast väg, som för en eller flera fastigheter var till stadigvarande nytta såsom farväg, och sålunda bl. a. icke gångväg. Frågan om rätt att framdraga väg över annans mark fick sin lösning genom en bestämmelse, enligt vilken dylik rätt förelåg, när det för fastighetsändamålsenliga brukande var av synnerlig vikt, att väg för den fastigheten byggdes över annan fastighets område och sådant ej kunde lända till märkligt men för den senare fastigheten.

För upplåtelse av mark till väg och för annat intrång, som orsakades av vägs byggande eller begagnande, skulle ersättning gäldas. Under vissa förutsättningar förelåg också rätt för fastighet att nyttja väg, som redan var anlagd över en fastighets område (anslutningsrätt.) Om väg, som någon ville bygga för sin fastighets behov, tillika var av synnerlig vikt för ändamålsenliga brukandet av annan fastighet, skulle denna fastighet deltaga i vägens byggande (anslutningstvång). Med avseende å omfattningen av varje fastighets väghållningsskyldighet stadgades, att skyldigheten att bygga eller underhålla väg skulle fördelas med hänsyn till den omfattning, vari fastigheterna beräknades komma att begagna sig av vägen, dock att den som icke fordrat vägen ej fick åläggas större andel än som svarade mot den nytta, hans fastighet genom vägen bereddes.

I 1926 års lag om enskilda vägar, vilken ersatte 1907 års lag, löstes frågan

om enskild väghållning i städerna på det sättet, att lagen i princip gjordes tillämplig icke blott på landet utan även i stad, varvid emellertid samtidigt utsades, att den inom stad eller sådant samhälle på landet, där den för städerna gällande ordningen för bebyggelse skulle iakttagas, icke ägde tillämpning såvitt angick stadens eller samhällets till bebyggande planlagda område. Principerna om skyldighet att upplåta mark till väg samt om anslutningsrätt och anslutningstvång bibehölls i stort sett oförändrade. Härjämte infördes möjlighet i vissa fall att tvångsvis upplåta rätt att taga sand, grus eller sten för vägändamål. Bestämmelserna om vägförrättning undergick endast vissa detaljändringar i förhållande till 1907 års lag. En betydelsefull nyhet var, att det vid sidan av de tidigare bestämmelserna om vägdelning, öppnades möjlighet att anordna väghållning enligt gemensamhetssystem.

Den enskilda väghållningen regleras för närvarande genom lagen den 3 september 1939 nr 608 om enskilda vägar (EVL) jämte vissa statsbidragsförfattningar, av vilka den viktigaste är 1952 års kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning (nr 793).

Gällande rättsreglers innebörd med avseende å väg- och broavgifter

Av redogörelsen i föregående avsnitt framgår att tidigare utgående väg- och bropenningar avskaffades genom tillkomsten av 1891 års lag om väghållningsbesvärens utgörande. Även i 1934 års lag om allmänna vägar intogs en bestämmelse om väg- och broavgifter, vilken bestämmelse fick följande lydelse. »Såvida ej Konungen för särskilt fall annorlunda förordnar, skola väg- och bropenningar, där de hittills av vägfärande erlagts, upphöra, då sådant kan ske utan förnärmande av någons enskil-

da rätt». Denna bestämmelse återkom i oförändrat skick i nu gällande väglag.

Det torde alltså få anses att till grund för nuvarande lagstiftning ligger en allmän princip om att avgifter icke skall utgå för brukande av *allmän* väg eller bro.

Enskild väg skall i princip byggas och underhållas av ägarna till den eller de fastigheter, som har nytta av vägen (10 § lagen om enskilda vägar). Arbetet kan fördelas mellan de väghållningsskyldiga genom vägdelening eller ock — vilket är det vanliga — ombesörjas av en för ändamålet bildad samfällighet, som har rätt att tvångsvis ta ut tillskott i penningar av fastigheternas ägare (12 samt 50—64 §§ samma lag). Fastighet, som icke har sådan nytta av vägen, att dess ägare bör förpliktas att med viss andel deltaga i väghållningen, kan i stället få sig ålagd skyldighet att utgiva slitageersättning (9 § tredje stycket nämnda lag). — Lagen innehåller icke någon bestämmelse, enligt vilken väghållningsintressenterna kan avstänga vägen för andra. I vad mån detta kan ske får avgöras enligt allmänna rättsgrundsatser. Enligt lagmotiven torde det i allmänhet stå envar fritt att bedriva sådan trafik, som inte ens i någon mån kan skada vägen, d. v. s. i praktiken gång- och cykeltrafik (s. k. allemansrätt). Trafik med motorfordon, hästskjutsar och över huvud taget sådan trafik, som kan medföra fara för skada eller avsevärd olägenhet av annat slag, lär däremot vägintrössenterna kunna med laga verkan förbjuda. I ett avseende, nämligen beträffande trafik med motordrivna fordon, har denna princip kommit till klart uttryck genom en bestämmelse i 61 § 2 mom. vägtrafikförordningen, enligt vilken det ankommer på »ägaren av vägen» att avgöra, huruvida sådan trafik

får äga rum. Överträdelse av förbud härutinnan hemfaller under en i 68 § andra stycket nämnda förordning meddelad straffbestämmelse och bestraffas med dagsböter. — I den mån vägintrössenterna har möjlighet att förbjuda trafik på vägen, torde det även i princip stå dem fritt att medgiva sådan trafik blott mot erläggande av avgift. Härvid är emellertid att märka, att ägare av fastighet, som har nytta av vägen, enligt bestämmelserna i lagen om enskilda vägar alltid kan förvärva rätt enligt nämnda lag att begagna vägen och därvid får avgiftsplikten utbytt mot antingen delägarskap med bidragsskyldighet efter samma grunder som övriga delägare eller ock skyldighet att utgiva slitageersättning (7 och 8 §§ sagda lag).

Upplåtelse av mark till allmänna och enskilda vägar kan givetvis alltid ske genom frivilliga avtal mellan väghållaren och ägarna av de fastigheter, till vilka marken hör. Upplåtelsen kan tänkas ske under äganderätt, servitutsrätt eller nyttjanderätt. En särskild form av legalservitut utgör den s. k. vägrätt, som omtalas i lagen om allmänna vägar. Sådan vägrätt (men däremot ej vägrätt enligt lagen om enskilda vägar) kan upplåtas genom avtal.

Om frivilligt avtal ej kan åstadkommas, kan i vissa fall upplåtelse av mark ske tvångsvis.

Där fråga är om allmän väg, kan erforderlig rätt alltid upplåtas enligt lagen den 12 maj 1917 om expropriation. Expropriationsförfarandet är emellertid ganska omständligt och kommer därför endast mera sällan till användning för vägväsendets behov. I stället brukar man använda sig av vägrättsupplåtelse tvångsvis med stöd av 18—26 §§ lagen om allmänna vägar. Vägrätt uppkommer genom att arbetsplan för vägen fastställs i därför stadgad ordning och innebär rätt att taga i anspråk mark

för vägen och nyttja marken för detta ändamål utan hinder av den rätt annan må äga med avseende å marken.

Företag, som avser byggande av enskild väg, har inte möjlighet att anlita expropriation. Däremot innehåller lagen om enskilda vägar andra bestämmelser, enligt vilka fastighetsägare under viss förutsättning, nämligen att vägen är av synnerlig vikt för fastighetens ändamålsenliga brukande, kan tvångsvis få till stånd upplåtelse av den mark, som åtgår till vägen. Fråga härom (likasom flertalet andra frågor rörande enskilda vägar) upptages vid förrättning i den ordning, som närmare beskrives i nämnda lag (6 samt 15—39 §§).

Vad speciellt rör sådana vägföretag, som avser *byggande av bro*, är därjämte att iakttaga bestämmelserna i 2 kap. vattenlagen om byggande i vatten. Särskilt må erinras om stadgandena i 2 kap. 3 § första stycket, 11 § och 40 § första stycket sistnämnda lag, vilka stadganden lyder sålunda:

2 kap. 3 § första stycket

Ej må någon så bygga i vatten, att genom uppdamning, sänkning av vattenståndet eller annan inverkan på vattenförhållandena skada tillfogas eller intrång göres å annan tillhörig egendom, vare sig jord, hus, fiske, bebyggt eller obebyggt strömfall eller annat, utan så är att nyttan av byggnaden eller den del därav, som föranleder skadan eller intrånget, provas efter avdrag av byggnadskostnaden uppgå till ett värde, motsvarande tre gånger den skada och det intrång, som göres å åker och äng, samt två gånger skadan och intrånget å annan egendom. I byggnadskostnaden skall inräknas det belopp, vartill skadan och intrånget å den byggande tillhörig egendom må skattas. För skada och intrång skall ersättning givas efter ty i 9 kap. skils.

2 kap. 11 §

I eller vid allmän farled må ej byggas, med mindre byggnaden göres på sådant sätt eller sådana särskilda anordningar vidtagas, att leden fortfarande kan utan olägen-

het av någon betydelse användas för det därmed avsedda ändamålet.

Lag samma vare, där någon vill bygga i allmän flottled; och skall genom bestämmelser rörande vattentillgångens fördelning mellan vattenverk och flottning eller annorledes mellan stridiga intressen, så vitt möjligt, så jämkas, att ett vart kan behörigen tillgodoses utan förfång eller väsentligt omak för annat. Om talan rörande särskild anläggning eller åtgärd till skydd mot skada å byggnaden skils i 6 kap. 18 §.

2 kap. 40 § första stycket

Vad i denna lag finnes stadgat om byggande i vatten skall jämväl äga tillämpning i fråga om uppförande av bro eller annat byggande i vatten för allmän väg eller för järnväg, vare sig statens eller enskild, till vars anläggande Konungen lämnat tillstånd; dock utgöra bestämmelserna i 3 § första stycket icke hinder för företag, som nu nämnts.

Av det anförda torde kunna härledas bl. a. följande:

1) En väg, som har karaktär av allmän, kan f. n. ej avgiftsbeläggas.

2) Däremot är det i princip möjligt att avgiftsbelägga nyttjandet av enskild väg.

3) Om en enskild väg avgiftsbelagts, kan varje ägare av fastighet, för vilken vägen är till nytta, när som helst tvångsvis få avgiftssystemet avlöst och i stället få delägarskap i vägen eller få slitageersättning bestämd enligt lagen om enskilda vägar. Där fråga är om väg av större betydelse, blir antalet fastighetsägare, som kan tänkas förfara på detta sätt, så stort, att verkliga besvärigheter kan förmodas möta vid tillämpning av avgiftssystemet.

4) Teoretiskt är det möjligt att tvångsvis få mark upplåten enligt bestämmelserna i lagen om enskilda vägar. Detta förutsätter dock, att vägen anknytes till viss fastighet, vilket i sin tur aktualiserar frågan om andra fas-

tigheters deltagande (jfr punkt 3). Vidare blir frågan om möjligheten till upplåtelse tvångsvis beroende på en avvägning av intrånget mot nyttan för de berättigade fastigheterna. Hur många fastigheter måste man ha med för att motivera t. ex. det intrång, som vållas av en bro mellan Öland och fastlandet?

5) En liknande avvägning av nytta mot skada skall, när fråga är om broföretag, äga rum enligt vattenlagen. Märk att regeln i 2 kap. 3 § första styc-

ket är tillämplig i fråga om enskild väg.

6) Företagaren löper risk att vägen när som helst förklaras för allmän och omhändertages av staten eller kommun med vägrätt, varvid beloppet av den ersättning, som kan påräknas, blir underkastad skälighetsavvägning ur bl. a. de särskilda synpunkter, som anges i 19 § lagen om allmänna vägar. Detta måste i hög grad påverka möjligheterna att anskaffa kapital till dylika företag.

KAPITEL III

Riksdagsbehandlingen av väckta motioner m.m. i ämnet

I motionerna I: 118 och II: 144 vid 1959 års riksdag begärdes bl. a., att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte genom tillägg till direktiven för 1953 års trafikutredning anmoda utredningen att skyndsammast utreda formerna för finansieringen av väg- och brobyggen. I motionerna erinrades om det stora investeringsbehov som förelåg för vägväsendets del samt föreslogs, under hänvisning bl. a. till förhållandena i För-enta staterna, att avgiftsfinansiering av vissa vägar och brobyggnader skulle övervägas. Ur principiell synpunkt borde en sådan icke utan vidare förkastas för vårt lands vidkommande. Som försättning för avgiftsbeläggning borde givetvis gälla, att andra framkomstmöjligheter stode trafikanterna till buds, och att de alltså hade valmöjlighet mellan en längre, mer belastad, kostnadsfri led och en snabbare men avgiftsbelagd. Statsutskottet avstyrkte emellertid bifall till motionerna under hänvisning till att utredning av bilismens skatte- och finansieringsfrågor redan påginge inom trafikutredningen. Riksdagen biföll sedermera utskottets förslag.

Vid höstsessionen av 1959 års riksdag ställdes i en interpellation i andra kam-maren frågan om hinder enligt allmän-na väglagen eller eljest inom lag och författning förelåg för att en för den allmänna samfärdseln betydelsefull, fast broförbindelse utfördes i enskild regi samt för att särskilda avgifter därefter

uttags av trafikanterna på bron. Som svar härpå uttalade chefen för kommu-nikationsdepartementet följande.

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

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

Huruvida det är lämpligt att genom lag-ändringar bryta igenom de sålunda gällan-de principerna är en vittomfattande lag-stiftningsfråga, för vars besvarande krä-ves ett mera omfattande och framför allt

ett mera konkret material än det, som nu står till buds. Frågan — som f. ö. inte närmare berörts i interpellationen — torde emellertid komma att i väsentliga hänseenden behöva bli klarlagd i anslutning till det arbete, som bedrivs inom den s. k. Öresundsdelegationen.

I motionerna I: 75 och II: 90 vid 1960 års riksdag hemställdes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att frågan om formerna och förutsättningarna för anordnande av avgiftsbelagda trafikanordningar snarast utreddes samt att de förslag till lagändring, vartill en dylik utredning kunde föranleda, framlades inför riksdagen. Vidare yrkades i motionerna I: 458 och II: 550, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om framläggande av förslag till sådana ändringar i gällande väglag och andra författningar, som vore erforderliga för att broföretag som avsåges att användas för allmän trafik kunde efter prövning i särskilda fall komma till stånd genom byggande och finansiering i enskild regi samt därefter för viss tid beläggas med avgifter för finansiering av byggnads- och driftkostnader.

I de förstnämnda båda motionerna anfördes bl. a. följande.

I allt flera länder har trafiktunnlar, broar och även vägar tillkommit och finansierats genom avgifter på den trafik, vars behov anläggningarna tillgodoser. Den första s. k. tullbron i Frankrike invigdes förra året, nämligen den nära 1,5 km långa hängbron över Seine vid Tancarville vid Le Havre. Handelskammaren i Le Havre har beviljats koncession för anläggningen, som finansierats genom privata lån. Att döma av erfarenheterna under den tid bron varit i drift lär det icke föreligga några svårigheter att förränta och amortera det nedlagda kapitalet med hjälp av avgifter för bronns nyttjande. Även i Norge har under de senaste åren tillkommit ett icke ringa antal avgiftsbelagda broar, vilka ersatt tidigare befintliga färjleder. Ifrågasvarande broar ägs visserligen av staten, men det förutsattes vid anläggningen att inflytande broavgifter

skulle finansiera såväl byggnadskostnader som brounderhåll. Någon principiell skillnad har icke ansetts föreligga mellan avgifter vid nyttjande av färjleder och motsvarande avgifter på broar tillkomna för att ersätta dylika leder. I staden Bergen har ett aktiebolag med hjälp av privat och kommunalt kapital helt nyligen anlagt både en trafiktunnel och en bro, som båda finansieras med avgifter på trafikanterna. I staden Tromsø slutfördes i år anläggningen av en 43 m hög och nära 1 km lång betongbro tillkommen på enskilt initiativ och avsedd att finansieras med broavgifter.

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

häremot ur vare sig sakliga eller principiella synpunkter. Den trafik, som är villig underkasta sig ett speciellt avgiftssystem för att få sitt trafikledsbehov snabbt tillgodosett, kan antagas ha sådan nytta av anläggningen, att avgifterna i förhållande därtill saknar praktisk betydelse. Icke minst för näringslivets transporter kan en tidsvinst på en halv eller en timme föranledd av en ny bro eller trafikunnel medföra betydande vinster ur transportekonomiska synpunkter. Sådana förbättringar av transportekonomin kommer direkt eller indirekt produktion eller distribution och i sista hand konsumenterna till godo.

I motionerna I: 458 och II: 550 anfördes bl. a. följande.

Då det visat sig förenat med svårigheter att tillräckligt snabbt få till stånd broföretag av större omfattning genom det allmännas försorg, är det naturligt, att det spörsmålet rests, huruvida man icke på andra vägar lättare och snabbare kan komma till en lösning av vissa kommunikationsproblem av detta slag. Härvid har tanken att större broar skulle kunna byggas i enskild regi väckts. Sådana broföretag skulle finansieras genom särskilda avgifter som uttages av trafikanterna. Exempel på sådana broar finnes på olika ställen i utlandet, t. ex. USA och Frankrike. Enligt vad som framgått, bland annat under de fortsatta diskussionerna rörande Ölandsbron, finnes ett betydande intresse även hos vissa av landets större firmor i branschen för ett sådant tillvägagångssätt.

I samband med ett interpellationssvar i andra kammaren den 16 december 1959 framhöll kommunikationsministern bland annat, att frågan om det är lämpligt att genom lagändringar bryta genom gällande principer för byggande av allmänna kommunikationsleder är en vittomfattande lagstiftningsfråga. Statsrådet pekade i sammanhanget på både väg- och expropriationslagstiftningen. Starka skäl kan emellertid såsom nämnts ur olika landsdelars synpunkt anföras för att det i särskilda fall kan vara motiverat, att enskilda firmor får rätt att utföra större broföretag m. m. Det synes mot bakgrunden härav mindre tillfredsställande, att den lagstiftningsmässiga sidan av saken icke klarlägges. Det kan icke vara rimligt, att — därest i särskilda fall fullgoda och vägande skäl kan anföras för en sådan lösning — hinder i lagstiftningen

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

I ett över förenämnda motioner angivet yttrande erinrade *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* om att det redan för det allmänna vägväsendets del föreläge ett mycket stort medelsbehov för vägbyggnader. I vägplanen för Sverige hade sålunda förslag framlagts om utbyggnad av det allmänna väg- och gatunätet under en 20-årsperiod till en sammanlagd kostnad av ca 21 miljarder kronor. Styrelsen anförde vidare följande.

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

Den av motionärerna gjorda jämförelsen med förhållandena i Förenta Staterna tor-

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

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

Vidkommande åter de i motionerna I: 458 och II: 550 framförda yrkandena vill styrelsen erinra om att frågan om byggande av en Kalmarsundsbro vid flera tillfällen under de senaste åren aktualiserats samt om vad i samband härmed förevarit. I nu förevarande motioner har problemet upptagits ur mera principiella synpunkter och utvidgats att avse byggande och finansiering i enskild regi över huvud taget av skilda broföretag. Motionärerna har därvid själva erinrat om vad av vederbörande departementschef vid höstsessionen av fjolårets riksdag anförts i dessa frågor bl. a. beträffande svårigheterna för enskilda företag med avseende å markexpropriation m. m. Styrelsen kan för sin del ansluta sig till de sålunda av departementschefen gjorda uttalandena. Under hänvisning härtill ävensom i tillämpliga delar till vad ovan anförts angående avgiftsbelagda trafikaneläggningar m. m. avstyrker styrelsen bifall till motionerna ifråga.

Handelskamrarnas nämnd, Kooperativa förbundet, Sveriges Grossistförbund, Sveriges hantverks- och småindustriförbund, Sveriges industriförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges lantbruksförbund och Skogsbrukets motortransportkommitté hade — efter behandling av frågan inom Näringslivets

trafikdelegation — i gemensamt yttrande bl. a. anförts.

Enligt vår mening bör den allmänna väghållningen såsom en hela landets angelägenhet i princip alltjämt åvila staten. Detta bör dock icke förhindra, att enskilda eller kommuner efter prövning från fall till fall erhålla tillstånd att utföra trafikaneläggningar som finansieras genom avgiftsbeläggning. Om en dylik finansieringsform finge tillämpas, skulle i vissa fall betydande transportekonomiska vinster kunna ernås icke minst för näringslivets godstransporter. Vi anse därför i likhet med motionärerna, att möjlighet bör öppnas för de föreslagna undantagen från gängse finansieringsprinciper vid anordnande av trafikaneläggningar.

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

Kungl. automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Svenska vägföreningen uttalade i gemensamt yttrande såsom sin mening, att tullvägssystemet börjat få minskad användning exempelvis i USA, troligen beroende på att kongressen beslutat om utbyggnad på tio år av ett interstate huvudvägnät, som finge begagnas avgiftsfritt. Enligt organisationernas mening sammanhängande användningen av avgiftsbelagda trafikaneläggningar intimt med utformningen av bilismens skattefrågor och metoder för vägväsendets finansiering, i vil-

ka hänseenden stora olikheter rådde mellan olika länder.

Frågan om anordnande av tullbroar och tullvägar hade varit föremål för vissa överväganden inom organisationerna, dock ej så ingående att det i sammanhanget syntes vara erforderligt att ange något principiellt ståndpunktstagande. Organisationerna vore emellertid fullt införstådda med att det — som kommunikationsministern framhållit i det återopade interpellationssvaret — gällde en omfattande lagstiftningsfråga på vägområdet och ansåg också att den i motionerna I: 75 och II: 90 begärda utredningen borde komma till stånd. Det syntes vara lämpligt att de lagliga hindren undanröjdes för anordnande av här ifrågavarande anläggningar, av vilka broar och/eller tunnlar närmast syntes kunna bli aktuella. Allt eftersom projekt framlades stode det sedan fritt att pröva från fall till fall om de borde komma till utförande.

Tredje lagutskottet erinrade i sitt utlåtande (nr 28) över motionerna inledningsvis om att tanken på ett system med avgiftsbelagda trafikanläggningar hade föranletts av svårigheterna att — inom ramen för de allmänna vägplanerna och planerna för byggande av storbroar — inom önskvärd tid bereda utrymme för sådana kostnadskrävande projekt, varom här vore fråga. Vidare förklarade sig utskottet dela väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening, att tillgängliga investeringsmedel vore relativt begränsade och att man således kunde komma att eftersätta andra angelägna behov, om man gäve möjlighet till privatfinansiering av vissa trafikanläggningar. Utskottet anförde här efter bl. a. följande.

Med hänsyn till att staten har ansvaret för den allmänna väghållningen anser ut-

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

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

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

Med hänsyn till det nu anförda anser utskottet — i likhet med det allt övervägande antalet remissinstanser, däribland de tre hörda länsstyrelserna, Kooperativa förbundet, Sveriges industriförbund och Sveriges lantbruksförbund samt tre stora motororganisationer — att en utredning bör verkställas i syfte att erhålla en sådan lagstiftning som icke hindrar enskilda, bolag eller kommuner att anordna avgiftsbelagda trafikanläggningar, i första hand broar eller tunnlar. Vid en sådan utredning bör även upptagas frågan om möjlighet att i vissa fall avgiftsbelägga även statliga trafikanläggningar av nu förevarande slag. Utskottet förutsätter, att lagstiftningen kommer att avse endast större, angelägna och särskilt kapitalkrävande fö-

retag och att koncession skall krävas för utförande av företagen.

Utskottet hemställde slutligen, att riksdagen i anledning av motionerna måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning i syfte att erhålla en lagstiftning, som möjliggjorde av-

giftsbelagda trafikanläggningar, främst broar eller tunnlar.

Riksdagen fattade sedermera beslut i enlighet med utskottets förslag, varefter Kungl. Maj:t uppdragit åt 1960 års vägsakkunniga att verkställa utredning i frågan.

KAPITEL IV

Utredningar m. m. rörande en broförbindelse mellan Öland och fastlandet

Motioner till 1933 och 1939 års riksdagar

Frågan om upprättande av en broförbindelse mellan Öland och fastlandet har sedan 1933 varit föremål för utredningar och undersökningar i olika sammanhang. Sistnämnda år väcktes i riksdagen motioner i frågan, vilka emellertid avlogs. Frågan väcktes ånyo genom motioner vid 1939 års riksdag, som i överensstämmelse med statsutskottets förslag hemställde att frågan skulle närmare utredas. I anledning härav anbefalldes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom beslut den 5 maj 1939 att till Kungl. Maj:t inkomma med en förut-sättningslös utredning rörande broförbindelse över Kalmarsund.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning

I utredningen, som framlades den 21 mars 1949, framhölls att en broförbindelse över Kalmarsund borde utgå från norra delen av Kalmar på fastlandet och anslutas i närheten av Algutsrums kyrka på Öland. Sex olika sträckningar hade undersökts, och den totala bro- och väglängden i varje sträckning uppgick till ca 11 km, varav 6 km över vatten. För såväl 7 som 11 m fri bro- och vägbredd hade kostnadsberäkningar utförts. Över Kalmarsunds djupränna, där sjötrafiken framgår, skulle en 2,0 å 2,5 km lång bro anordnas, förlagd på sådan höjd att sjö- och vägtrafiken bleve oberoende av varandra. För bron hade utarbetats två alternativa förslag,

som väsentligt skilde sig från varandra beträffande utformningen av den bärande huvudkonstruktionen. Det ena alternativet avsåg en bankbro, det andra en bågbro. Större delen av förbindelsen över sundet förutsattes utförd som bank.

Kostnaderna för det billigaste alternativet beräknades till i runt tal 28,0 respektive 32,6 milj. kronor vid en fri bro- och vägbredd av 7 respektive 11 m. Detta förutsatte dock att strömförhållandena i sundet icke komme att försvåras i sådan grad att särskilda fördyrande åtgärder måste vidtagas.

Såsom alternativ till den ovannämnda utredningen angående väg- och broförbindelse över Kalmarsund utförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en undersökning angående statlig färjled mellan Kalmar och Färjestaden, som framlades den 31 oktober 1949. I utredningen diskuterades dels en färjled för enbart landsvägstrafik, dels en färjled för kombinerad landsvägs- och järnvägstrafik. I fråga om det förstnämnda alternativet framhölls att på den redan befintliga färjleden kunde teoretiskt, enligt för år 1949 gällande sommarturlista, transporteras ca 265 fordon per dag i vardera riktningen, eller sammanlagt 530 personbilar per dag. Den maximala fordonstrafiken under juli 1948 uppgick till 4 000 fordon eller i medeltal 160 per dag i båda riktningarna. Vid topptrafik var dock färjledens kapacitet

tet icke tillräcklig för att avveckla trafiken, varför fordon måste kvarstanna i Färjestaden över natten för att över skeppas först nästa dag.

Det ansågs lämpligt att projektera den framtida färjförbindelsen för en trafik motsvarande en fördubbling av 1948 års trafik, d. v. s. för ca 350 personbilar per dag i båda riktningarna. Vid en sådan trafikmängd skulle den nya färjförbindelsen behöva givas en minst dubbelt så stor kapacitet som den dåvarande för att tillfredsställande kunna ombesörja trafiken. Således borde teoretiskt 1 100 personbilar per dag tillsammans i båda riktningarna kunna transporteras över sundet. Färjans överfartstid i en riktning beräknades till 30 min., och samma tid antogs åtgå för på- och avstigning av passagerare samt in- och utlastning av motorfordon och gods. En färja skulle således kunna utföra en tur i en riktning på en timme. Färjledens längd vore 6 000 m, och för att ej alltför många färjor skulle behöva anskaffas, borde varje färja givas betydande dimensioner. En blivande färja måste sålunda kunna samtidigt överskeppa 25 personbilar eller 2 bussar, 8 lastbilar och 10 personbilar jämte ett hundratal cyklar och ca 200 passagerare eller enbart ca 700 passagerare. Tre färjor skulle därvid erfordras för att giva färjförbindelsen tillräcklig kapacitet under högtrafiktid. I utredningen finns även utarbetat ett preliminärt förslag till färja. Fartygen skulle vara specialkonstruerade för gång i is och skulle kunna vara i funktion 15 tim. i sträck. Besättningen på varje fartyg skulle uppgå till sex man.

Järnvägsstyrelsen anförde i en skrivelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 17 maj 1946, att ett förslag till färjförbindelse över Kalmarsund även borde upprättas för kombinerad järnvägs- och landsvägstrafik. En alter-

nativ utredning gjordes härför. Järnvägsstyrelsen lät också upprätta en memoria angående järnvägstrafiken på färjleden Kalmar—Färjestaden, varav bl. a. framgick följande.

En ny godstrafik om sammanlagt 27 000 ton per år kunde väntas, om järnvägsfärja insattes. Transportbehovet ansågs vara mellan 0 och 20 smalspårsvagnar per vardag i vardera riktningen. Största trafiken med järnvägs-vagnar antogs uppstå under betkampanjen i oktober och november månader, då det skulle kunna bli erforderligt att överföra ett ganska stort antal vagnar dagligen. Under åtskilliga år framåt ansågs det vara tillräckligt, om spår anordnades på de planerade vägfärjorna utan att dessas huvuddimensioner ändrades. Järnvägsvagnar skulle därvid medtagas i så stor omfattning som vägtrafiken möjliggjorde.

Vid en jämförelse mellan blivande järnvägs- och landsvägstrafik fann man, att landsvägstrafiken torde bli av väsentligt större omfattning än den av järnvägsstyrelsen beräknade järnvägstrafiken. Vidare framhölls, att vägfordonstrafiken torde bli störst under sommarmånaderna, varemot järnvägstrafiken skulle nå sin höjdpunkt under betkampanjen.

För den utökade färjtrafiken erfordrades nya färjlägen i Kalmar. Förslag till planering av färjlägen vid Vedgårds-holmen alternativt Laboratoriehöjden uppgjordes därvid. Även i Färjestaden beräknades en upprustning och viss nybyggnad av hamn och färjläge vara nödvändig. Farledsrännan mellan Kalmar och Färjestaden skulle uppmuddras och därvid givas en bredd av 80 m, varigenom en trygg navigering skulle säkerställas även vid svåra strömförhållanden. Djupet i farledsrännan förut-sattes bli 6,0 m. För trafiken nödvändiggjordes även en utökad fyrbelysning.

Anläggningskostnaderna beräknades med 1945 års priser, varigenom en direkt jämförelse kunde erhållas med kostnaderna för en broförbindelse enligt ovannämnda av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställda utredning. Beträffande kostnaderna för färjorna angavs de uppgå till 1,4 milj. kronor per styck, eller 4,2 milj. kronor för tre färjor. De anordningar som skulle nödvändiggöras om färjleden jämväl skulle användas för järnvägstrafik uppskattades till omkring 100 000 kronor. Kostnaderna för färjläge i Kalmar vid Vedgårdsholmen uppskattades till i runt tal 800 000 kronor och vid Laboratoriehölen till 1 850 000 kronor. Sammanlagda kostnader för en färjled mellan Kalmar och Färjestaden angavs till mellan 10 och 11 milj. kronor. De årliga drift- och underhållskostnaderna för färjleden uppskattades till 500 000 kronor. I detta belopp ingick förutom själva driftkostnaderna för färjorna även kostnaderna för underhåll av färjlägen, fortlöpande rensning av farleden samt färjledens andel i fyrbelysningens kostnader. Vidare inräknades kostnaderna för förnyelse av vissa delar av färjlägena samt av motorer och skrov för färjorna. Däremot ingick inga kostnader för assurance av färjorna och ej heller för hamnavgifter i Kalmar och Färjestaden.

Summan av anläggningskostnaderna och de kapitaliserade drift- och underhållskostnaderna uppgick sålunda för en färjled över Kalmarsund mellan Kalmar och Färjestaden, avsedd för kombinerad landsvägs- och järnvägstrafik, till 22,2 milj. kronor för alternativet med färjläge i Kalmar vid Vedgårdsholmen och 23,2 milj. kronor för alternativet med färjläge vid Laboratoriehölen. Dessutom skulle för färjläget vid Vedgårdsholmen tillkomma kostnaderna för inlösen av berörda fastigheter.

Ö-utredningens förslag

Genom bemyndigande den 19 februari 1954 tillkallades av chefen för socialdepartementet sakkunniga för att verkställa utredning rörande åtgärder för lösandet av de sysselsättningsproblem, som funnes eller väntades uppstå på Gotland, Öland och Ven. De sakkunniga, som antog benämningen 1954 års Ö-utredning, avlämnade den 30 juni 1956 sitt betänkande rörande Öland. Utredningen lämnade här i en koncentrerad redogörelse för tidigare utredningar och överväganden rörande en bro mellan Öland och fastlandet samt framhöll här efter sammanfattningsvis följande.

Efter att ha undersökt befolknings- och näringslivsförhållandena på Öland m. m. har utredningen ansett sig kunna sammanfatta situationen på följande sätt: Den fortgående rationaliseringen inom jordbruket har friställt arbetskraft, vilket på grund av näringslivets på Öland brist på differentiering och de befintliga industriföretagens relativt små möjligheter att sysselsätta ytterligare arbetskraft lett till en utflyttning från ön. Denna utveckling kan antas fortsätta i samma takt, om inte särskilda åtgärder vidtages, då det öländska jordbruket alltför synes ge utrymme för arbetskraftsbesparande rationalisering. För närvarande uppträder på Öland en säsongsmässig arbetslöshet, som framstår som ganska besvärande. Denna har sin bakgrund i att sysselsättningen inom jordbruket genom bl. a. mekaniseringen blivit alltmer säsongbetonad samt att livsmedelsindustrin i betydande utsträckning arbetar säsongmässigt. Slutligen torde på Öland finnas en dold arbetslöshet av icke ringa omfattning. Framför allt på norra delen av ön förekommer ett stort antal smärre brukningsenheter. Dessas brukare saknar i allmänhet kompletterande sysselsättningsmöjligheter under vintern.

Den rådande situationen måste fullt naturligt te sig i hög grad bekymmersam för invånarna på Öland och utredningen framhåller, att det i största utsträckning bör ankomma på landskapets myndigheter samt organisationer och företagare att genom tillvaratagande av öns naturliga förutsättningar inom jordbruk, vissa industrigre-

nar och turistväsendet söka skapa gynnsammare existensmöjligheter för invånarna. Vid de överläggningar, som utredningen fört rörande möjligheterna att utbygga Ölands näringsliv, har utredningen emellertid blivit övertygad om att man — med hänsyn till rådande speciella svårigheter på ön — i stor utsträckning nödgas tillgripa positivt stimulerande åtgärder i olika hänseenden, om man skall kunna bromsa den pågående utvecklingen i befolknings- och näringslivshänseende. Det bör ankomma på länsorgan och statliga myndigheter att i detta hänseende göra sin insats.

Utredningen förutsätter, att arbetsmarknadsstyrelsen liksom hittills med stor uppmärksamhet kommer att följa utvecklingen på Öland. Utredningen finner det vidare angeläget, att vid bedömningen av förekommande ärenden rörande statlig kreditgaranti särskild hänsyn tages till företag, som har för avsikt att etablera sig eller utvidga verksamheten på Öland. Med tanke på önskvärdenheten att främja ett till Öland lokaliserat näringsliv förordnar utredningen en förstärkning av företagareföreningens i Kalmar län resurser, ekonomiskt och personellt. Särskilda lånemedel bör stå till förfogande för den öländska småföretagsamheten. Anslaget till föreningens administration bör under ett par år avvägas, så att extra arbetskraft kan anställas för undersökning av möjligheterna till en intensifiering av småindustrier på ön. Utredningen har vidare understrukt angelägenheten av att en lokaliseringsplanering berörande Öland kommer till stånd.

Den genomgång av det öländska näringslivet, som utredningen företagit, har gett vid handen, att föreliggande utbyggnadsplaner berörande landskapets större industrier endast kan väntas ge smärre tillskott till nuvarande sysselsättning. Under den tid utredningen arbetat har icke eller några uppslag till nyetablering av industri till Öland framkommit av den art, att de gett resultat. Utredningen har i ett par fall underhandlat med befintliga företag om statlig kreditgaranti och sökt medverka till en positiv lösning av frågorna. Dessa ärenden är ännu ej slutförda.

Vad särskilt det öländska jordbruket angår har utredningen medverkat beträffande sockerbetsodlingens omfattning på sätt närmare belyses i betänkandet. Utredningen har även till tulltaxekommittén framfört vissa synpunkter rörande landskapets spe-

cialodlingar. Utredningen har i övrigt funnit, att det i viss utsträckning bör vara möjligt att genom driftsomläggningar öka lönsamhet och sysselsättning inom jordbruket. Av detta skäl anser utredningen det angeläget, att upplysningsverksamheten genom hushållningssällskapet aktiveras. Utredningen förordar, att hushållningssällskapet på försök får anställa ytterligare en jordbruksinstruktör stationerad på Öland.

I nuvarande läge synes enligt utredningens mening mera långsiktiga åtgärder böra övervägas och vidtagas för att stimulera till ett utökad näringsliv på Öland. I detta sammanhang intager kommunikationsfrågorna en framträdande plats. Utredningen har därför upptagit frågan om en broförbindelse över Kalmarsund till bedömande och lämnat en redogörelse för detta problem. Utredningen har på anförda skäl funnit sig böra förordar, att en sådan förbindelse snarast möjligt kommer till stånd, och har understrukt angelägenheten av att de orforderliga förberedande undersökningarna bedrives med all möjlig skyndsamhet, så att ett definitivt ställningstagande till problemet kan ske i en nära framtid. Utredningen har vidare tagit upp till diskussion vissa provisoriska åtgärder beträffande kommunikationerna, som kan övervägas i avbidan på brons anläggande. Utredningen har därvid fäst uppmärksamheten på de s. k. vintertilläggen och övergångsavgifterna. Frågan om hamntaxorna har utredningen tills vidare förbigått, då hamnbidragsutredningen har för avsikt att i samråd med utredningen avgiva förslag om ett statligt stöd till vissa ölandshamnar.

Turistväsendet är en viktig näringsgren för Öland. Utredningen har konstaterat landskapets goda förutsättningar för turistliv och har pekat på önskvärdenheten, att åtgärder vidtages som kan främja utvecklingen på detta område. Frågor om anslag från fonden för friluftslivets främjande bör enligt utredningens mening bedömas särskilt välvilligt, när det gäller Öland.

Till utredningen har framförts önskemål om att någon statlig anstalt måtte lokaliseras till Öland. Utredningen har framhållit vikten av att vid lokaliseringar av detta slag de öländska intressena beaktas i all den utsträckning som är möjligt.

Under utredningsarbetets gång har från öländsk sida framförts olika synpunkter berörande skolväsendet m. m., som inte torde falla inom utredningsuppdragets ram.

Utredningen har med hänsyn till omständigheterna ansett sig böra redovisa de framförda önskemålen.

Motioner till 1956 års riksdag

I motioner till 1956 års riksdag hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla, att frågan om upprättande av broförbindelse mellan Öland och fastlandet måtte prövas så skyndsamt, att ifrågavarande brobyggnad kunde inrymmas i den flerårsplan för byggande av storbroar, som avsåge tiden 1960—1964. I anledning av motionerna framhöll statsutskottet, i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 134, följande.

Frågan om upprättande av en broförbindelse mellan Öland och fastlandet har, som motionärerna framhållit, redan tidigare varit föremål för riksdagens uppmärksamhet. Med anledning av i ämnet väckta motioner föreslog sålunda 1939 års riksdag, med bifall till vad statsutskottet i sitt utlåtande nr 6 hemställt, att frågan skulle närmare utredas. Ett därav föranlett, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen år 1949 framlagt förslag är nu enligt vad styrelsen i sitt remissyttrande framhållit föremål för överarbetning beträffande vissa tekniska frågor, varjämte med anlitande av en särskild expert vissa utredningar pågå i syfte att ur näringsgeografiska och befolkningsstatistiska synpunkter belysa behovet av en dylik förbindelse. Under vissa av styrelsen angivna förutsättningar kunna utredningarna i huvudsak vara slutförda före år 1960, vilket skulle möjliggöra att frågan om förslagets utförande kan prövas i samband med upprättande av den flerårsplan för byggande av storbroar som avser tiden 1960—1964.

Även utskottet anser vissa omständigheter kunna åberopas till förmån för upprättande av den föreslagna broförbindelsen. Med hänsyn till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt remissyttrande anfört finner utskottet dock någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida icke nu vara påkallad. Utskottet förutsätter emellertid, att den inom styrelsen pågående utredningen bedrives med all den skyndsamhet som är möjlig.

Ekonomisk-geografisk undersökning, verkställd åren 1955—1957 inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen

I rubricerade undersökning konstaterades bl. a. att jordbruket var öns viktigaste näringsgren, i det att år 1950 49 % av befolkningen tillhörde denna grupp, mot 23 % i hela landet. Till följd av jordbrukets rationalisering hade dess befolkning stadigt minskat, och en fortsatt avfolkning vore att vänta.

Industrin bestod i huvudsak av förädling av öländska råvaror för avsättning respektive serviceverksamhet för öbefolkningen och turisterna. Den förstnämnda kategorin hade som viktigaste utgångsmaterial jord och sten samt jordbruksprodukter. Trä-, metall- och övrig industri hade huvudsakligen servicekaraktär. Det viktigaste inslaget i den öländska industrin både i fråga om sysselsättning och transporter var cementindustrin i Degerhamn med ca 240 sysselsatta och ytongfabriken i Grönhögen med 170 sysselsatta. De två största företagen i stenindustribranschen var förlagda till Sandvik. För övrigt fanns mindre företag i bl. a. Byxelkrok och Grönhögen. Inom livsmedelsindustrin var sockerbruket i Mörbylånga det största företaget. Antalet sysselsatta där var under kampanjen ca 250. I viss utsträckning rekryterades den erforderliga extra arbetskraften från fastlandet. Andra viktiga företag inom denna industrigren var konserverfabrikerna i Mörbylånga, Borgholm och Färjestaden. Metallindustrin representerades främst av bilverkstäder i Borgholm, Färjestaden och Mörbylånga.

Hantverk och handel hade inte nått någon anmärkningsvärd storlek på Öland. Hantverket hade fortfarande karaktär av servicenäring. De viktigaste handelsorterna var Borgholm, Mörbylånga och Färjestaden. Kalmars inflytande som centralort var stort, främst

för den södra delen av ön. Följden av en broförbindelse kunde därvid bli ytterligare förskjutningar till Kalmars fördel. Särskilt gällde detta i konkurrensen med Färjestaden.

Samfärdseln på ön upprätthölls i vad avsåg de kollektiva transportmedlen dels med järnväg och dels med buss. Den smalspåriga järnvägen Böda—Borgholm—Ottenby tillhörde de banor, angående vilka utredning om ev. nedläggande av trafiken pågick 1958 (numera nedlagd). Busstrafiken bedrevs huvudsakligen av statens järnvägar. Turisttrafiken till ön beräknas årligen uppgå till ca 40 000 bilar med 100 000 resenärer samt därutöver 100 000 besökare, som enbart använde sig av kollektiva transportmedel. Häri ingick en stor mängd endagsresor. Antalet sommargäster som vistades på Öland en vecka eller mer beräknades uppgå till ca 30 å 40 000 per år.

Utredningen erinrar vidare om att den totala folkmängden på Öland som följd av de starka jordbruksinslagen i näringslivet successivt minskat sedan 1880-talet. Åren 1900—1955 har folkmängden sålunda sjunkit från ca 30 400 till 24 900 invånare, eller med 18 %. Även Kalmar läns fastlandsdel visar en minskning med 8 %. I hela landet har för samma tidrymd folkmängden ökat med 42 %. En befolkningsframskrivning utförd på grundval av registrerade utflyttningssiffror och nuvarande försörjningsmöjligheter visar att befolkningen i de yrkesverksamma åldrarna på Öland kan komma att minska från ca 15 800 år 1955 till knappa 13 300 år 1970.

I kommunikationsfrågan lämnar utredningen bl. a. följande uppgifter.

Linjetrafiken mellan fastlandet och Öland ombesörjs nästan helt av Kalmarsundsbolaget på leden Kalmar—Färjestaden, som för denna trafik har fyra färjor i drift med en sammanlagd kapacitet av ca 95 bilar och 1 025 passagerare. Under sommaren utförs här 40 å 45 turer per dag, vinter-

tid 15 å 20. Vagnslasttrafiken mellan fastlandet och Öland ombesörjs av SJ:s järnvägsfärja som även denna går mellan Kalmar och Färjestaden.

En ny färja beräknades hösten 1957 bli satt i trafik med en kapacitet av sex å sju smalspårsvagnar, eller fyra normalspårsvagnar placerade på s. k. överföringsvagnar. Under betkampanjen vid sockerbruket i Mörbylånga trafikerar sockerbolaget leden Bergkvara—Mörbylånga med egen järnvägsfärja. (Denna trafik har upphört med säsongen 1957.) Övrig godstrafik upprätthålls genom trampfart. Den totalt transporterade godskvantiteten utgjorde år 1954 184 300 ton till Öland och 331 000 ton från Öland.

För beräkning av de kostnadsminskningar som väntas uppkomma vid tillkomsten av bro har gjorts prognoser dels för biltrafiken och dels för godstrafiken. För godstrafiken har därvid två alternativ betraktats, dels ett minimalalternativ och dels ett maximalalternativ. Minimalalternativet innebär, att

- 1) gods till och från utlandet även i fortsättningen kommer att gå sjöledes,
 - 2) all linjetrafik med båt via Färjestaden kommer att upphöra och godset överflyttas till biltransport över bron,
 - 3) linjetrafik med båt mellan Bergkvara och Mörbylånga med betor och betprodukter kommer att fortsätta, och
 - 4) viss del av den nuvarande inrikes trampfarten från cement- och ytonfabrikerna kommer att omföras till lastbilstransporter.
- Maximalalternativet innebär förutom ovan nämnda fyra punkter, att
- 5) 17 000 ton av sockerbrukets avsättning omföres från båt- till lastbilstransporter, samt
 - 6) övrig inrikes trampfart som ej berör cementfabriken, ytonfabriken eller sockerbruket kommer att omföras till lastbilstransporter.

Med ovan angivna förutsättningar erhöles för alternativ I, minimalalternativet, en från båt till lastbil överförd transportmängd av 69 000 ton till Öland och 88 000 ton från Öland, samt för alternativ II 105 000 ton till Öland och 148 000 ton därifrån. Med utgångspunkt från 1954 års transportsiffror skulle alltså 157 000—253 000 ton gods komma att transporteras över en bro, vilket utgör 30—49 % av de totala transportmängderna till och från

Öland. En betydande del av godskvantiteterna skulle alltså även i framtiden beräknas bli transporterade per båt, vilket sammanhänger med gods- och avsättningsstrukturen hos de två största företagen, cementfabriken och ytongfabriken.

För biltrafiken har den kvot som erhålles ur antalet personbilar transporterade mellan Kalmar och Färjestaden dividerat med totala antalet inregistrerade personbilar i Sverige applicerats på de prognossiffror för personbilar, som angivits i det preliminära förslaget till stamvägnät för Sverige. För år 1975 har därvid antagits en biltäthet av en bil per tre invånare. Ur de härav erhållna uppgifterna har medeldygnstrafiken för 1960, 1965 och 1975 beräknats, varvid följande erhållits. För 1960: 520—625 fordon per årsmedeldygn, för 1965: 675—780 och för 1975: 1 200—1 250. För sommarmedeldygnstrafiken har siffrorna beräknats till, för 1960: 1 350—1 625, för 1965: 1 760—2 030, samt för 1975: 3 100—3 250. Dessa siffror kan betecknas som det framtida trafiktrycket vid en fortsatt färjtrafik. Den verkliga ökningens storlek blir beroende i vad mån färjtrafiken kan utökas genom ytterligare turer.

Om en bro byggs, beräknas trafiken bli följande. För personbilar år 1965: 1 400—1 600 per årsmedeldygn och för 1975: 2 400—2 500. Inräknas lastbilar och bussar blir antalet fordon per årsmedeldygn för 1965: 1 700—2 300 och 1975: 2 900—3 800. För beräkning av vinsten vid en broförbindelse har de nya avståndsrelationer, förändrade tidsavstånd och kostnader beräknats, som väntas uppkomma. Storleken av dessa förändringar bestämmer brons ekonomiska betydelse.

Utredningen konstaterar slutligen, att de kostnadsminskningar, som på grundval av vad ovan anförts beräknats vid tillkomsten av en bro, väntas uppgå till för år 1965: 3 235 000 å 3 675 000 kronor och för år 1975: 5 070 000 å 5 465 000 kronor.

Motioner till 1958 års riksdag

I motioner till 1958 års riksdag hemställdes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdroges

att skyndsammast låta utarbeta arbetsplan för en bro mellan Öland och fastlandet samt i övrigt vidtaga erforderliga åtgärder, så att ifrågakvarande broföretag snarast möjligt kunde intagas i flerårsplan för byggande av storbroar.

I sina yttranden över dessa motioner framhöll länsstyrelsen i Kalmar län samt länets kommunikationsråd att starcka skäl talade för tillkomsten av bron samt tillstyrkte, under hänvisning härtill och till innehållet i en på kommunikationsrådets uppdrag vid tekniska högskolan i Stockholm verkställd utredning, bifall till motionerna. I sistnämnda utredning framhölls sammanfattningsvis följande.

Som framgår av ovanstående redovisning av uppdraget har den utförda undersökningen måst begränsas till att omfatta endast personbilsutvecklingen vid bibehållandet av en färjförbindelse mellan Kalmar och Färjestaden. Undersökningen ger emellertid vid handen, att i och med att trafiken växer kommer trafikavvecklingen att kräva större kostnader per transporterad personbil. De använda prognosekvationer har därför uppställts under antagande av att trafiken inte kommer att växa i samma utsträckning som hittills. Under dessa förutsättningar kan trafikmängden beräknas bli

År	Milj. inregistrerade personbilar i sverige	Prafik milj. personbilar år	
		Alt. I	Alt. II
1965	1,4—1,6	0,22—0,24	0,23—0,26
1975	2,3—2,4	0,33—0,35	0,36—0,38

Enär såsom ovan anförts genomsnittskostnaden per överskeppad personbil ökar vid bibehållandet av en färjförbindelse, kommer den fasta förbindelsen relativt sett i ett gynnsammare läge. På grund härav torde, såsom framgår av det visade exemplet i diagram 6, färjförbindelsen att, under de i utredningen angivna förutsättningarna, bli dyrare än både 2- och 4-filig bro i slutet av en 20-årsperiod. Tidigare utförda undersökningar ger dessutom stöd för uttalandet, att om föreliggande utredning jämväl beaktat lastbilstrafiken, skulle ytterligare belägg för den slutsats som kan dragas ur diagrammet ha erhållits.

På grund härav skulle det vara av värde att få den föreliggande utredningen kompletterad. Detta bör ske inte bara med hänsyn till lastbilstrafiken utan även i andra hänseenden. Sålunda bör förändrade kostnadsförhållanden mellan bro och färja, förändrade personalkostnader, förändrade driftkostnader vid färjförbindelse, närmare belysas. Om en färjförbindelse skall bibehållas, torde det vidare vara ett aktuellt spörsmål att utreda den optimala färjstorleken. Det är emellertid inte endast de trafiktekniskt och företagsekonomiskt betingade transportkostnaderna som bör åberopas till intäkt för byggandet av en bro. Av utredningen framgår, att den på Öland bofasta befolkningens reservation av platser på färjan, minskar väntetiden för dem, som beställa sådana platser, men ökar väntetiden för övrigt, så att medelväntetiden för samtliga trafikanter ökar. Om en färjförbindelse skall bibehållas, borde därför utredas hur sjötransporterna av bilar under sommaren skall ske för att trafikförhållandena skall bli så drägliga som möjligt.

Av utredningen — även i dess nu föreliggande ofullständiga skick — kan emellertid följande slutsatser dragas. Trafikutvecklingen mellan Öland och fastlandet

kommer att år från år hämmas, om färjförbindelsen bibehålles. Tillkomsten av en bro kommer å andra sidan att medföra språngartat ökande trafikmängder, vilket gör att den genomsnittliga kostnaden för en personbilresa sjunker kraftigt. Vid jämförelse med kostnader för färjtransport blir då den genomsnittliga personbilskostnaden inom en snar framtid lägre för resa på bro över Kalmarsund.

Utredningen verkställde också vissa beräkningar beträffande trafik- och inkomstutvecklingen vid tillkomsten av en fast avgiftsbelagd bro mellan Öland och fastlandet. Det tidigaste året en bro beräknades vara byggd var därvid 1962.

Vid tillkomsten av en sådan bro förutsågs en språngartad ökning av trafiken uppstå på grund av de förbättrade trafikförhållandena, och denna ökning beräknades i alternativ I uppgå till ca 35 % och i alternativ II till ca 49 %. Trafik och intäkter i milj. kronor framgår av följande tabellutdrag.

År	Trafik			Intäkter milj. kr.			
	Motorfordon	Cyklar + mopeder	Passagerare	Motorfordon	Cyklar + mopeder	Passagerare	Summa
<i>Alt. I</i>							
1962	305 000	50 000	1 010 000	2,2	0,1	0,8	3,1
1970	485 000	50 000	1 990 000	3,3	0,1	1,5	4,9
1980	840 000	50 000	3 800 000	5,3	0,1	2,0	8,3
<i>Alt. II</i>							
1962	380 000	50 000	1 010 000	3,8	0,1	1,0	4,9
1970	720 000	50 000	1 990 000	6,6	0,1	2,0	8,7
1980	1 490 000	50 000	3 800 000	13,2	0,1	3,8	17,1

Statsutskottet erinrade, i sitt av riksdagen godkända utlåtande (nr B 87), om att frågan om Ölands förbindelser med fastlandet även upptagits av 1954 års Ö-utredning i dess betänkande angående Öland samt anförde vidare följande.

I likhet med vad utredningen därvid framhållit finner även utskottet tillkomsten av den föreslagna broförbindelsen i och

för sig vara av stor betydelse för stärkandet av det öländska näringslivets konkurrenskraft samt möjligheterna att utbygga det samma. Att för såväl befolkningen i berörda bygder som för det stora antalet turister, främst sommartid, vissa olägenheter är förenade med de nuvarande sjöförbindelserna torde ej heller kunna bestridas och har också av utskottet kunnat konstateras vid besök i Kalmar och på Öland för närmare studium av här ifrågakvarande kom-

munikationsförhållanden. Även om sålunda skäl kan anföras till förmån för en broförbindelse måste dock samtidigt beaktas de höga anläggningskostnaderna — av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade till 55 å 80 milj. kronor enligt 1949 års utredning — samt de stora och angelägna investeringsbehov som totalt sett föreligger med avseende å såväl väg- och gatubyggnader som andra samhällsinvesteringar. För möjliggörande av en närmare bedömning av brofrågan måste emellertid först och främst utredningsarbetet slutföras och materialet i sin helhet prövas. Sedan så skett torde frågan få upptagas i den för prövning av vägärenden fastställda ordningen, vilket synes kunna ske tidigast i samband med den revision av gällande flerårsplaner för väg- och brobyggnader som författingsenligt skall ske 1960 och avses perioden 1961—65. Att dessförinnan från riksdagens sida begära utarbetandet av en arbetsplan för företaget eller vidtagande av andra särskilda åtgärder synes med hänsyn till vad av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen härom anförts icke vara av behovet påkallat.

Motioner vid 1960 och 1961 års riksdagar

Vid 1960 års riksdag väcktes de motioner, för vilka redogörelse lämnats i det föregående (kapitel III) och vilka föranledde de sakkunnigas utredningsuppdrag i denna del.

Vid 1961 års riksdag slutligen yrkades ånyo i särskild motion att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställde om skyndsamt utredning och förslag om byggandet av broförbindelse mellan Öland och fastlandet. Statsutskottet uttalade i sitt utlåtande (nr 151) häröver följande:

Frågan om byggandet av en bro mellan Öland och fastlandet har, såsom i remissyttrandena över förevarande motion framhållits, redan varit föremål för utredningar och undersökningar av såväl teknisk som ekonomisk natur. Dessa har dock icke resulterat i något beslut om brons utförande — av bl. a. det skälet att byggnadsföretaget på grund av sin storleksordning icke befunnits kunna inrymmas i hittills fastställda flerårsplaner för byggande av vägar och broar. Ej heller har anslag för ändamålet av statsmakterna ansetts kunna ställas till förfogande i annan ordning, varför förslag framförts om brons byggande med medel som i form av avgifter uttages av trafikanterna. De med en sådan finansiering sammanhängande principiella spörsmålen är emellertid f. n. föremål för utredning genom 1960 års vägsakkunniga. Vid sådant förhållande, och då de sakkunnigas förslag torde böra avvaktas före ett slutligt ställningstagande till frågan om företagets utförande, anser utskottet anledning icke föreligga att nu göra en särskild framställning i ämnet från riksdagens sida.

KAPITEL V

Vissa principfrågor rörande avgiftsbelagda trafikanläggningar.

Synpunkter och slutsatser

Efter vilka principer bedömes väginvesteringarnas inriktning för närvarande?

Till grund för den pågående utbyggnaden och upprustningen av vägnätet ligger den »Vägplan för Sverige» (SOU 1958:1 och 2), som utarbetats av en inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under åren 1954—1957 verksam delegation för översiktlig vägplanering och som avser tiden fram till 1975. Planen, vilken innefattar förslag till utformning av riksvägnätet och upprustning av länsvägnätet, är utarbetad på grundval av utredningar rörande näringslivets och befolkningens utveckling och lokalisering, vägtransporternas därav betingade art och omfattning samt trafikutvecklingen i stort jämte erforderlig standard på framtidens vägar m. m.

Riksvägnätet, som enligt vägplanen får en längd av inemot 14 000 km mot tidigare ca 5 000 km, omfattar de för näringslivet och befolkningen viktigaste vägarna samt de genomgående och sammanbindande lederna. Dessa vägars funktion avses enligt vägplanen främst bli att bilda goda transportleder mellan större råvaruområden, gruvor, industrier och hamnar, att på ändamålsenligaste sätt binda samman landets viktigaste produktions- och konsumtionsområden med varandra, att sammanknyta regioncentra med läns- och landsdelscentra och med huvudstaden samt att anknyta det svenska vägnätet till viktigare internationella trafikleder.

Vid bestämmandet av vägarnas sträckning bör enligt planen hänsyn i största möjliga utsträckning tagas såväl till nuvarande fördelning av befolkningen, näringslivet och trafikströmmarna som den förväntade utvecklingen i dessa avseenden. Vidare har eftersträfvats att foga samman de skilda lederna till ett hela riket omfattande riksvägnät med Stockholm och de större knutpunkterna i landsorten som centra. Det har därvid betonats att man, för att med minsta möjliga kapitalinsats få största möjliga nytta, måste söka koncentrera vägutbyggnaderna och kanalisera trafiken till vissa sträckningar.

Med hänsyn till mellanortstrafikens och den övriga relativt kortdistanta trafikens stora betydelse i jämförelse med den långväga trafiken utgår vägplanen från att man vid planeringen och utbyggnaden bör främst tillgodose kortdistanstrafiken. Detta har lett till att man sökt foga samman — enligt den s. k. pärlbandsprincipen — de skilda tättrafikerade mellanortssträckorna för att därigenom bereda jämväl den, numriskt sett mindre omfattande, långväga trafiken goda transportmöjligheter.

Vid bedömandet av vilken utformning av vägsystemet, som i ett givet fall är mest rationell har man i planen främst sett till behovet av ett effektivt arbetande näringsliv samt en lämplig bebyggelsefördelning. Vidare har särskild hänsyn tagits till bygder med dåliga järn-

vägsförbindelser samt till vägbehoven för det militära försvaret, civilförsvaret och den ekonomiska försvarsberedskapen.

Enligt vägplanens prognoser skulle inom en relativt snar framtid minst 60 procent av trafikarbetet på landsbyggd vägnät försiggå på riksvägarna samt inemot 90 procent av landets befolkning bo vid eller inom 10 km avstånd från riksväg.

Länsvägarna har i planen indelats i tre grupper, nämligen länsvägar av synnerlig stor betydelse för näringslivet, befolkningen och riksförsvaret, andra viktiga länsvägar samt övriga länsvägar. Ett betydande trafikarbete kommer att i framtiden falla även på länsvägarna, vilkas sammanlagda längd beräknas komma att uppgå till i runt tal 81 000 km. Det har ansetts vara angeläget att länsvägarna får en sådan standard och sträckning, att de medger fullt utnyttjande av kapaciteten hos näringslivets transportapparat. Önskemålet att kunna verkställa obrutna transporter länsväg—riksväg—länsväg och från »dörr till dörr» har ansetts böra beaktas genom att berörda länsvägar så långt möjligt får samma bärighetsstandard som riksvägarna. Betydande transportvolymen berör ju nämligen icke endast riksvägarna utan jämväl — efter längre eller kortare sträckor — länsvägarna. En dylik standardhöjning är f. ö. i många fall motiverad även av andra skäl.

Kostnaderna för genomförandet av vägplanen har beräknats till i runt tal 21 miljarder kronor. För 10-årsperioden 1958—1967 har en särskild investeringsplan framlagts, upptagande investeringar för sammanlagt 8,5 miljarder kronor i väg- och gatubyggandet inom den statliga och den statsbidragsberättigade kommunala väghållningen.

I samband med att planen framlades framhöll den delegation, som utarbetat

planen, att programmets genomförande visserligen krävde stora investeringar men icke avsåge och ej heller möjliggjorde byggandet av ett exklusivt eller i något avseende överdimensionerat vägnät. Syftet med planen vore främst att söka på ett rimligt sätt tillgodose trafikens behov och näringslivets berättigade krav på möjligheter till ekonomiska transporter, vilket med hänsyn till transportkostnadernas stora andel av produktionskostnaderna framstode som en nödvändig betingelse för fortsatt produktionshöjning och framåtskridande.

Delegationen framhöll också, att det framlagda vägprogrammet ej fick uppfattas som definitivt och till alla delar fixerat. Avsikten hade varit att söka åstadkomma en översiktlig och principiell plan, vilken borde omsättas i ett mera definitivt handlingsprogram genom utarbetandet av flerårsplaner samt successivt revideras med hänsyn till den tekniska och ekonomiska utvecklingen. Vid den sålunda förutsatta successiva överarbetningen av planen borde nyttillkommande rön och erfarenheter beaktas. På så sätt kunde bl. a. resultaten av utomlands pågående undersökningar nyttiggöras och anpassningen till utvecklingen på andra samhällsområden underlättas. Den fortlöpande översynen borde verkställas i nära kontakt med samhällsplaneringen i övrigt.

Sedan planen framlagts och i princip godtagits av statsmakterna, har man vid utbyggnaden av vägnätet i huvudsak följt de nu angivna principerna. Den i planen förutsatta investeringsserien om-sättes i flerårsplaner, som uppgöres för femårsperioder och i enlighet med vägstadgans bestämmelser förnyas vart tredje år. Den senaste femårsplanen upprättades år 1960 och avser investeringsplanerna under perioden 1961—1965. Syftet med flerårsplanerna är främst att

tillgodose vägbehoven i olika landsdelar på ett likformigt och rättvist sätt. Planläggning på längre sikt är dessutom helt naturligt en grundförutsättning för att byggnadsarbetena skall kunna bedrivas på ett ur såväl ekonomiska synpunkter som i övrigt rationellt och riktigt sätt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bedriver kontinuerliga utredningar, syftande till att få underlag för fortsatt planering och utbyggnad av vägarna. Arbetet härmed följes av den samarbetsdelegation för vägväsendet, som efterträtt delegationen för översiktlig vägplanering och vari ingår representanter för såväl näringslivet och bebyggelseplaneringen som trafikanterna och trafikutövarna.

I den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgivna framställningen om anslag för budgetåret 1961/62 har styrelsen bl. a. erinrat om att man för framtiden kan räkna med att godstrafikens behov av goda transportvägar kommer att öka avsevärt och i snabbare takt än hittills. Styrelsen har också framhållit att en högst betydande del av godstransporterna numera framgår på landsväg. Av transportvärdet i kronor räknat, vilket för godstrafikens del under år 1958 beräknades uppgå till inemot 4 miljarder, kom på lastbilarnas del i det närmaste 3 miljarder. En beräkning efter tonkilometer ger till resultat att ungefär en tredjedel av godstransporterna gick med lastbil. Räknat efter antalet transporterade ton svarade lastbilstrafiken för 80 procent av transporterna. Det totala trafikarbetet, som under år 1955 uppgick till ca 12 miljarder fordonskilometer, beräknades komma att under den närmaste tjugofemårsperioden öka till 35 å 40 miljarder fordonskilometer per år. Den största ökningen förutsågs falla på lastbilssidan och bli av sådan storlek att år 1975 mellan hälften och två tredjedelar

av godstransportarbetet kom att utföras med lastbilar. I anslutning härtill hänvisades också till vissa skogstransportkartor som sammanställts beträffande rundvirkestransporterna på vägnätet inom de skilda flottningsområdena i norra och delar av mellersta Sverige.

Från skogsbrukets transportutredning har erhållits uppgifter om de vägupprustningar som ur skogsbrukets synpunkt ansetts vara mest angelägna. En sammanställning av uppgifterna för exempelvis Dalälvens flottningsområde, omfattande större delen av Kopparbergs län samt mindre delar av Gävleborgs och Uppsala län, har visat ett väginvesteringsbehov som väg- och vattenbyggnadsverket preliminärt beräknat till storleksordningen 400 mkr. Härav avser enligt lämnade uppgifter 200 mkr investeringar under en första femårsperiod.

Det anförda bestyrker, enligt styrelsen, uppfattningen att godstransportbehoven bör ha stor och i vissa fall avgörande betydelse vid prioritering och dimensionering av vägbyggena. Transportkostnaderna utgör ju en betydande del av industriens produktpriser, och en sänkning av dessa kostnader skulle bli av stor betydelse för företagens konkurrensförmåga. Speciellt torde detta gälla exportindustrierna och deras förmåga att hävda sig på utlandsmarknaderna.

Eftersom de hittills utförda fordonsräkningarna icke ge helt tillfredsställande underlag för att gradera transportvägarnas angelägenhetsgrad, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen igångsatt särskilda undersökningar med vägning av de på vissa leder framgående transporterna.

En annan fråga av väsentlig betydelse vid bedömning av investeringsbehov och fördelning av tillgängliga anslag är vidare, enligt styrelsen, de olika vägar-

nas tillstånd. Anslagsfördelningen har i fråga om denna faktor — i brist på exakta uppgifter — måst baseras på de lokala organens uppfattning om vägar-
nas nuvarande standard, utan att någon objektiv måttstock på föreliggande premisser kunnat fastläggas. Bedömningarna har icke varit helt enhetliga inom de olika länen, vilket medfört stora svårigheter för den centrala myndigheten när det gällt att sammanjämka de skilda länsintressena. En ändring av dessa förhållanden genom på objektiva grunder gjorda mätningar av vägnas tillstånd framstår därför enligt styrelsen som en mycket angelägen uppgift.

Sedan några år tillbaka pågår en inventering av i första hand riksvägnätet i syfte att klarlägga den nuvarande standarden för varje särskild vägsträcka. Därvid insamlade data sammanställes centralt i s. k. vägliggare. Med utgångspunkt från fastställda poängvärden för varje funktion av vägen verkställs en kvalitetsgradering av vägarna. På så sätt räknar man med att få fram ett siffermässigt uttryck för vägnas standard och ombyggnadsbehov. Avsikten är att den gjorda graderingen tillsammans med uppgifter om trafiken och transportbehoven sedermera skall läggas till grund för bestämmande av den ordning i vilken skilda vägdelar skall utbyggas.

Vidare påbörjade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under hösten 1959 en utredning för att få fram erforderliga informationer om de tyngre transporterna enligt en ny metod, som innebär att uppgifter erhålles direkt från gods-transportörerna. Uppgiften att kartlägga godstransporterna är enligt styrelsen förenad med betydande svårigheter. Vad man främst syftar till är att skilja ut de vägar, som företrädesvis användes för godstransporter. Den transporttyp som i första hand kan väntas ge tydliga ut-

slag i detta avseende är industritransporterna, vilka särskilt hårt belastar de större vägarna men även vissa mindre trafikerade vägar, t. ex. vägar mellan råvarukälla och industri och mellan industri och utskeppningshamn. Till en detaljkännedom om trafikarbete av detta slag kan fogas skattningar av det transportarbete som uträttas inom jordbrukssektorn samt varudistribution av annat slag. Av praktiska skäl anses en undersökning av transportarbetet böra ske med olika metoder för olika typer av transporter.

Även för städernas del pågår en intensiv planeringsverksamhet på grundval av bland annat undersökningar rörande trafikströmmarnas storlek och art m. m. samt den förväntade trafikutvecklingen. Denna verksamhet, som bedrivs i nära kontakt med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, måste givetvis samordnas med bebyggelseplaneringen samt den regionala och lokala planeringen i övrigt. Så sker numera också genom överläggningar och samråd i skilda former.

Vilken tolerans kan accepteras vid avvikelser från huvudprinciperna?

Såsom tidigare framhållits är det i vägplanen framlagda investeringsprogrammet icke att uppfatta som definitivt och till alla delar fixerat. Genom planens omsättande i flerårsplaner och dessas successiva revidering med hänsyn till den tekniska och ekonomiska utvecklingen avses planen ständigt kunna anpassas till de aktuella förhållandena inom de skilda länen och landsdelarna samt till utvecklingen i övrigt. Avvikelser från de vid planens uppgörande tillämpade huvudprinciperna måste givetvis därvid kunna ske samt hänsyn kunna tagas till tidigare ej förutsedda investeringsbehov.

Typiska exempel på omständigheter, som kan föranleda avsteg från eljest tillämpade prioriteringsregler vid väginvesteringarna bjuder de pågående och planerade kraftverksutbyggnaderna i Norrbottens och Västerbottens län m. fl. områden. Dessa för regelmässigt med sig behov av att förbättra redan befintliga vägar och ofta även av att anlägga helt nya vägar. Det rör sig härvid om investeringar av betydande omfattning, vilka till den del de överhuvudtaget finns upptagna i gällande flerårsplaner, ofta måste tidigareläggas.

Den forcerade nedläggning av trafiksvaga järnvägar som beräknas komma till stånd under de närmaste åren medför likaledes ett stort behov av förbättrade vägförbindelser, avseende främst vissa delar av länsvägnätet. 1953 års trafikutredning avgav i september 1959 en redogörelse för nedläggningsfrågorna, i vilken trafikutredningen i samråd med järnvägsstyrelsen drog upp riktlinjerna för nedläggningsundersökningarna. Utredningen presenterade därvid ett undersökningsprogram för nedläggning av trafiksvaga bandelar, omfattande icke mindre än 69 järnvägslinjer med en banlängd av tillhoppa ca 3 400 km eller 23 % av den banlängd, som trafikerades av SJ. Det omfattande undersökningsarbetet hade uppdelats i tre etapper, omfattande 28, 18 och 23 järnvägslinjer med sammanlagda banlängder om ca 1 200, 740 och 1 480 km. De olika etapperna av undersökningsarbetet skulle enligt programmet vara slutförda den 1 juli 1960, den 1 juli 1961 och den 1 juli 1963.

Järnvägsstyrelsen har numera verkställt den av trafikutredningen förutsatta separatredovisningen. Det häri undersökta trafiksvaga bannätets omfattning har fastställts på grundval av linjernas

trafikintensitet under år 1958. Redovisningen har baserats på 1958 års kostnads- och intäktsläge samt trafikstrukturen 1958/59. Resultatet har därefter uppräknats vad angår löneposterna till 1961 års nivå samt beträffande kostnader och intäkter i övrigt till 1960 års nivå.

Det trafiksvaga nätet har vid den nu utförda redovisningen, i samråd med 1953 års trafikutredning och under beaktande av trafikutredningens och järnvägsstyrelsens gemensamma undersökningsplan, uppdelats på i huvudsak två linjegrupper, A och B. Linjegrupp A omfattar trafiksvaga linjer, vilka bedömts t. v. icke böra nedläggas. Linjegrupp B omfattar trafiksvaga linjer, vilka bedömts kunna vara mer eller mindre omedelbart nedläggningsbara. Linjer, som helt eller partiellt nedlagts före den 1 juli 1960, har ej medtagits i separatredovisningen. Redovisningen omfattar sammanlagt 7 374 km, motsvarande 50 procent av SJ:s i juli 1960 totalt trafikerade banlängd. Det i redovisningen ingående bannätet fördelar sig med 3 919 km på linjegrupp A och 3 455 km på linjegrupp B.

I samband med att riksdagen första gången behandlade frågan om driftbidrag till statens järnvägar framhöll statsutskottet (jfr SU 1958, nr B 6) att rationaliseringsverksamheten inom SJ borde bedrivas med kraft och omfatta alla delar av rörelsen. Det vikande trafikunderlaget kunde därvid finnas nödvändiggörande omläggning av och inskränkning i tågförbindelser, indragning av stationer samt nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar. — Frågor om nedläggning av trafiksvaga bandelar borde icke ses enbart från rent järnvägsekonomiska synpunkter utan

måste också bedömas ur sociala, kulturella och näringspolitiska aspekter. Med hänsyn till den djupt ingripande åtgärd en järnvägsnedläggelse dock innebar för därav berörda bygder, borde den inte komma till stånd utan tungt vägande skäl. I den mån nedläggningen ändå blev nödvändig framstod det vidare som synnerligen angeläget, att avvecklingen skedde planmässigt och på ett sådant sätt, att behövliga ersättningsförbindelser kunde ordnas i god tid. — Nedläggningsundersökningarna borde i möjligaste mån koncentreras till sådana områden där vägnät och befintliga bussförbindelser syntes skapa de bästa förutsättningarna för överförande av trafiken från järnväg till landsväg. I anslutning här till erinrades om att 1957 års riksdag anvisat ett anslag till Vissa vägbyggnadsarbeten, som främst motiverats av de extraordinära vägbyggnadsbehov, vilka kunde uppkomma i samband med järnvägsnedläggelser. I allmänhet kunde emellertid de aktuella vägbyggnadsbehoven tillgodoses genom att projekten intogs i väg- och vattenbyggnadsverkets flerårsplaner för vägbyggandet. Genom den samarbetsdelegation mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen, som redan var i verksamhet och som utökats med representanter för arbetsmarknadsstyrelsen, företogs utredningar rörande den trafikorganisation som kunde bli erforderlig vid en järnvägsnedläggelse. För den närmaste 10-årsperioden har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (jfr *petita* för budgetåret 1961/1962) räknat med utgifter för vägutbyggnader i anledning av järnvägsnedläggningarna med sammanlagt ca 350 miljoner kronor. En del i beräkningarna ingående företag är visserligen upptagna i gällande flerårsplaner men måste delvis tidigareläggas för att erforderlig samord-

ning med järnvägsnedläggningarna tidsmässigt skall kunna ske.

Tidigare ej förutsedda förändringar i industriens lokalisering genom utbyggnad av nya större anläggningar kan också nödvändiggöra förskjutningar i eller utökningar av tidigare planerade vägföretag. Detsamma torde gälla vid exploatering av nya områden för bostadsbebyggelse eller vid mera omfattning bebyggelse för fritidsändamål.

De internordiska lederna är en annan grupp av företag som kan tänkas komma till utförande vid sidan av de ordinarie investeringarna och med frångående av eljest tillämpade huvudprinciper för investeringarnas inriktning. Då det här gäller förbindelser med de övriga nordiska länderna och i vissa fall därigenom även med kontinenten, kan givetvis de speciella skäl, som sammanhänger därmed, åberopas. Detta gäller exempelvis beträffande en eventuell Öresundsbro samt de fortsatta arbetena på den för några år sedan öppnade mellanriksvägen över Enafors till Storlien, vars tillkomst för övrigt motiverats icke minst av beredskapsskäl. Bl. a. önskemålen att kunna helt utnyttja sistnämnda vägs kapacitet har sålunda medfört långtgående krav på kostnads- mässigt sett högst betydande förbättringar på vägens fortsättning över Östersund till Sundsvall. Omfattande arbeten här för pågår också för närvarande. För utbyggnad av de mellanriksvägar, som i övrigt aktualiserats, såsom bl. a. väg nr 361 över Storuman och Tärna samt de föreslagna lederna Sädvaluspe—Graddis och Kiruna—Nordnorge, har såväl näringsekonomiska skäl som önskemål i största allmänhet om förbättrade förbindelser med Norge anförts som motivering.

Vilka bedömningar bör vid sidan av närings- och trafikekonomiska faktorer samt trafiksäkerhetsskäl m. m. vara bestämmande vid prioritering i vägplanerna?

Närings- och trafikekonomiska förhållanden jämte trafiksäkerhetsskäl torde få sägas vara de faktorer, som främst bör vara bestämmande vid prioritering i flerårsplanerna de skilda företagen emellan. De kan dock ej helt undantagslöst få vara avgörande. I vissa fall måste även andra bedömningar få påverka ställningstagandena. En speciell väg- eller brobyggnad, som i och för sig icke är tillräckligt motiverad eller drager en relativt sett alltför hög kostnad, kan sålunda genom att den bildar ett led i en längre sammanhängande förbindelse och öppnar möjligheter för ökad aktivitet inom en större region framstå som så angelägen, ur kanske icke minst sociala och kulturella synpunkter, att den bör komma till stånd tidigare än eljest.

Genom exempelvis en broförbindelse kan vidare alternativa möjligheter skapas för angränsande tätorters eller regioners befolkning till yrkesverksamhet, bosättning, fritidsverksamhet m. m. Om därvid den fasta förbindelsen, såsom i allmänhet torde vara fallet, ersätter en tidigare befintlig färjeled, kan också ur rent företagsekonomiska synpunkter skäl tala för dess tillkomst eller tidigareläggande.

Tillkomsten av en vägförbindelse kan ur psykologiska synpunkter ha stor betydelse, såsom inom en region av ödebygdskarakter, där man av skilda skäl önskar bibehålla en viss tidigare bosättning. Även av enbart eller främst försvarspolitiska skäl kan vägutbyggnader såväl inom ödebygdsområden som i övrigt vara motiverade samt härigenom avvikelser från eljest tillämpade principer för investeringsverksamheten föranledas.

I detta sammanhang må framhållas, att den förestående kommunindelningsreformen kan komma att i åtskilliga fall medföra behov av väginvesteringar som ej främst motiveras av trafikekonomiska eller dylika skäl. Behov i största allmänhet att ur servicesynpunkter m. m. erhålla bättre förbindelser mellan en stads eller annan kommuns centrum och yttre eller mera avlägset liggande delar av kommunen kan sålunda ligga till grund för önskemål om ytterligare vägutbyggnader, liksom insikten om de förbättrade möjligheter till samordning och centralisering av samhällsverksamheten ett väl utvecklat vägnät kan innebära. Det kan sålunda gälla önskemål om väg- och gatuutbyggnader för underlättande av planerad industrilokalisering eller för erhållande av bättre förbindelser till skolor samt sociala eller andra offentliga inrättningar m. m.

Väginvesteringarnas finansiering

Fram till 1922 finansierades de statliga vägutgifterna med allmänna skattemedel. Sistnämnda år beslutades emellertid införandet av den sedermera successivt utvidgade och skärpta automobilbeskattningen. Sedan 1924 en särskild skatt på bensen och motorsprit införts, har bilbeskattningen i huvudsak varit anordnad dels såsom en skatt på själva fordonet, dels såsom en drivmedelsskatt. Grundtanken vid skattens införande var, att bilismen därigenom skulle betala en skälig andel av vägkostnaderna.

De ursprungliga beskattningsbestämmelserna har vid åtskilliga tillfällen reviderats. Ändringarna har varit betingade huvudsakligen av de ökade kostnader för vägväsendet som motorfordons-trafiken orsakat men även av den tekniska utvecklingen. Under tiden efter krigsutbrottet 1939 har därjämte vidtagits vissa skärpningar av beskatt-

ningen, vilka ansetts motiverade av icke minst statsfinansiella eller handelspolitiska skäl.

I samband med behandlingen av bilismens skattefrågor vid 1954 års riksdag framhöll vederbörande departementschef (prop. 1954:112), att för framtiden även måste övervägas i vad mån frågan om beskattningen av motorfordonstrafiken skulle bedömas också ur allmänna trafik- och näringspolitiska med flera synpunkter. Det vore därför av vikt, att vid det fortsatta utredningsarbetet även 1953 års trafikutredning finge tillfälle att pröva frågan inom ramen för sitt utredningsuppdrag. Härigenom skulle en allsidig bedömning av de aktuella beskattningsfrågorna kunna erhållas.

Departementschefen, som fortsättningsvis underströk den provisoriska karaktären av de framlagda beskattningsförslagen, framhöll i ansutning härtil att såsom allmän riktlinje fortfarande borde gälla, att motorfordonstrafiken genom särskild beskattning skulle gälda den kostnad, som den orsakade vägväsendet. Några på trafik- eller näringspolitiska skäl grundade avvikelser från denna riktlinje, vilka sträckte sig utöver vad som härvidlag innefattades i gällande beskattningsbestämmelser, förklarade han sig för det dåvarande ej beredd att förorda. Motorfordonstrafikens totala andel av vägkostnaderna ansågs sålunda tills vidare i huvudsak böra bestämmas på samma sätt som dittills och bestridas med automobilskattemedel.

Det framlagda skatteförslaget förklaras vidare närmast taga sikte på att bereda täckning för vägväsendets utgiftsbehov under det då närmast liggande budgetåret, d. v. s. 1954/55. Det avsåg emellertid också att genom den antagna, fortlöpande ökningen av motorfordonsbeståndet möjliggöra fortsatt

upprustning av vägväsendet under tiden fram till den tidpunkt, då en ny beskattning kunde taga vid. Utgifterna för vägväsendet under denna tid finge därför anpassas efter de inflytande automobilskattemedlen och finge ej föränleda ökat underskott å automobilskattemedelsfonden.

Frågan om vägväsendets finansiering på längre sikt erfordrade enligt departementschefens uppfattning omfattande, ytterligare utredningar. En på det dåvarande utredningsmaterialet grundad övergång till lånefinansiering av vägbyggnadsverksamheten hade vid betänkandets remissbehandling icke i något fall ifrågasatts. Det borde enligt departementschefen få ankomma på 1953 års trafikutredning att, vid dess behandling av frågorna om motorfordonstrafikens framtida beskattning, jämväl på ett uttömmande sätt utreda och taga ställning till frågan om vägväsendets finansiering på längre sikt.

Under de gångna åren har vid en mångfald tillfällen från statsmakternas sida deklarerats, att bilskattemedlen i princip skall avsättas för vägväsendets utgifter. Detta har, då investeringsutgifterna icke hållit jämna steg med de ständigt ökande bilskatteinkomsterna, lett till att, bokföringsmässigt, en viss fondering av nämnda medel skett.

Genom de inflytande skatterna har bilismen s. a. s. själv berett utrymme för de nödvändiga investeringarna. I vissa sammanhang har gjorts gällande, att bilskattemedlen dock skulle täcka endast en del av de investeringar bilismen föränleder. De bidrag som enligt gällande regler utbetalas till städerna motsvarar sålunda endast en del av kostnaderna för om- och utbyggnaden av dessas trafikapparat samt för ordnande av parkeringsplatser och för ombyggnad av centrala stadsdelar. Kostnaderna för bland annat utbyggnaden av servicean-

läggningar av olika slag måste finansieras på annat sätt liksom kostnader för domstolsväsen m. m. Sjukhus- och läkarvård, föranledd av trafikolycksfall, åsamkar vidare samhället stora utgifter, vilkas totala omfattning torde vara svår att fastställa.

Det system med specialdestination som tillämpas med avseende å bilskattemedlen kan givetvis, såsom 1958 års besparingsutredning framhållit, sägas innebära att de utgiftsändamål, vartill inkomsterna destinerats, icke kommer att förutsättningslöst vägas gentemot andra, konkurrerande ändamål på budgeten. Systemet skulle sålunda medföra risk för att väginvesteringarna inte avväges mot andra investeringsändamål på ett sätt, som ur samhällsekonomisk synpunkt framstår som rationellt. Därest specialdestinationssystemet upphävdes, skulle förutsättningar skapas för en enhetligare bedömning av statens utgifter till olika ändamål. Besparingsutredningen förordade därför att systemet omedelbart upptoges till omprövning. Någon sådan har emellertid ej ännu kommit till stånd.

De sakkunniga anser det för sin del vara ett väsentligt önskemål, att reglerna rörande beskattningen av bilismen samt fördelningen av inflytande medel på olika ändamål utformas på mest ändamålsenliga sätt och enligt ett för alla berörda enkelt administrativt system. De nuvarande formerna härför torde också motsvara rimliga anspråk i dessa avseenden. Vad speciellt beträffar frågan om fördelningen de olika länen emellan åsyftas en i möjligaste mån rättvis och likformig sådan skola åstadkommas genom vägstadgans föreskrifter rörande upprättandet av de s. k. flerårsplanerna. Liknande förhållanden gäller beträffande medelstilldelningen enligt särskilda fördelningsplaner med avseende å byggande av vägar och gator i stä-

der och stadsliknande samhällen, som själva är väghållare. Någon lokalisering av investeringarna under hänsynstagande till bilskatternas lokala utfall förekommer som bekant icke och torde ej heller framdeles böra komma till stånd.

Eventuell ändring av väglagstiftningen för möjliggörande av andra finansieringsmetoder

Även om den nuvarande väglagstiftningen icke innehåller något direkt hinder mot avgiftsbelagda trafikanläggningar, omöjliggör den dock i praktiken genom sin utformning tillkomsten av sådana. I princip förutsättes sålunda, att för den allmänna samfärdseln nödiga vägar och förbindelser bygges genom det allmänna och med anlitande av allmänna medel samt att avgifter icke får uttagas för deras begagnande. Detta har också understrukits av riksdagen — senast vid dess behandling 1960 av väckta motioner om utredning angående avgiftsbelagda trafikanläggningar m. m. Tredje lagutskottet framhöll dock i avslutning här till, att under vissa omständigheter avsteg från dessa principer kunde tänkas befogade. Utskottet avsåg därvid särskilt de fall då avgift för nyttjande av viss förbindelse redan utginge. Så vore förhållandet beträffande förbindelserna över Kalmarsund och Öresund samt Göta älv vid Färjenäs inom Göteborgs stad. Tillkomsten av en avgiftsbelagd bro eller tunnel innebure i sådant fall som regel endast att trafikanterna finge valmöjlighet mellan en avgiftsbeagd färjeförbindelse och en avgiftsbelagd fast förbindelse.

Enligt utskottet borde en sådan lagstiftning eftersträvas, som icke hindrade enskilda bolag eller kommuner att anordna avgiftsbelagda trafikanläggningar, i första hand broar eller tunnlar. Även frågan om möjlighet att i vissa fall avgiftsbelägga jämväl statliga trafik-

anläggningar av sådant slag borde därvid upptagas.

De sakkunniga har vid sin prövning av förevarande fråga icke funnit någon mera väsentlig ändring i huvudprinciperna för gällande lagstiftning behöva företagas för eventuellt införande av ett system med avgiftsbelagda trafikaneläggningar. Vissa kompletterande föreskrifter i väglagen, varigenom såväl enskilda som det allmänna erhöile möjligheter att enligt en särskild koncessionslagstiftning bygga och driva dylika anläggningar, vore sålunda tillräckliga. För det fall att av statsmakterna ett beslut om införande av ett system med sådana möjligheter skulle fattas, har utredningen ansett sig böra framlägga förslag till en särskild koncessionslag samt till vissa kompletterande föreskrifter i väglagen och kungörelsen ang. statsbidrag till enskild väghållning. Nämda förslag återfinnes i kap. VII.

Skäl för och mot en avgiftsbeläggning. Frågans principiella och praktiska räckvidd

I *Förenta staterna* har systemet med avgiftsbeläggning av trafikleder tillämpats i större utsträckning alltsedan slutet av 1930-talet samt oftast motiverats med önskemålet för trafikanternas del att kunna välja mellan en längre och avgiftsfri led med mera långsamtgående trafik och en kortare led med snabbare trafik. Vid framläggandet av den stora amerikanska vägplanen i mitten på 1950-talet förutsattes emellertid systemet med särskilda s. k. tullvägar ej skola komma till användning vid den fortsatta utbyggnaden — i varje fall icke med avseende å det interstatliga vägsystemet. Härmed sammanhängande frågor har dock ånyo aktualiserats i diskussionen rörande storleken och arten av den bilbeskattnings, som krävs för de föreslagna investeringarnas finansiering. För svensk del måste vid jämförelser med

Förenta staterna beaktas de stora skillnaderna ifråga om såväl trafikbehov som investeringsresurser.

Författningsbestämmelser om tullvägar finns meddelade i flertalet av Amerikas förenta stater. Tendensen synes emellertid icke gå i riktning mot en utökning av antalet stater med tullvägsbestämmelser. Tvärtom har åtskilliga stater, inom vilka sådana bestämmelser förut varit gällande, upphävt dessa under senare hälften av 1950-talet.

I fråga om detaljerna varierar bestämmelserna i de olika staterna rätt avsevärt. Ett vanligt system synes vara, att tullväg bygges och handhaves av det statliga vägväsendet och bekostas genom obligationslån eller annat lån, som upptages med förbehåll, att endast inkomsterna av vägen och icke någon annan egendom får tagas i anspråk för betalningen. Finansieringsformen synes, om den lämpas till svenska förhållanden, närmast kunna jämföras med bildande av statliga eller halvstatliga bolag. Även andra finansieringsformer har förekommit. I åtminstone ett par fall har vederbörande delstats framtida inkomster av bensinskatten förskrivits till säkerhet för obligationslån (Connecticut Turnpike och New Jersey Garden State Parkway). I ett annat fall har inkomsterna från en särskilt löande tullväg använts för att bygga annan tullväg, varefter det statliga vägväsendet tillgodogjort sig inkomsterna från hela vägsystemet (Merritt Parkway och Wilbur Cross Parkway i Connecticut). Det har också förekommit, att delstaten iklätt sig garanti för lånens återbetalning (Eastern New Hampshire Turnpike, Central New Hampshire Turnpike, New York State Thruway m. fl.) — I allmänhet har förutsatts, att vägen efter utgången av viss tid eller då samtliga lån slutamorterats skall utan ersättning införlivas med det statliga vägväsendet

och hållas upplåten för trafik utan avgift. Undantag förekommer dock, på sätt framgår av det förut anförda.

Enligt bestämmelserna i vissa stater får tullvägar anläggas blott på sträckor, som angivits i själva författningen. Enligt uppgift är detta fallet i följande stater, nämligen Connecticut, Florida, Kansas, Maine, Massachusetts, Michigan, New Hampshire, New Jersey, New York, Oklahoma, Pennsylvania, Rhode Island och Wisconsin, d. v. s. bl. a. i de stater, där systemet med tullvägar kommit till användning i större omfattning. I andra stater har frågan reglerats så, att viss myndighet (guvernören, den statliga vägstyrelsen eller en speciell tullvägsmyndighet) fått befogenhet att föranstalta om byggande av tullvägar eller att lämna medgivande härtill generellt eller i fråga om viss angiven vägsträckning.

De sakkunniga har haft tillfälle att genomgå vissa offentligt gjorda ekonomiska uppgifter för de mera betydande tullvägarna i Amerikas förenta stater. Uppgifterna är visserligen icke alldeles aktuella — flertalet av dem avser mitten av 1950-talet — men synes dock ägnade att läggas till grund för det omdömet, att utfallet i ekonomiskt hänseende av vägföretagen i allmänhet varit gott, när fråga varit om begränsade vägsträckningar med tät trafik, särskilt genomfartsvägar från stadscentra till förorter. Däremot har lönsamheten ofta varit mindre god för längre vägar med mera begränsad trafikvolym. Beträffande vägar av sistnämnda typ har det i flera fall visat sig, att förhandskalkylerna inneburit avsevärd överskattning av trafikinkomsterna samt underskattning av underhålls- och driftkostnaderna.

De erfarenheter av tullvägar, som vunnits i Amerikas förenta stater, torde knappast vara ägnade att läggas till grund för en bedömning av förutsättningarna för utförande av tullvägar i

Sverige. Härtill är förhållandena alltför olikartade. Bl. a. förtjänar erinras, att de amerikanska tullvägarna i flertalet fall är mycket omfattande företag med anläggningskostnader uppgående till 200—500 milj. dollar samt att trafikmängden på dessa vägar i sämsta fall uppgått till 1—2 milj. fordon om året och beträffande vissa såsom särskilt lönsamma betecknade vägar varit av storleksordningen 50 milj. fordon om året.

I Norge har användandet av formen med avgiftsbelagda trafikanläggningar främst motiverats av önskemålet eller nödvändigheten av att på detta sätt få till stånd angelägna väg- och broförbindelser tidigare än som eljest vore möjligt med hänsyn till de begränsade investeringsresurserna. Man har där inga direkta bestämmelser eller föreskrifter rörande avgifter på allmänna vägar. Ställning till avgiftsfrågan toges i förekommande fall av de anslagsbeviljande myndigheterna. Det anses dock att stortingets medgivande kräves i de fall, där det gäller en genomfartsväg, exempelvis genom en stad, även om statsbidrag till genomförande av projektet icke förutsatts. Stortingets samtycke erfordras bl. a. därför att planeringen samt avgifternas storlek och ordningen för deras inkrävande skall godkännas av samfärdselsdepartementet. Avgifterna sättes vanligtvis på ett sådant sätt, att lånen förräntas och avbetalas inom viss tid, vilken icke överstigit 10—15 år för de sista projekt som har behandlats.

Under senare år har tillstånd till uttagande av avgifter givits i samband med byggande av större broar eller ersättning för tidigare färjeförbindelser. I några fall har sådant tillstånd också givits beträffande väganläggningar som förutsatts finansieras helt eller delvis med lån. Det gäller i första hand vägar

av särskilt intresse för turismen. Vidare gäller det vägar som har betydelse för ett begränsat distrikt eller område och där trafikanterna förklarat sig villiga att taga denna extra belastning för att få vägen byggd tidigare än som annars hade varit möjligt — med anlitande av ordinarie anslag från stat och kommun.

Helårsvägen över Haukelifjell kan sägas vara ett undantag från angivna regler, då den är av vital betydelse för den allmänna samfärdseln mellan Öst- och Västlandet. Det ansågs likväl berättigat med avgifter i detta fall, då medlen skall användas till forcering av anläggningen så att vägen kan nyttjas året om inom loppet av 5 år. Statens bidrag skall däremot — enligt finansieringsplanen — fördelas över en tidrymd av 15 år. Det har förutsatts att avgifterna på denna väg inte skall sättas högre än som motsvarar den besparing de enskilda trafikanterna gör genom utnyttjandet av den nya vägens högre standard.

Vad speciellt gäller den nya bron över Tromsøysundet må erinras om att trafiken över Tromsøysundet tidigare upprätthölls med bilfärjor. Färjetrafiken ökade kraftigt 1936 efter att riksvägen öppnats fram till sundet. Från en relativt ringa början utvecklades färjetrafiken sålunda mycket snabbt, vilket slutligen resulterade i att man hade att välja mellan att radikalt förnya och utvidga färjebeståndet eller att bygga en bro över sundet.

Det förberedande arbetet med realiserandet av tanken på en bro över Tromsøysundet verkställdes av en särskild broförening för Tromsø med omnejd. Föreningen stiftades hösten 1951. För att kunna driva arbetet i mera arbetsmässiga former bildades tre år senare ett aktiebolag, Tromsøbrua A/S. Aktiebolagets syfte var uppförandet och driften av en bro över Tromsøysundet.

Grundare av bolaget var Tromsø och Tromsøysund kommuner samt privatpersoner, firmor och institutioner med särskild anknytning till och intresse för bron.

Efter att planeringen hade verkställts och godkänts av lokala och statliga myndigheter, framlades projektet sommaren 1955 för stortinget, som gav sitt samtycke till projektets utförande och även beviljade visst statsbidrag till utbyggnadskostnaderna.

Bron, som öppnades för allmän trafik i juli 1960, är en balkbro på pelare, byggd av betong och med en total längd av 1 036 m. Den har en bredd av 8,3 m, fördelad på en körbana av 6,8 m och två gångbanor på vardera 0,75 m. Dess totala anläggningskostnad uppgår till ca 14,5 mkr. Om prognosen för den framtida trafiken håller och driftutgifterna ej blir större än som förutsatts, räknar man med full utgiftstäckning. De taxor som fastställdes för det år, då bron öppnades för trafik, svarade i stort mot de tidigare färjetaxorna.

Bland andra avgiftsbelagda trafik- anläggningar i Norge märks särskilt bron över Tvengen på riksväg 297, ca 10 km söder om Tönsberg samt Fredriksdalsbron på riksväg 13 och den s. k. Oldtidsveien över Glomma ca 30 km från riksgränsen vid Svinesund. Erfarenheterna i fråga om det ekonomiska utfallet för de avgiftsbelagda trafik- anläggningarnas del torde i stort sett ha varit goda.

I anslutning till förestående uppgifter rörande norska förhållanden må erinras om att vägväsendet i Norge icke i samma utsträckning som hos oss är förstatligat. Staten svarar sålunda direkt endast för huvudvägarna, för vilka anslag av stortinget beviljas väg för väg. Övriga vägar utbygges och underhålls av de regionala myndigheterna — dock med statsbidrag till såväl byggande som un-

derhåll. Till städernas vägar och gator utgår däremot icke sådana bidrag.

Då det gäller svenska förhållanden, torde det väl också vara svårigheterna att inom ramen för de allmänna väg- och broplanerna inom önskvärd tid bereda utrymme för vissa större, kostnadskrävande projekt, som drivit fram önskemålen om införande av ett system med avgiftsbelagda trafikanläggningar. Diskussionen om ett sådant system har i vårt land hittills i huvudsak begränsats till några få företag, nämligen eventuella broföretag över Öresund och Kalmarsund samt i Göteborg. Beträffande Öresundsbron pågår som bekant utredning genom en för ändamålet tillsatt särskild svensk-dansk kommitté. Frågan härom är även för övrigt av en så speciell karaktär, att den icke synes böra behandlas i förevarande sammanhang. Då det gäller bro- och tunnel-företagen i Göteborg, har frågan numera lösts genom beslut om medelsanvisning i vanlig ordning. I fråga om de angivna företagen begränsas följaktligen intresset nu främst till en eventuell Ölandsbro. Till frågan om denna återkommer de sakkunniga i det följande.

Grundregeln om att de för den allmänna samfärdseln nödiga vägarna och förbindelserna i princip skall byggas genom det allmänna samt att avgifter icke får uttagas för deras begagnande, finner de sakkunniga helt riktig samt i sig själv innebära stora fördelar. Dess tillämpning i praktiken torde nämligen bl. a. innebära, att en angelägenhetsgradering av de för utbyggnad aktuella företagen sker samt att sådana företag, vilkas tillkomst ej är tillräckligt motiverade ur ekonomiska eller andra synpunkter, ej kommer till stånd. Ett brytande av dessa principer genom införande av ett avgiftssystem framstår bl. a. därför som mindre önskvärt. Dessutom

torde — såsom redan 1951 års utredning om beskattningen av motorfordonstrafiken (SOU 1953: 34) framhållit — med den anordning, som det svenska vägväsendet efter förstatligandet erhållit, och den för landets ekonomiska liv så betydelsefulla kostnadstujämningen inom vägväsendet som äger rum genom nuvarande beskattningsformer för motorfordonstrafiken, det närmast kunna betraktas såsom en tillbakagång till ett föråldrat vägfinansieringssystem, därest vägavgifter helt eller delvis skulle tillgripas för beskattning av motorfordonstrafiken och finansiering av vissa vägbyggen.

Vissa risker synes sålunda föreligga, att vid ett dylikt system de allmänna principerna för angelägenhetsgradering de skilda företagen emellan rubbas. En särskild förbindelse kan t. ex. för en viss industri eller för befolkningen inom ett visst område framstå som mycket angelägen utan att för den skull i övrigt vara av sådan vikt för trafikanterna eller kommunikationsväsendet i stort, att den bör utföras. Detsamma kan gälla med avseende å en speciell turist- eller fritidsled. Om i sådana fall förbindelsen ändå kommer till stånd — genom avgiftsfinansiering — medan andra och viktigare leder får anstå, kan ju detta innebära en felaktig investeringsavvägning eller prioritering på felaktiga grunder. Enbart förhandenvaron av ett system, som möjliggör avgiftsfinansiering, kan för övrigt förväntas i de särskilda fall som aktualiseras medföra långtgående önskemål eller krav, vilkas tillgodosende kan medverka till en snedvridning av investeringsavvägningen. Vid sidan av de ordinarie företagen skulle man på så sätt kanske få en hel grupp av företag, motiverade av de alldeles speciella skäl, som alltid skulle kunna anföras till stöd för deras utförande.

Som skäl för införandet av avgifts-

finansierade företag har ofta hänvisats till att behovet av en viss förbindelse vore så stort, att en investering i och för sig sannolikt skulle vara företagsekonomiskt lönsam. Även om så vore förhållandet, kan vid bedömandet av härom uppkommande frågor dock icke bortses från allmänna prioriteringsgrunder. Det är ju ingalunda säkert att en viss anläggning bör komma till stånd enbart av det skälet, att den beräknas bli företagsekonomiskt lönsam. För dess utförande måste dock kapitalmarknaden i motsvarande mån tagas i anspråk — kanske till nackdel för andra viktiga investeringar. Avgörande för ställningstagandet härvid borde till sist vara omfattningen av samhällets totala resurser, vilka alltid torde framstå som begränsade. I angivna fall bör därför såsom eljest en bedömning göras av företagets angelägenhetsgrad i förhållande till andra aktuella investeringsobjekt.

I detta sammanhang må erinras om att många av de i flerårsplanerna upptagna väg- och broföretagen ej beräknas kunna komma till utförande inom den tid, som med hänsyn till den förutsedda trafikutvecklingen i och för sig vore motiverat och önskvärt. En ytterst noggrann angelägenhets- och prioritetsgradering skilda vägföretag emellan, såväl inom respektive län som inom landet i dess helhet, måste nämligen för närvarande företagas — på sätt gällande författningar föreskriver. Den investeringsavvägning som därvid sker, innebär att många såsom angelägna betraktade företag med hänsyn till nuvarande medelstillgång helt eller delvis måste ställas på framtiden. Även för andra kommunikationsområden liksom för övriga områden inom samhällslivet föreligger ju stora och i och för sig angelägna investeringsbehov, medan tillgängliga investeringsmedel är relativt begränsade. Med hänsyn till anförda förhållanden

kan det sålunda icke vara rimligt, att en viss avgiftsbelagd trafikanläggning får komma till stånd enbart av det skälet, att de ordinarie investeringsmedlen icke tages i anspråk härför. I vart fall då det gäller av det allmänna byggda företag måste en ingående prövning av angelägenhetsfrågan och prioriteringsgrunderna komma till stånd såväl då ordinarie investeringsmedel utnyttjas som vid en eventuell upplåning inom eller utom landet av erforderliga medel.

Vad sålunda anförts gäller enligt de sakkunnigas uppfattning bedömningen i stort av spörsmålet huruvida ett system med avgiftsbelagda trafikanläggningar bör accepteras. Om fråga uppstår att rent undantagsvis medge ett enda företag kan givetvis sägas, att en strikt tillämpning av huvudprincipen framstår som mindre berättigad samt att konsekvenserna enligt ovan för investeringssektorn i dess helhet blir mindre påtagliga.

Frågan om avgiftsfinansiering bör också ses mot bakgrunden av den totala motorfordonsbeskattningens storlek. Är denna beskattning redan förut hög, kan motståndet mot en dylik finansieringsmetod givetvis förväntas bli större än eljest. Dessutom torde under alla förhållanden för de närmast berörda trafikantgrupperna och trafikområdena avgiften framstå som en form av extra beskattning. Även vid en relativt låg taxesättning synes man därför kunna utgå från, att inom längre eller kortare tid efter en förbindelses färdigställande, krav kommer att resas på avgiftens borttagande eller i vart fall sänkning av densamma för den bofasta befolkningen inom närmast berörda region. Man skulle sålunda — under hänvisning till det allmänna trafikbehov förbindelsen avsåge täcka — finna det oriktigt att just den delen av befolkningen i motsats till andra grupper skulle behöva

erlägga en extraskatt för utnyttjandet av sina kommunikationsleder. Ett bibehållande av avgiften kan också verka i trafikhämmande riktning och därigenom medföra att förbindelsens kapacitet icke fullt utnyttjas, vilket ur allmänt ekonomiska synpunkter vore mindre tillfredsställande.

Vidkommande den totala bilbeskattningen kan i anslutning till det sagda konstateras, att denna för vår del ligger avsevärt högre än i U.S.A. men betydligt lägre än i t. ex. i Norge. Den torde för övrigt få sägas vara relativt låg i jämförelse med övriga europeiska länder. I motsats till vad tidigare varit fallet, tas de årligen inflytande bilskatterna numera i stort sett i anspråk för täckande av utgifterna på vägväsendets specialbudget. De inom bilskattemedelsfonden bokföringsmässigt sett disponibla medel, som ännu ej utnyttjats för anslagsanvisning till vägväsendet, uppgår för närvarande (per den 30 juni 1961) till ca 750 mkr. Som jämförelse må nämnas att de statliga utgifterna till vägunderhåll och vägbyggnader under budgetåret 1962/63 enligt statsverkspropositionen beräknas uppgå till ca 1 200 mkr.

I detta sammanhang må för övrigt erinras om att såväl bilismens skattefrågor som de med vägväsendets finansiering i övrigt sammanhängande problemen avsetts skola utredas inom 1953 års trafikutredning.

Den ifrågasatta avgiftsfinansieringen har ansetts böra begränsas till endast större, angelägnare och särskilt kapitalkrävande företag. I sådana fall torde emellertid oftast, enligt de sakkunnigas uppfattning, angelägenhetsgraden — ur trafiksynpunkt m. m. — i och för sig motivera utbyggnad i sedvanlig ordning och med anlitande av allmänna medel. Då bör också en sådan utbyggnad komma till stånd i den takt tillgängliga in-

vesteringsresurser medger. Frågan torde för övrigt kunna ställas om, vare sig för närvarande eller för överskådlig famtid, något annat företag — exklusive en eventuell Öresundsbro — än Ölandsbron kan komma i fråga som avgiftsfinansierat företag. Att för detta enda fall göra avsteg från huvudprinciperna för vägväsendets finansiering och införa ett system som kan medföra förenämnda olägenheter synes icke vara befogat.

De sakkunniga har, som bl. a. av det anförda framgår, ej funnit sig beredda att förorda införandet av ett system med avgiftsfinansiering. I det enda fall som för närvarande torde vara aktuellt här för, nämligen Ölandsbron, föreligger ändå, såsom närmare erinrats om i ett föregående avsnitt, sociala och andra skäl för en utbyggnad i sedvanlig ordning. Beträffande tidpunkten för företagets utförande finner sig de sakkunniga ej kunna göra något annat uttalande, än att spørgsmålet härom främst synes böra upptagas i den för prövning av vägärenden stadgade ordningen.

I anslutning härtill må erinras om att förnyelse av flerårsplanerna för väg- och brobyggnader författningsenligt skall ske under år 1963 att gälla fr. o. m. den 1 januari 1964.

I förevarande fall framstår det som angeläget, att de ansvariga vägmyndigheterna inkopplas redan på projekterings- och planeringsstadiet och härigenom får bättre möjligheter att göra en riktig avvägning i prioriteringsfrågan. Härigenom uppnås också bättre den samordning med övrig väg- och samhällsplanering som torde vara erforderlig — icke minst med hänsyn till önskemålet att undvika felinvesteringar även som måhända eljest i vissa avseenden uppkommande dubbelarbete. Finner statsmakterna spørgsmålet ej böra upptagas i denna ordning eller om de för sin del kommer till en annan stånd-

punkt i angelägenhetsfrågan än väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, torde brofrågan — därest den icke anses böra ställas på framtiden — få lösas på annat sätt, exempelvis genom särskilt beslut av regering och riksdag, varigenom uppdrages åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att låta projektera och bygga bron. Befinnes därvid avgiftsfinansiering böra komma till stånd, har man att taga ställning till om företaget lämpligen bör byggas och handhavas av staten eller genom enskild försorg. Enligt de

sakkunnigas mening bör staten därvid ingalunda a priori uteslutas. Tvärtom synes starka skäl tala för att utbyggnaden sker i statlig regi, då enligt förslaget till koncessionslagstiftning staten ändå förr eller senare skall övertaga bron. Dessutom lär väl ett företag av denna storleksordning icke kunna genomföras utan statligt bidrag eller statliga garantier i en eller annan form. Olika mellanformer för statligt och privat byggande med mer eller mindre statig dominans kan givetvis också tänkas.

KAPITEL VI

Författningsfrågor

Allmänna anmärkningar

Ehuru de sakkunniga icke funnit sig kunna obetingat tillstyrka, att det i en del andra länder tillämpade systemet med avgifter för nyttjande av viktiga vägförbindelser införes här i landet, har de sakkunniga likväl, med hänsyn till det läge vari frågan befinner sig, ansett sig ej böra underlåta att utarbета och framlägga förslag till lagstiftning i ämnet.

Syftet med en dylik lagstiftning skulle i främsta rummet vara att skapa förutsättningar för enskilda investeringar i verksamhet av den art, varom här är fråga. För att lagstiftningen skall fylla detta syfte, bör den utformas så, att villkoren för den tilltänkta verksamheten fastslås i förväg på ett sätt, som möjliggör hållbara kalkyler angående företags lönsamhet. Villkoren bör vara så förmånliga, att vägföretaget som investeringsobjekt kan konkurrera med andra tänkbara investeringsmöjligheter.

De viktigaste momenten i en lönsamhetskalkyl för ett vägföretag är å ena sidan anläggnings-, underhålls- och driftskostnaderna samt å andra sidan trafikvolymen, avgifterna och amorteringstiden. Kostnaderna och trafikvolymen kan vid ståndpunktstagande till en investering endast bli föremål för en mer eller mindre säker uppskattning och påverkas icke eller endast i ringa mån av lagstiftningens utformning. Storleken av de avgifter, som får uttagas, och den amorteringstid, som företagaren

har att räkna med, kan däremot bestämmas i förväg genom generella regler eller beslut i det särskilda fallet, och garantier kan sålunda skapas för att lönsamhetskalkylen blir hållbar i detta hänseende.

En lagstiftning, som har till ändamål att möjliggöra och främja tillkomsten av väg- och broföretag i enskild regi, bör följaktligen främst inriktas på att bereda garantier för att avgifter kan uttagas med lämpligt avpassade belopp samt för att verksamheten får drivas under så lång tid, som erfordras för att anläggningskostnaderna skall kunna betalas medelst inflytande avgifter.

Det anförda får icke fattas så, som om den tilltänkta lagstiftningen skulle ha till ändamål att generellt och utan varje inskränkning främja tillkomsten av enskilda avgiftsbelagda trafikaneläggningar. På sätt framgår av det tidigare anförda har det sedan länge ansetts vara en av grundprinciperna inom väglagstiftningen, att viktigare vägar med tillhörande trafikaneläggningar skall få nyttjas av alla utan särskild avgift, och man har i enlighet härmed från statsmakternas sida konsekvent strävat efter att avskaffa grind- och broavgifter varhelst de förekommer. Om man nu önskar tillskapa en lagstiftning, som innebär avsteg från dessa allmänt erkända principer, bör den icke få generell giltighet utan bör konstrueras så, att den träder i tillämpning blott i fall, då fördelarna av att en väg-

eller broförbindelse kommer till stånd motiverar en särställning för företaget. Det måste vara fråga om ett verkligt angeläget företag och om ett företag, som icke kan förväntas komma till stånd inom en nära framtid genom det allmänna vägväsendets försorg. Eftersom de statliga investeringarna i vägväsendet sker efter noggrann prövning av de olika projektens angelägenhetsgrad, säger det sig självt, att utrymmet för sådana företag som de här avsedda är obetydligt och att en lagstiftning om avgiftsbelagda enskilda trafikföretag icke kan förväntas komma att fylla något behov annat än i undantagssituationer.

Koncessionsprincipen

De synpunkter, som här anlagts på lagstiftningens utformning, leder till slutsatsen, att en lagstiftning om avgiftsbelagda enskilda trafikordningar icke bör utformas såsom ett system av generella regler, avsedda att träda i tillämpning automatiskt när vissa angivna förutsättningar är för handen. De bör i stället gå ut på att Kungl. Maj:t, när fråga uppkommer att utföra en mera betydande trafikled i enskild regi, från fall till fall prövar, om företaget lämpligen bör komma till stånd i denna form samt på vilka villkor detta bör ske. Lagen bör med andra ord utformas som en koncessionslag.

Allmänna förutsättningar för beviljande av koncession

Lagbestämmelserna om de förutsättningar, som skall gälla för beviljande av koncession, bör av nyss anförda skäl icke utformas så, att de i alltför hög grad binder Kungl. Maj:t till vissa i lagen angivna fall, utan bör medge en viss diskretionär prövning av omständigheterna i det särskilda fallet. Närmare bestämt synes bestämmelserna bö-

ra avfattas så, att koncession kan meddelas, om företaget befinner sig lända till gagn för en större allmänhet och i övrigt vara lämpligt från allmän synpunkt.

Begreppet »tullväg»

I anslutning till bestämmelsen om förutsättningarna för koncession — vilken bör erhålla sin plats i början av den tilltänkta lagen — synes det lämpligt att i form av en definition introducera en särskild benämning på den grupp av vägar, å vilka lagen skall vara tillämplig. I den hittills förda diskussionen kring hithörande frågor har avgiftsbelagda vägar ofta betecknats som »tullvägar». Ordet torde kunna betecknas som lämpligt för här avsett ändamål, i all synnerhet som det redan vunnit burskap i språket. Utredningen föreslår dels att den tilltänkta lagen erhåller benämningen *Lag om tullvägar* och dels att i lagens första paragraf upptages en definition av begreppet tullväg, som går ut på att därmed avses väg, varå Kungl. Maj:t meddelat koncession enligt de nyss föreslagna bestämmelserna.

Vissa spörsmål rörande lagens tillämpningsområde

Vad som närmast aktualiserat den tilltänkta lagstiftningen om tullvägar, är behovet av en broförbindelse mellan Öland och fastlandet. Det är emellertid uppenbart, att lagen icke bör inskränkas att avse enbart broar utan bör gälla vägar överhuvudtaget, inklusive broar. I 2 § lagen om allmänna vägar finns en föreskrift, som går ut på att till väg skall räknas icke blott vägbanan utan också de områden därinvid, som stadigvarande tarvas för vägbanans bestånd och underhåll, såsom slänt, bankett, dike och upplagsplats, ävensom trumma, skyddsvärn, vägmärke och an-

nan för vägens bestånd eller brukande utförd anordning. Lika med väg skall enligt samma paragraf anses till väg ansluten brygga, bro eller färja med färjläge, så ock för den allmänna samfärdseln allenast vintertiden avsedd körled. En liknande regel torde vara lämplig beträffande tullvägar. Den synes lämpligen kunna ta form av en hänvisning till lagen om allmänna vägar.

Om vägbegreppet bestämmes på sätt här föreslagits, skulle bestämmelserna om tullvägar kunna komma att tillämpas även på gator och andra trafikleder inom områden med fastställd generalplan eller stadsplan. Avgiftsbeläggning av dylika trafikleder låter sig emellertid svårigen förenas med de principer, som enligt byggnadslagen och lagen om allmänna vägar gäller med avseende å gatuväsendet i städer och stadsliknande samhällen samt i områden på landsbygden, för vilka generalplan eller stadsplan fastställts. I 49—55 §§ byggnadslagen finns bestämmelser meddelade, enligt vilka stad eller i vissa fall kronan är pliktig att svara för iordningställande och upplåtande av gata eller annan allmän plats inom område som ingår i stadsplan. Enligt 74 § samma lag gäller liknande regler i fråga om underhåll av gata och allmän plats. Enligt 19 samt 41—43 §§ byggnadslagen har stad rätt att lösa och i vissa fall att utan ersättning omhändertaga mark, som i fastställd generalplan eller stadsplan avsetts till gata eller allmän plats eller till särskilt trafikområde som skall tillhöra staden. Enligt 48 § samma lag är staden i vissa fall skyldig att lösa mark, som enligt planen skall användas för annat ändamål än enskilt bebyggande. Vad som sålunda gäller för stad skall enligt 88 och 90 §§ byggnadslagen äga motsvarande tillämpning för köping och municipalsamhälle samt

enligt 97 och 106 §§ byggnadslagen med vissa undantag även för område på landet med fastställd generalplan eller stadsplan. Slutligen finns i 26 § lagen om allmänna vägar ett stadgande om vägrätt och om ersättningsplikt, som syftar på vissa av de nu angivna fallen. Avsikten med den tilltänkta lagen är ju ingalunda att friskriva vare sig kronan eller stadsplanesamhällena från de skyldigheter med avseende å gatuväsendet, som gäller enligt byggnadslagstiftningen, och det bör därför tillses, att lagen ej bringas i tillämpning inom område, varest väg- och gatubyggnadsskyldigheten är reglerad genom någon av de nyss refererade bestämmelserna. Detta synes lämpligen kunna ske genom en särskild bestämmelse om att koncession icke får meddelas å väg, som enligt fastställd generalplan eller stadsplan skall ingå i gata, annan allmän plats eller särskilt trafikområde. — Det förtjänar framhållas, att den nu föreslagna regeln icke innebär något absolut hinder för tullvägsföretag inom områden, som blivit föremål för planläggning medelst fastställd generalplan eller stadsplan. Frågan kan nämligen — om sakliga skäl talar för att företaget kommer till stånd — lösas på det sättet, att planen helt eller delvis upphäves.

En fråga, som kan vara föremål för delade meningar, är om lagen bör begränsa kretsen av de rättssubjekt, som kan komma i fråga till erhållande av koncession å tullväg. Det kan t. ex. göras gällande, att koncession endast bör meddelas svensk medborgare eller svenskt bolag, vars bolagsordning innehåller förbehåll till skydd mot alltför stort utländskt inflytande på företaget. Vissa skäl talar också för att kronan eller de kommuner, där vägen är belägen, bör ha rätt att utse en eller flera ledamöter av styrelsen för företaget

eller på annat liknande sätt få sig tillförsäkrat visst inflytande i företagsledningen. Bestämmelser av sådant innehåll förekommer flerstädes inom lagstiftningen. Som exempel kan nämnas lagen den 28 maj 1886 angående stenkolshandlingar m. m., lagen den 30 maj 1916 om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag samt lagen om enskilda vägar. Byggandet och handhavandet av en tullväg är en uppgift av så ansvarsfull natur, att stora krav måste ställas på den som får en dylik uppgift sig anförtrodd. Det synes därför i och för sig icke obefogat att i lagen uppställa t. o. m. ganska långtgående villkor i fråga om ledningen och organisationen av det företag, som söker koncession på tullväg. Emellertid är det svårt att härvidlag ge några generella regler. Ibland kan måhända skäl föreligga att ta i anspråk icke blott svenskt utan även utländskt kapital för byggande av tullväg, och det är knappast lämpligt att genom lagstiftning i förväg fastslå, i vilka former detta skall ske. Även spörsmålet hur det allmänna skall få önskvärt inflytande på företagets skötsel synes med fördel kunna lösas från fall till fall. Om lagstiftningen — såsom tidigare föreslagits — konstrueras efter koncessionsprincipen, får Kungl. Maj:t möjlighet att genom förbehåll i koncessionen tillgodose de allmänna intressen, som här är fråga. Det synes därför icke nödvändigt att i lag intaga särskilda föreskrifter om hur de företag, som omhänderhar byggande och förvaltning av tullvägar, skall vara organiserade, och de sakkunniga föreslår ej några bestämmelser i detta ämne.

I anslutning till det sagda uppställer sig spörsmålet, huruvida den tilltänkta lagen bör bereda möjlighet för kronan samt sådana städer och stadsliknande

samhällen, som är väghållare enligt lagen om allmänna vägar, att driva tullvägar. Det motiv, som anförts till stöd för att man bör tillskapa en särskild lagstiftning om tullvägar, nämligen önskemålet att möjliggöra enskilda investeringar i allmännyttiga trafikordningar, bortfaller helt, om verksamheten handhaves av kronan eller annat organ för det allmänna. Detta utesluter givetvis icke, att andra motiv kan åberopas för avgiftsbeläggning av vissa vägförbindelser, t. ex. önskemålet att öka den anpart av investeringsvolymen, som står till vägväsendets förfogande. På sätt framhållits i det föregående, har det emellertid hittills ansetts, att vägväsendets medelsbehov bör täckas på annat sätt än genom vägavgifter, och det möter onekligen allvarliga betänkligheter att genombryta den viktiga principen om att de allmänna vägarna skall stå till förfogande kostnadsfritt. Därest en ändring härutinnan överväges, torde den i allt fall icke böra ske i form av en koncessionslag utan genom att föreskrifter i ämnet införas i lagen om allmänna vägar. Under hänvisning till det nu anförda föreslår de sakkunniga att bestämmelserna om villkoren för meddelande av koncession å tullväg kompletteras med föreskrift om att koncession icke får meddelas kronan eller annan i lagen om allmänna vägar omförmäld väghållare.

Ansökan om koncession

Självklart är, att koncession icke bör beviljas annat än på ansökan av den, som avser att bygga vägen och tillhandahålla den för allmän samfärdsel mot avgifter.

Ehuru beslutanderätten i koncessionsärenden avses skola tillkomma Kungl. Maj:t, torde utredningen av ärendena i huvudsak böra ankomma på länsstyrelsen. Det bör därför föreskri-

vas att ansökan om koncession skall göras skriftligen och ingivas till länsstyrelsen i länet. Vid ansökningen bör fogas beskrivning över företaget, karta utvisande vägens tilltänkta huvudsakliga sträckning, kostnadsberäkning samt uppgift om storleken av de avgifter, som sökanden avser betinga sig, och det avgiftssystem han ämnar tilllämpa. Det ligger i sakens natur, att sökanden ej kan prestera alldeles definitiva uppgifter i dessa hänseenden och att jämkningar kan visa sig erforderliga vid detaljprojekteringen och under arbetets gång. Utredningen bör emellertid vara så pass fullständig, att man i praktiken icke behöver räkna med några jämkningar av den betydelse, att de påverkar bedömandet av huruvida företaget bör komma till stånd. Kostnadsberäkningen och avgiftskalkylerna bör vara så utförliga, att det på grundval av dem är möjligt att angiva åtminstone en rimlig ram för avgiftsuttagen. Vidare bör sökanden uppgiva, hur han avser att finansiera företaget, samt förebringa utredning, som visar att företagets ekonomi är säkerställd. Det bör också åligga honom att redogöra för hur företaget avses skola organiseras samt för vilka resurser i personellt och materiellt hänseende han förfogar över, detta för att möjliggöra ett ståndpunktstagande från Kungl. Maj:ts sida till sökandens förutsättningar för att driva företaget på ett tillfredsställande sätt och till behovet av kontroll och insyn i företaget från det allmännas sida.

Förfarandet i koncessionsärenden

Då ansökan om koncession inkommit till länsstyrelsen, bör denna inhämta yttranden över ansökningen från läns- och ortsmyndigheter samt från andra, som kan tänkas ha ett väsentligt — positivt eller negativt — intresse av det

tillämnade företaget. Eftersom vägföretaget icke kan förutsättas alltid vara projekterat i detalj, då ansökan om koncession göres, kan man på detta stadium icke alltid exakt angiva den krets av enskilda personer, som kommer att beröras av företaget i egenskap av markägare eller innehavare av särskild rätt till mark, som tages i anspråk för vägen. Det är därför icke möjligt att tillställa varje markägare och annan sakägare av förevarande kategori personlig underrättelse om ansökningen. Eftersom det är av vikt, att ortsbefolkningen på något sätt får tillfälle att låta sin mening om företaget komma till synes på så tidigt stadium som möjligt, föreslår emellertid de sakkunniga, att i den tilltänkta lagen inflyter en bestämmelse om att länsstyrelsen, då ansökan om koncession inkommit, skall genom kungörelser i allmänna tidningarna och i ortspressen bereda invånarna i de orter, genom vilka vägen skall framdragas, tillfälle att inom viss tid inkomma med erinringar mot ansökningen.

Sedan den nu beskrivna förberedande handläggningen slutförts, bör länsstyrelsen överlämna handlingarna i ärendet till Kungl. Maj:t. Det bör härvid åligga länsstyrelsen att avgiva eget yttrande över ansökningen.

Därest det förberedande förfarandet förlägges till länsstyrelsen och organiseras efter nu angivna linjer, torde behov ej föreligga av att närmare reglera förfarandet hos Kungl. Maj:t i koncessionsärenden. Det normala tillvägagångssättet torde bli att Kungl. Maj:t inhämtar yttrande från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och eventuellt även från andra sakkunniga myndigheter. Befinnes utredningen vara ofullständig på någon punkt, bör hinder givetvis icke anses möta att låta sökanden komplettera utredningen eller att in-

förskaffa erforderliga upplysningar genom någon Kungl. Maj:t underordnad myndighet.

Koncessionens innehåll

En koncession å tullväg synes böra innehålla dels sådana uppgifter, som erfordras för att noggrant angiva föremålet för koncessionen, och dels de villkor, som skall gälla för åtnjutande av koncessionen.

Möjligen kan tvekan råda, hur noggrant det tillämnade vägföretaget bör beskrivas i koncessionen och hur stora avvikelser som får göras från den i koncessionen lämnade beskrivningen utan att ny koncession erfordras. Tidigare har framhållits, att detaljprojektering av företaget bör få anstå, till dess koncession meddelats, och att uppgifterna i ansökningshandlingarna därför icke alltid kan bli helt uttömmande, utan att man måste räkna med att jämkningar kan visa sig erforderliga beträffande detaljer. I det följande avser de sakkunniga att föreslå, att detaljprojektering och uppgörelser med markägare skall ske på samma sätt som då fråga är om byggande av allmän väg, d. v. s. genom upprättande av en arbetsplan, som sakägarna får tillfälle att granska och yttra sig över, och vilken därefter blir föremål för prövning och fastställelse av vägmyndigheterna. Detta förfarande torde få anses innefatta tillräckliga garantier för sakägarnas rätt, även när fråga är om byggande av tullväg. I koncessionen torde med hänsyn härtill icke behöva upptagas mera detaljerade uppgifter om vägens sträckning än som erfordras för att identifiera företaget, och några betänkligheter synes icke behöva möta mot att avvikelser beträffande detaljer beslutas i samband med upprättande av arbetsplan utan att frågan underställes Kungl. Maj:t. Hur stora avvikelser,

som kan tillåtas, kan icke angivas generellt utan måste avgöras från fall till fall med hänsyn bl. a. till huruvida avvikelserna rubbar förutsättningarna för vägföretaget samt till deras inverkan ur markägarnas synpunkt. Såsom exempel kan nämnas, att en avvikelse i sidled med något hundratal meter från vägens i koncessionen angivna sträckning måhända kan anses vara av underordnad betydelse, om vägen framgår över obebbyggd mark av ringa värde, men får en helt annan innebörd, om vägen är belägen inom område med tätbebyggelse.

Bland koncessionsvillkoren bör också inflyta föreskrifter om vägens bredd, byggnadssätt och anordning i övrigt, d. v. s. om den standard, som skall gälla för vägen. Dessa föreskrifter torde böra göras relativt uttömmande, och någon avvikelse från vad som föreskrivits i sådant hänseende bör icke i princip få ske utan Kungl. Maj:ts medgivande. Hinder bör dock icke anses möta mot sådana modifikationer i det tekniska utförandet, som ej kan sägas märkbart påverka vägstandarden.

Vidare bör i koncessionen angivas viss tid, inom vilken vägen skall vara färdigställd och upplåten för allmän trafik. Koncessionsvillkor av denna typ torde böra upprätthållas strikt. Kungl. Maj:t bör emellertid ha möjlighet att på ansökan medgiva förlängning av den föreskrivna tiden. Frågan härom behandlas närmare i det följande.

En annan viktig fråga gäller koncessionens giltighetstid. Denna bör, såsom tidigare framhållits, bestämmas så, att byggnadskostnaderna kan amorteras med inflytande avgifter. I princip bör koncessionstiden icke sättas längre än som bedömes erforderligt för att så skall kunna ske. Eftersom kostnadskalkyler, som avser längre tidrymder, alltid är behäftade med viss osäkerhet,

kan det emellertid i praktiken visa sig nödvändigt att räkna med någon marginal till koncessionshavarens förmån. De sakkunniga har övervägt att föreslå en regel om att koncessionstiden icke får sättas längre än till 25 eller 30 år. Ett företag, som icke kan slutamorteras på så lång tid, torde i allmänhet icke kunna bedömas ha den angelägenhetsgrad, att koncession bör beviljas. Här till kommer, att en avgiftsplikt, som upprätthålles under så lång tid, att de förhållanden, vilka föranlett dess tillkomst, icke längre är aktuella, ej gärna kan undgå att bibringa allmänheten föreställning om en opåkallad och orättvis belastning. Emellertid har de sakkunniga, med hänsyn till möjligheten att speciella förhållanden i något fall kan föranleda annat bedömande, ansett sig böra avstå från att föreslå något absolut maximum för koncessionstiden.

I samband med prövning av koncessionsfrågan bör det ankomma på Kungl. Maj:t att träffa principavgörande rörande storleken av de avgifter, som skall få uttagas av de vägfarande. Koncessionen bör sålunda bl. a. innehålla föreskrift om avgiftsmaximum. Däremot torde det icke vara nödvändigt och måhända ej heller lämpligt att direkt i koncessionen utsäga, vilka avgifter som skall utgå. Ej heller synes det ändamålsenligt att i förväg fastslå ett visst inkomstmaximum för koncessionshavaren. Det är dock här fråga om ett affärsföretag, som är förenat med en viss risk för koncessionshavaren och som därför också bör medgiva honom att under gynnsamma förutsättningar göra en skälig vinst. Ett lämpligt sätt att fixera avgiftsmaximum synes vara att i koncessionen angiva det belopp per år, som får uttagas i form av avgifter under visst antagande i fråga om storleken av den årliga trafikvolymen. Härvid torde det icke kunna kom-

ma i fråga att försöka uppskatta trafikvolymen för hela koncessionstiden, utan det bör räcka med ett beräknat medelvärde för exempelvis den första femårsperioden. Koncessionshavaren gör då en vinst, om trafikvolymen överstiger den beräknade, och denna vinst kan bli relativt betydande, särskilt under senare delen av perioden. Sannolikheten talar emellertid för att vinsten till följd av förändringar i penningvärdet och successivt stigande kostnader för vägunderhållet i allt fall icke blir oskäligt stor. Skulle trafikvolymen understiga den beräknade, drabbar förlusten koncessionshavaren, om man bortser från möjligheten att Kungl. Maj:t medger höjning av avgifterna. Det förtjänar anmärkas, att koncessionsökanden härigenom får ett visst intresse av att icke göra alltför optimistiska antaganden i fråga om den framtida trafikvolymen. Å andra sidan kan han knappast heller åberopa beräkningar, som innebär att trafikvolymen underskattas, ty då riskerar han att företaget bedömes icke vara så angeläget, att koncession bör beviljas.

Ibland kan förhållandena tänkas vara sådana, att man icke med säkerhet kan förutse, om det är förenligt med allmänna intressen att låta koncessionen bestå under hela den tid, som erfordras för att till fullo amortera byggnadskostnaden. För sådana fall bör möjlighet finnas att i koncessionen göra förbehåll om rätt för kronan eller annan i lagen om allmänna vägar omfördämd väghållare att inlösa vägen före koncessionstidens utgång. Teoretiskt sett skulle detta visserligen kunna — även utan förbehåll — ske genom expropriation. Emellertid är de ersättningsregler, som gäller inom expropriationsrätten, icke avpassade för här avsedda fall. Möjlighet bör därför hållas öppen att förse koncession med sådant förbehåll

som nyss sagts. Det förtjänar framhållas, att liknande villkor allmänt förekommit i koncessionerna för enskilda järnvägar. Till de ersättningsregler, som bör tillämpas vid inlösningsförfarandet, avser de sakkunniga att återkomma i annat sammanhang.

Den nu gjorda uppräknings av koncessionsvillkor är icke avsedd att vara uttömmande utan är blott en exemplifiering. Tidigare har nämnts, att Kungl. Maj:t i regel torde komma att i koncessioner för tullvägar föreskriva villkor, som går ut på att bereda staten eller de av frågan berörda kommunerna inflytande i ledningen av företaget och på att förhindra att utländska intressen får ett dominerande inflytande på företagets skötsel. Det är också tänkbart att i form av koncessionsvillkor meddela föreskrifter rörande bokföringen av influtna avgifter, om revision av företaget, om rätt för vägförvaltningen i länet eller annan myndighet att kontrollera byggnads- och underhållsarbeten m. m. Bestämmelserna i den tilltänkta lagen om vad koncession skall innehålla torde därför icke böra utformas restriktivt utan bör avfattas så, att de ger Kungl. Maj:t möjlighet att i varje särskilt fall pröva, vilka ytterligare koncessionsbestämmelser som kan anses erforderliga.

Arbetsplan

Det har tidigare framhållits, att företag, som avser bygga av tullväg, icke lämpligen kan detaljprojekteras, innan koncession meddelats, samt att detaljprojekteringen, när den därefter kommer till stånd, torde böra ske i väsentligen samma ordning som den, vilken tillämpas vid upprättande, utställande och fastställande av arbetsplan för allmän väg.

Bestämmelser om behandling av väg-

frågor finns meddelade i 14—17 §§ lagen om allmänna vägar. Fråga om bygga av väg skall, där ej Kungl. Maj:t förordnar annorlunda, prövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med länsstyrelsen. Stannar styrelserna i olika mening, skall ärendet hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning. Innan väg bygges, skall arbetsplan för vägen upprättas och, efter utställande till granskning, fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. För mindre förbättringsarbeten m. m. erfordras dock ej utställandeförfarande. Beslut om fastställande av arbetsplan är förfallet, om icke renstakning verkställts och vägarbetet påbörjats inom fem år från utgången av det år, under vilket fastställelsebeslutet vann laga kraft, dock med befogenhet för Kungl. Maj:t att vid behov förlänga tiden. — Närmare bestämmelser om behandlingen av vägfrågor har, med stöd av särskilt stadgande i lagen om allmänna vägar, meddelats i vägstadgan den 30 juni 1943. I den avdelning av stadgan, som handlar om bygga av allmänna vägar på landsbygden, finns ett särskilt avsnitt (15—27 §§) vari behandlas frågor om upprättande, utställande och fastställande av arbetsplan. I 15 § vägstadgan ges en del allmänt hållna regler om synpunkter, som är att beakta vid upprättande av arbetsplan. Enligt 16 § vägstadgan skall arbetsplan upprättas genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens eller vägförvaltningens försorg. I 17 § vägstadgan är föreskrifter meddelade om samråd med myndigheter, lokala organ och sammanslutningar, vilka har ett väsentligt intresse av företaget, och i 18 § stadgas om kallelser å fastighetsägare m. fl. till terrängundersökning. Sedan arbetsplan upprättats, skall den enligt 19 § vägstadgan överlämnas till länsstyrelsen. I vissa fall skall dock viss granskning först äga rum hos väg- och vat-

tenbyggnadsstyrelsen, som därvid kan förordna om ändring av planen eller om upprättande av ny plan. Länsstyrelsen har att ombesörja utställande av den färdiga planen enligt detaljerade regler, som finns meddelade i 20 § vägstadgan, och äger enligt 21 § samma stadga att vid behov föranstalta om upprättande av alternativt förslag. Även sådant alternativförslag skall i regel utställas till markägarnas hörande. Enligt 22 och 23 §§ vägstadgan skall länsstyrelsen, sedan arbetsplanen slutbehandlats, med eget utlåtande översända den till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har därvid möjlighet att vid behov förordna om jämkning av planen. Vidtages jämkning, som ej är oväsentlig, skall nytt utställande äga rum. Finner väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att arbetsplan, som förordats av länsstyrelsen, kan godtagas och att företaget äger tillräcklig aktualitet, skall styrelsen enligt 24 § vägstadgan fastställa planen att lända till efterrättelse vid arbetets utförande. Anser sig styrelsen icke kunna fastställa av länsstyrelsen förordad arbetsplan, skall frågan hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning. Beslut om fastställelse av arbetsplan skall kungöras enligt regler, som finns meddelade i 25 § vägstadgan. — Den nu föreskrivna proceduren skall i princip tillämpas också vid företag, som icke avser bygga helt ny väg utan endast omläggning av befintlig väg m. m. Enligt 26 § vägstadgan är det emellertid tillåtet att på visst sätt förenkla förfarandet, då fråga är om mindre arbeten. Enligt 27 § i stadgan ankommer det på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att meddela närmare anvisningar om upprättande av arbetsplan.

De nu refererade bestämmelserna synes ägnade att i tämligen oförändrat skick läggas till grund för förfarandet vid upprättande av arbetsplan för tull-

vägsföretag. En del särbestämmelser erfordras dock.

Sålunda bör det i princip anses vara koncessionshavarens och icke vägförvaltningens sak att sörja för upprättande av arbetsplan. Eftersom en enskild företagare icke kan förutsättas ha nämnvärd praktisk erfarenhet av förfarandet i vägärenden, torde det dock vara lämpligt att han får möjlighet att vid behov erhålla biträde härmed av vägförvaltningen. Detta är även önskvärt av den anledningen, att den i 27 § lagen om allmänna vägar stadgade befogenheten att erhålla tillträde till fastighet för stakning, mätning å marken, undersökning av grund eller annan dylik förberedande åtgärd endast gäller åtgärder, som verkställas på föranstaltande av vägmyndighet. I vilken omfattning biträde kan lämnas, blir givetvis att avgöra med hänsyn bl. a. till vägförvaltningens personella resurser. Emellertid synes det lämpligt att i den tilltänkta lagen upptaga en bestämmelse som i princip ger koncessionsinnehavaren rätt att mot ersättning erhålla biträde av vägförvaltningen vid upprättande av arbetsplan. Ersättningen torde böra bestämmas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och utgå med belopp, som beräknas motsvara vägförvaltningens självkostnader.

En annan avvikelse från vad som gäller beträffande arbetsplan för allmän väg motiveras av att koncessionshavaren icke, såsom fallet är med vägförvaltningen, bör vara obetingat skyldig att efterkomma vad länsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreskriver i fråga om vägbyggnadsföretaget. Vad i vägstadgan sägs om rätt för länsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att vidtaga jämkningar i upprättad arbetsplan kan sålunda icke utan vidare tillämpas i fråga om tullväg. Om länsstyrelsen eller väg- och

vattenbyggnadsstyrelsen anser jämkning böra företagas i arbetsplanen men koncessionshavaren anser jämkningen onödig, bör han ha rätt att få arbetsplanen utställd i befintligt skick samt att, sedan myndigheterna meddelat beslut i saken, draga frågan under Kungl. Maj:ts prövning genom besvär. Jämkning av upprättad arbetsplan bör med andra ord icke ske utan koncessionshavarens medgivande. Det förtjänar emellertid framhållas att koncessionshavaren, till undvikande av onödiga kostnader och onödig tidsspillan, i allmänhet torde acceptera sådana jämkningsförslag, som befinnes ändamålsenliga och icke alltför kostsamma, och att frågan även i övriga fall torde kunna lösas genom att man upprättar och på en gång utställer två eller flera alternativa förslag.

Möjligen kan ifrågasättas, om bestämmelsen i 24 § rörande prövning av vägföretagets aktualitet skall äga tillämpning å tullvägsföretag. Eftersom Kungl. Maj:t kan förutsättas ha prövat denna fråga i samband med beviljande av koncession för företaget, torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke kunna underkänna en upprättad arbetsplan under hänvisning enbart till att styrelsen är av avvikande mening i aktualitetsfrågan. Däremot är det tänkbart, att aktualitetskravet kan åberopas i detaljfrågor, t. ex. beträffande utformningen av till- och avfartsvägar m. m. Anledning att undantaga förevarande bestämmelse från tillämpning å tullvägsföretag föreligger därför icke.

Markförvärv

Vid förvärv av rätt till mark, som behövs tas i anspråk för tullväg, bör koncessionshavaren givetvis i första hand sträva efter frivilliga uppgörelser med vederbörande markägare. Det kan emellertid icke tagas för givet, att markägarna alltid är villiga att upplåta mar-

ken på rimliga villkor, om icke bestämmelser finns meddelade, som går ut på att marken vid behov kan tas i anspråk tvångsvis mot ersättning, vilket i brist på uppgörelse bestämmes av domstol. Bestämmelser av sådant innehåll har visat sig behövliga med avseende å såväl de allmänna som de enskilda vägarna och kan säkerligen ej heller avvaras beträffande tullvägar. Då förfarandet vid upprättande av arbetsplan för tullväg ansetts böra utformas på samma sätt som när fråga är om arbetsplan för allmän väg, talar ur praktisk synpunkt starka skäl för att även bestämmelserna om förvärv av rätt till mark utformas med vägrättsbestämmelserna i lagen om allmänna vägar såsom förebild. Bestämmelserna om vägrätt, vilka har sin plats i 18—26 §§ lagen om allmänna vägar, går i korthet ut på att beslut om fastställande av arbetsplan medför rätt för väghållaren att ta i anspråk den mark, som erfordras för vägen, och att nyttja marken för vägändamål utan hinder av den rätt, som annan kan äga till marken. Vägrätt kan också tillkomma genom avtal eller på det sätt, att enskild väg förvandlas till allmän. Mark skall anses ha tagits i anspråk, då vägen genom renstakning eller eljest blivit tydligt utmärkt på marken. Härjämte finns utförliga regler meddelade om ersättning för vägrätt och för annat intrång genom vägens byggande eller begagnande, om rätt för markägaren att i vissa fall påfordra inlösen med äganderätt i stället för upplåtelse med vägrätt, om förfarandet vid bestämmande av ersättning samt om ordnandet av rättsförhållandena mellan markägaren och väghållaren för det fall att vägen sedermera indrages. Samtliga dessa bestämmelser synes ägnade att tillämpas även på tullväg. Ur lagteknisk synpunkt kan detta enklast åvägabringas genom att i lagen om tullvägar upptages en generell be-

stämmelse om att vad som i fråga om allmän väg finns stadgat om vägrätt skall äga motsvarande tillämpning å tullväg. De sakkunniga föreslår att så sker.

Lämpligt synes vidare vara att, såsom ett komplement till vägrätsbestämmelserna, införa lagregler, vilka ger koncessionshavaren möjlighet att vid behov förvärva mark genom expropriation. Enligt 1 § första stycket 2. lagen den 12 maj 1917 om expropriation får fastighet, som tillhör annan än kronan, tagas i anspråk genom expropriation bl. a. om Kungl. Maj:t prövar det nödigt för allmän väg på landet eller i stad. För att bereda motsvarande befogenhet åt sådan koncessionshavare, som här avses, torde i lagen om tullvägar böra intagas en bestämmelse, att vad som finnes stadgat om expropriation för allmän väg skall äga motsvarande tillämpning å tullväg.

Prövning av vägföretag enligt vattenlagen

På sätt framhållits i ett tidigare avsnitt av detta betänkande, är bestämmelserna i vattenlagen om tillåtligheten av vägföretag, som avser bro eller som av annan orsak förutsätter byggande i vatten, icke lämpade för vägbyggnadsföretag av den särskilda karaktär, som avses med den tilltänkta lagen om tullvägar. Bestämmelserna i fråga går ut på att jämförelse skall ske mellan nytan av byggnadsföretaget och den skada, som detta orsakar på åker, äng och annan egendom. Visserligen torde det i allmänhet icke vara alltför svårt att ådagalägga, att vägbyggnadsföretaget medför betydande nytta, men det torde ställa sig mycket besvärligt att räkna ut värdet av denna nytta i penningar. Det är naturligt att för här avsedda fall ha en regel av samma innebörd som den i 2 kap. 40 § första stycket vattenlagen givna bestämmelsen om att

man vid tillämpning av tillåtlighetsreglerna i fråga om allmän väg skall bortse från 2 kap. 3 § första stycket nämnda lag. En prövning av företagets betydelse ur allmän synpunkt har ju skett redan i koncessionsärendet och det får — om denna prövning resulterat i att koncession beviljats — därigenom anses fastslaget, att vägföretaget är av sådan betydelse ur allmän synpunkt, att ett likställande av tullväg med allmän väg framstår som motiverat. De sakkunniga föreslår, under hänvisning härtill, att i lagen om tullvägar inflyter en föreskrift av innehåll, att vid prövning enligt vattenlagen av fråga om byggande i vatten för tullväg skall så anses, som om vägen vore allmän.

Ordnings- och säkerhetsföreskrifter m. m.

De ordnings- och säkerhetsföreskrifter som finns meddelade i 30—42 §§ lagen om allmänna vägar, synes ägnade att i sin helhet göras tillämpliga på tullväg. Detsamma är fallet med i 61—64 §§ lagen om allmänna vägar givna, mot nyssnämnda föreskrifter svarande bestämmelser om ansvar, handräckning och fullföljd av talan. Även dessa frågor synes böra regleras genom att i lagen om tullvägar inflyter en allmänt hållen hänvisning i dessa hänseenden till vad som är föreskrivet i lagen om allmänna vägar.

Reglering av tillfartsvägar

Reglering av tillfartsvägar är en fråga, som vållat och alltjämt vållar det allmänna vägväsendet stora svårigheter att komma till rätta med. Till det allmänna vägnätet är nämligen av ålder anslutet ett stort antal enskilda vägar, och det är vid den pågående moderniseringen och förbättringen av de allmänna vägarna av bl. a. trafiksäkerhetsskäl icke möjligt att bibehålla mer än en del av dessa äldre tillfarter. Detta medför

att man i många fall nödgas i samband med förbättring av allmän väg vidtaga åtgärder för att helt eller delvis lägga om även det enskilda vägnätet.

Eftersom några tullvägar ännu icke kommit till utförande, behöver emellertid frågan om reglering av redan förefintliga anslutningsvägar icke möta några bekymmer för tullvägarnas vidkommande. Det torde visa sig tillfyllest att i lag reglera de villkor, som skall gälla för tillkomsten av anslutningsvägar genom en bestämmelse av innebörd att nya anslutningar icke får komma till stånd utan att koncessionshavaren och offentlig myndighet, förslagsvis länsstyrelsen, lämnat medgivande till åtgärden. De sakkunniga föreslår att i lagen om tullvägar upptages en bestämmelse av nu skisserat innehåll.

I samband med projektering av tullväg torde emellertid — liksom fallet är beträffande allmän väg — ganska ofta uppkomma frågor, hur utfartsförhållandena skall ordnas för de fastigheter, vilkas vägförbindelser avskäres genom den nya vägen. Härvid är att märka, att det för att tillgodose fastighetens behov icke alltid räcker med att man ordnar en lämplig anslutning till den nya vägen. Hänsyn måste också tagas till avgiftsplikten. En fastighet, som tidigare haft tillgång till avgiftsfri utfart, är icke betjänt av att i fortsättningen få sin tillfart ordnad via tullväg. Teoretiskt sett skulle frågan måhända kunna lösas genom utfästelse från koncessionshavarens sida att icke ta ut avgifter för transporter till och från fastigheten. I praktiken torde det emellertid knappast visa sig möjligt att göra undantag från avgiftsskyldigheten. Man får nog i stället räkna med att koncessionshavaren i samband med förvärv av rätt till mark nödgas betala ersättning till fastighetsägaren för den minskning av fastighetens värde som inträder till följd

av att förbindelsen till fastigheten avgiftsbelägges eller — alternativt — för vad det kostar att ordna annan vägförbindelse för fastigheten samt för de olägenheter i övrigt, som till äventyrs vållas fastighetsägaren genom att han hänvisas till annan utfart. Ersättningsbestämmelserna i expropriationslagen och lagen om allmänna vägar — vilka bestämmelser enligt de sakkunnigas förut redovisade överväganden bör göras tillämpliga på tullvägar — innebär att ersättning skall utgå även för intrång av förevarande art. Någon särskild lagbestämmelse i detta ämne synes därför icke vara behövlig.

Fråga hur erforderliga förbindelser skall ordnas mellan tullväg och allmän väg synes lämpligen kunna lösas genom att nödiga föreskrifter i ämnet intages i tullvägskoncessionen. Ej heller i detta hänseende erfordras således några särskilda lagbestämmelser.

Taxa för vägavgifter m. m.

Tidigare har framhållits, att Kungl. Maj:t vid beviljande av koncession bör bestämma de grunder som skall gälla för uttagande av vägavgifter. Hur avgiftssystemet i detalj skall utformas, bör det däremot i princip kunna överlämnas åt koncessionshavaren att själv bestämma. Det allmänna bör härvid inskränka sig till att öva kontroll över hur han handhar denna uppgift. Kontrollen bör, närmare bestämt, gå ut på att se till att avgiftssystemet står i överensstämmelse med de av Kungl. Maj:t fastställda grunderna och icke innebär en ur allmän synpunkt olämplig fördelning av avgiftsbördan på skilda trafikantkategorier. För att tillgodose här angivna synpunkter bör i lagen om tullvägar inflyta bestämmelser av innebörd, att det visserligen skall ankomma på koncessionshavaren att själv utforma

taxa för avgifter enligt de i koncessionen angivna grunderna, men att taxa eller taxeändring icke får tillämpas, innan den fastställts av myndighet som Kungl. Maj:t förordnat därtill. — Att i detalj reglera förfarandet vid fastställande av taxa synes icke vara behöfligt. Även utan särskild föreskrift torde det vara uppenbart, att den myndighet, åt vilken uppgiften att fastställa taxa anförtros, bör, om sakens beskaffenhet kräver det, bereda kommuner, intressentsammanslutningar och större trafikanter tillfälle att yttra sig i saken.

En särskild fråga är, huruvida staten såsom koncessionsgivare bör utnyttja denna sin ställning till att betinga sig frihet från avgift för transporter för statens räkning eller för andra transporter som är av särskild betydelse för det allmänna. Enligt de sakkunnigas mening bör så icke ske, utan staten bör i princip medelst avgifter bidra till kostnaderna för vägföretaget på samma sätt som andra trafikanter. Vissa generella undantag synes dock böra göras från avgiftsplikten. Av bl. a. praktiska skäl bör avgift icke få uttagas för militär trupp eller för fordon, som under övning eller operation nyttjas för det militära försvarets eller civilförsvarets räkning. Ej heller bör avgift få uttagas av polisman eller tjänsteman inom vägväsendet, då han färdas på eller eljest uppehåller sig på vägen för ordnande av trafiken, kontroll av vägarbete eller trafikräkning eller i annat därmed jämförligt syfte. Vidare bör utryckningsfordon och andra fordon, som nyttjas för transporter av likartad natur som utryckningsfordon, icke få hindras eller uppehållas genom att transporterna beläggas med avgift. Till denna grupp bör — förutom utryckningsfordon — räknas fordon som användes för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare,

barnmorska eller veterinär i brådskan-
de tjänsteutövning.

Spärrar och andra anordningar, som anbringas på vägen för att möjliggöra eller underlätta upptagande av avgifter, bör vara så inrättade, att de icke orsakar risk för olycksfall eller vållar onödigt besvär för de vägfärande. De sakkunniga föreslår, att anordning för upptagande av avgift skall vara godkänd av länsstyrelsen, innan den får tagas i bruk för sitt ändamål.

Jämknings- och koncessionsvillkoren

Sedan koncession å tullväg beviljats, bör koncessionsvillkoren icke kunna ensidigt ändras vare sig av Kungl. Maj:t eller koncessionshavaren. Däremot är det givetvis tänkbart, att en ändring av koncessionsvillkoren kan vidtagas antingen på det sättet, att Kungl. Maj:t bifaller en därom av koncessionshavaren gjord framställning, eller sålunda, att Kungl. Maj:t låter upprätta förslag till ändring av koncessionen samt, sedan koncessionshavaren förklarat sig godtaga förslaget, meddelar beslut i enlighet därmed.

Vid bedömande, huruvida ändring av koncessionsvillkoren är påkallad, bör hänsyn även tagas till en tredje part, nämligen den allmänhet, som trafikerar och är beroende av vägen. Visserligen kan det icke krävas, att varje ärende, som rör koncessionen, skall bli föremål för utställande och i övrigt handläggas i den ordning, som föreslagits skola tillämpas vid beviljandet av ny koncession. Endast där fråga är om åtgärd, som helt rubbar grunderna för koncessionen och det kan sägas i realiteten vara fråga om att byta ut den beviljade koncessionen mot en annan, bör detta förfarande anses obligatoriskt. Man torde emellertid kunna utgå från att Kungl. Maj:t på lämpligt sätt bereder olika intressentgrupper tillfälle att

yttra sig samt vid ärendenas prövning vakar över att allmänhetens befogade intressen icke åsidosättes.

Överhuvud bör beviljad koncession icke ändras utan starka skäl. Bortsett från mindre jämkningar i fråga om vägens sträckning och utförande, tidpunkten för dess färdigställande och andra detaljspörsmål, som uppkommer i samband med byggandet av vägen, bör jämkning av koncessionsvillkoren icke ske, med mindre åtgärden motiveras av ändrade förhållanden, som i väsentlig mån inverkar på förutsättningarna för verksamhetens bedrivande. Och även om sådana ändrade förhållanden inträtt, är restriktivitet att förordna när det gäller att jämka koncessionen. Vad t. ex. angår storleken av de avgifter, som får uttagas, ligger det i sakens natur att koncessionshavaren icke enbart på grund av kostnadsökningar e. d. kan påkalla höjning av det belopp, som han får ta ut medelst avgifter. Endast om avgiftshöjning är nödvändig för att trygga vägens fortsatta bestånd eller hålla den i godtagbart skick, bör en sådan åtgärd komma i fråga. — Å andra sidan äger Kungl. Maj:t — på sätt framgår av det förut anförda — icke mot koncessionshavarens bestridande förordna om sänkning av avgifterna, med mindre koncessionen är försedd med förbehåll härom. Skäl att uppställa sådant förbehåll torde ofta föreligga om den framtida trafikvolymen framstår som oviss. I detta hänseende hänvisas till vad som i det föregående anförts rörande koncessionens innehåll.

De nu angivna synpunkterna bör komma till uttryck i den tilltänkta lagen om tullvägar. I sådant syfte föreslås, att i lagen skall upptagas en bestämmelse, som dels anger, att ändring av grunderna för avgiftsberäkningen eller andra koncessionsvillkor endast får ske om ändrade förhållanden inträtt, som

i väsentlig mån inverkar på väghållningskostnaderna, inkomsterna från vägen eller förutsättningarna i övrigt för verksamhetens bedrivande, och dels ut-säger, att jämkning icke får ske mot koncessionshavarens bestridande, med mindre förbehåll därom gjorts i koncessionen.

Koncessionshavarens skyldigheter

Ett av huvudändamålen med en koncession är att fastslå de rättigheter och skyldigheter, som skall tillkomma koncessionshavaren. När koncessionen icke grundas på särskild lagstiftning är det nödvändigt att i koncessionshandlingarna intaga en fullständig förteckning på dessa rättigheter och skyldigheter, vilket medför att handlingarna ibland blir mycket omfattande. De under 1800-talet och början av 1900-talet meddelade koncessionerna för enskilda järnvägar bjuder exempel härpå. Om däremot koncession grundas på särskild lagstiftning — vilket blir fallet i fråga om koncession på tullväg — är det i allmänhet mera praktiskt att sådana bestämmelser, som bör gälla alla koncessionshavare, meddelas i lagen i stället för att upptagas såsom villkor i koncessionerna. Härigenom vinnes också den fördelen, att rättsförhållandena blir reglerade efter enhetliga linjer i alla koncessionsfall.

De sakkunniga föreslår, att i lagen om tullvägar skall intagas bestämmelser om skyldighet för koncessionshavaren att bygga och underhålla den med koncessionen avsedda vägen i ett för samfärdseln tillfredsställande skick på sätt närmare anges i koncessionen och de föreskrifter, som Kungl. Maj:t meddelar med stöd av denna, att icke avstänga vägen för trafik i vidare mån än Kungl. Maj:t medgiver samt att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter rörande kontroll av väghållningen även-

som rörande räkenskaper och revision, som Kungl. Maj:t kan komma att meddela.

Vidare torde det vara nödvändigt att i lagen inrymma en särskild bestämmelse om rätt att — utan hinder av koncessionen och med stöd därav meddelade bestämmelser — disponera tullväg för allmänna behov vid krig, krigsfara och andra av krig föranledda utomordentliga förhållanden. De sakkunniga föreslår ett allmänt hållet stadgande om att koncessionshavaren i här avsedda lägen skall vara pliktig att mot skälig ersättning av statsmedel underkasta sig de inskränkningar i förfogandet över vägen, som Kungl. Maj:t finner nödiga med hänsyn till det totala försvaret.

Befogenheten att meddela förordnande om inskränkningar i förfogandet över vägen vid krig, krigsfara m. fl. förhållanden synes böra helt förbehållas Kungl. Maj:t och alltså icke kunna av Kungl. Maj:t delegeras till underordnad myndighet. Kungl. Maj:ts övriga i detta avsnitt omnämnda befogenheter torde däremot av praktiska skäl böra i viss utsträckning delegeras till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller annan myndighet. I lagen bör inflyta bestämmelser, som möjliggör sådan delegation.

Tvångsmedel

Om koncessionshavaren icke sköter sina åligganden på tillfredsställande sätt måste möjlighet finnas att ingripa snabbt och effektivt för att åstadkomma rättelse. Det är därför nödvändigt att den tilltänkta nya lagen inrymmer bestämmelser om tvångsmedel att användas mot koncessionshavare, vilken icke rätteligen fullgör honom åliggande skyldigheter.

Den åtgärd, som i första hand bör ifrågakomma, om koncessionshavaren på något sätt brister i fullgörande av

sina åligganden enligt lagen om koncessionen, är att han erhåller föreläggande att vidtaga rättelse. Vid meddelande av föreläggande bör kunna föreskrivas vite eller det äventyr att den eftersatta åtgärden i händelse av tredska verkställes genom myndighets försorg på koncessionshavarens bekostnad. Befogenheten att meddela sådana förelägganden som nu nämnts synes böra tillkomma länsstyrelsen.

Skulle koncessionshavaren göra sig skyldig till verkligt allvarliga försummelser, är det icke alltid tillräckligt att ingripa medelst förelägganden. Omständigheterna kan vara sådana, att det framstår som uppenbart, att han icke är skickad att handhava förvaltningen av vägen. I så fall bör han icke vidare få utöva ledning av företaget, utan företaget bör ställas under administration genom förordnande av syssloman, som omhändertar förvaltningen av vägen och därmed förenade angelägenheter. Detta bör emellertid icke betyda att koncessionshavaren går förlustig själva koncessionen. Trots att koncessionshavaren icke har befogenhet att befatta sig med förvaltningen av företaget, bör koncessionen anses gällande såtillvida, att han alltså är den, som skall åtnjuta eventuell vinst av företaget och svara för eventuellt uppkommande förluster. Sysslomannens uppgift bör med andra ord vara att förvalta vägen i koncessionshavarens ställe och för hans räkning. Arvode till sysslomannen bör betalas av koncessionshavaren. — Sådan tvångsförvaltning, som här åsyftas, är en betydligt mera ingripande och till sina konsekvenser allvarligare åtgärd än de förut omnämnda föreläggandena. Det torde icke böra anförtros åt länsstyrelsen eller annan myndighet att meddela förordnande om att tullväg skall ställas under sysslomannaförvaltning. Därest skäl anses före-

ligga att vidtaga sådan åtgärd, bör förhållandet anmälas hos Kungl. Maj:t, som sålunda förbehålles rätten att besluta i ärenden av här avsedda beskaf-fenhet.

Förverkande av koncession

Om koncessionshavaren icke fullgör sitt åtagande att bygga vägen och upplåta den till allmänt begagnande inom den tid, som föreskrivits i koncessionen, bör han gå förlustig sin rätt att njuta koncessionen till godo. Dock bör — såsom förut framhållits — Kungl. Maj:t ha möjlighet att på ansökan förlänga tiden. Inkommer ansökan därom före koncessionstidens utgång, är den att anse som en framställning om jämkning av koncessionsvillkoren. Inkommer den senare, är den däremot att anse som en ansökan om ny koncession och bör handläggas enligt de bestämmelser, som gäller för sådan ansökan.

Om koncession förfallit av här angiven orsak, torde i regel förhållandena vara sådana, att det åtminstone är värt att pröva, huruvida icke företaget bör fullföljas genom det statliga eller kommunala vägväsendets försorg. Tänkbart är också, att någon annan anmäler sig till erhållande av koncession på företaget. I den tilltänkta lagen bör med hänsyn härtill intagas föreskrift om att av koncessionshavaren förvärvat rätt att ta i anspråk mark för företaget — vilken rätt i hans hand är av ringa eller intet värde — skall utan ersättning övergå till den, som jämlikt 11 § lagen om allmänna vägar är vägghållare inom det område, där vägen är belägen. Liksom eljest, när någons rätt till väg upphör, bör vederbörande i princip vara berättigad att bortföra vad som anbragts å marken för vägändamål. Med hänsyn till önskemålet att vid behov kunna fullfölja företaget utan dröjsmål bör det likväl icke tillåtas honom att dröja med

bortförandet längre än nödvändigt. En viss, relativt kort minimitid, förslagsvis tre månader, bör därför föreskrivas. Vidare bör det åligga koncessionshavaren att, innan något bortföres, hembjuda det åt vägghållaren till inlösen.

Rättsförhållandena vid koncessionstidens utgång

En av de grundförutsättningar, som de sakkunnigas förslag till lagstiftning om tullvägar bygger på, är att koncessionshavaren skall få åtnjuta de honom tillförsäkrade rättigheterna under en viss, i koncessionen angiven tid, och att denna tid skall tillmätas så, att koncessionshavaren beräknas kunna täcka samtliga kostnader för företaget — såväl kapitalkostnader som underhålls- och driftskostnader — med de under samma tid inflytande avgifterna. Då koncessionstiden går ut, bör i enlighet härmed det kapital, vilket nedlagts på vägbyggnadsföretaget, vara slutamorterat. Koncessionshavaren går alltså, därest han vid koncessionstidens utgång ej får ut någon ersättning för nedlagda kapitalkostnader, icke förlustig något värde, som han vid koncessionens beviljande haft anledning att räkna med såsom tillgång. Det kan följaktligen icke sägas innebära någon obillighet mot honom, om han vid koncessionstidens utgång förpliktas att avstå vägen med vad därtill hörer utan särskild ersättning. De bestämmelser om tullvägar, som finns meddelade i vissa främmande länder, går i allmänhet ut på att tullväg skall efter utgången av viss tid utan ersättning övergå i det allmänna vägväsendets ägo och därefter tillhandahållas för trafik på samma villkor som vägar i allmänhet.

I enlighet med denna tankegång föreslår de sakkunniga även för svensk rätt den regeln, att tullväg vid utgången av den bestämda koncessionstiden skall

utan ersättning tillfalla den, som jämlikt 11 § lagen om allmänna vägar är väghållare inom det område, där vägen är belägen.

Rättsförhållandena vid inlösen före koncessionstidens utgång

De sakkunniga har tidigare föreslagit, att i koncession skall kunna införas villkor om rätt för kronan eller annan i lagen om allmänna vägar omförmäld väghållare att lösa till sig tullväg vid viss tidpunkt före koncessionstidens utgång. I konsekvens härmed bör ståndpunkt också tagas till de principer, som skall tillämpas vid bestämmande av ersättning till koncessionshavaren i samband med dylik inlösen.

En teoretiskt tänkbar metod består i att löseskillingen bestämmas att motsvara kapitaliserade värdet av de inkomster från tullvägen, som koncessionshavaren beräknas gå förlustig till följd av att inlösen äger rum, minskat med kapitaliserade värdet av de utgifter, som inbesparas. Metoden innebär att koncessionshavaren får ersättning icke blott för nedlagda kostnader utan därjämte för den vinst, som han kunnat påräkna av vägföretaget under återstående del av koncessionstiden.

En annan metod att beräkna ersättningen består i att man bestämmer vad det skall kosta att bygga vägen vid den tidpunkt, då inlösen äger rum, och utmäter ersättningen så, att den motsvarar den del av nämnda belopp, som svarar mot förhållandet mellan återstående del av koncessionstiden och koncessionstiden i dess helhet. Vid tillämpning av denna metod får koncessionshavaren icke ersättning för utebliven vinst under återstående del av koncessionstiden utan blott för den del av anläggningskostnaden, uppräknad till nuvärde, som han till följd av in-

lösningssförfarandet icke får tillfälle att amortera medelst inflytande avgifter.

Den förra metoden överensstämmer i huvudsak med de regler, som gäller för värdering av fastighet vid expropriation. Den kan emellertid i här avsedda fall förmodas leda till avsevärd överbetalning, eftersom den stigande trafikfrekvensen leder till att de sista åren av koncessionstiden troligen blir de ur ekonomisk synpunkt förmånligaste för koncessionshavaren. Det är därför ingalunda givet, att värdet av en tullvägs-koncession efter denna beräkningsmetod minskar med åren, utan det kan i vissa situationer t. o. m. inträffa, att värdet successivt stiger, till dess blott ett fåtal år återstår av koncessionstiden. Det kan rentav tänkas, att löseskillingen kommer att överstiga vad det skulle kosta att bygga en helt ny väg. Den omständigheten att dylika övervärden i viss utsträckning accepteras vid värdering i samband med expropriation, innebär icke att detsamma bör gälla vid inlösen av tullvägskoncession. Koncessionens ändamål är ej att till skapa värden av denna natur; tvärtom kan uppställandet av förbehåll om rätt till inlösen vara motiverat just av önskemålet att förhindra oskäligen vinster på den trafikerande allmänhetens bekostnad.

Den andra av de här ovan beskrivna värderingsmetoderna är njugg mot koncessionshavaren såtillvida att han vid inlösen berövas andel i den vinst, som skulle tillfallit honom, om koncessionen förblivit i kraft under hela koncessionstiden. Emellertid kan saken också ses ur en annan synvinkel. Ett villkor om rätt till inlösen vid viss framtida tidpunkt är närmast att betrakta som ett sätt att fastställa två alternativa koncessionsperioder. Det resonemang, som tidigare anförts till stöd för att koncessionshavaren bör utan sär-

skild ersättning överlämna vägen till det allmänna vägväsendet vid utgången av den ordinarie koncessionstiden, kan också åberopas för att han, om inlösen äger rum vid en alternativt bestämd tidigare tidpunkt, icke bör ha större ersättning än som motsvarar den del av kapitalkostnaden, som belöper på återstående del av koncessionstiden. Koncessionshavaren bör, därest koncessionen förses med förbehåll om rätt till inlösen, redan från början räkna med att koncessionen kan komma att upphöra före utgången av den ordinarie koncessionstiden och göra sina kalkyler under denna förutsättning. Ur allmän synpunkt får det betecknas som önskvärt att genom tillämpning av ett villkor om inlösen kunna förhindra att koncession å tullvägsföretag leder till oskäligt stora vinster.

De sakkunniga förordar för sin del en regel, som går ut på att den senare av de två värderingsmetoderna skall tillämpas.

Forum i mål om inlösen

Vid tillämpningen av de bestämmelser om tullvägar, som föreslagits i det föregående, kan i vissa fall uppkomma frågor om inlösen av egendom, tillhörig innehavare av tullvägskoncession. Ett sådant fall föreligger, när koncession förfallit till följd av att vägen ej färdigställts och upplåtits för allmän trafik inom den i koncessionen angivna tiden och kronan eller annan i lagen om allmänna vägar omförmäld väghållare, som skall övertaga koncessionshavarens rätt till vägmarken, efter hembud framställer anspråk på att få lösa något, som koncessionshavaren anbragt på marken för vägändamål. Vidare må erinras om det fall då i koncessionen å tullväg intagits förbehåll om rätt för kronan eller annan väghål-

lare att få lösa vägen före koncessionstidens utgång.

De värderingsfrågor, som uppkommer när inlösen skall äga rum i de nu angivna fallen, torde ibland kunna bli av betydande svårighetsgrad. Med hänsyn härtill synes det lämpligt, att dylika mål handlägges av de domstolar, nämligen expropriationsdomstolarna, som organiserats speciellt för att handlägga mål rörande värdering av fastigheter. Närmare bestämt synes mål om inlösen enligt lagen om tullvägar böra ankomma på expropriationsdomstolen i den ort, där den väg, varom fråga är, eller större delen av vägen är belägen.

Erforderliga regler om handläggning inför expropriationsdomstol av mål, som här avses, synes böra meddelas genom föreskrift, att därom skall i tillämpliga delar gälla vad i de allmänna bestämmelserna i lagen om expropriation är stadgat angående inlösen av särskild rätt, som besvärar fastighet.

Förbud mot överlåtelse och utmätning

De allmänna intressen, som enligt det förut anförda talar för upprätthållande av kontroll över hur tullväg förvaltas och handhaves, kan med samma fog åberopas till stöd för en bestämmelse om att meddelad tullvägskoncession icke bör få tagas i mät för gäld eller överlåtas till annan än den, som av Kungl. Maj:t godkännes såsom innehavare av koncessionen. De sakkunniga föreslår, att en sådan bestämmelse infördes i den tilltänkta lagen om tullvägar.

Tillämpligheten å tullväg av bestämmelserna i lagen om enskilda vägar och kungörelsen angående statsbidrag till enskild väghållning

På sätt framhållits i ett inledande avsnitt av detta betänkande är tullväg begreppsmässigt att anse såsom enskild och icke såsom allmän väg. Gällande bestämmelser om enskilda vägar är

emellertid icke ägnade att tillgodose syftet med den tilltänkta lagstiftningen om tullvägar och är ej heller i övrigt lämpade för vägar av denna kategori. Det är därför nödvändigt att genom uttrycklig bestämmelse undantaga tullvägarna från tillämpningen av lagreglerna om enskilda vägar. En sådan bestämmelse bör emellertid icke få sin plats i lagen om tullvägar utan bör hellre inrymmas bland de inledande bestämmelserna i lagen om enskilda vägar. De sakkunniga har med anledning härav låtit upprätta ett särskilt förslag till lag angående ändring av 1 § lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar. Förslaget finnes fogat såsom bilaga vid detta betänkande.

Den omständigheten att tullväg är att anse såsom enskild väg medför vidare — om ej särskild föreskrift av annat innehåll meddelas — att bestämmelserna i kungörelsen den 19 decem-

ber 1952 (nr 793) angående statsbidrag till enskild väghållning blir tillämpliga på tullväg. Emellertid synes det uppenbart, att de i nämnda kungörelse meddelade generella bidragsreglerna icke är ägnade att tillämpas på tullvägar. Därest statsbidrag till bygande av tullväg eller till vägunderhåll eller vinterväghållning på sådan väg överhuvud anses kunna ifrågakomma, torde frågan få göras till föremål för ståndpunktstagande av statsmakterna från fall till fall. Det torde därför vara nödvändigt att i nyssnämnda kungörelse införa en särskild bestämmelse av innehåll att statsbidrag enligt kungörelsen icke skall utgå för tullväg. Med anledning härav har upprättats och vid detta betänkande såsom bilaga fogats ett förslag till kungörelse om ändring av 1 § kungörelsen den 19 december 1952 (nr 793) angående statsbidrag till enskild väghållning.

KAPITEL VII

Författningsförslag

Förslag till

Lag om tullvägar

Härigenom förordnas som följer.

1 §

Vill någon bygga väg för att mot avgifter tillhandahålla den för allmän samfärdsel, må Konungen, därest företaget finnes lända till gagn för en större allmänhet och i övrigt vara lämpligt från allmän synpunkt, på ansökan meddela honom tillstånd (koncession) att utföra och driva vägföretaget.

Väg, varå sådan koncession meddelats, kallas i denna lag tullväg.

2 §

Koncession må ej meddelas å väg, som enligt fastställd generalplan eller stadsplan skall helt eller delvis utgöra gata, annan allmän plats eller särskilt trafikområde.

Koncession må ej meddelas kronan eller annan i lagen om allmänna vägar omförmäld väghållare.

3 §

Ansökan om koncession skall göras skriftligen och ingivas till länsstyrelsen i länet.

Ansökningen skall åtföljas av beskrivning över det tillämnade företaget jämte karta, utvisande vägens huvudsakliga sträckning, kostnadsberäkning samt uppgift om de grunder som avses skola tillämpas vid uttagande av avgifter för begagnande av vägen. Vid ansökningen

bör härjämte fogas utredning om att sökanden förfogar över medel att bygga och vidmakthålla vägen samt om sökandens förutsättningar i övrigt för att driva företaget på tillfredsställande sätt.

4 §

Då ansökan om koncession inkommit, skall länsstyrelsen inhämta yttranden från länsvägnämnden samt från kommuner, större trafik- och industriföretag och sammanslutningar, vilkas intressen kunna beröras av det tillämnade företaget.

Genom kungörelse i allmänna tidningarna och ortstidningar skall länsstyrelsen bereda invånarna i de orter, genom vilka vägen skall framdragas, tillfälle att inom viss tid inkomma med erinringar mot ansökningen.

Sedan ärendet sålunda förberetts, skall länsstyrelsen överlämna handlingarna jämte eget utlåtande till Konungen.

5 §

I koncession skall utsättas vägens huvudsakliga sträckning; nödiga föreskrifter med avseende å vägens bredd, byggnadssätt och anordning i övrigt;

tid inom vilken vägen skall vara färdigställd och upplåten för allmän trafik;

koncessionens giltighetstid; grunder för avgiftsberäkningen; samt

de villkor i övrigt, som Konungen finner böra gälla för koncessionen.

I koncessionen må, om så provas lämpligt, föreskrivas viss tid, vid vars utgång vägen må inlösas av kronan eller annan i lagen om allmänna vägar öfverlämnad väghållare.

6 §

Innan tullväg bygges, skall koncessionshavaren låta upprätta arbetsplan för vägen. För upprättande av arbetsplan samt för stakning, mätning, grundundersökning och dylika åtgärder äger han erhålla biträde av vägförvaltningen i länet mot ersättning, som bestämmes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Arbetsplanen skall utställas till granskning samt skall därefter fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med länsstyrelsen. Stannar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i annan mening än länsstyrelsen, skall ärendet hänskjutas till Konungens prövning.

Med avseende å förfarandet vid upprättande av arbetsplan samt vid utställelse och fastställelse av planen skall i tillämpliga delar gälla vad som är föreskrivet rörande arbetsplan för allmän väg på landet, dock att ändring av planen icke må föreskrivas utan koncessionshavarens medgivande.

7 §

Vad i fråga om allmän väg finnes stadgat om expropriation, vägrätt och tillfälligt upplåtande av mark skall äga motsvarande tillämpning å tullväg. Vid prövning enligt vattenlagen av fråga om byggande i vatten skall företagens tillåtlighet bedömas efter enahanda regler, som om vägen vore allmän.

De i lagen om allmänna vägar meddelade ordnings- och säkerhetsföreskrifterna samt däremot svarande bestämmelser om ansvar, handräckning och

fullföljd av talan skola äga motsvarande tillämpning å tullväg.

8 §

Enskild väg må ej anslutas till tullväg utan tillstånd av väghållaren och länsstyrelsen.

9 §

Avgifter för vägens begagnande skola utgå enligt taxa, som utformas av koncessionshavaren enligt de i koncessionen angivna grunderna. Taxa eller ändring därav må ej tillämpas, innan den fastställts av myndighet som Konungen förordnar.

Avgift må ej uttagas för militär trupp, för fordon som under övning eller operation nyttjas av det militära försvaret eller civilförsvaret, för utryckningsfordon eller för annat fordon, då det användes för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådska tjänsteövning. Ej heller må avgift uttagas av polisman eller tjänsteman inom vägväsendet, då han färdas på eller uppehåller sig på vägen för ordnande av trafiken, kontroll av vägarbete, trafikräkning eller i därmed jämförligt syfte.

Anordning för upptagande av avgift skall, innan den tages i bruk, vara godkänd av länsstyrelsen.

10 §

Inträda, sedan koncession meddelats, ändrade förhållanden som i väsentlig mån inverka på väghållningskostnaderna, inkomsterna från vägen eller förutsättningarna i övrigt för verksamhetens bedrivande, äger Konungen föreskriva den jämkning av grunderna för avgiftsberäkningen eller andra koncessionsvillkor, som må föranledas härav. Jämkning till koncessionshavarens nackdel må dock ej ske mot dennes

bestridande, med mindre förbehåll där-
om gjorts i koncessionen.

11 §

Det åligger koncessionshavaren

a) att bygga och underhålla vägen i
ett för samfärdseln tillfredsställande
skick i enlighet med koncessionen och
de föreskrifter, som Konungen meddelar
med stöd av denna;

b) att icke avstänga vägen för trafik
i vidare mån än Konungen medgiver;

c) att ställa sig till efterrättelse de fö-
reskrifter rörande kontroll av väghåll-
ningen samt beträffande räkenskaper
och revision, som Konungen meddelar;
samt

d) att vid krig, krigsfara eller andra
av krig föranledda utomordentliga för-
hållanden vidkännas de inskränkningar
i förfogandet över vägen, som Konung-
en prövar nödiga med hänsyn till det
totala försvaret.

I den mån Konungen så förordnar
må föreskrift eller medgivande, som av-
ses i första stycket a), b) eller c), läm-
nas jämväl av väg- och vattenbyggnads-
styrelsen eller annan myndighet, som
Konungen bestämmer.

För skada och intrång, som vållas
koncessionshavaren till följd av sådan
inskränkning i förfogandet över vägen,
som avses i första stycket d), är kon-
cessionshavaren berättigad till skälig er-
sättning av kronan.

12 §

Underlåter koncessionshavaren att
fullgöra vad som åligger honom enligt
denna lag eller koncessionen, må läns-
styrelsen meddela honom föreläggande
därom. Vid meddelande av föreläggan-
de må utsättas vite eller föreskrivas det
äventyr, att åtgärden i händelse av
tredska verkställas genom länsstyrel-
sens försorg på koncessionshavarens be-
kostnad.

Finnes uppenbart, att koncessionssha-
varen ej är skickad att handhava för-
valtningen av vägen, må Konungen på
anmälan av länsstyrelsen förordna
syssloman att i koncessionshavarens
ställe och för hans räkning handhava
förvaltningen av vägen och därmed för-
enade angelägenheter. Sysslomannen
äger åtnjuta skäligt arvode av konces-
sionshavaren.

13 §

Meddelad koncession förfaller, om
vägen ej upplåtes för allmän trafik
inom den i koncessionen föreskrivna ti-
den, Konungen dock obetaget att på an-
sökan medgiva förlängning av tiden.

Där koncession förfallit av orsak, som
angivits i första stycket, skall konces-
sionshavarens rätt med avseende å
mark, som erfordras för företaget, utan
ersättning övergå till den, som jämlikt
11 § lagen om allmänna vägar är väg-
hållare inom det område, där vägen är
belägen. Vad som å marken anbragts för
vägändamål äger koncessionshavaren
bortföra inom tre månader från det
koncessionen upphörde att gälla; dock
åligger det honom att senast en månad
innan något bortföres hembjuda det åt
väghållaren till inlösen.

14 §

Vid koncessionstidens utgång skall vä-
gen utan ersättning tillfalla den, som
jämlikt 11 § lagen om allmänna vägar
är väghållare inom det område, där vä-
gen är belägen.

15 §

Där inlösen enligt förbehåll i konces-
sionen äger rum före koncessionstidens
utgång, skall vid bestämmande av löse-
skillingen värdet av vägen anses utgöra
det belopp, vartill byggnadskostnaden
skulle uppgått om vägen byggts först vid
den tidpunkt, då inlösen äger rum. I

byggnadskostnad skall inräknas kostnad för vinnande av erforderlig rätt till mark, kostnad för administration av arbetet och andra härmed jämförliga kostnader. Löseskillingen skall utgöra så stor del av värdet, som svarar mot förhållandet mellan återstående del av koncessionstiden och koncessionstiden i dess helhet.

16 §

Fråga om inlösen enligt 13 § eller enligt förbehåll i koncessionen upptages av expropriationsdomstolen i den ort, där vägen eller större delen därav är belägen. Därvid skall i tillämpliga delar gälla vad i de allmänna bestämmelserna

i lagen om expropriation är stadgat angående inlösen av särskild rätt, som besvärar fastighet.

17 §

Koncession må ej tagas i mät för gäld eller utan Konungens tillstånd överlättas till annan.

18 §

Uttrycken väg, byggande av väg och underhåll av väg skola vid tillämpning av denna lag anses hava samma innebörd som i lagen om allmänna vägar.

Denna lag träder i kraft den

Förslag till

Lag angående ändring av 1 § lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar

Härigenom förordnas, att 1 § lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §

Denna lag — — — eller eljest.

Vad i — — — till grunden.

Denna lag äger icke tillämpning å tullväg.

Bestämmelserna i — — — att gälla.

Vad i — — — eller byggnadsplan.

Denna lag — — — annans ägor.

Denna lag träder i kraft den

¹ Senaste lydelse av 1 § se 1954: 197

Förslag till

Kungörelse om ändring av 1 § kungörelsen den 19 december 1952 (nr 793) angående stadsbidrag till enskild väghållning

Härigenom förordnas, att 1 § kungörelsen den 19 december 1952 angående statsbidrag till enskild väghållning skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §

I enlighet — — — vägar (underhållsbidrag).

Statsbidrag enligt denna kungörelse utgår dock icke för tullväg.

Denna lag träder i kraft den

Särskilt yttrande

av ledamoten von Seth

Utreddningens principiella ståndpunkt att det allmänna bör svara för byggnade av nödiga allmänna vägar finner jag vara riktig. Likaså är jag införstådd med att företagen noggrant måste angelägenhetsgraderas enligt vägplanens förutsättningar kompletterade med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens fördjupade trafikekonomiska beräkningsgrunder.

Vissa avvikelser från den önskvärda angelägenhetsgraderingen har — som påvisats — måst och kan alltfort be-

höva ske av särskilda skäl. Avgiftsbelagda broar och tunnlar bör enligt min mening få ifrågakomma för att i vissa fall kunna avhjälpa besvärande och samtidigt kostnadskrävande flaskhalsar. Dessa företag berör emellertid endast en mindre del av den totala investeringsvolymen. Sådana av Kungl. Maj:t särskilt beviljade avgiftsbelagda företag kan visa sig önskvärda såväl utom som inom planlagt område, varför lagutkastet i sistnämnda avseende bör justeras.

NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1962

1. Helsetjeneste for søfarende.
2. Nordiskt samarbete inom radio och television.
3. Vattenkraften i Torne och Kalix älvar.
4. Nordisk bogmarked.

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

Justitiedepartementet

Atomansvarighet II. [14]
Utländssvenskars deltagande i allmänna val. [19]
Nedre Justitierevisionens arbetsorganisation. [20]
Expropriation för sanering av historiskt eller kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. [24]

Utrikesdepartementet

Aspekter på utvecklingsbiståndet. [12]

Försvarsdepartementet

Totalförsvarets personalfrågor. [3]
Försvarets tandvård. [23]

Socialdepartementet

Skogstillgångarna i Jämtlands län. [1]
Arbetsvidsförkortningens omfattning och utläggning. [17]

Kommunikationsdepartementet

Statsbidrag till enskild väghållning, m. m. [6]
Avgiftsbelagda trafikaneläggningar. (26)

Finansdepartementet

Finansplan för budgetåret 1962/63 samt Preliminär nationalbudget för år 1962. [8]
Städernas särskilda rättigheter och skyldigheter i förhållande till staten. [9]
1959 års långtidsutredning. 1. Svensk ekonomi 1960—1965. [10] 2. Svensk ekonomi 1960—1965. Bilagor 1—5. [11]
Skärpta regler för rusdrycksinköp. [13]
Automatisk databehandling inom folkbokförings- och uppbördsväsendet. Del II. [18]
Reviderad nationalbudget för år 1962. [25]

Ecklesiastikdepartementet

Vidgad vuxenutbildning på gymnasiestadiet. [5]
Korrespondensundervisningen inom skolväsendet. [16]

Jordbruksdepartementet

Yrkesutbildningen på trädgårdsområdet. [2]

Handelsdepartementet

Den allmänna näringslagstiftningen. [15]

Inrikesdepartementet

Arbetsuppgifter och utbildning för viss sjukvårdspersonal. [4]
Kommunalrättskommittén. 2. Kommunal beredskap. [7] 3. Kommunalt stöd åt studerande från utvecklingsländerna. [21]
Samhällsfarlig asocialitet. [22]