



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1936:58
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



UTLÅTANDE

rörande finansieringen av vägförbättringsföretag, den budget-
tekniska regleringen av statsbidragen till vägunderhållet
på landet, särskilda vägar till fjällområdena, statsbi-
dragen till städernas väg- och gatuhållning samt
automobilskattemedlens fördelning m. m.

AVGIVET AV

1935 ÅRS VÄGSAKKUNNIGA

DEN 11 DECEMBER 1936

STOCKHOLM

1936

Statens offentliga utredningar 1936

Krönologisk förteckning

1. Betänkanden 1 rörande serafimerlasarettets ekonomi samt 2 rörande lasarettets ställning och verksamhet. Hæggsström. 187 s. E.
2. Förslag till konvention mellan Sverige och Schweiz om erkännande och verkställighet av domar och skiljedomar m. m. Norstedt. 55 s. U.
3. Betänkande med förslag om vissa föreskrifter beträffande konsumtionsmjölk. Marcus. 68 s. Jo.
4. Betänkande med förslag till lag om behandling av förbrytare, hemfallna åt alkoholmissbruk, m. m. Marcus. 56 s. Ju.
5. Betänkande med förslag angående revision av lagstiftningen rörande tillverkning, beskattning och försäljning av maltdrycker. Marcus. 397 s. Fi.
6. Utredning med förslag rörande bidrag åt barn till ånkor och vissa invalider samt åt föräldralösa barn. Beckman. 93 s. S.
7. Socialiseringsproblemet. Allmänna synpunkter. Tiden. viij, 99 s. Fi.
8. Ur socialiseringsens »europiska» idékrets. Tiden. viij, 210 s. Fi.
9. Socialiseringsidéer och socialiseringspraxis i Sovjetunionen. I. Tiden. iv, 206 s. Fi.
10. Statligt kaffemonopol. Marcus. 192 s. Fi.
11. Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. Uppsala, Almqvist & Wiksell. 58*, 319 s. E.
12. Betänkande angående förlossningsvården och barnmorskväsendet samt förebyggande mödra- och barnvård. Norstedt. 120 s. S.
13. Betänkande angående familjebeskattningen. Marcus. 147 s. Fi.
14. Betänkande angående dels planmässigt sparande och dels statliga bostättningslån. Norstedt. 55 s. S.
15. Betänkande angående moderskapspenning och mödrhjälp. Norstedt. 78 s. S.
16. Utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel. Hæggsström. 183 s. K.
17. Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. Norstedt. viij, 418 s. Ju.
18. Undersökningar rörande det samlade skattetrycket i Sverige och utlandet. Marcus. viij, 308 s. Fi.
19. Betänkande med förslag till lagstiftning angående skyddsskogar m. m. Marcus. 172 s. 1 karta. Jo.
20. Betänkande med förslag i anledning av verkställd granskning av 1932 års trafikutrednings förslag till förordning angående allmän automobiltrafik. Hæggsström. 54 s. K.
21. Arbetslöshetsundersökningen den 31 juli 1935. Marcus. 274 s. 1 karta. S.
22. Den svenska sjöfartsnärings. Statistisk-ekonomisk undersökning. Norstedt. 111 s. H.
23. Betänkande angående åtgärder för avhjälpan av de inom vissa delar av Norrbottens läns lappmark yppade missförhållanden samt rörande de kostnader som därav kunde föranledas m. m. Luleå, Länsstryckeriet. 318 s. 1 bilaga. S.
24. Betänkande med förslag till lag om internationella rättsförhållanden rörande arv, testamente och bouppteckning m. m. Norstedt. 62 s. Ju.
25. Betänkande med förslag till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 29 juni 1923 (nr 286) om sparbanker m. m. Marcus. 163 s. Fi.
26. Sociala jordutredningens betänkande med förslag till revision av lagstiftningen angående avstyckning m. m. Marcus. 79 s. Jo.
27. Angående kontrollen över elektriska starkströmsanläggningar. Hæggsström. 185 s. H.
28. Kyrkogodset i Skåne, Halland och Blekinge under dansk tid. Marcus. xxxj, 405 s. E.
29. Betänkande om socialstyrelsens organisation. Beckman. 151 s. S.
30. Betänkande med förslag till lagstiftning angående skogar å städer och enskilda tillhöriga flygsandsfält i Hallands län. Marcus. 108 s. Jo.
31. Betänkande med utredning och förslag angående åtgärder för särskild undervisning och utbildning av psykiskt efterblivna i barn- och ungdomsåren. Hæggsström. 164 s. E.
32. Svensk arbetslöshetspolitik åren 1914—1935. Norstedt. 122 s. S.
33. Förslag till vissa ändringar i kungl. byggnadsstyrelsens normalförslag till gatukostnadsbestämmelser enligt 49 § stadsplanlagen. Marcus. 7 s. K.
34. Utredning rörande de svenska universitets- och högskolestudenternas sociala och ekonomiska förhållanden. Av S. Wicksell och T. Larsson. Bilaga till betänkande med undersökningar och förslag i anledning av tillströmningen till de intellektuella yrkena. Lund, Ohlsson. ij, 851 s. E.
35. Promemoria angående ändring av bestämmelserna rörande kommunernas underställningsfria länerätt. Marcus. 38 s. Fi.
36. Psalmbok för svenska kyrkan. Förslag avgivet den 29 febr. 1936, överarbetat av inom eklestiastikdepartementet tillkallade sakkunniga. Uppsala, Almqvist & Wiksell. xxiv, 98 s. E.
37. Utredning angående revision av bestämmelserna om tingshusbyggnadsskyldigheten. Norstedt. 53 s. Ju.
38. Betänkande med förslag rörande jaktlagstiftningsfrågor. 1. Förslag till lag om rätt till jakt samt jaktstadga ävensom andra därmed sammanhängande författningar. Marcus. 202 s. Jo.
39. Sociala jordutredningens betänkande med förslag till åtgärder för att bereda ökade möjligheter för den mindre bemädlade befolkningen på landsbygden att förena småbruk med hemindustri, hantverk, hemslöjd, pålsdjuruppfödning m. m. Marcus. 97 s. Jo.
40. Betänkande med förslag till omorganisation av den med statsmedel understödda kemiska analys- och kontrollverksamheten. Hæggsström. 80 s. Jo.
41. Betänkande med förslag rörande förhandlingsordning för statstjänstemän. Norstedt. 153 s. K.
42. Betänkande med utredning och förslag rörande rikets ekonomiska kartläggning och därmed sammanhängande organisationsfrågor angående rikets landkatteverik. Idun. 278 s. 7 kartbil. Jo.
43. 1935 års lotsverksakkunniga. Betänkande 2. Förslag till lotsförordning. Marcus. 112 s. H.
44. Betänkande med utredning och förslag angående sammanförande och organisation av i Stockholm befintliga arkeologiska samlingar från Medelhavsländerna och främre Orienten. Hæggsström. 68 s. E.
45. Rationaliserings- och ersättningsfrågor i samband med ifrågasatt införande av statligt brännoljemonopol. Marcus. 95 s. Fi.
46. Betänkande angående sterilisering. Marcus. 80, 46* s. S.
47. Utredning med förslag rörande förskottering av underhållsbidrag till barn utom äktenskap m. fl. Beckman. 87 s. S.
48. Betänkande med förslag till löner reglering för lärare vid folk- och småskolor. Norstedt. 204 s. Fi.
49. Utredning med förslag angående omorganisation av dövstumundervisningsväsendet. Hæggsström. 257 s. E.
50. Betänkande och förslag angående beredande av vidgade arbetsuppgifter för svenska konstnärer. Hæggsström. 48 s. E.
51. Yttrande angående revision av 18 kap. 13 § strafflagen m. m. Marcus. 55, 54* s. S.
52. Undersökning av taxeringsutfallet beträffande jordbruksfastighet å landsbygden vid 1935 års allmänna fastighetstaxering. Norstedt. vj, 168 s. 1 karta. Fi.
53. Utredning angående revision av bestämmelserna om utlänningens rätt att här i riket vistas och därmed sammanhängande frågor. Norstedt. 96 s. Ju.
54. Förslag till lag om befordran med luftfartyg m. m. Norstedt. 158 s. Ju.
55. Den ekonomiska och sociala utvecklingen under år 1935. Av H. Butler. Beckman. 45 s. S.
56. Betänkande med förslag angående länsstyrelsens organisation jämte därmed sammanhängande frågor. Örebro, Läns-tidningen. (2), 230 s. S.
57. Betänkande angående det civila luftskyddet. Beckman. 201 s. Fö.
58. Utlåtande rörande finansieringen av vägförbättringsforetag, den budgettekniska regleringen av statsbidragen till vägunderhållet på landet, särskilda vägar till fjällområdena, statsbidragen till städernas väg- och gatuhållning samt automobilskattmedelns fördelning m. m. Kihlström. 78 s. K.

Ann. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynselsbokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = eklestiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1936:58
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



UTLÅTANDE

rörande finansieringen av vägförbättringsföretag, den budget-
tekniska regleringen av statsbidragen till vägunderhållet
på landet, särskilda vägar till fjällområdena, statsbi-
dragen till städernas väg- och gatuhållning samt
automobilskattemedlens fördelning m. m.

AVGIVET AV

1935 ÅRS VÄGSAKKUNNIGA

DEN 11 DECEMBER 1936

STOCKHOLM 1936
EMIL KIHLSSTRÖMS TRYCKERI A.-B.
5719





LETTERS

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

1933

...

Till

*Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikations-
departementet.*

Härmed få 1935 års vägsakkunniga vördsamt överlämna närslutna utlå-
tande och förslag rörande finansieringen av vägdistriktens vägförbättrings-
företag, den budgettekniska regleringen av underhållsbidragen till distrikten,
särskilda vägar till fjällområdena, statsbidragen till städernas väg- och
gatuhållning samt automobilskattemedlens fördelning m. m. ävensom resul-
taten av vissa behovsinventeringar.

Särskilt yttrande av undertecknad Nylander i fråga om vägar till fjäll-
områdena bifogas.

Stockholm den 11 december 1936.

BERNH. ERIKSSON

NILS BOLINDER

OLA JEPPSSON

AXEL NYLANDER

L. TJÄLLGREN

/G. Quensel

Herr Storbudet och Klubb för Kungl. Kommunikationer
departementet.

Härmed få 1935 års vägsäkerhetsvårdnings förhållanden i Sverige till
tänke och förslag rörande försäkringen av vägtrafikens säkerhet
företag, den holländska trafikens anordningar och till utarbetade
skärpta villkor till tillämpning vid utarbetade villkor, vilka
gärningarna samt utomlands trafikens förhållanden i en översiktlig
läsa av vissa behovsundersökningar.
Särskilt yttrande av utarbetade villkor tillämpning till 1935
områdena bilaga.

Stockholm den 11 december 1935

BENNYL ERIKSSON

ZUS. BOLINDER OLA PERSSON

ALL. ZYLINDER C. TALLGREN

10 Omh.

I N N E H Å L L

	Sid.
I. Inledande anmärkningar	7
II. A. Vägdistriktens väghållningskostnader	13
Finansieringen av omlägnings- och förbättringsföretag	13
Underhållsbidragens budgettekniska reglering	16
Särskilda slag av vägar i ödemarker	19
Undersökningar rörande vägdistriktens bidragsbehov	24
B. Städernas kostnader för väg- och gatuhållning	27
C. Enskilda vägar	37
D. Särskilda ändamål vid sidan av väghållning	37
1. Sjötrafik och fiske	37
2. Övervakning av väghållning och trafik samt åtgärder för trafik- säkerhetens främjande	39
III. Fördelning av automobilskattemedlen	42
Frågan om fondering av automobilskattemedel	47
Anmärkningar rörande författningsförslagen m. m.	48

Bilagor.

- I:1. Vägbyggnadsbehovet: riksvägar: omlägnings- och förbättringsföretag.
- I:2. » » : nybyggnader.
- I:3. » : länshuvudvägar: omlägnings- och förbättringsföretag.
- I:4. » » : nybyggnader.
- I:5. » : andra landsvägar: omlägnings- och förbättringsföretag.
- I:6. » » » : nybyggnader.
- I:7. » : ödebygdsvägar: nybyggnader.
- I:8. » : riksvägar, länshuvudvägar och andra landsvägar: omlägg-
nings- och förbättringsföretag.
- I:9. » : riksvägar, länshuvudvägar och andra landsvägar samt öde-
bygdsvägar: nybyggnader.

- II. Vägunderhållskostnaderna åren 1934 och 1935.
- III. Städernas behov av nyanläggnings- och förbättringsarbeten samt underhåll å de
för automobiltrafiken viktiga vägarna och gatorna.
- IV. Tablåer, utvisande vissa verkningar av de sakkunnigas förslag.
- V:1. Förslag till ändringar i förordningen angående statsbidrag till den allmänna väg-
hållningen i riket.
- V:2. Förslag till bestämmelser rörande tillämpningen av nämnda förordning.
- V:3. » » anvisningar rörande statsbidragens beräkning.
- V:4. » » förordning om fördelning av automobilskattemedel.
- V:5. » » ändringar i kungörelsen med bestämmelser angående bidrag av till
vägunderhåll avsedda statsmedel för utförande av varaktig beläggning
av vägbanan.

- VI. Särskilt yttrande av civilingenjören Nylander.

I

Inledande anmärkningar.

Beträffande den procentuella storleken av statsbidragen till kostnaderna för allmän väghållning på landsbygden samt vissa regler för dylika statsbidrag ävensom åtgärder för minskande av vägdistriktens skatte- och skuldbördor hava 1935 års vägsakkunniga tidigare avgivit förslag, som innevarande år prövats av statsmakterna.

Förevarande utlåtande avser dels vissa detaljer av förutnämnda spörsmål, vilka med dessas besvarande icke skulle anses slutgiltigt reglerade, dels statsbidragen till städernas väg- och gatuhållning, dels ock automobilskattemedlens fördelning för användning till olika ändamål.

Av ålder har den grundsats gällt att vägar skola hållas av dem, som hava nytta av desamma. På denna princip vila reglerna för såväl allmän som enskild väghållning liksom ock indelningen av vägarna i allmänna och enskilda.

Så länge kommunikationsväsendet var outvecklat, kunde man åtnöjas med att lägga väghållningsbesväret å en trängre krets av intressenter. Till en början ålåg väghållningen ägarna av de av vägen närmast berörda fastigheterna. Beträffande allmän väg fördelades senare väghållningsbördan mellan invånarna inom den del av riket, vanligen den stad eller det härad, där vägen var belägen. Härigenom blev väghållningen en huvudsakligen kommunal angelägenhet.

Redan tidigt synes man dock hava insett, att de allmänna vägarna äro av betydelse icke blott för de dem närmast omgivande bygderna och att en rättvis fördelning av väghållningsbesväret mellan rikets innebyggare icke kan vinnas enbart genom metoden att varje särskild väg bekostas av dem, som bo i dess närhet. Granndistrikt förpliktades emellanåt att deltaga i större vägföretag, och snart började staten lämna bidrag, ursprungligen vid enstaka tillfällen men sedermera regelbundet och i allt större utsträckning, så att nu, vad landsbygden angår, statsbidragen äro mångdubbelt större än distriktens egna tillskott.

Utvecklingen har alltså gått i den riktning att, medan förr varje väg betraktades för sig och ansågs vara av nytta huvudsakligen för en begränsad krets av personer, numera den åsikt trängt igenom att det allmänna vägnätet i sin helhet är ett för hela landet gemensamt intresse, ett statsintresse.

Även de enskilda vägarna hava ofta fått betydelse för allmän samfärdsel, varigenom skillnaden mellan allmän och enskild väg, sakligt sett, blivit mindre markerad. Jämväl till enskilda vägar har staten lämnat bidrag, ehuru hittills i blott ringa omfattning. Intresset av vägen kan här vara av blandad natur, dels enskilt dels allmänt.

Ändamålet med statsbidragen till vägväsendet är tydligen ytterst det samma som syftet med vägdistriktens väghållning, nämligen att främja den allmänna samfärdseln. Att det av staten inrättade vägskattesystemet ej är tillräckligt, beror på att genom detsamma väghållningsbesväret drabbar för ojämnt. Statsbidragen kunna alltså betraktas som ett komplement till indelningen av vägarna i allmänna och enskilda samt av vägintrumenterna i olika mer eller mindre geografiskt bestämda kretsar med uppgift att rättvisare än vad som kan ske blott medelst dylika indelningar fördela väghållningskostnaderna mellan rikets innebyggare.

Medan man beträffande kostnaderna för tillgodoseendet av ett enskilt vägintrument tager sikte huvudsakligen på intrumenternas större eller mindre nytta av vägen, synes, i den mån väghållningen kan anses vara ett allmänt intresse, kravet på rättvisa innebära att kostnadsfördelningen liksom eljest i fråga om allmänna angelägenheter skall ske med hänsyn främst till de bidragsskyldigas ekonomiska bärkraft.

Genom statsbidragen kan man under vissa förutsättningar vinna ej blott att skattebördan rättvist fördelas utan även att kostnaderna kunna uttagas i mindre kännbar form än genom direkta skatter. För staten står till buds att tillskapa även andra inkomstkällor.

Sistnämnda utväg har ock efter hand som väghållningskostnaderna stegrats fått allt större betydelse och i stor skala utnyttjats. Sålunda har man för ändamålet lagt särskilda skatter å motorfordonen, dessas gummiringar och motorbränsle. Metoden framstod såsom särskilt motiverad med hänsyn till att kostnadsstegringen väsentligen föranletts av det nya fortskaffningsmedlet, automobilen, och därav följande ökade krav på vägarnas beskaffenhet. Det ansågs, att motortrafiken borde bekosta den ökning av väghållningsbesväret, som denna trafik medförde.

Under det att motortrafiken fortsatte att i hastigt tempo tillväxa, kommo de särskilt till följd härav ökade statsbidragen, till den del desamma ännu utgingo av vanliga skattemedel, att svårt tynga statsbudgeten. Man nödgades därför höja de nämnda skatterna å automobiler m. m. och i allt större omfattning med dessa skattemedel finansiera statsbidragen till vägväsendet.

Samtidigt som detta resultat framtvangs av nödvändigheten, pågingo vissa utredningar, genom vilka man sökte finna teoretiska grunder för det samma och undersöka huru långt man borde fortskrida på den sålunda valda vägen att tillgodose behovet. Utlåtanden härutinnan avgåvos av 1929 års vägsakkunniga samt sedermera av 1931 års väg- och brosakkunniga

(statens offentliga utredningar 1932: 21 sid. 123 och följande samt 1934: 28 sid. 26 och följande). Därvid uppställdes motortrafiken såsom en särskild vägintrissant vid sidan av staten och vägdistriktet. Dessa tre kategorier betraktades såsom representerande var för sig skilda intressen med avseende på vägarna. Efter de olika intressenas storlek och de kostnader, deras tillgodoseende föranledde, skulle statens, vägdistriktets och motortrafikens andelar i väghållningskostnaderna bestämmas.

Uppenbart är emellertid att, som utredningsresultaten således till stor del berodde på motortrafikens intensitet, desamma lätt kunde bliva föråldrade. Motortrafikens fortsatta utveckling har säkerligen redan verkat i sådan riktning. De sakkunniga hänvisa härutinnan till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört i sin i förevarande ämne den 30 september 1935 avlätna underdåniga skrivelse. De vid de tidigare utredningarna avgivna förslagen hava ej heller i praktiken kunnat följas.

En uppdelning av vägintrassena i tre grupper, företrädta av staten, vägdistriktet och motortrafiken, har med hänsyn till den riktning, utvecklingen på förevarande område tagit, numera ej samma betydelse som förr. Statsintresset av vägarna uppfattas ej längre såsom begränsat till vägnätets betydelse för mer speciella statsuppgifter, såsom t. ex. rikets försvar, och vägdistriktet icke såsom representanter huvudsakligen för lokala intressen, utan, såsom de sakkunniga ovan berört, anses statens och distriktets intressen av vägarna väsentligen vara ett och detsamma, nämligen att befordra den allmänna samfärdseln överhuvud taget. För dess förseende med nödiga vägar äro distriktet inrättade, och vägskatten är en form av finansieringen av rikets behov av allmänna vägar. På denna tanke vilar de sakkunnigas av statsmakterna antagna förslag om statsbidrag till utjämning av vägdistriktets skattebördor. Reglerna för utjämningen äro så beskaffade, att i största möjliga mån vägskatten skall bliva lika i de skilda distriktet, alltså oavsett de växlande lokala intressen, som kunna vara knutna till de allmänna vägarna. Och godtages detta betraktelsesätt att staten och vägdistriktet hava huvudsakligen det gemensamma intresse, att för den allmänna samfärdseln måtte finnas erforderliga vägar, byggda och underhållna efter dess behov, föreligger näppeligen längre något skäl att vid sidan därom ställa det intresse av vägnätet, som representeras av motortrafiken, med vilket uttryck här väl måste förstås sammanfattningen av alla dem, som omedelbart eller medelbart betala automobilskatterna.

Förhållandet mellan vägdistriktets och statens andelar i väghållningsbesväret synes de sakkunniga böra regleras med hänsyn icke till någon olikhet i distriktets och statens nytta av vägarna utan till statsbidragens ovan angivna ändamål att rättvist fördela väghållningsbördan, så att de väghållningsskyldiga överallt bliva i förhållande till sin ekonomiska bärkraft någorlunda lika belastade och icke någonstades alltför tryckta av denna börda. Att undgå ett svårt tryck å många skattebetalare läte sig

icke lätteligen göra, därest ej antingen samfärdselns behov av vägar skulle höggradigt eftersättas eller statsbidragen finansieras blott medelst vanliga direkta skatter, som även de skulle drabba dessa samma väghållnings-skyldiga i deras egenskap av betalare av dylika skatter. Det är därför som man anlitat den indirekta beskattningsmetoden, automobilskatterna.

Frågan om motortrafikens skäliga andel i väghållningsbördan har alltså enligt de sakkunnigas mening blivit av statsfinansiell natur. Detta betraktelsesätt torde ock på senare tid hava anlagts av statsmakterna.

För närvarande gäller att, bortsett från anslag till bekämpande av arbetslöshet och från statens andel i kostnaderna för s. k. nybyggesvägar, samtliga statsbidrag till vägbyggnader och vägunderhåll, inclusive gatuhållning i stad, utgå helt av automobilskattemedel. Med dessa skattemedel gäldas ytterligare i större eller mindre mån vissa särskilda av motorfordons- trafikerna föranledda kostnader. Den del av bensinskatten, som beräknas inflyta från sjötrafik, avskiljes för ändamål, som kunna anses befördra denna trafik eller bakom densamma liggande intressen.

Frågan om grunderna för automobilskattemedlens uttagande torde icke falla inom de sakkunnigas uppdrag, varför de sakkunniga vid beräkningen av de genom ifrågavarande skatter inflytande medlen utgå från de nu gällande grunderna.

Av de verkställda undersökningar rörande underhållskostnaderna och behovet av nyanläggningar och förbättringar av vägar och gator, för vilka nedan skall redogöras, lärer framgå, att behovet av statsbidrag till vägväsendet icke på långt när kan omedelbart täckas med tillgängliga automobilskattemedel. På förevarande område, liksom eljest där medeltillgången är begränsad, måste emellertid återhållsamhet iakttagas, och då de mest trängande behoven torde någorlunda kunna tillgodoses med nämnda medel, anse de sakkunniga, med hänsyn jämväl till det statsfinansiella läget, sig icke kunna föreslå att andra skattemedel i större utsträckning än som sker, tillgripas för ifrågavarande ändamål. En förutsättning härför är emellertid tydligen att automobilskattemedlen, i den mån de ej inflyta från sjötrafik, fortfarande i enlighet med sitt ändamål i allt väsentligt reserveras för vägväsendet och detsamma närstående företeelser.

I detta sammanhang vilja de sakkunniga beröra den tidigare väckta och av 1931 års väg- och brosakkunniga (statens offentliga utredningar 1934: 27 sid. 259—264) behandlade frågan om cykelvägar och cykelbanor samt finansieringen av kostnaderna härför. För vinnande av erforderlig trafik-säkerhet kräves otvivelaktigt på många ställen att särskilda cykelbanor anordnas å eller invid allmänna vägar. Dylika anordningar förekomma ju här och var, men behovet därav lärer hittills icke hava i tillräcklig grad tillgodosetts. Vederbörande myndigheter böra vaka över att så sker. Beträffande frågan, huruvida cyklarna böra för ändamålet beskattas, må framhållas att intresset av att cykeltrafiken hänvisas till särskilda banor icke

är att hänföra blott till cyklisterna utan måhända i lika hög grad till de trafikanter, som begagna motorfordon. Spörsmålet synes emellertid, liksom frågan om automobilskatterna, huvudsakligen vara av skattepolitisk karaktär. En cykelskatt skulle till stor del drabba de ekonomiskt mindre välsituerade. Vidare kunde, med hänsyn härtill, skatten å varje särskild cykel bestämmas till blott ett ringa belopp. Kontroll- och indrivningsåtgärderna kunde icke begränsas till vad som ur synpunkten av statens fiskaliska intresse kunde anses motiverat utan måste för rättvisans skull göras fullt effektiva. Uppbördens och kontrollen skulle därför säkerligen bli omständlig och kostsam. På grund av det anförda få de sakkunniga för sin del bestämt avstyrka att cykelskatt under nuvarande förhållanden införes.

Någon ändring i det tillämpade finansieringssystemets ovan angivna huvudpunkter föreslå de sakkunniga således icke.

Då de sakkunniga alltså anse att åtminstone tills vidare statens bidrag till vägväsendet i huvudsak må begränsas av tillgången å automobilskattemedel samt att dessa medel i stort sett böra användas blott för vägväsendet, hava de sakkunniga icke funnit skäl att föreslå avskaffande av systemet med en specialbudget för dessa utgifter och inkomster.

På grund av vad ovan anförts synes det de sakkunniga lämpligt att inordna de till dem hänskjutna finansieringsproblemen inom en gemensam ram, bildad av frågan huru automobilskattemedlen böra fördelas. De sakkunniga skola därför här nedan upptaga vart för sig de olika ändamål, som enligt de sakkunnigas mening böra förekomma å specialbudgetens utgiftssida, och i samband därmed belysa storleken av bidragsbehovet och avgiva förslag till vissa regler beträffande bidragstilldelningen. Slutligen följer en sammanfattning med förslag rörande den ordning i vilken behoven böra tillgodoses.

Till en början må emellertid förutskickas några ord om grunderna för fördelningen av statsbidragen till väghållningen.

Enär statens såväl som vägdistriktens bidrag till väghållningen avse att främja den allmänna samfärdseln, böra bidragen tydligen rättas efter denna samfärdsels växande behov. För statsbidragens fördelning kan dock nämnda synpunkt icke ensam vara avgörande. Såsom ovan utvecklats hava statsbidragen till ändamål även att rättvist fördela väghållningsbördan, och hänsyn måste därför tagas jämväl till väghållarnas större eller mindre ekonomiska bärkraft.

Såväl den allmänna samfärdselns vägbehov som ock väghållarnas behov av bidrag till väghållningen böra alltså beaktas vid fördelning av statsbidrag mellan landsbygd och städer samt mellan olika län eller olika städer inbördes ävensom vid tilldelning av bidrag direkt till särskilda vägar eller vägföretag.

Med det sagda avse de sakkunniga dock icke, att man alltid vid fördelningen av ett statsanslag till vägväsendets understöd skulle behöva utgå från båda de nämnda synpunkterna. Visserligen må intetdera av intressena eftersättas, men ofta kan vara möjligt och lämpligt att den trafiktekniska frågan om samfärdsels behov frigöres från spörsmålet om den rättvisa fördelningen av kostnaderna för dessa behovs tillfredsställelse. Sålunda kan intresset av en rättvis fördelning tillgodoses medelst särskilt anslag för detta ändamål, utjämning av skattetrycket.

I förevarande sammanhang kan förtjäna framhållas att, medan i fall där staten bestämmer i vilken omfattning samfärdsels behov skall tillfredsställas, utjämningen principiellt bör verka så, att de väghållnings-skyldiga belastas lika av den totala väghållningsbördan, var efter sin bärkraft, en dylik fullständig utjämning icke nödvändigtvis följer av den rättvisa bidragsfördelningen i sådana fall, där väghållarna själva äga besluta beträffande väghållningens omfattning eller där skyldighet att hålla väg bestämts helt eller delvis från andra synpunkter än den allmänna samfärdsels behov. Även om vägarna då hava sådan betydelse för allmän samfärdsel att statsbidrag utgår, måste de olika intressen, som vid sidan av den allmänna samfärdseln föranleda väghållningen, kunna utgöra giltig grund till att väghållningsbördan icke överallt blir lika kännbar.

II

A. Vägdistriktens väghållningskostnader.

Såsom ovan berörts har frågan om statsbidrag till den allmänna väghållningen på landet till större delen redan lösts genom de beslut, som innevarande år av statsmakterna härutinnan träffats, vadan endast vissa hithörande spörsmål, som därvid icke erhöilo sin slutliga behandling, i det följande skola göras till föremål för undersökning.

Finansieringen av omläggnings- och förbättringsföretag.

Länsfonderna äro avsedda för bidrag till omläggnings- och förbättringsarbeten. Fördelningen mellan de olika länsfonderna av härför anslagna medel sker så, att den regelmässigt större delen, länens ordinarie andelar, uppdelas på länen i förhållande till de belopp, som influtit i automobilskatt från respektive läns landsbygd, medan återstoden, utjämningsandelarna, fördelas mellan länsfonderna på sätt Kungl. Maj:t förordnar. Utjämningsandelarna utgå i form av fyllnadsbelopp till län, som eljest skulle bekomma jämförelsevis mindre än vad därå bort belöpa med hänsyn särskilt till omfattningen av automobiltrafiken inom länet och av dylik trafik framkallat behov av förbättringsarbeten å allmänna vägar.

Medan anslaget till byggande av vägar fördelas mellan länen efter behovsprincipen samt även reglerna för statsbidragen till vägunderhållet måste anses tillgodose denna principns fordringar, har man alltså beträffande tilldelningen till länsfonderna i viss mån gjort avsteg från nämnda princip. Såsom mätare av ett föreliggande behov av omläggnings- och förbättringsarbeten måste nämligen vad i automobilskatt uppburits lätt kunna bliva mycket missvisande. Fordonsbeståndets storlek är icke någon säker måttstock ens för trafikintensiteten och lämnar ej upplysning angående vägar- nas beskaffenhet.

Enligt de sakkunnigas mening böra de ordinarie andelarna och utjämningsandelarna sammansmälta och fördelas av Kungl. Maj:t efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag mellan de olika länsfonderna efter behovsprincipen. Att märka är emellertid härutinnan vad ovan sagts om denna principns tillämpning. I förevarande fall finnes en särskild andel av automobilskattemedlen reserverad för utjämning av vägskattebördan. Denna utjämning torde härigenom kunna göras tillräckligt effektiv. Fördelningen mellan länsfonderna av de till omläggnings- och förbättringsföretag avsedda

medlen bör alltså ske uteslutande med hänsyn till samfärdselns behov av de särskilda ifrågakommande vägföretagen.

Lämpligen torde av bidragsmedlen till dessa vägföretag, innan fördelningen mellan länen sker, avsättas en mindre del, förslagsvis tio procent, som ställes till Kungl. Maj:ts förfogande för att användas såsom bidrag till brådskande arbetsföretag.

De sakkunniga hava övervägt frågan huruvida icke, därest i enlighet med de sakkunnigas förslag, statsbidragen till omläggnings- och förbättringsarbeten komme att, liksom bidragen till nyanläggningar, fördelas mellan länen efter behovsprincipen, skäl förefunnes att sammanslå det särskilda byggnadsanslaget med anslaget till länsfonderna. Länsstyrelserna skulle därigenom erhålla friare händer vid fördelningen av dessa anslagsmedel å olika företag. Vad som särskilt talar för en dylik sammanslagning är tydligen att gränsen mellan nyanläggning, omläggning och förbättring är flytande och att såväl enligt 1934 års lag om allmänna vägar som enligt 1936 års förordning om statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket nyanläggning, omläggning och förbättring av väg, gemensamt kallade byggande av väg, i huvudsak följa samma regler. Emellertid synes det de sakkunniga vara av värde, att fördelningen av bidragen mellan nyanläggningar, å ena, samt omläggnings- och förbättringsföretag, å andra sidan, icke överlåtes åt länsstyrelserna utan alltjämt förbehålles statsmakterna. Endast härigenom torde vinnas erforderlig garanti för att behovet av nyanläggningar såväl som vägförbättringsbehovet tillgodoses någorlunda likformigt inom skilda län. Lämpligen synes det särskilda anslag som sålunda enligt de sakkunnigas förmenande alltjämt bör uppföras för nyanläggningar, med hänsyn till den numer vedertagna terminologien och till utmärkande av anslagets ändamål, icke benämnas bidrag till byggande utan bidrag till nyanläggning av landsvägar.

Även särskilt anslag till byggandet av broar synes lämpligen böra bibehållas.

Enligt gällande bestämmelser utgå icke alla bidrag till vägförbättringar från länsfonderna. I underhållskostnaderna få inräknas dels, efter tillstånd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, utgifterna för s. k. halvpermanenta beläggningar, dels kostnaderna för smärre förbättringsarbeten, till vilkas utförande länsstyrelsen lämnat medgivande, dels ock under vissa förutsättningar annuiteter å lån, som upptagits för permanentbeläggning av vägbana. Stensättningsarbeten för användande av sten från statens förråd finansieras medelst särskilt riksstatsanslag.

Utvecklingen inom beläggningstekniken har gått i sådan riktning, att skillnaden mellan permanent och halvpermanent beläggning i många fall utjämnats. Även gränsen mellan smärre förbättringsarbeten och mer betydande sådana är flytande.

Av nämnda orsaker uppkommer lätteligen ojämnheter i tillämpningen av

bestämmelserna rörande vilka förbättringsarbeten som må hänföras till underhållet. En tendens synes här och var föreligga att överskrida gränsen för vad som må föras på underhållskontot. Vid statsbidragsfördelningen mellan länen beredes härigenom länet i fråga en gynnsammare ställning på de övrigas bekostnad. Riksdagen har ock i skrivelse den 6 juni 1935, nr 279, framhållit behovet av rättelse härutinnan.

För att i nämnda hänseende vinna reda och enhetlighet är enligt de sakkunnigas förmenande lämpligast att från underhållskostnaderna utmönstra förbättringsarbetena. Ett undantag härifrån synes emellertid kunna göras beträffande annuiteter å lån för beläggningar, under förutsättning att man bibehåller nu gällande villkor för dylika annuiteters förande på underhållet. Dessa villkor innebära nämligen att annuiteten skall vara lika med eller mindre än kostnaden för vägens grusunderhåll före beläggningens anbringande. Annuiteten kommer alltså icke att öka underhållskostnaden utöver det belopp, vartill densamma skulle uppgått, därest förbättringsarbetet icke företagits.

På underhållets och vinterväghållningens konto skulle sålunda enligt de sakkunnigas förslag få föras endast kostnaderna för dels vad enligt 9 § i 1934 års lag om allmänna vägar är att till vägunderhåll hänföra, inberäknat årligt underhåll av olika slag av beläggningar, dels vinterväghållningen, dels å vägmaskiner, grus- och sandtag samt byggnader verkställda avskrivningar, dels förvaltningskostnader, dels ock under förut angivna villkor annuiteten å lån för utförande av varaktig beläggning av vägbana.

De smärre vägförbättringar, som med nu gällande bestämmelser få, efter medgivande av länsstyrelsen, föras å underhållets konto, synas böra bekostas av länsfondernas medel. Det är ändamålsenligt att dylika förbättringsarbeten allt fortfarande kunna utföras under enkla former. Särskilt kan trafiksäkerheten i många fall höjas genom enkla och billiga förbättringsarbeten. Varje länsstyrelse synes därför böra få i flerårsplanen upptaga visst belopp, som av länsstyrelsen avses för utförande med dess tillstånd av smärre förbättringsarbeten å vägnätet eller ombyggnad av mindre broar.

Beträffande bidragen till permanenta och halvpermanenta beläggningar ifrågasatte 1931 års väg- och brosakkunniga (statens offentliga utredningar 1934: 27 sid. 202—210), huruvida icke dylika beläggningar, med hänsyn till den vinst de medföra ur såväl väg- som trafikekonomisk synpunkt, borde finansieras med amorteringslån, vars annuiteter finge bestridas av dels till vägunderhåll avsedda statsmedel, motsvarande den befintliga grusvägens underhållskostnad, dels ock medel från länens automobilskattefonder i viss angiven omfattning, huvudsakligen motsvarande beräknad trafikvinst.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i underdånig skrivelse den 15 november 1934 mot nämnda förslag anmärkt bland annat, att det föreslagna systemet skulle medföra ökad skuldsättning för vägdistrikten och

tungroddhet i ärendenas behandling, varför styrelsen i stället ifrågasatte att automobilskattemedel årligen reserverades för beläggningsarbetenas utförande.

De sakkunniga, som finna detta sistnämnda förslag innehålla uppslaget till en lycklig lösning av problemet men anse sig böra räkna med att amorteringslån för ändamålet i viss utsträckning måste kunna vara behöfliga, föreslå för sin del att — med det undantag som ovan sagts i fråga om uppdragande på underhållskontot av annuiteter å lån för permanenta beläggningar — bidragen till såväl permanenta som halvpermanenta beläggningar utgå från *ett särskilt anslag* till dylika bidrag, vilket efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fördelas av Kungl. Maj:t mellan de olika länen. Anslagsmedlen skulle sålunda användas till beläggningsarbeten överhuvudtaget, oberoende av beläggningsens karaktär av permanent eller halvpermanent. Bidragskvoterna böra bli desamma som beträffande byggande av väg. Några särskilda bestämmelser angående detta anslag skulle alltså icke erfordras i förordningen om statsbidrag. Beläggningsen räknas som ett slag av vägförbättringar. Fördelningen å de särskilda företagen synes emellertid böra ske genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Underhållsbidragens budgettekniska reglering.

Den uppdelning av statsbidragen till vägunderhåll och vinterväghållning, som i budgettekniskt hänseende äger rum, beror huvudsakligen på att bestämmelserna om statsbidraget i fråga tillkommit vid olika tidpunkter och ursprungligen meddelats i skilda författningar. I tidigare utlåtande hava de sakkunniga framhållit önskvärdheten av att de sålunda i vissa hänseenden särskilda delarna av statsbidraget bleve sammanslagna till ett helt men tillika att förverkligandet av detta önskemål möter vissa svårigheter. Även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har vitsordat att en sammanslagning av statsbidragets olika delar skulle avsevärt lätta styrelsens utanordningsarbete. De sakkunnigas och styrelsens uttalanden i ämnet finnas återgivna i årets statsverksproposition, sjätte huvudtiteln sid. 84—85 och 86. Vad där kallas 50-procentbidraget har ju genom den verkställda höjningen av underhållsbidraget övergått till ett 55-procentbidrag. Beträffande ödebygdsvägarna motsvaras 30-procentbidraget av ett 40-procentbidrag.

Då nu är fråga om en mer fullständig reglering av statsbidragen till vägväsendet, anse de sakkunniga tiden vara inne att återupptaga spörsmålet om avskaffande av den anmärkta oformligheten att det årliga underhållsbidraget till vägdistriktet budgettekniskt sönderfaller i två delar. Vinsten av reformen skulle vara främst att medlen kunde utanordnas i ett sammanhang, så snart räkenskaperna blivit granskade, att utanordningsarbetet härigenom underlättades samt att såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsens som vägdistriktens bokföring ävensom författningsbestämmelserna förenklades.

För närvarande utbetalas väl hela 85-procentbidraget under det kalenderår, det avser, och alltså kalenderåret närmast efter det, å vars verkliga kostnader bidraget beräknas, men i två särskilda poster vid olika tider på året, 55-procentbidraget vanligen i början av kalenderåret och 30-procentbidraget på hösten eller i vart fall efter den 1 juli. I riksstaten uppföras 55-procentbidraget under det budgetår, som avslutas under kalenderåret, och 30-procentbidraget under det budgetår, som börjar löpa under samma kalenderår.

För att kunna verkställa sammanslagningen av de båda bidragsdelarna till ett helt kräves att antingen 55-procentbidraget eller 30-procentbidraget flyttas över till det budgetår, under vilket den andra delen av totala bidraget upptages.

Väljes den förra utvägen, skulle 55-procentbidraget kunna under övergångsåret inbesparas och motsvarande belopp därigenom komma andra vägändamål till godo, medan däremot en flyttning av 30-procentbidraget skulle under övergångsåret medföra en extra utgift, som nedbringar de för vägväsendet i övrigt tillgängliga statsmedlen. Ur denna synpunkt sett vore tydligen den förstnämnda metoden lämpligast. Men av densamma följer ej allt vad man önskat vinna utan i stället vissa avsevärda olägenheter. Metoden innebär, att vägdistriktet skulle årligen erhålla bidraget först långt fram på kalenderåret i stället för, såsom nu sker, till största delen redan i början därav. Särskilt som vägdistriktets underhålls- och vinterväghållningskostnader i regel torde vara störst under första halvåret, skulle ett dylikt dröjsmål med bidragets utbetalande säkerligen tvinga distriktet att i stor omfattning finansiera kostnaderna medelst lån. Dessa lån borde visserligen kunna återgäldas, när statsbidraget sedermera utbetalades, men låntagningen behövde då upprepas år efter år och distriktet komme därigenom att drabbas av betydande ränteförluster. Den nu ifrågasvarande metoden att sammanslå bidragets båda delar skulle alltså bli obillig mot distriktet och vara ägnad att motverka vad nyligen från statsmakternas sida gjorts för att minska distriktets skuldbörda. Bokföring och förvaltning skulle ej heller för distriktet förenklas genom sammanslagningen utan tvärtom försvåras. De sakkunniga hava här förutsatt, att om 55-procentbidraget flyttades, detsamma efter sammanslagningen skulle kunna utbetalas samtidigt som 30-procentbidraget i början av det budgetår, å vars stat bidragen uppförts. Skulle med utbetalningen dröja än längre, bleve de nämnda olägenheterna dess större. Att utbetala någon del av bidraget redan före ingången av sistberörda budgetår, lär näppeligen böra ifrågakomma. I vart fall måste riksstaten i förevarande del vara fastställd av riksdagen, innan någon utbetalning kan ske.

Möjlighet finnes emellertid att i viss mån neutralisera de skadliga verkningarna av 55-procentbidragets framflyttning till ett senare budgetårs stat. Man kunde nämligen för dylikt ändamål reservera den under över-

gångsåret uppkommande besparingen i den form att vid övergången till det nya systemet ett belopp, motsvarande 55-procentbidraget, utbetalades två gånger samma kalenderår, dels i vanlig ordning i början av året och dels efter den 1 juli. Det 55-procentbidrag, som vid det senare tillfället utbetalades, skulle av distrikten användas för finansiering av det därpå följande kalenderårets underhållskostnader, tills det nya 55-procentbidraget efter den 1 juli utbetalades. Underhållsbidragets båda delar skulle sålunda i fortsättningen kunna utbetalas på en gång, nämligen på sensommaren eller hösten varje år, samt beräknas å ett och samma kalenderårs kostnader. Men en dylik anordning skulle medföra att större delen av det bidragsbelopp, som distrikten under visst kalenderår utfinge, vore avsedd att användas för vägunderhåll och vinterväghållning först under det därpå följande kalenderåret. Förutom att detta förhållande kunde innebära fara för att beloppet icke i verkligheten komme till avsedd användning, skulle syftet med sammanslagningen av 55- och 30-procentbidragen delvis förfelas i det att bokföringen hos distrikten genom detta system bleve mer och icke mindre invecklad än nu.

Hur än 55-procentbidragets överflyttning anordnas, torde således syftet med åtgärden endast delvis nås samt betydande olägenheter av densamma år efter år kvarstå.

Genom den andra möjliga lösningen av problemet, eller alltså 30-procentbidragets flyttning till ett tidigare budgetår, kan däremot det avsedda ändamålet till fullo vinnas och de med åtgärden förknippade olägenheterna begränsas till tiden för övergången till det nya systemet. Dessa olägenheter torde ej heller behöva bli synnerligen stora. Som nämnt hänföra de sig därtill att å ett och samma budgetårs stat behövde uppföras två 30-procentbidrag. Någon utgift för statsverket av en mot ett 30-procentbidrag svarande storlek är dock här icke i fråga. Beloppet skulle blott årligen utbetalas några månader tidigare än vad enligt nu gällande regler skolat ske. Den icke önskvärda följderna av systemförändringen vore blott att under själva övergångstiden de för andra ändamål än distriktens vägunderhåll och vinterväghållning disponibla automobilskattemedlen minskades. Denna verkan kan dock mildras genom att förändringen, oaktat den genomföres på en gång, finansieras med automobilskattemedel från ett flertal, förslagsvis tre, olika budgetår eller alltså helt eller delvis genom förskott från automobilskattemedelsfonden.

De sakkunniga finna sig böra förorda denna sistnämnda lösning av problemet.

Förändringen synes böra genomföras så snart som möjligt. Sker det under budgetåret 1937/1938, skulle det belopp, som för ändamålet behöver upptagas i sistnämnda budgetårs stat, uppgå till 30 procent (beträffande ödebygdsvägar 40 procent) av 1937 års verkliga kostnader för vägunderhåll och vinterväghållning, eller antagligen omkring 19 miljoner kronor. Enär

genomförandet av de sakkunnigas förslag beträffande kostnaderna för vägbeläggningar torde medföra en extra belastning av riksstaten under övergångsåret, synes lämpligt att finansieringen av sammanslagningen av underhållsbidragets båda delar sker helt med förskottsmedel.

De sakkunniga föreslå alltså, *dels* att de särskilda delar, 55- och 30-procentbidragen (beträffande ödebygdsvägar 55- och 40-procentbidragen) av vilka statsbidragen till vägdistriktens kostnader för vägunderhåll och vinterväghållning i vissa hänseenden bestå, i allo sammanslås till ett 85- (respektive 95-) procentbidrag, som utbetalas under det kalenderår, vars kostnader det avser, så snart de till grund för bidragets beräkning liggande räkenskaperna för det föregående kalenderåret blivit vederbörligen granskade,

dels ock att detta nya system tillämpas från och med år 1938 samt att övergången i budgetsavseende verkställes sålunda, att å 1937/1938 års stat uppföres, förutom de på vanligt sätt beräknade bidragen till vägdistriktens vägunderhåll och vinterväghållning, ytterligare för samma ändamål ett extra bidragsbelopp — motsvarande 30 procent av distriktens verkliga kostnad för underhåll av landsvägar och vinterväghållning å sådana vägar under år 1937, ävensom 40 procent av distriktens verkliga kostnader under sistnämnda kalenderår för underhåll av ödebygdsvägar och vinterväghållning å desamma — vilket extra bidrag finansieras genom förskott av automobilskattemedel, att återgäldas med en tredjedel av de förskottade medlen vart och ett av de närmast därpå följande tre budgetåren.

Bidragen till underhållet och vinterväghållningen synas i riksstaten böra hållas skilda från bidragen till länsfonderna under olika anslagsrubriker.

Särskilda slag av vägar i ödemarker.

Finansieringen av statsbidragen till anläggning av ödebygdsvägar torde lämpligen, liksom hittills skett, äga rum genom särskilt anslag.

Det har på senare tid uppkommit fråga, huruvida icke utöver dessa ödebygdsvägar behöves ett särskilt slag av vägar för att göra ödemarkerna i rikets nordligare delar tillgängliga. Man har därvid främst haft i sikte den alltmer tilltagande turisttrafiken till fjällvärlden och föreslagit speciella statsbidrag till turistvägar för att möjliggöra tillskapande av väg, där sådan ur turistsynpunkt är särskilt önskvärd men ej kan väntas utan dylikt bidrag bliva anlagd. Härtill torde hava kommit även den synpunkten att icke för tillgodoseende av nämnda intresse anslaget till ödebygdsvägar skulle tagas i anspråk och dessa anslagsmedel sålunda bliva otillräckliga för det ändamål, som därmed närmast åsyftats. I samband med behandlingen av frågan om anslag till ödebygdsvägar i statsverkspropositionen till 1936 års riksdag (sjätte huvudtiteln sid. 101) anförde dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, att bestämmelserna om ödebygdsvägar

icke syntes tillämpliga, om det gällde att i fjällregionerna eller skogstrakterna öppna vägar, vilka skulle hava till huvudsakligt ändamål att göra dessa områden tillgängliga för turisterna, enkannerligen för motortrafiken, vadan i den mån ett behov av dylika turistvägar förelåge, det finge tillgodoses i annan ordning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har numera på anmodan av departementschefen verkställt en förberedande utredning rörande behovet av och förutsättningarna för särskiljande av de ifrågakomna vägarna under gemensam begreppsbestämning samt rörande statsbidrag till deras byggande och underhåll ävensom andra därmed sammanhängande frågor. Resultatet av styrelsens utredning har framlagts i skrivelse den 15 oktober 1936 till departementschefen, vilken skrivelse överlämnats till de sakkunniga för att tagas i övervägande vid fullgörandet av deras uppdrag.

Styrelsen, som samrått med representanter för turistväsendet samt inhämtat yttrande från vissa länsstyrelser, tillstyrker att särskilda turistvägar tillskapas främst för att göra natursköna delar av landet, särskilt fjälltrakterna, tillgängliga för den allmänhet, som i turistintresse skulle önska men för närvarande, till följd av landsdelarnas belägenhet långt från det befintliga väg- och järnvägsnätet, icke kunna nå dessa trakter. Styrelsen förmenar att dylika turistvägar visserligen vid tiden för deras anläggning endast undantagsvis kunna anses vara till gagn för den allmänna samfärdseln men att, sedan de väl tagits i anspråk av turisttrafiken, även den allmänna samfärdseln i stor utsträckning skulle få nytta av vägarna, vilka tillika skulle i många fall främja landets uppodlande och bebyggande samt vara till nytta för den befolkning, som bor i de av vägarna berörda trakterna. Styrelsen föreslår att turistvägar skulle anläggas efter en på förhand upprättad plan, omfattande alla de vägar av denna typ, som anses böra komma till utförande, att frågan om vägarnas byggande och underhåll skulle avgöras av vederbörande länsstyrelse samt att vägarna skulle upplåtas för allmän trafik men av ekonomiska skäl byggas och underhållas för upptagande av motorfordonstrafik endast sommartiden. Styrelsen anger, vilka turistvägar, som enligt styrelsens mening böra anläggas — nämligen en »inre fjällandsväg» från Särna i Kopparbergs län till Ammarnäs i Västerbottens län, vissa tvärgående vägar samt, i Norrbottens län, tre vägar, av vilka två skulle förbinda det svenska vägnätet med det norska — samt beräknar att anläggningen av dessa turistvägar, i den mån ej redan befintliga allmänna vägar kunna utnyttjas för desamma, skulle draga en kostnad av mellan 6 och 6 ½ miljoner kronor. Styrelsen gör gällande att vägarnas anläggande vore ett speciellt intresse, som berörde i stort sett hela landet, men i allmänhet vore av mindre betydelse för de trakter, vägarna genomlöpa, och att därför statsbidrag till vägarnas byggande borde utgå med 100 procent och arbetet utföras genom statens försorg. Däremot skulle enligt styrelsens mening vägarnas underhåll över-

tagas av vägdistrikten samt statsbidrag härför utgå efter samma grunder som beträffande ödebygdsvägar. Styrelsen föreslår slutligen, att å riksstaten uppföres ett särskilt årligt anslag å 500 000 kronor till anläggandet av turistvägar, samt framhåller att under senare tid årligen beviljats ett anslag å enahanda belopp till byggande av tillfartsvägar till inlandsbanan och att dessa senare vägars byggande enligt planen härför skulle vara i huvudsak slutfört under nästkommande budgetår.

De sakkunniga hava ovan gjort gällande att statsbidragen till vägväsendet böra anses hava till ändamål att främja allmän samfärdsel. Detta gäller även statsbidrag till ödebygdsvägar och enskilda vägar, ehuru den allmänna samfärdselns intresse här ej är lika starkt som i fråga om landsvägar. Den samfärdsel, som bidraget avser, behöver icke nödvändigt äga rum redan då bidraget utgives; det är tillräckligt att man genom detsamma öppnar möjlighet för samfärdseln att bryta sig fram.

Turistintresset i och för sig kan anses behjärtansvärt ur det allmännas synpunkt och även erhålla statsunderstöd men icke lämpligen i form av statsbidrag till väghållning, än mindre genom anläggning av allmän väg. Om emellertid turistintresset tager sig uttryck i allmän samfärdsel, föreligger principiellt intet hinder mot att staten lämnar bidrag till de för denna samfärdsel nödiga eller nyttiga vägarna. Utan att här ingå på någon närmare analys av begreppet »för allmänna samfärdseln nödig väg» vilja de sakkunniga framhålla att enligt deras mening det ingalunda är uteslutet att en väg kan anses äga dylik betydelse, ehuru vägen trafikeras endast av turister.

Tydligen har ock såväl av departementschefen som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, då fråga om statsbidrag till turistvägar väckts, förutsetts att vägarna skulle tjäna samfärdselns intresse.

De sakkunniga utgå från att spørsmålet gäller tillgodoseende av ett samfärdselns behov och att, om ock denna samfärdsel huvudsakligen skulle framkallas av turistintresset, de ifrågavarande vägarna tillika skulle, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört, i många fall främja odling och bebyggelse samt vara till nytta för befolkning i trakter, som av vägarna beröras. Vid nu nämnda förhållanden finna de sakkunniga benämningen turistvägar kunna föranleda missförstånd rörande det intresse, som avses. I den mån en särskild beteckning å de ifrågavarande vägarna kan vara erforderlig torde därför lämpligen väljas något annat uttryck, såsom t. ex. tillfartsvägar till fjällområdena.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen synes förutsätta att det särskilda statsbidraget till de ifrågavarande vägarna icke skulle användas beträffande andra vägar än sådana, vilka kunna, sedan de iordningstälts, övertagas av vägdistrikt till allmänt underhåll. Något förfarande, motsvarande det vid bidrag till enskilda vägar tillämpade, skulle alltså icke komma i fråga. Till denna mening ansluta sig de sakkunniga. Oftast torde för

övrigt icke förefinnas några enskilda vägintressenter, åt vilka kunde anförtros att ombesörja underhållet.

Att i administrativ ordning ålägga vägdistrikt underhållsskyldighet med avseende å andra vägar än landsvägar eller ödebygdsvägar lærer icke kunna ske. Härför erfordras nytt stadgande av civillags karaktär antingen vid sidan om eller i form av ändring i den nya lagen om allmänna vägar. Någon sådan lagstiftning om en tredje typ av allmänna vägar torde icke vara åsyftad eller av behovet påkallad. De sakkunniga finna sålunda att de ifrågavarande vägarna, för att kunna komma i åtnjutande av det särskilda statsbidraget, måste kunna hänföras till endera av de redan förefintliga allmänna vägtyperna, landsväg och ödebygdsväg.

Det kunde då möjligen tyckas att det föreslagna särskilda anslaget vore överflödigt. Vägarna borde kunna följa vanliga regler, och komma till utförande i den mån de för byggande av allmänna vägar befintliga anslagen räckta samt vägarna i konkurrens med andra vägar funnes tillräckligt viktiga. En särbehandling av de ifrågavarande vägarna skulle då huvudsakligen tjäna det ändamål att förhindra att vägar utan giltigt skäl anlades och underhölles såsom ödebygdsvägar. Att döma av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens undersökning av hittillsvarande praxis på området synes man dock näppeligen behöva hysa farhågor för att de för ödebygdsvägar anslagna medlen skulle på dylikt sätt missbrukas.

I själva verket torde emellertid finnas god grund för en särskild behandling av den ifrågavarande vägtypen. Det behov av väg för allmän samfärdsel, vilket framkallas av nu förevarande intresse, har nämligen svårare att bli vederbörligen uppmärksammat än de flesta andra av den allmänna samfärdselns behov av vägar. Dessa senare behov avse oftast vägar i mer befolkade trakter. Den allmänna samfärdseln går där fram å redan befintliga enskilda vägar och, när dess behov sålunda komma till synes, tillgodoses desamma i sinom tid genom allmänna vägar. De, som underhålla enskilda vägar, å vilka den allmänna samfärdseln bedrives, bli vanligen ivriga talesmän för dess intresse av allmän väg. Annorlunda gestaltar sig förhållandena, där, såsom beträffande ifrågavarande trafik är fallet, intresset är riktat på vägar huvudsakligen i ödemarker. Den allmänna samfärdsel, som då skulle komma till stånd, blott väg funnes, förblir dessförinnan i sitt frö och dess intressen hava ej synnerlig möjlighet att göra sig gällande i ett enskilt fall.

Om emellertid, på sätt nu genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning synes hava skett, skäl förebrags för antagande att ett behov av allmänna vägar i dylika obygdor föreligger, lærer åtgärd böra vidtagas för att behovet må bli vederbörligen tillgodosett. Ett särskilt för ifrågavarande vägtyp avsett riksstatsanslag skulle säkerligen härutinnan göra god verkan. En förutsättning för ett dylikt anslag är emellertid tydligen att de vägar, som skola komma i fråga till bidrag från anslaget, på något sätt

kunna bestämt angivas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om en på förhand uppgjord plan är härutinnan ett gott medel. Denna plan synes böra upprättas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samarbete med vederbörande länsstyrelser. Det ankommer enligt lag på länsstyrelserna att pröva, huruvida vägarna skola byggas och underhållas såsom allmänna. För att en väg skall få del av statsbidraget i fråga, torde vägen sålunda böra dels hava av länsstyrelsen förklarats vara allmän väg, dels ock vara upptagen i den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättade planen.

Liksom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anse även de sakkunniga att vägarna lämpligen böra anläggas genom statens försorg samt att väghållningen, sedan vägen färdigställt, bör överlåtas å vägdistriktet. Vad angår statsbidragets storlek synes intet hindra att, i den mån statsbidraget skall utgå från särskilt anslag, bidragsprocenten bestämmas oberoende av de beträffande allmänna vägar eljest gällande reglerna. Det särskilda anslaget torde böra utgå av automobilskattemedel. Skall staten i egen regi ombesörja anläggningen av vägarna, må kostnaderna härför enligt de sakkunnigas mening utgå helt av statsmedel, nämligen från det nyssnämnda särskilda anslaget. Däremot lära de ifrågavarande vägarna, sedan distriktet övertagit väghållningen, icke vidare böra intaga någon särställning. Statsbidragen komma alltså därefter att utgå från de vanliga anslagen. Det kunde då tyckas, att underhållsbidragets storlek borde bliva beroende av huruvida vägen i det särskilda fallet vore att hänföra närmast till landsväg eller till ödebygdsväg. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har emellertid, såsom nämnt, föreslagit att underhållsbidraget städse skulle utgå med den beträffande ödebygdsväg bestämda högre kvotdelen. Ett starkt skäl härför är onekligen, att vägarna i allmänhet torde komma att framgå i folkfattiga vägdistrikt med ringa ekonomisk bärkraft. Visserligen skulle här som eljest utjämningsbidragen göra sin verkan men av praktiska skäl, som angivits i de sakkunnigas förslag rörande dylik utjämning, kan densamma icke göras alldeles fullständig. Någon avsevärd eller oberäknelig ökning av statens kostnader för dessa vägar skulle ej heller uppstå därigenom att desamma komme i åtnjutande av det högre underhållsbidraget, ty dels skulle i annat fall utjämningsbidragen i stället ökas, dels blir genom den plan, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättar, sörjt för att kretsen av de ifrågavarande vägarna en gång för alla fixeras. Intresset att kostnaderna för dessa vägar ej måtte obehörigen belasta anslaget till ödebygdsvägar beröres ju icke av frågan om underhållsbidraget, eftersom nämnda anslag avser blott anläggningskostnader. Till jämförelse kan anföras att tillfartsvägarna till inlandsbanan åtnjuta underhållsbidrag såsom ödebygdsvägar. På grund av vad nu sagts ansluta sig de sakkunniga till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag även därutinnan, att de ifrågavarande tillfartsvägarna till fjällområdena, sedan de blivit iordningställda och väghållningen övertagits av vägdistriktet, likställas med ödebygdsvägar med

avseende å underhållsbidragen. De sakkunniga förutsätta emellertid, liksom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att någon vinterväghållning för motortrafik å vägarna icke skulle förekomma.

I författningarna rörande statsbidragen till vägväsendet torde icke några speciella bestämmelser behöva inflyta rörande de ifrågavarande vägarna. Erforderliga föreskrifter om det särskilda bidraget och villkoren för det samma synas lämpligen kunna meddelas i samband med anslagets beviljande. Även härutinnan kan till jämförelse återopas regleringen av förhållandena beträffande tillfartsvägar till inlandsbanan. Lika litet som dessa sistnämnda vägar böra tillfartsvägarna till fjällområdena under mer än en viss period, under vilken de alla färdigbyggas, i bidragshänseende eller eljest behandlas såsom något speciellt slag av vägar.

Undersökningar rörande vägdistriktens bidragsbehov.

De sakkunniga hava, som ovan berörts, föranstaltat om vissa utredningar, rörande den allmänna samfärdselns behov av nyanläggningar och förbättringar av allmänna vägar å landsbygden ävensom angående kostnaderna för behovets tillfredsställande samt för underhåll och vinterväghållning beträffande allmänna vägar.

Dessa undersökningar avse i första hand att belysa vägdistriktens behov av statsbidrag. Även statsbidragsbeloppen äro därför uträknade, därvid de senast fastställda reglerna lagts till grund för beräkningen. Det förebragta materialet hör emellertid jämte nedan i sammanhang med behandlingen av städernas väg- och gatuhållning omförmälda, genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg verkställda utredningar, kunna tjäna även till ledning vid bestämmandet av fördelningen mellan landsbygd och städer av tillgängliga statsbidragsmedel.

Vad först angår behovet av *nya vägar och vägförbättringar* hava de sakkunniga ansett inventeringen böra avse tioårsperioden 1937—1946. (Behovsinventeringen beträffande städerna avser däremot endast en femårsperiod.) Utredningen grundas på inventeringstabläer, som upprättats av länsstyrelserna i samråd med vägingenjörerna samt granskats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med biträde av väginspektörerna. Granskningen har gått ut på bland annat att vinna enhetliga grunder för uppskattningen av de olika landsdelarnas behov. I anslutning till bestämmelserna om statsbidragens olika storlek vid skilda slag av allmänna vägar hava vid undersökningen vägarna uppdelats i fyra grupper: A) rikshuvudvägar, varmed förstås de vägar, som i förordningen om statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket betecknas såsom huvudvägar, som äro av synnerlig betydelse för den genomgående, långväga samfärdseln eller eljest av stor vikt ur trafiksynpunkt, B) länshuvudvägar, varmed förstås andra huvudvägar än de nyssnämnda, C) övriga landsvägar samt D) ödebygdsvägar. Grupperna A) och B) benämnas här med ett gemensamt namn huvudvägar.

En särskilt ingående granskning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ägnat uppgifterna rörande huvudvägnätets utformning och kostnaderna för detsamma utbyggande.

Vid utformningen av det föreslagna huvudvägnätet har främst tagits hänsyn till vägtrafikens behov av genomgående leder för samfärdseln, därvid man sökt beakta mer den utveckling, som sannolikt kommer att ske, än beskaffenheten hos nuvarande vägar. Av flera vägar mellan två huvudorter har man i regel valt den, som under i övrigt lika förhållanden är den kortaste, men där en längre väg ansetts av större nytta för omgivande bygds samfärdselbehov eller kunnat beräknas draga avsevärt mindre anläggningskostnad, har sistnämnda väg valts. Så har skett bland annat i vissa fall där den längre vägen kommit att i viss del av sin sträckning sammanfalla med annan huvudväg. Hänsyn har ock tagits till vägarnas betydelse för rikets försvar, därutinnan militärassistenten hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen rådfrågats.

Tillämpningen av nämnda grunder har medfört att icke alla de vägar, som å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägvisarekarta angivits såsom huvudvägar eller eljest hittills ansetts tillhöra denna grupp, ingått i det nu beräknade huvudvägnätet, medan å andra sidan detta nät utökats med en del nya huvudvägar, av vilka vissa hittills ännu icke blivit byggda eller fått större betydelse för genomgångstrafik.

Till ledning för utredningsarbetet har vidare uppställts den princip att även beträffande övriga vägar endast sådana arbeten upptagas, som anses erforderliga ur trafiksynpunkt, och att således hänsyn icke tages till möjligen uppkommande arbetslöshet, dock att oavslutade statliga och statskommunala reservarbeten, som icke kunna antagas bliva fullbordade med bidrag av andra medel än automobilskattemedel, medtagas i beräkningen.

De kostnader, vartill de beräknade erforderliga vägbyggnadsföretagen skattats, uppgå för tioårsperioden till sammanlagt 821 008 000 kronor, av vilket belopp statsbidraget skulle utgöra 692 720 000 kronor.

På omlägnings- och förbättringsarbeten belöpa 697 384 000 kronor, därav statsbidrag 590 380 000 kronor, samt på nybyggnadsarbeten 123 624 000 kronor, därav statsbidrag 102 340 000 kronor.

Kostnaderna hava angivits särskilt för varje län samt uppdelats förutom i huvudgrupperna omlägnings- och förbättringsarbeten, å ena, samt nybyggnadsarbeten, å andra sidan, tillika inom vardera av dessa grupper å dels vägbyggnad, dels hel- eller halvpermanent beläggning, dels brobyggnad, dels ock marklösen och intrång. Med avseende å kostnadernas fördelning under dessa olika rubriker samt mellan länen och å olika vägtyper få de sakkunniga hänvisa till närslutna *bilagorna nr I: 1—9*.

Vid inventeringen hava vissa men icke alla av de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna ovannämnda tillfartsvägarna till fjällområdena medräknats. På någon närmare redogörelse för förhållandena här-

utinnan anse de sakkunniga sig icke behöva ingå, eftersom kostnadsberäkningarna i enlighet med sakens natur äro endast approximativa samt kostnaderna för ifrågavarande tillfartsvägar uppgå till jämförelsevis ringa belopp.

Utredningen rörande kostnaderna för *underhåll* av allmänna vägar på landsbygden och *vinterväghållningen* å dylika vägar omfattar dels en undersökning av verkliga kostnaderna för dessa ändamål under åren 1934 och 1935, dels ock en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjord beräkning av sannolika årliga kostnaderna för det egentliga vägunderhållet under åren 1937—1941. Med egentligt vägunderhåll förstås här även vinterväghållning men däremot icke de vägförbättringsarbeten, beträffande vilka kostnaderna påföras underhållskontot.

Kostnaden för egentligt vägunderhåll utgjorde år 1934 omkring 43.2 miljoner kronor, därav vinterunderhåll omkring 2.7 miljoner kronor, samt år 1935 omkring 45.3 miljoner kronor, därav vinterunderhåll omkring 3.5 miljoner kronor. Den vägförbättringskostnad, som med tillstånd av länsstyrelse påförts vägunderhållskontot, utgjorde år 1934 omkring 2.4 miljoner kronor och år 1935 omkring 2.7 miljoner kronor. Nämda konto påförda annuiteter å lån för finansiering av kostnader för varaktig beläggning av vägbana utgjorde år 1934 omkring 647 500 kronor och år 1935 omkring 911 700 kronor. Å samma konto upptagna kostnader för halvpermanenta beläggningar av vägbana uppgingo år 1934 till cirka 4 046 300 kronor och år 1935 till omkring 8 242 000 kronor. Fördelningen av dessa kostnader å de olika länen framgår av *bilaga nr II*.

Vad angår de framtiden avseende beräkningarna av kostnaden för vägförbättringar få de sakkunniga hänvisa till den behovsinventering för tioårsperioden 1937—1946, för vilken ovan redogjorts.

Beträffande de sannolika årliga kostnaderna för egentligt vägunderhåll under perioden 1937—1941 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse till de sakkunniga den 1 september 1936 anfört följande: Under den senast tilläandalupna femårsperioden hade det allmänna vägnätet i landet ökat med i medeltal 1 350 kilometer per år. Medeltalet för kostnaden för egentligt vägunderhåll år 1934 utgjorde cirka 53 öre per meter väg. Kostnaden för underhåll av nytillkomna vägar skulle således kunna beräknas till cirka 700 000 kronor per år. Å andra sidan komme de i stor utsträckning utförda beläggningarna att medföra en härav betingad minskning av kostnaderna för det egentliga vägunderhållet, under det att trafikökningen komme att medföra en mot denna svarande ökning av samma kostnader. Kostnaden för det egentliga vägunderhållet, i avrundat tal, hade år 1934 uppgått till 43.2 miljoner kronor och år 1935 45.3 miljoner kronor. Då emellertid vinterväghållningen sistnämnda år varit förhållandevis hög, ansåge sig styrelsen icke böra för år 1936 räkna med högre kostnad än för år 1935 eller sålunda omkring 45.3 miljoner kronor. Under förutsättning av normal

kostnad för vinterväghållningen under åren 1937—1941 torde, för så vitt nu kunde bedömas, den årliga ökningen av kostnaderna för egentligt vägunderhåll kunna beräknas bliva 1 ½ à 2 procent.

Enligt från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen numera inhämtade upplysningar beräknar styrelsen kostnaden för egentligt vägunderhåll under år 1936 till omkring 48.8 miljoner kronor, av vilket sistnämnda belopp vinterväghållningskostnaden utgör nära 4.9 miljoner kronor.

B. Städernas kostnader för väg- och gatuhållning.

Såsom de sakkunniga betonat vid framläggandet av förslaget till nya författningar angående statsbidrag till väghållningen, hade de sakkunniga då icke tagit ståndpunkt i fråga om bidragen till städernas väg- och gatuhållning, varför de av de sakkunniga i förslaget intagna bestämmelserna i detta ämne voro avsedda att gälla blott tills vidare.

Då de sakkunniga nu till behandling upptaga spørsmålet om statsbidragen till städernas väg- och gatuhållning, avses alltså denna fråga i hela dess vidd.

I ämnet föreligger en på Kungl. Maj:ts uppdrag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samarbete med svenska stadsförbundet verkställd ingående undersökning rörande städernas bidragsbehov och grunderna för bidragens fördelning mellan städerna. Resultatet av denna undersökning jämte därav föranlett förslag hava framlagts i underdånigt utlåtande den 30 september 1935, vilket remitterats till de sakkunniga för att av dem tagas i övervägande vid fullgörandet av deras uppdrag.

Nu gällande bestämmelser angående bidragen till städerna innehålla i huvudsak följande: Bidrag lämnas till förbättring och underhåll av städernas för automobiltrafiken viktiga vägar och gator, i första rummet infartsvägar till städerna. Totala beloppet av bidragen till städerna bestämes årligen så, att sedan av automobilskattemedlen bestritts 30 procent av kostnaderna för vägunderhåll och vinterväghållning på landsbygden samt bidragen till nyanläggningar av allmänna vägar på landsbygden, till broar, till enskilda vägar och till vissa speciella ändamål, 20 procent av återstoden tillfalla städerna. Av städernas andel utdelas 80 procent mellan de särskilda städerna i förhållande till de belopp, som från dem influtit i automobilskatt. Över dessa bidrag, städernas ordinarie andel, få städerna förfoga efter gottfinnande, dock med iakttagande av att medlen användas till avsett ändamål. Resten eller 20 procent av städernas andel, utjämningsandelen, utdelas av Kungl. Maj:t efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till särskilda förbättringsföretag med hälften eller större del av kostnaden för företaget. Dylika bidrag beviljas efter ansökning av stad. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen övervakar att städernas bidrag användas till avsett ända-

mål och fastställer arbetsplan beträffande företag, till vilket bidrag beviljats. Städerna skola årligen till styrelsen ingiva redogörelse för användningen.

Beträffande frågan om städernas totala andel i automobilskattemedlen skola de sakkunniga nedan i annat sammanhang yttra sig. Vad saken här gäller är städernas behov av bidrag och sättet, på vilket detta behov lämpligen bör tillgodoses, inbegripet frågan om fördelningen mellan städerna.

En grundläggande princip för de nuvarande bestämmelserna om ifrågasvarande statsbidrag till städerna är att dessa bidrag skola utgå endast till de för automobiltrafiken viktiga vägarna och gatorna och bland dem i första hand infartsvägarna. Denna princip har av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarats ligga till grund för dess utredning, och självklart torde också vara att, då det här gäller statsbidrag till den allmänna väghållningen, icke alla stadsgator eller av städer hållna vägar kunna komma i fråga till åtnjutande av sådant bidrag. Åtskilliga av dessa trafikleder sakna den för landsbygdens allmänna vägar utmärkande egenskapen att vara nödiga för allmänna samfärdseln samt motsvara i stället de enskilda vägarna på landsbygden och de såsom enskilda vägar ansedda gatorna i köpingar och andra stadsliknande samhällen.

Man måste alltså på något sätt begränsa kretsen av de bidragsberättigade vägarna och gatorna i stad. Det kunde måhända förefalla som om man till åvägabringande av full likställighet i förevarande hänseende mellan landsbygd och städer borde utbyta det nämnda uttrycket »för automobiltrafiken viktiga» mot benämningen »för allmänna samfärdseln nödiga». Emellertid är att märka att 1934 års lag om allmänna vägar medger att såsom allmän väg i stad må, utan särskild prövning av vägens betydelse för allmänna samfärdseln, byggas väg, som enligt fastställd stadsplan, stomplan eller avstyckningsplan skall ingå i gata eller annan allmän plats. Härtill kommer att tidigare städerna själva i stor omfattning verkställt prövningen, huruvida en väg skulle anses äga tillräcklig betydelse för samfärdseln för att av staden underhållas såsom allmän, och att enligt praxis de av städerna av ålder såsom allmänna hållna vägar utan vidare fortfarande räknas såsom ägande denna karaktär. Medan vad angår landsbygden en allmän vägs egenskap att vara nödig för allmänna samfärdseln i varje särskilt fall prövats av statlig myndighet, föreligger alltså beträffande förhållandena i städerna icke någon sådan garanti för att de allmänna vägarna uppfylla detta krav. Som å andra sidan berörda lag definierar begreppet allmän väg — bortsett från ödebygdsväg — såsom väg, vilken prövats nödig för allmänna samfärdseln, skulle med hänsyn till vad nu nämnts den tolkning icke kunna anses utesluten att uttrycket »för allmänna samfärdseln nödiga» vägar och gator i stad omfattade samtliga stadsgator och av staden såsom allmänna underhållna vägar. Ett annat uttryck torde därför böra väljas, när man önskar utesluta de gator och vägar i stad, beträffande vilka icke

kan anses ådagalagt att de äro av större betydelse för allmänna samfärdseln. Vid sådant förhållande och då man beträffande städerna näppeligen lärer hava att räkna med förekomsten av trafikleder, som äro av vikt för allmänna samfärdseln men samtidigt sakna sådan betydelse för automobiltrafiken, synes det numera i viss mån hävdvunna uttrycket »för automobiltrafiken viktiga vägar och gator» kunna med fördel bibehållas.

Till denna kategori räknar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i första rummet infartsvägar och genomfartsgator samt vidare andra trafikleder, som beträffande beskaffenhet och trafikmängd kunna jämföras med dylika vägar och gator, ävensom förbindelseleder mellan nämnda slag av vägar och gator, viktigare omnibusleder, trafikleder till hamn och järnvägsstation m. m. Denna exemplifiering överensstämmer i huvudsak med de sakkunnigas uppfattning om vilka trafikleder i städerna som böra anses bidragsberättigade. De sakkunniga, som tagit del av kartor, tillhörande styrelsens utredning, hava ej heller något att erinra mot den praktiska tillämpning, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid sina kostnadsberäkningar gjort av de sålunda uppställda reglerna.

Prövningen av frågan vilka vägar och gator, som i de särskilda fallen skola anses viktiga för automobiltrafiken, måste tydligen förbehållas statlig myndighet och torde lämpligen verkställas i samband med bidragstilldelningen på sätt nedan angives.

Av gällande bestämmelser om statsbidragen till städerna framgår vidare, att bidrag till nyanläggningar icke åtnjutes. I praktiken torde dock någon dylik begränsning knappast upprätthållas. Att svårighet ofta möter att draga gränsen mellan nyanläggning, omläggning och förbättring har fört framhållits, och skäl att utestänga städerna från bidrag till nyanläggningar bör ej heller principiellt sett anses föreligga. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utgår ock från att även nyanläggningskostnader skola komma i fråga till bidrag.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har för närmaste femårsperiod beräknat städernas kostnader för underhållet av här ifrågasvarande gator och vägar till 4 096 200 kronor per år samt kostnaderna för nyanläggning och förbättringsarbeten av samma vägar och gator till 17 729 100 kronor per år. Häri ingå dock icke kostnader för trafikregleringar, ljussignaler och dylikt. En närmare redogörelse för resultatet av dessa beräkningar lämnas i bifogade från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning hämtade tabell (*Bil. III*). Beräkningarna äro visserligen icke fullt exakta men torde näppeligen med tillgängligt material kunna göras noggrannare.

Kostnad för marklösen är icke inräknad i nämnda belopp, då marklösen tidigare icke förekommit vid bidragstilldelning till städerna. De sakkunniga vilja ej heller för sin del ifrågasätta någon ändring härutinnan.

I detta sammanhang må framhållas, att statsbidragen synas böra avse endast de kostnader, som eljest skulle stanna å städerna. I den mån väg-

och gatuhållningen bekostas icke av staden såsom sådan utan av vissa medlemmar av stadssamhället, vanligen tomtägarne, eller stad äger av dem återkräva sina kostnader, bör staden alltså icke komma i åtnjutande av statsbidrag till kostnaderna.

Detta betraktelsesätt torde icke kunna anses stå i strid med grunderna för väglagstiftningens bestämmelser om samhälles rätt att av vägdistrikt utfå ersättning för väghållning, som utförts av samhället. Visserligen tages vid bestämmande av berörda ersättningsbelopp ej hänsyn till möjligen förekommande skyldighet för tomtägare att besörja eller bekosta gatas iordningställande eller underhåll. Ett inom kommunikationsdepartementet i förslag till 1934 års lag om allmänna vägar upptaget stadgande av innehåll att dylik hänsyn skulle tagas, blev, på hemställan av lagrådet, icke framlagt för riksdagen (se kungl. propositionen nr 21 till 1934 års riksdag sid. 115, 204—205 och 215). Men förhållandena äro i nämnda fall helt annorlunda än då fråga är om statsbidrag till städerna. Statens understöd till de väg- och gatuhållningsskyldiga städerna kan icke jämföras med den ersättning, som vägdistriktet såsom väghållningsskyldiga äro pliktiga att utgiva till samhälle, som för distriktets räkning utför väghållningen.

Vad angår städernas *väghållning* har spörsmålet mindre betydelse. Där fortfarande å medlem av stadskommun vilar skyldighet att utföra eller bekosta hållandet av allmän väg i stad, skall jämlikt 62 § i 1934 års lag om allmänna vägar denna skyldighet upphöra den 1 januari 1937 eller åtminstone ställas på avskrivning. De i nämnda lag givna bestämmelserna beträffande beräkning av den avgift, som under avskrivningsperiod skall utgå, förutsätta tydligen att vid statsbidragets beräknande hänsyn icke tagits till berörda skyldighet. Så sker ju ej heller för närvarande, och även om för framtiden de sakkunnigas förslag till ändring härutinnan skulle vinna efterföljd, så enär systemförändringen tydligen icke kan genomföras så snart att ej statsbidrag till staden för någon del av avskrivningsperioden kommer att utgå enligt de äldre reglerna, torde någon ändring av nyssnämnda bestämmelser i väglagen icke vara erforderlig.

Större betydelse får de sakkunnigas nu ifrågavarande förslag då det gäller städernas *gatuhållning*. Tomtägares skyldighet att ersätta staden viss del av värdet av gatumark vid omläggning eller vidgande av gata kommer visserligen här icke i fråga. Denna skyldighet synes nämligen kunna betraktas såsom avseende bidrag till marklösen, till vilken kostnad staden, på sätt de sakkunniga ovan anført, icke skulle njuta något statsbidrag. Men genom gatukostnadsbestämmelser kunna tomtägare bliva pliktiga att bidraga även till stadens kostnader för iordningställande av gator, och enligt äldre, jämlikt 88 § stadsplanlagen alltjämt gällande bestämmelser kunna tomtägare hava ej blott dylik skyldighet utan även plikt att besörja eller bekosta gatuunderhåll.

Statsbidrag bör ej heller utgå till kostnad för renhållning av gata, evad

dylik kostnad ytterst drabbar staden själv eller tomtägare. Till renhållningskostnad hänföra de sakkunniga härvid, i enlighet med vad som torde vara praxis inom städerna, jämväl undanskaffande av snö och is. Vinterväghållning å gator torde således näppeligen komma i fråga till statsbidrag, väl däremot vinterväghållning å stadens för automobiltrafiken viktiga vägar.

Tydligen böra ifrågavarande statsbidrag till städerna ej heller avse sådana väg- och gatuhållningskostnader, som icke kunna anses föranledda av samfärdselns behov, t. ex. kostnad för planteringar eller vatten- och avloppsledningar.

De sakkunniga hava intet att invända mot den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalade mening, att såsom bidragsberättigad kostnad må anses även utgifterna för sådana anordningar för trafikens reglering som ljussignaler och dylikt, naturligtvis under förutsättning att fråga är om det till bidrag berättigade gatu- och vägnätet. De sakkunniga få härutinnan erinra om stadgandena i 2 och 9 §§ i 1934 års lag om allmänna vägar och den hänvisning till denna lag som intagits i 1 § i 1936 års förordning angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket. Ifrågavarande anordningar torde kunna inbegripas under uttrycket vägmärke och annan för vägens brukande utförd anordning. Inrättandet av särskilda anslag för bidrag till kostnader för dylika anordningar, på sätt i Stockholms stads till de sakkunniga remitterade underdåniga framställning föreslagits, finna de sakkunniga därför överflödigt. Till nyssnämnda förslag i vad det avser statsbidrag till andra av trafiken föranledda kostnader återkomma de sakkunniga här nedan. Till förebyggande av missförstånd vilja de sakkunniga betona att, då nyss talats om kostnad för ljussignaler och dylikt, icke avsetts jämväl kostnad för manuell skötsel av dessa anordningar.

En avsevärd brist i det nuvarande systemet för bidragstilldelningen till städerna ligger enligt de sakkunnigas mening däri att detsamma icke tillgodoser det här ovan inledningsvis angivna ändamålet med statsbidragen. Liksom enligt de nuvarande reglerna för tilldelningen till länsfonderna gäller även beträffande bidragen till städerna att en för statsbidragens syfte främmande synpunkt, mängden av registrerade motorfordon, blir i viss mån avgörande. Här gäller detta i än högre grad, i det att $\frac{1}{3}$ av samtliga bidragsmedlen fördelas efter denna oegentliga grund. De sakkunniga anse liksom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att en rättelse härutinnan är nödig så att behovsprincipen blir genomförd.

Lämpligt är även i detta fall att som bedömandet av behovet ur trafiksynpunkt icke alltid kan ske under vederbörligt hänsynstagande även till de olika städernas större eller mindre ekonomiska bärkraft, särskilda medel reserveras för utjämning mellan städerna. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit är det dock vanskligt att på förhand avgöra storleken av vad som för detta ändamål behöver avsättas. Med ett närmare ut-

formande av reglerna för utjämningen torde ock böra anstå tills erfarenhet härutinnan vunnits. En viss mindre procent av städernas andel av automobilskattemedlen skulle emellertid redan nu ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för nämnda ändamål. Även väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag att de medel, som sålunda avskiljas, beräknas så, att Kungl. Maj:t därav kan tilldela städer bidrag till brådskande arbetsföretag, synes väl grundat. De sakkunniga hava här ovan förordat avsättning av medel för motsvarande ändamål vid tilldelningen till länsfonderna.

Mot de gällande reglerna kan vidare anmärkas att för närvarande saknas möjlighet såväl — om man bortser från den tillfälliga inventering, som nu genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställts — att på förhand överblicka städernas bidragsbehov för nyanläggningar och förbättringar som ock att effektivt kontrollera hur städerna använda sina bidragsmedel. Det synes vara erforderligt att beträffande städerna såväl som vägdistriktet såsom förutsättning för statsbidrag stadgas skyldighet att uppgöra flerårsplaner beträffande behovet av väg- och gatuföretag samt att inrätta bokföringen på sådant sätt att enhetlighet härutinnan vinnes och att kostnaderna för de till bidrag ifrågakommande vägarna och gatorna hållas särskilda från städernas övriga väg- och gatuhållningsutgifter. Härutinnan biträda de sakkunniga därför väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag.

För vinnande av erforderlig likformighet är vidare enligt de sakkunnigas mening av vikt att övervakningen av bidragsmedlens användning, granskningen av bokföringen och övrig kontroll och ledning från statens sida centraliseras till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Flerårsplanerna torde böra upprättas av städerna men granskas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som därvid bör taga hänsyn ej blott till de ur trafiksynpunkt beräkneliga behoven av förbättring och utvidgning av väg- och gatunäten utan även till sannolika tillgången å statsbidragsmedel. Planerna kunna lämpligen omfatta en period av fyra år men böra kunna jämkas, då så finnes behöfligt, samt i varje fall överses efter halva periodens förlopp. I samband med granskningen av flerårsplanerna torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hava att bestämma vilka vägar och gator, som skola anses för automobiltrafiken viktiga.

Bidragen till underhållet torde, i den mån ej särskilda skäl till annat föranleda, böra utgå i enahanda ordning som underhållsbidragen till vägdistriktet. Behovet av bidrag till underhållet bör alltså i första hand tillgodoses och bidraget beräknas å verkliga kostnaderna under näst föregående år, dock med iakttagande av vad ovan sagts därom att vissa kostnader icke böra medräknas bland bidragsberättigade sådana. Därest vid granskningen av räkenskaperna skulle befinnas att verkliga kostnaderna överstiga vad som kan anses erforderligt, bör emellertid, liksom vad angår landsbygden, bidraget beräknas blott å skäligen belopp. Principiellt borde, då man här tills vidare bortser från fördelningen mellan landsbygd och

städer, bidraget utgå med samma kvotdel som till landsbygdens underhållskostnader eller alltså 85 procent. Emellertid hysa de sakkunniga starka betänkligheter mot en dylik fixering av bidragsprocenten. Det föreligger nämligen den väsentliga skillnad mellan landsbygden och städerna i här förevarande hänseende, att vägdistriktens väghållning inskränker sig till de statsbidragsberättigade vägarna inom distriktet, under det att städernas väg- och gatuhållning omfattar även ett mycket stort antal andra vägar och gator än dem, som äga sådan betydelse att de kunna komma i fråga till förevarande statsbidrag. Även där viljan är den bästa, skall därför ofta uppstå svårighet att i städernas bokföring i allo hålla bidragsberättigade kostnader åtskilda från övriga utgifter för väg- och gatunätet. Särskilt gäller detta i fråga om gemensamma kostnader såsom för förvaltning, anskaffning av och avskrivningar å maskiner och inventarier, vissa skadeersättningar och försäkringsavgifter. Erfarenhet saknas hittills angående möjligheten överhuvud taget att förverkliga kravet å bokföringsmässigt särskiljande av de kostnader, å vilka bidraget skall beräknas. Huruvida vad städerna angår någon stabilisering av underhållskostnaderna inträtt, torde ock vara tvivelaktigt. Det blir således nödvändigt att på något sätt skydda sig mot risken av oanade och för hela bidragssystemet förryckande stegringar av bidraget till nu ifrågavarande ändamål. Visserligen är det de sakkunnigas avsikt att här nedan i ett särskilt kapitel behandla frågan om den ordning, i vilken de olika behov, till vilka statsbidragen lämnas, sinsemellan böra tillgodoses. Men i nu förevarande fall synes nödig hänsyn till övriga behov samt till begränsningen av tillgången på bidragsmedel böra taga sig uttryck redan i själva reglerna för statsbidraget.

Att i stället för verkliga kostnaden till grund för bidraget lägga på ett eller annat sätt i förväg för längre perioder beräknad kostnad medför skydd mot ovannämnda risk, men man undgår ej härigenom svårigheten att riktigt fördela kostnaden mellan bidragsberättigade och andra vägar och gator. Sådana förhandsberäkningar bliva, då fråga är om underhållet, i själva verket ännu mindre tillförlitliga och hindra anpassning efter växlingar i behoven. Att överge tanken på den principiellt riktiga metoden, som tillämpas beträffande landsbygden, eller alltså en tilldelning efter verkliga kostnaden, finna de sakkunniga ej heller nödvändigt. Vad som tarvas för att ej göra denna metod äventyrlig i praktiken, är emellertid att det fastställles en gräns, vilken *totala* beloppet av statsbidraget till ifrågavarande ändamål icke får överskrida. De sakkunniga åsyfta här icke närmast att anslaget ej får överskridas utan att man vid bestämmandet av anslagets belopp icke blott företager en matematisk beräkning av viss procent å de verkliga kostnaderna utan även tillser att ej bidraget överskrider vad som skäligen må i förevarande hänseende utgivas. Som tilldelningen till de olika städerna det oaktat skulle ske i förhållande till deras verkliga ifrågavarande kostnader under nästföregående år, blir en ofrånkomlig följd av nämnda maxi-

mering att bidragsprocenten, som bör vara densamma för alla städer, kan komma att växla från år till annat.

De sakkunniga föreslå alltså att man beräknar årliga beloppet av statsbidraget till städernas kostnader för underhåll av de för automobiltrafiken viktiga vägarna och gatorna samt för vinterväghållning å nämnda vägar till 85 procent av en uppskattad totalkostnad, vilken tillsvidare må anses utgöra det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angivna beloppet, i runt tal 4 miljoner kronor, samt att, sedan totala bidragsbehovet sålunda bestämts, tilldelningen till de särskilda städerna av de medel, som för behovets tillgodoseende kunna anslås, sker sålunda att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen årligen till varje stad utbetalar vad på densamma av dessa medel belöper med hänsyn till förhållandet mellan dess och övriga städers verkliga kostnader för nämnda underhåll och nämnda vinterväghållning under nästföregående år, dock högst 85 procent av stadens ifrågakvarande verkliga kostnader.

Att den beräknade siffran 4 miljoner kronor icke är fullt tillförlitlig såsom angivande de verkliga kostnadernas summa betyder mindre. Dess uppgift är ju här delvis en annan, nämligen att fixera den maximigräns, som erfordras såsom garanti mot följder av oskäligt uppdrivande eller annan oberäknelig stegring av de verkliga kostnaderna. Det torde kunna antagas att, därest vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkning kostnaderna för vissa städer skattats för högt respektive för lågt, felen i kalkylerna skola någorlunda utjämna varandra.

Vad härefter angår statsbidragen till städernas kostnader för nyanläggning, omläggning och förbättring av de för automobiltrafiken viktiga vägarna och gatorna synas de faktiska förhållandena betinga vissa avvikelser från de för landsbygden gällande reglerna. Den ordning, i vilken väg- och gatunätet i en stad utbygges, har betydelse även för andra intressen än samfärdselns, och för att ej för mycket ingripa i städernas kommunala självstyrelse torde åt dem böra inrymmas större frihet i nyssnämnda hänseende än vad som är förenligt med systemet för bidragstilldelningen till vägdistrikten. Den uppdelning av bidragsmedlen i anslag för nyanläggning och anslag för omlägnings- och förbättringsföretag, som beträffande landsbygden gäller och enligt de sakkunnigas mening där bör bibehållas, synes för städernas del obehövligen. Likaså läres, på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, vara lämpligt att ifrågakvarande bidrag till städerna icke beviljas till vissa angivna företag utan fördelas mellan städerna i enlighet med en av Kungl. Maj:t i förväg för två år i sänder fastställd fördelningsplan. I denna plan kunde då angivas den procent av totalsumman av de för städernas väg- och gatubyggnadsföretag årligen anslagna medlen, som skall tillfalla varje särskild stad. Städerna skulle sålunda äga att själva bestämma i vilken ordning de i flerårsplanen upptagna företagen skola komma till utförande. På sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit

skulle genom ett dylikt system även vinnas förenkling av förfarandet vid bidragstilldelningen, i det ansökningar om bidrag och förbindelser att utföra företagen bleve överflödiga. Förslaget att fördelningsplanen skulle omfatta två år och icke upprättas årligen avser att bereda möjlighet att på förhand någorlunda överblicka storleken av statsbidragen.

Fördelningen bör som nämnt ske efter behovsprincipen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen läser skola avgiva förslag till fördelningen. Flerårsplanerna, vilka i samband härmed skulle upprättas eller revideras, böra, på sätt ovan anförts, grundas på berörda princip och hänsyn till storleken av för ändamålet anslagna belopp. Det sagda är naturligtvis icke så att förstå som skulle i flerårsplanerna icke upptagas andra företag, en sådana, vilkas kostnader tillhopa icke överstege det för vederbörande stad beräknliga statsbidraget. Man måste kräva att städerna själva deltaga i kostnaden, bidraget bör alltid förbli endast ett bidrag, hur högt detsamma än må sättas och hur viktiga de ifrågavarande behoven än äro ur samfärdsels synpunkt. Skälet härför är detsamma som då det gäller statsbidragen till landsbygdens väghållning. Att staden själv med viss procent deltagit i kostnaden är bästa kännetecknet på stadens verkliga behov av byggnadsföretagen och medlet till åstadkommande av sparsamhet. Härtill kommer att staten, då densamma lämnar bidrag till städernas för automobiltrafiken viktiga vägar och gator, bör tillse att städerna ej av denna anledning själva nedlägga kostnader endast eller huvudsakligen å det övriga, ur samfärdsels synpunkt mindre viktiga väg- och gatunätet. Statsbidraget bör alltså utgöra viss procent av kostnaderna. Vad angår kvotdelens storlek, synes en sådan differentiering, som sker beträffande landsbygdens vägar, icke erforderlig här. För enkelhetens skull torde man i fråga om städernas bidragsberättigade väg- och gatunät kunna fastställa bidraget till ett ungefärligt medeltal mellan de för landsbygden gällande bidragskvoterna. De sakkunniga föreslå 85 procent av de bidragsberättigade kostnaderna.

Enär, enligt vad ovan sagts, bidrag icke skulle beviljas till visst företag, måste kvotdelen avse summan av kostnaderna för de av staden under viss period utförda arbetena. Då bidragen skulle utgå årligen, låge väl närmast till hands att fastställa perioden till ett år. Varje år skulle då utföras arbeten, svarande mot det samma år erhållna bidraget. Men att av staden fordra något dylikt, synes vara att alltför mycket binda dess handlingsfrihet, så mycket mera som tekniska svårigheter ofta möta att under en så kort tid som ett år fullborda ett visst företag. Å andra sidan kan tydligen en stad ej få huru länge som helst dröja med verkställigheten av de företag, till vilka bidrag redan erhållits. En allmän regel härutinnan torde böra intagas bland stadganden rörande statsbidragsförordningens tillämpning. De sakkunniga föreslå i sådant hänseende samma tidrymd som fördelningsplanen skulle omfatta, eller alltså två år. Där särskilda omständigheter därtill föranleda, bör emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunna meddela anstånd på viss tid med arbetenas utförande.

Redogörelse för bidragens användning synes böra årligen avgivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och i samband därmed redovisning för de bidragsmedel, vilka staden redan bör hava utnyttjat.

Redovisningen för användningen av visst statsbidrag skulle alltså innebära att staden ådagalade att densamma inom två år eller eventuellt den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medgivna längre tiden efter bidragets mottagande utfört i flerårsplanen upptagna arbeten i sådan omfattning att statsbidragsbeloppet utgör högst 85 % av de för samma arbeten i flerårsplanen beräknade kostnaderna. Om dessa kostnader överstigit de verkliga, böra i stället de senare läggas till grund vid redovisningen. Har staden icke fullgjort sin byggnadsskyldighet, torde det bidragsbelopp, för vars användning ej kunnat redovisas, böra till statsverket återlevereras med ränta.

Därest stad vill utföra ett arbete snabbare än vid flerårsplanens upprättande beräknats, bör staden ej därför gå miste om statsbidrag till företaget. Det torde alltså kunna medges staden att i redovisning för visst statsbidrag upptaga även före dess erhållande utfört arbete. Förutsättningen därför bör emellertid vara att arbetet ej igångsatts utan särskilt tillstånd därtill av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Förslag till anvisningar rörande vad städerna må bokföra såsom olika slag av kostnader för det bidragsberättigade väg- och gatunätet synes lämpligen utarbetas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samband med föreskrifter om bokföringen i övrigt. Anvisningarna torde därefter, i likhet med anvisningarna beträffande vägdistriktens kostnader, fastställas av Kungl. Maj:t.

I nämnda anvisningar beträffande städerna skulle då — därest de sakkunnigas ovan uttalade mening i de ämnen, som anvisningarna skulle avse, vinner gillande — intagas bland annat föreskrifter att i den bidragsberättigade kostnaden ej må inräknas vad städerna äga uttaga av tomtägare eller andra särskilda medlemmar av statskommun samt ej heller vare sig kostnad, som icke kan anses föranledd av samfärdselns behov, eller renhållningskostnad, däri, då det gäller gatuhållning, inbegripes även undanskaffande av snö och is, samt att däremot till den bidragsberättigade kostnaden må hänföras utgifter för de anordningar, som äro nödiga för trafikens reglering, ljussignaler och dylikt.

Då å stads kostnad för väg- och gatuhållningen alltså bör göras avdrag för vad staden äger uttaga av tomtägare med flera, måste tydligen tillses att avdraget omfattar blott den del av vad sålunda kan uttagas, som belöper å den eljest bidragsberättigade kostnaden, och icke även t. ex. tomtägars avgifter för vatten- och avloppsledningar och dylikt. En sådan uppdelning av beloppet av dessa avgifter betingas redan därav att desamma vanligen avse jämväl andra vägar och gator än de för automobiltrafiken viktiga trafiklederna.

C. Enskilda vägar.

De sakkunniga kunna här icke framlägga något slutligt förslag med avseende å kostnaderna för enskilda vägar. Spörsmålet om statsbidrag till enskilda vägar är nära förbundet med problemet om intagning av enskild väg till allmänt underhåll och skall därför framdeles upptagas i sådant sammanhang. Emellertid tro sig de sakkunniga redan nu på grund av sitt hittillsvarande sysslande med dessa frågor kunna med bestämdhet uttala den mening, att statsbidrag till enskild väghållning är i vissa fall högeligen påkallat av behovet och även eljest väl motiverat av de skäl, som de sakkunniga ovan angivit för utgivande av statsbidrag till väghållning i allmänhet.

För närvarande är å riksstaten upptaget ett anslag till bidrag till bygande av enskilda utfartsvägar. Men vad nyss anförts om skäl till statsbidrag gäller icke blott anläggningsföretag utan även vägunderhåll. Tydligt torde vara att en såsom enskild underhållen väg kan vara av ett ej obetydligt intresse för den allmänna samfärdseln utan att dock kunna anses nödig för densamma samt att underhåll av en dylik väg kan, exempelvis till följd av trafik av andra än dem, som kunna förpliktas att deltaga i underhållet, för dessa sistnämnda bliva mycket betydande. Det allmännas intresse av vägen är visserligen här icke av samma styrka som i fråga om allmänna vägar, men ett ur statens synpunkt skäligen ringa bidrag kan i många fall för de enskilda väghållarna få stor betydelse.

De möjligen erforderliga bidragsbeloppen kunna emellertid icke gärna stiga till sådan höjd, att reglerna för automobilskattemedlens fördelning därav måste röna större inflytande.

D. Särskilda ändamål vid sidan av väghållning.

1. Sjötrafik och fiske.

Ändamålet med automobilskatterna är att å motorfordonstrafiken lägga större eller mindre del av kostnaderna för väghållningen. När bensinskatten infördes, kom emellertid till följd av det sätt, på vilket uppbörden sker, denna skatt att uppbäras även å bensin, förbrukad för andra ändamål än motorfordonstrafik. Genom regler om restitution av skatt har man sökt neutralisera dessa verkningar av uppbördsmetoden. (Förordningen den 3 maj 1929 nr 62 om särskild skatt å bensin och motorsprit 5—7 §§ samt kungörelsen den 6 juni 1929 nr 122 med vissa bestämmelser om särskild skatt å bensin 3—9 §§, med ändringar den 29 april 1932 nr 86 och 91 samt den 9 juni 1933 nr 307—308.) Emellertid sker icke återbäring av skatten för den bensin, som förbrukas i sjötrafik. Anledningen därtill torde åtminstone

ursprungligen varit blott svårigheten att här praktiskt genomföra restitutionen. I stället har man beträffande sjötrafiken valt en metod, som blivit kallad kollektiv restitution, nämligen att anslå de delar av bensinskatten, som beräknas inflyta från sjötrafiken, till densamma närstående ändamål. Först genomfördes denna metod beträffande bensen förbrukad av fiskerbåtar, i det att till lantbruksstyrelsens förfogande ställdes visst årligt belopp av automobilskattemedlen, numera 90 000 kronor, för att enligt Kungl. Maj:ts bestämmande av styrelsen användas för fiskerinäringens främjande. Sedermera tillgodosågs även annan motorbåtstrafiks intresse genom att i riksstaten upptogs ett anslag av automobilskattemedel till bidrag till byggnad och underhåll av mindre hamnar och farleder. Detta anslag, som första gången det förekom, eller i 1935/1936 års stat, i avvaktan å pågående utredning om motorbåtstrafikens andel i bensinskattemedlen bestämdes till 500 000 kronor, har i innevarande budgetårs stat höjts till 750 000 kronor.

Vad vid dessa anslagsfrågors behandling förekommit synes utvisa att statsmakterna godtagit principen att automobilskattemedel, som influtit från sjötrafik, skola, i den mån de ej restitueras, användas för denna trafik mer närstående intressen än väghållning.

I en till de sakkunniga remitterad, av byråchefen i kontrollstyrelsen Sven Almgren verkställd utredning, avseende storleken av bensinförbrukningen inom sjötrafiken, har denna förbrukning under tiden den 1 september 1933—den 31 augusti 1934 beräknats till 7 111 350 liter, motsvarande alltså en bensinskatt av 711 135 kronor. Emellertid hava de sakkunniga inhämtat att Almgren numera, efter ytterligare undersökningar, funnit sjötrafikens årliga bensinförbrukning uppgå till cirka 8 ½ miljoner liter, motsvarande omkring 850 000 kronor i skatt, en siffra som närmare överensstämmer med de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tidigare verkställda preliminära uppskattningarna men antagligen kan anses snarare för låg än för hög.

Till de sakkunniga hava för att tagas i övervägande vid fullgörandet av deras uppdrag överlämnats handlingarna i ett ärende rörande 1933 års fiskerikutrednings förslag att skatten å den bensen, som använts för drivande av motorbåt vid yrkesmässigt utövande av fiske, måtte återbäras direkt till de fiskare, som förbrukat bensen, samt att, på grund av skada och olägenhet som motorbåtstrafiken vållar fisket, årligen en del av de från den allmänna motorbåtstrafiken härflytande bensinskattemedlen, motsvarande $\frac{1}{3}$ procent av de under nästföregående budgetår influtna bensinskattemedlen, dock högst 90 000 kronor, ställes till lantbruksstyrelsens förfogande för att enligt Kungl. Maj:ts bestämmande av styrelsen användas för fiskerinäringens främjande.

Frågan huruvida och i vad mån skatt bör utgå för bensen, förbrukad inom sjötrafiken, rör grunderna för automobilskatternas uttagande och torde således falla utom de sakkunnigas bedömande. Med godtagande av ovannämnda princip beträffande de från sjötrafiken inflytande bensin-

skattemedlen synes spörsmålet om finansieringen av vägväsendet och detsamma närstående företeelser icke röna inflytande av det sätt, på vilket nämnda del av bensinskatterna användes. Huruvida densamma göres till föremål för individuell eller kollektiv restitution, är för vägväsendet likgiltigt. De sakkunniga hava intet att erinra mot att, i den mån bensinskatt uttages av sjötrafiken, skattemedlen användas så, att fiskerinäringen erhåller restitution för de från densamma härflytande skattemedlen samt skälig gottgörelse i den mån skada vållats fisket genom motorbåtstrafik, samt att återstoden av de från sjötrafiken influtna skattemedlen användes i huvudsaklig överensstämmelse med nu gällande regler till byggande och underhåll av hamnar och farleder, som tjäna den sjötrafik, däri bensinen förbrukats.

2. Övervakning av väghållning och trafik samt åtgärder för trafiksäkerhetens främjande.

De anslag, som i förevarande avseende för närvarande, eller alltså enligt riksstaten för 1936/1937, utgå av automobilskattemedel, äro följande:

- a) till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens väg-, bro- och vägtrafikinspektion m. m. 213 500 kronor,
- b) till vägorganisationen i länen 584 600 kronor,
- c) till vissa forsknings- och undersökningsarbeten 130 000 kronor,
- d) till statens väginstituts nybyggnad 250 000 kronor,
- e) till vissa kostnader för statspolisorganisationen 582 600 kronor samt
- f) till bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande 50 000 kronor.

Sammanlagt utgår alltså för ifrågavarande ändamål något över 1.8 miljoner kronor av automobilskattemedel.

Beträffande kostnaderna för statens tillsyn å själva väghållningen synas desamma i viss mån kunna betecknas såsom väghållningskostnader. De sakkunniga erinra om att vägdistriktens förvaltningskostnader av ålder ansetts böra inräknas i bidragsberättigad kostnad för väghållning. Såsom av det ovan sagda torde framgå är de sakkunnigas mening att detsamma bör gälla städernas utgifter för förvaltning av det bidragsberättigade gatu- och vägnätet. Den statliga övervakningen är ock ett så nödvändigt komplement till statsbidragen att finansieringen av verksamheten synes böra ske med anlitan av samma inkomstkälla som den varav statsbidragen utgå. Detta gäller emellertid endast i den mån man kan särskilja ifrågavarande förvaltningsutgifter från andra sådana. Därför lärer knappast vara lämpligt att med automobilskattemedel täcka någon del av kostnaderna för länsstyrelsernas verksamhet i vidare mån än vad som kan anses vara förhållandet genom att kostnaderna för vägorganisationen i länen, d. v. s. avlöningen till vägingenjörerna och deras biträden samt utgifter för deras resor och

expenser, efter avdrag av inkomster, som inflyta till statsverket för deras förrättningar, på sätt nu sker gäldas av automobilskattemedel.

Väginstitutets verksamhet och övriga nämnda forsknings- och undersökningsarbeten torde kunna anses vara av sådan betydelse för landets vägväsende, att intet kan vara att invända mot automobilskattemedelns användning för detta ändamål. För andra forskningsarbeten än väginstitutets torde för framtiden kunna beräknas ett mindre anslag.

Vad angår frågan om automobilskattemedels användning för kostnader för övervakning av trafiken å vägar och gator och speciella åtgärder för trafiksäkerhetens främjande finna de sakkunniga försiktighet böra iakttagas. Här gäller oftast att verksamheten ingår blott som ett led i den allmänna ordningens upprätthållande, en uppgift som sedan gammalt åvilat stat och kommuner. I den mån en uppkommen merkostnad för detta ändamål uppenbarligen beror på motorfordonstrafiken, bör emellertid hinder ej anses möta att av automobilskattemedel lämna bidrag till verksamheten. Så torde vara förhållande med statspolisorganisationen, och de sakkunniga hava jämväl i förut avgivet yttrande tillstyrkt användning i viss omfattning av automobilskattemedel för denna organisation. Vidare lär det samma kunna sägas om den nyligen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inrättade vägtrafikbyrån. Kostnaderna för registrering av motorfordon och för besiktningsmännens arbete skulle visserligen även kunna hänföras hit, men dessa kostnader täckas lämpligen, på sätt nu sker, genom upptagande av särskilda avgifter. Däremot finna de sakkunniga alltför vanskligt att i fråga om kostnader för ordningspolis i allmänhet söka särskilja någon av motorfordonstrafiken föranledd andel. Erforderlig propagandaverksamhet till främjande av trafiksäkerheten torde böra understödjas med statsbidrag av automobilskattemedel. På sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrat i utlåtande över ovan omförmälda, av Stockholms stad gjorda underdåniga framställning, synes emellertid fördelaktigt att denna propagandaverksamhet är centraliserad till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Statsbidrag för ändamålet torde därför böra utgå endast i form av bidrag till denna förening.

Den här lämnade redogörelsen för särskilda ändamål vid sidan av väghållning, vilka kunna ifrågasättas till bidrag av automobilskattemedel, är icke avsedd att vara någon uttömmande eller slutgiltig behandling av ämnet från de sakkunnigas sida. Till frågan om de utgifter, som trafiken i övervaknings- och kontrollhänseende förorsakar och som föranledas av åtgärder för ökad trafiksäkerhet, torde de sakkunniga framdeles få återkomma, sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen slutfört den hos styrelsen pågående undersökningen rörande åtgärder för trafiksäkerhet i fall då järnväg och väg korsa varandra. De sakkunniga förmena emellertid att, enär den del av automobilskattemedlen, som för ifrågavarande ändamål möjligen kan

komma att anslås, icke torde kunna bliva av sådan storlek att reglerna för bidragstilldelningen i övrigt därav väsentligen påverkas, den omständighet att utredningen i förevarande detalj ännu ej kunnat slutföras, lika litet som ovan påpekade ofullständighet i kapitlet om de enskilda vägarna, bör hindra att redan nu de huvudsakliga riktlinjerna för automobilskattemedlens fördelning göras till föremål för prövning.

III

Fördelning av automobilskattemedlen.

Enligt nu gällande regler för automobilskattemedlens fördelning å olika ändamål utgå i första hand en del av bidraget till vägdistriktens underhållskostnader (30-procentbidraget), bidragen till nyanläggningar av allmänna och enskilda vägar på landsbygden samt bidragen till särskilda ändamål vid sidan av den egentliga väghållningen och vissa andra speciella eller tillfälliga bidrag. Här efter delas återstoden av skattemedlen mellan städer och landsbygd, därvid landsbygden bekommer 4 gånger mer än städerna. Ovan har berörts hur städernas andel uppdelas i två summor, av vilka den större utdelas till städerna i förhållande till vad från dem influtit i automobilskatt samt den mindre fördelas å särskilda väg- och gatuföretag inom städerna. Av landsbygdens andel frånskiljas 15 procent, som fördelas mellan länen efter deras olika behov av omläggning och förbättring av vägar (länens utjämningsandelar) och vidare en del av bidraget till vägdistriktens underhållskostnader (55-procentbidraget) ävensom erforderligt belopp för utjämning enligt särskilda regler av vägskatten mellan distriktet. Återstoden av landsbygdens andel (länens ordinarie andelar) skall användas till omläggning och förbättring av vägar och fördelas mellan länen i förhållande till storleken av de medel, som i automobilskatt influtit från de olika länen landsbygd.

De anslag, som röna starkaste inflytande av växlingar från år till annat i automobilskattemedlens totalsumma, bliva alltså anslagen till städerna och till omlägnings- och förbättringsföretag på landsbygden.

Någon enhetlig princip torde icke ligga till grund för den nuvarande fördelningen. Att 30-procentbidraget till vägdistriktens underhållskostnader satts före fördelning mellan landsbygd och städer, torde bero på att detta bidrag tidigare var tillförsäkrat vägdistriktet genom en bestämmelse av civillags karaktär och alltså skulle utgå med visst belopp utan hänsyn till det finansiella läget. I viss mån liknande grund kan åberopas för den förmånliga placeringen av bidragen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vägorganisationen i länen samt statspolisen. Sistnämnda bidrags placering före fördelningen mellan landsbygd och städer kan vara motiverad även av att de ifrågavarande intressena icke närmast kunna hänföras till vare sig landsbygd eller städer. Detta skäl kan anföras jämväl beträffande vissa speciella anslag men knappast i fråga om anslagen till byggande av landsvägar och till enskilda vägar. Endast i sällsynta undantagsfall har det

inträffat att sistnämnda båda anslag till någon del kommit städer till godo. Beträffande anslaget till enskild väghållning kunde möjligen göras gällande att detsamma ej heller avser vägdistriktens väghållning. Emellertid synes det intresse, som tillgodoses med detta anslag, stå det av vägdistrikten fullföljda så nära, att anslaget kan hänföras till den grupp, som avser »landsbygden». Att anslagen till ödebygdsvägar och tillfartsvägar till inlandsbanan samt tillfälliga anslag till täckande av vissa av vägdistrikt upptagna lån ävensom till anläggning av någon viss enkel bygdeväg förlagts före fördelningen mellan landsbygd och städer torde måhända få tillskrivas mer formella än sakliga skäl.

Enligt de sakkunnigas mening bör från automobilskattemedlen först avskiljas den del, som kan beräknas hava influtit från sjötrafiken. Att de från denna trafik inflytande bensinskatterna, i den mån de ej återbäras till skattebetalarna, böra göras till föremål för »kollektiv restitution» har ovan framhållits. De anslag, som för detta ändamål upptagas i riksstaten, kunna alltså sägas böra liksom restituerade medel utgå före den egentliga fördelningen av automobilskattemedlen.

Beträffande denna fördelning synas följande principer kunna uppställas: För att man ej vid fördelningen av de särskilda anslagen skall behöva göra ständigt återkommande jämförelser mellan landsbygdens och städernas behov, torde bidragen till städerna och bidragen till landsbygden i regel böra hållas särskilda i olika anslag. Ett undantag från denna regel må emellertid medgivas i fråga om speciellt anslag till brobyggnader. Detta undantag är motiverat av ändamålet med anslaget samt av det förhållande att understundom bron bygges av vägdistrikt och stad gemensamt.

Man erhåller alltså tre huvudgrupper av anslag nämligen dels anslag till vägdistriktens väghållning och till enskilda vägar (landsbygden), dels anslag till städernas väg- och gatuhållning, dels ock anslag till ändamål, som icke kunna hänföras närmast till vare sig landsbygd eller städer, till vilken sistnämnda grupp räknas även det för landsbygd och städer gemensamma brobyggnadsanslaget. Liksom man genom reglerna om statsbidragens fördelning mellan olika vägdistrikt och olika städer tager hänsyn till samfärdselns intressen såväl som till de skilda distriktens respektive städernas ekonomiska bärkraft, böra motsvarande synpunkter här tillgodoses, då det gäller en jämförelse mellan samtliga städer, å ena, och samtliga vägdistrikt, å andra sidan. Detta kan ske vid bestämmandet av storleken av varje särskilt anslag till städer eller landsbygd eller ock genom en procentuell uppdelning mellan städer och landsbygd av de dem tillkommande automobilskattemedlen. En dylik procentuell uppdelning lämpar sig emellertid icke väl där fråga är om anslag, vilkas belopp såvitt möjligt ej böra röna inflytande av växlingarna i totala tillgången å automobilskattemedel. Så är förhållandet med anslagen till städernas och vägdistriktens underhållskostnader. Underhållsbidragen till vägdistrikten skola enligt de för dem nyligen

fastställda reglerna fortfarande bestämmas efter verkliga underhållskostnaderna. Enligt de sakkunnigas här framlagda förslag skulle detsamma i princip gälla även städernas underhållsbidrag. Det sätt, på vilket underhållsbidragen sålunda skulle bestämmas, medger föga utrymme för någon hänsyn till det inbördes förhållandet mellan vägdistrikts och städers ekonomiska bärkraft. Den utjämning, som statsbidragen härutinnan böra åstadkomma, kan emellertid ske tillräckligt effektivt genom fördelningen av övriga statsbidrag till städer och landsbygd. Beträffande dessa finnes nämligen för en procentuell fördelning intet sådant hinder som i fråga om underhållsbidragen. Fördelningen mellan landsbygd och städer synes alltså böra verkställas så, att sedan underhållsbidragen först utgått, resten av de för landsbygd och städer disponibla medlen delas enligt en fastställd procentsats. En sådan fördelning står i god samklang därmed att underhållet av befintliga kommunikationsleder i allmänhet är ännu nödvändigare än nybyggnader och förbättringar och därför icke kan göras beroende av de ekonomiska konjunkturerna.

De anslag, som icke hänföra sig närmast till vare sig städer eller landsbygd, böra tydligen hållas utanför fördelningen mellan dem. Fråga uppstår då huruvida dessa anslag skola förläggas i förmånsordning före den nämnda procentuella fördelningen eller vid sidan av densamma, så att, sedan tilldelningen till underhållet skett, av återstoden viss procent tillfaller städerna, viss procent landsbygden och viss procent övriga ändamål. Man kan naturligtvis tänka sig att av dessa senare ändamål vissa läggas i paritet med underhållsbidragen eller i vart fall före den procentuella fördelningen, medan andra få deltaga i densamma. Vad som härutinnan skulle vara avgörande är dels det ifrågavarande intressets vikt men dels också den synpunkt, huruvida anslaget lämpligen kan till beloppet variera med automobilskattemedlens totalsumma. En dylik växling bör man söka undvika, då fråga är om bidragsbehov av jämförelsevis ringa storlek såsom t. ex. bidraget till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, eller om sådana statens kostnader, som prövats böra i sin helhet eller till viss del gäldas med automobilskattemedel, såsom fallet är beträffande anslagen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vägorganisationen i länen, statspolisen och väginstitutet. Med hänsyn till totala beloppet av de bidrag till särskilda ändamål vid sidan av väghållning, om vilka här är fråga, torde kunna anses att om såsom nu är fallet, samtliga dessa bidrag placerades före den procentuella fördelningen, detta icke i synnerlig mån skulle inverka på tilldelningen till städerna eller landsbygden.

Beträffande användningen av städernas andel få de sakkunniga hänvisa till vad ovan under II B sagts.

Inom landsbygdens andel skulle falla anslagen till skatteutjämning mellan vägdistriktet, till nyanläggning av landsvägar, ödebygdsvägar, tillfartsvägar till inlandsbanan och, sedan dessa färdigbyggts, tillfartsvägar till

fjällområden, ävensom anslagen till enskilda vägar, till vägbanebeläggningar samt till omlägnings- och förbättringsföretag. Någon inbördes ordning mellan dessa anslag läser icke behöva fastställas i vidare mån än att det angives, vilket anslag som skall ligga sist i förmånsrätt och alltså huvudsakligen vidkännas växlingarna i automobilskattemedlens totalbelopp. Enligt de sakkunnigas förmenande bör detta alltjämt liksom hittills vara anslaget till omlägnings- och förbättringsföretag, eller alltså de länsfonderna tillfallande medlen. Det sagda innebär naturligtvis icke att man vid bestämmandet av samtliga de övriga anslagens storlek skulle taga hänsyn blott till föreliggande behov och icke till den beräknade tillgången å automobilskattemedel. Endast skatteutjämningsbidraget följer vissa fastställda och på dess storlek inverkan regler. De övriga anslagen böra rättas i viss mån efter storleken av landsbygdens totala andel.

Vad slutligen angår den procentuella uppdelningen mellan landsbygd och städer av de automobilskattemedel, som återstå sedan underhållsbidragen utgått och tilldelning skett till de övriga ändamål, som skola tillgodoses före nämnda uppdelning, så hava de sakkunniga icke funnit skäl att frångå den nuvarande fördelningsgrunden.

I enlighet med det anförda föreslå de sakkunniga alltså följande ordning för automobilskattemedlens fördelning:

Sedan de medel, som restitueras, frånräknats, avskiljes den del av medlen, som kan anses härröra från sjötrafik (anslagen till fiskerinäringen och till mindre hamnar och farleder).

Därefter gäldas med lika rätt bidragen till vägdistriktens och städernas underhållskostnader (inklusive vinterväghållningskostnader), det särskilda bidraget till brobyggnader samt bidragen till kostnader för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vägorganisationen i länen, väginstitutet, vissa forsknings- och undersökningsarbeten samt statspolisen ävensom till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande.

Av återstoden tillfalla 20 procent städerna och 80 procent landsbygden.

Fem procent av städernas andel ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för att användas till utjämning mellan städerna samt till brådskande byggnadsföretag. Resten av städernas andel fördelas mellan städerna enligt behovsprincipen för att användas till bidragsberättigade väg- och gatubyggnadsföretag.

Av landsbygdens andel utgå i första hand anslagen till utjämning av vägdistriktens skattebörda, till nyanläggning av landsvägar, till byggande av ödebygdsvägar och av tillfartsvägar till inlandsbanan, respektive tillfartsvägar till fjällområdena, ävensom anslagen till enskilda vägar och till beläggningar av vägbana.

Av återstoden av landsbygdens andel användas 10 procent till brådskande vägföretag och 90 procent fördelas mellan länsfonderna efter behovsprincipen för att användas till omlägnings- och förbättringsarbeten.

I den härvid fogade *bilagan nr IV* hava de sakkunniga sökt med siffror belysa, hur de sakkunnigas förslag skulle komma att verka beträffande automobilskattemedlens fördelning. De sakkunniga hava därvid uppgjort *dels* en tablå (A) för budgetåret 1937/1938, under vilket år rensningen av underhållskontot och sammanslagningen av underhållsbidragets båda delar, 55- och 30-procentbidragen, enligt de sakkunnigas mening skulle genomföras, *dels* en tablå (B) beträffande fördelningen under vart och ett av de tre därpå följande budgetåren, under vilken tid det förskott av automobilskattemedel skulle återgäldas, som använts för den budgettekniska finansieringen av berörda sammanslagningsåtgärd, *dels ock* en tablå (C) avseende fördelningen, sådan densamma enligt förslagen skulle bliva, sedan de särskilda, av själva övergången till det nya systemet föranledda förhållandena ej längre inverka.

Vad angår de, efter avdrag av restituerade belopp, till fördelning tillgängliga medlen hava de sakkunniga beträffande budgetåret 1937/1938 räknat med att 108 miljoner kronor inflyta under sistnämnda budgetår samt ökat nämnda belopp med ovan omförmälda förskott, medan tillgångarna beträffande de övriga budgetåren, med hänsyn till hittills gjorda erfarenheter, antagits komma att utgöra i medeltal under åren 1938/1939—1940/1941 110 miljoner kronor och år 1941/1942 115 miljoner kronor.

Vägdistriktens underhållskostnader hava i 1937/1938 års stat upptagits till det antagliga beloppet av 1936 års verkliga kostnader, 63 miljoner kronor, vilken siffra använts även till grund för beräkningen av det extra 30-procentbidraget, som skulle upptagas för genomförandet av ovanberörda sammanslagningsåtgärd. Detta extra bidrag skulle visserligen utgå å verkliga kostnaderna under år 1937 men den möjligen uppkommande skillnaden mellan 1936 och 1937 års verkliga kostnader har här icke ansetts kunna med tillräcklig grad av sannolikhet beräknas. De sakkunniga hava vid tablåernas uppgörande ansett sig kunna bortse från den relativt obetydliga ökning av underhållsbidragen, som föranledes av att dessa bidrag beträffande ödebygds- och vissa andra vägar utgå efter något högre procentsats än i fråga om landsvägar.

I tablåerna B och C hava underhållskostnaderna upptagits till 48 miljoner respektive 54 miljoner kronor med hänsyn till att underhållskontot då enligt de sakkunnigas förslag bör vara befriat från kostnader för halvpermanenta beläggningar och smärre vägförbättringsarbeten men att å andra sidan kostnaderna för egentligt vägunderhåll, vilka för år 1935 utgjort omkring 45.3 miljoner kronor, på sätt ovan nämnts, torde komma att öka med åren. (Att siffran för år 1936 blivit så hög som 48.8 miljoner kronor har antagits bero på tillfälliga omständigheter, varför de sakkunniga icke lagt denna siffran till grund för beräkningen.)

Även städernas underhållskostnader, vilka för första tiden beräknats till 4 miljoner kronor om året, torde småningom komma att stiga, vadan

i sista tablån (C) bidraget till dessa kostnader höjts från 3.4 till 4 miljoner kronor.

Det särskilda anslaget till beläggningar av vägbanor har i de båda första tablåerna upptagits till blott 8 respektive 10 miljoner kronor. De sakkunniga hava därvid tagit i betraktande att övergångsårens stater bliva belastade med extra utgiftsposter för systemförändringarnas förverkligande. I tablå C, som avser ett normalt budgetår, är anslaget höjt till 13 miljoner kronor.

Beloppen av övriga ifrågakommande bidrag hava upptagits i huvudsaklig överensstämmelse med senaste riksdagspetita (bidraget till statspolisorganisationen till löpande budgetårets siffra). Eventuella bidrag till en eller annan särskilt angiven väg i rikets nordliga gränstrakter hava de sakkunniga ansett sig kunna lämna utom räkningen.

Av vad de sakkunniga ovan anfört torde framgå, att man enligt de sakkunnigas mening kan för framtiden behöva räkna med, utöver i tablåerna beräknade belopp, dels viss restitution till fiskerinäringen dels ock vissa bidrag till underhåll av enskilda vägar samt måhända även till kostnader för övervakning och kontroll å trafiken och åtgärder för ökad trafik-säkerhet.

Vid olika tillfällen har den åsikt gjort sig gällande att man borde under tider av gynnsamma ekonomiska konjunkturer, då tillfällen till arbetsanställning inom näringslivet äro goda och automobilskattemedel inflyta rikligare, inskränka de allmänna vägarbetena till vad som påkallas av ett mer trängande behov samt reservera därigenom uppkommande besparingar för användning framdeles under tryckta konjunkturer till hindrande av arbetslöshet genom vägarbeten i större omfattning.

I skrivelse den 19 augusti 1936 till dåvarande statsministern hava de sakkunniga betecknat nämnda åsikt såsom en uppenbarligen god princip för folkförsörjning och allmän hushållning samt tillika framhållit hurusom de sakkunnigas i utlåtande den 11 december 1935 — i huvudsak återgivit i 1936 års statsverksproposition, sjätte huvudtiteln sid. 112 och följande — framlagda förslag om åtgärder till lättande av vägdistriktens skuldbörda är ägnat att förverkliga tanken att medel, som inflyta under en högkonjunktur och då ej nödvändigtvis behöva tagas i anspråk för andra ändamål, böra användas till gäldande av kostnader för vägarbeten under sämre tider. I skrivelsen den 19 augusti 1936 hava de sakkunniga emellertid erinrat att den praktiska tillämpningen av nämnda princip är beroende på, bland annat, omfattningen av de behov, som böra tillgodoses med bidrag av automobilskattemedel, innan sådana medel avsättas till en fond för framtida ändamål, samt såsom dylika behov angivit främst det nödiga vägunderhållet och de vägbyggnader, vilka ur trafiksynpunkt ej kunna få anstå, ävensom vägdistriktens behov att utfå de statsbidrag, som distrikten

»förskotterat». Dessa förskott uppgingo enligt i slutet av förra året av de sakkunniga verkställda undersökningar till cirka 36 miljoner kronor, därav den vida övervägande delen eller omkring 26½ miljoner kronor belöpte på länsfonderna. Enligt inhämtade upplysningar torde dylika förskott av länsfondsmedel för närvarande uppgå till omkring 25 miljoner kronor. Utbetalningen av dessa bidrag från länsfonderna måste alltså under den närmaste framtiden ställa stora krav på tilldelning till dessa fonder. Vid en jämförelse mellan ovannämnda resultat av behovsinventeringarna och de nu av de sakkunniga uppgjorda tablåerna torde emellertid framgå att bidragstilldelningen måste antagas på grund av den begränsade medeltillgången ännu länge bliva så ringa att, jämväl bortsett från de förskotterade beloppen, endast någon del av de under den avsedda tioårsperioden erforderliga vägföretagen kan under densamma komma till utförande.

Även om, på sätt här ovan inledningsvis yttrats, automobilskattemedlen tills vidare någorlunda förslå till de mest trängande behoven av statsbidrag till vägväsendet och detsamma närstående ändamål, kunna dessa medel således icke beräknas lämna något överskott för fondering. Skulle ökad byggnadsverksamhet krävas för tillgodoseende av anspråk å en hastigare förbättring av vägnätet eller åtgärder för ökad trafiksäkerhet, måste enligt de sakkunnigas mening åtgärd vidtagas till höjning av statens för vägnämnda avsedda inkomster.

De sakkunniga anse alltså att, därest ej beloppet av automobilskattemedlen väsentligen ökar i storlek utöver vad som kan beräknas på grundval av nu gällande regler för beskattningen, den i och för sig önskvärda fonderingen av sådana medel för framtida behov icke kan för närvarande förverkligas.

De sakkunniga bifoga förslag till ändringar i 1936 års förordning angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket och i kungörelsen med närmare bestämmelser rörande tillämpningen av nämnda förordning ävensom till ny förordning om fördelning av automobilskattemedel (*Bilagorna nr V: 1—4*). Någon särskild kungörelse med bestämmelser om tillämpningen av sistnämnda förordning synes näppeligen erforderlig. Vad av 1936 års motsvarande kungörelse (nr 467) skulle kvarstå torde, om de sakkunnigas förslag godtagas, vara endast föreskrifterna i § 1 st. 2 och § 3 sista punkten. Förklaring att dessa bestämmelser alltjämt skola följas lär kunna meddelas t. ex. i övergångsbestämmelser.

Att de sakkunniga icke avgivit något förslag till »anvisningar» beträffande beräkningen av de till städerna utgående statsbidragen beror på att de sakkunniga, såsom förut nämnts, anse lämpligast att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utarbetar förslaget härutinnan i samband med föreskrifter rörande städernas bokföring. Anvisningarna, rörande vilkas innehåll de sakkunniga emellertid här ovan (sid. 50) gjort vissa uttalanden, skulle

enligt de sakkunnigas tanke fastställas av Kungl. Maj:t och införas efter motsvarande anvisningar beträffande vägdistrikten i bilaga till kungörelsen angående tillämpningen av förordningen angående statsbidragen. Den del av anvisningarna, som avser vägdistrikten, torde tarva viss omarbetning. Även härutinnan lärer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bäst kunna lämna förslag. Emellertid hava de sakkunniga ansett sig icke böra underlåta att föreslå sådana ändringar i anvisningarna, som föranledas av de sakkunnigas förslag om underhållskontots befriande från poster avseende förbättringsarbeten. I samband härmed föreslå de sakkunniga överflyttning till anvisningarna från tillämpningskungörelsen (1936 nr 466) av de i densamma § 1 mom. 2 andra stycket och § 4 mom. 2 förekommande bestämmelserna, vilka systematiskt sett höra närmast samman med det innehåll, anvisningarna skulle erhålla. I anvisningarnas rubrik synes sådan ändring böra ske, att därav framgår att icke blott underhållskostnader avses.

I *bilaga V: 5* föreslå de sakkunniga vissa smärre, med förslagen i övrigt sammanhängande ändringar i kungörelsen angående bidrag av till vägunderhåll avsedda statsmedel för utförande av varaktig beläggning av vägbana.

Slutligen må framhållas, att med de föreslagna ändrade grunderna för bidragstilldelningen icke avses att åvägabringa någon omläggning beträffande nu gällande ordning för redovisning av automobilskattemedlens specialbudget. I enlighet härmed förutsättes, att ett särskilt anslag skall uppföras å riksstaten för den städerna jämlikt 1 § tredje stycket i den föreslagna förordningen om fördelning av nämnda skattemedel tillkommande procentuella andelen ävensom att de i 3 § andra och tredje styckena i samma förordning omförmälda delarna av landsbygdens andel av skattemedlen skola redovisas å ett härför särskilt uppfört riksstatsanslag.

Inventering av vägbyggnadsbehovet för tioårsperioden 1937—1946.

A. Rikshuvudvägar.

Omlägnings- och förbättringsarbeten.

Län	Väg- byggnader Kr.	Hel- eller halvperm. belägg. Kr.	Bro- byggnader Kr.	Marklösen och intrång Kr.	Summa Kr.	Stats- bidrag 90 % Kr.
Stockholms	10 880 000	6 747 000	1 565 000	1 542 000	20 734 000	18 660 000
Uppsala	3 590 000	5 545 000	290 000	220 000	9 645 000	8 680 000
Södermanlands	1 860 000	3 630 000	228 000	235 000	5 953 000	5 360 000
Östergötlands	4 140 000	5 979 000	411 000	153 000	10 683 000	9 610 000
Jönköpings	—	5 350 000	—	—	5 350 000	4 820 000
Kronobergs	1 603 000	1 281 000	218 000	115 000	3 217 000	2 900 000
Kalmar	4 623 000	5 590 000	—	296 000	10 509 000	9 460 000
Gotlands	—	—	—	—	—	—
Blekinge	1 314 000	3 526 000	99 000	230 000	5 169 000	4 650 000
Kristianstads	1 712 000	2 080 000	—	342 000	4 134 000	3 720 000
Malmöhus	1 723 000	2 846 000	20 000	566 000	5 155 000	4 640 000
Hallands	2 595 000	3 733 000	346 000	599 000	7 273 000	6 550 000
Göteborgs o. Bohus	6 061 000	8 436 000	—	675 000	15 172 000	13 650 000
Älvsborgs	7 147 000	6 447 000	1 276 000	779 000	15 649 000	14 080 000
Skaraborgs	3 605 000	4 298 000	178 000	215 000	8 296 000	7 470 000
Värmlands	4 216 000	2 705 000	500 000	345 000	7 776 000	6 990 000
Örebro	3 990 000	4 759 000	384 000	716 000	9 849 000	8 860 000
Västmanlands	1 241 000	2 626 000	98 000	178 000	4 143 000	3 730 000
Kopparbergs	2 321 000	1 780 000	320 000	121 000	4 542 000	4 090 000
Gävleborgs	4 099 000	1 840 000	317 000	285 000	6 541 000	5 890 000
Västernorrlands ...	7 332 000	3 468 000	4 379 000	929 000	16 108 000	14 490 000
Jämtlands	992 000	354 000	94 000	73 000	1 513 000	1 360 000
Västerbottens	3 145 000	173 000	734 000	335 000	4 387 000	3 950 000
Norrbottnens	2 352 000	1 200 000	1 650 000	225 000	5 427 000	4 880 000
Summa	80 541 000	84 393 000	13 107 000	9 174 000	187 215 000	168 490 000

Inventering av vägbyggnadsbehovet för tioårsperioden 1937—1946.

A. Rikshuvudvägar.

Nybyggnadsarbeten.

Län	Väg- byggnader Kr.	Hel- eller- halvperm. beläggn. Kr.	Bro- byggnader Kr.	Marklösen och intrång Kr.	Summa Kr.	Stats- bidrag 90 % Kr.
Stockholms	—	—	—	—	—	—
Uppsala	—	—	—	—	—	—
Södermanlands	—	—	—	—	—	—
Östergötlands	—	—	—	—	—	—
Jönköpings	—	—	—	—	—	—
Kronobergs	—	—	—	—	—	—
Kalmar	—	—	—	—	—	—
Gotlands	—	—	—	—	—	—
Blekinge	559 000	499 000	—	65 000	1 123 000	1 010 000
Kristianstads	469 000	291 000	28 000	103 000	891 000	800 000
Malmöhus	—	—	—	—	—	—
Hallands	334 000	908 000	66 000	60 000	1 368 000	1 230 000
Goteborgs o. Bohus	—	—	—	—	—	—
Älvsborgs	—	—	—	—	—	—
Skaraborgs	—	—	—	—	—	—
Värmlands	—	—	—	—	—	—
Örebro	—	—	—	—	—	—
Västmanlands	—	—	—	—	—	—
Kopparbergs	—	—	—	—	—	—
Gävleborgs	—	—	—	—	—	—
Västernorrlands ...	842 000	323 000	113 000	40 000	1 318 000	1 190 000
Jämtlands	—	—	—	—	—	—
Västerbottens	—	—	—	—	—	—
Norrbottnens	—	—	—	—	—	—
Summa	2 204 000	2 021 000	207 000	268 000	4 700 000	4 230 000

Inventering av vägbyggnadsbehovet för tioårsperioden 1937—1946.

B. Länshuvudvägar.

Omlägnings- och förbättringsarbeten.

Län	Väg- byggnader Kr.	Hel- eller halvperm. beläggn. Kr.	Bro- byggnader Kr.	Marklösen och intrång Kr.	Summa Kr.	Stats- bidrag 85 % Kr.
Stockholms	9 886 000	4 124 000	992 000	2 061 000	17 063 000	14 500 000
Uppsala	4 840 000	1 530 000	515 000	310 000	7 195 000	6 120 000
Södermanlands	7 006 000	3 283 000	677 000	618 000	11 583 000	9 850 000
Östergötlands	4 492 000	2 483 000	52 000	68 000	7 095 000	6 030 000
Jönköpings	5 556 000	362 000	194 000	658 000	6 770 000	5 760 000
Kronobergs	6 930 000	2 815 000	328 000	627 000	10 700 000	9 100 000
Kalmar	2 426 000	1 365 000	30 000	219 000	4 040 000	3 430 000
Gotlands	1 237 000	1 885 000	—	110 000	3 232 000	2 750 000
Blekinge	40 000	2 629 000	—	30 000	2 699 000	2 290 000
Kristianstads	6 102 000	7 581 000	486 000	938 000	15 107 000	12 840 000
Malmöhus	4 027 000	2 140 000	377 000	416 000	6 960 000	5 920 000
Hallands	2 950 000	1 450 000	320 000	255 000	4 975 000	4 230 000
Göteborgs o. Bohus	5 088 000	3 565 000	1 148 000	939 000	10 740 000	9 130 000
Älvsborgs	7 573 000	2 895 000	1 052 000	893 000	12 413 000	10 550 000
Skaraborgs	10 045 000	2 410 000	488 000	667 000	13 610 000	11 570 000
Värmlands	7 174 000	4 007 000	889 000	824 000	12 894 000	10 960 000
Örebro	7 886 000	3 390 000	955 000	1 152 000	13 383 000	11 380 000
Västmanlands	3 123 000	2 414 000	120 000	379 000	6 036 000	5 130 000
Kopparbergs	8 892 000	4 009 000	1 010 000	315 000	14 226 000	12 090 000
Gävleborgs	12 416 000	2 847 000	1 771 000	840 000	17 874 000	15 190 000
Västernorrlands ...	13 649 000	951 000	1 505 000	938 000	17 044 000	14 490 000
Jämtlands	13 463 000	1 112 000	2 469 000	486 000	17 530 000	14 900 000
Västerbottens	14 245 000	574 000	1 110 000	584 000	16 513 000	14 040 000
Norrbottens	17 050 000	1 922 000	4 431 000	985 000	24 388 000	20 730 000
Summa	176 096 000	61 743 000	20 919 000	15 312 000	274 070 000	232 950 000

Inventering av vägbyggnadsbehovet för tioårsperioden 1937—1946.

B. Länshuvudvägar.

Nybyggnadsarbeten.

Län	Väg- byggnader Kr.	Hel- eller halvperm. belägn. Kr.	Bro- byggnader Kr.	Marklösen och intrång Kr.	Summa Kr.	Stats- bidrag 85 % Kr.
Stockholms	195 000	—	—	30 000	225 000	190 000
Uppsala	—	—	—	—	—	—
Södermanlands	568 000	60 000	—	33 000	661 000	560 000
Östergötlands	—	—	—	—	—	—
Jönköpings	280 000	—	10 000	—	290 000	240 000
Kronobergs	420 000	20 000	10 000	—	450 000	380 000
Kalmar	350 000	—	—	—	350 000	300 000
Gotlands	—	—	—	—	—	—
Blekinge	280 000	—	20 000	—	300 000	260 000
Kristianstads	512 000	727 000	55 000	102 000	1 396 000	1 190 000
Malmöhus	—	—	—	—	—	—
Hallands	—	—	—	—	—	—
Göteborgs o. Bohus	—	—	—	—	—	—
Älvsborgs	—	—	—	—	—	—
Skaraborgs	—	—	—	—	—	—
Värmlands	540 000	—	326 000	—	866 000	740 000
Örebro	—	—	—	—	—	—
Västmanlands	294 000	—	34 000	10 000	338 000	290 000
Kopparbergs	460 000	—	21 000	30 000	511 000	440 000
Gävleborgs	12 000	—	—	—	12 000	10 000
Västernorrlands ...	1 314 000	144 000	115 000	—	1 573 000	1 330 000
Jämtlands	1 097 000	—	—	—	1 097 000	930 000
Västerbottens	72 000	—	—	—	72 000	60 000
Norrbottens	2 542 000	110 000	254 000	126 000	3 032 000	2 580 000
Summa	8 936 000	1 061 000	845 000	331 000	11 173 000	9 500 000

Inventering av vägbyggnadsbehovet för tioårsperioden 1937—1946.

C. Andra landsvägar.

Omlägnings- och förbättringsarbeten.

Län	Väg- byggnader Kr.	Hel- eller halvperm. beläggn. Kr.	Bro- byggnader Kr.	Marklösen och intrång Kr.	Summa Kr.	Stats- bidrag 80 % Kr.
Stockholms	11 078 000	1 619 000	582 000	1 505 000	14 784 000	11 830 000
Uppsala	4 026 000	345 000	135 000	347 000	4 853 000	3 880 000
Södermanlands	7 984 000	52 000	375 000	767 000	9 178 000	7 340 000
Östergötlands	462 000	—	139 000	35 000	636 000	510 000
Jönköpings	6 414 000	56 000	93 000	514 000	7 077 000	5 660 000
Kronobergs	6 315 000	132 000	212 000	658 000	7 317 000	5 860 000
Kalmar	6 530 000	45 000	140 000	475 000	7 190 000	5 760 000
Gotlands	1 257 000	85 000	52 000	119 000	1 513 000	1 210 000
Blekinge	5 833 000	1 703 000	160 000	747 000	8 443 000	6 750 000
Kristianstads	8 116 000	5 211 000	325 000	1 084 000	14 736 000	11 790 000
Malmöhus	15 546 000	3 070 000	406 000	1 259 000	20 281 000	16 230 000
Hallands	4 926 000	382 000	500 000	789 000	6 597 000	5 280 000
Göteborgs o. Bohus	37 952 000	1 472 000	756 000	3 897 000	44 077 000	35 260 000
Älvsborgs	10 471 000	432 000	3 041 000	976 000	14 920 000	11 940 000
Skaraborgs	6 338 000	—	252 000	475 000	7 065 000	5 650 000
Värmlands	10 670 000	203 000	1 370 000	951 000	13 194 000	10 560 000
Örebro	2 278 000	56 000	1 122 000	224 000	3 680 000	2 940 000
Västmanlands	2 359 000	309 000	45 000	283 000	2 996 000	2 400 000
Kopparbergs	6 586 000	—	761 000	111 000	7 458 000	5 970 000
Gävleborgs	19 092 000	17 000	1 937 000	1 176 000	22 222 000	17 780 000
Västernorrlands ...	6 775 000	—	784 000	327 000	7 886 000	6 310 000
Jämtlands	3 005 000	15 000	1 622 000	79 000	4 721 000	3 780 000
Västerbottens	1 949 000	35 000	416 000	84 000	2 484 000	1 990 000
Norrbottens	2 380 000	—	329 000	82 000	2 791 000	2 230 000
Summa	188 342 000	15 239 000	15 554 000	16 964 000	236 099 000	188 910 000

Inventering av vägbyggnadsbehovet för tioårsperioden 1937—1946.

C. Andra landsvägar.

Nybyggnadsarbeten.

Län	Väg- byggnader Kr.	Hel- eller halvperm. belägn. Kr.	Bro- byggnader Kr.	Marklösen och intrång Kr.	Summa Kr.	Stats- bidrag 80 % Kr.
Stockholms	2 781 000	281 000	93 000	670 000	3 825 000	3 060 000
Uppsala	1 260 000	—	60 000	20 000	1 340 000	1 070 000
Södermanlands	1 266 000	—	—	47 000	1 313 000	1 050 000
Östergötlands	2 322 000	—	14 000	—	2 336 000	1 870 000
Jönköpings	2 384 000	—	—	—	2 384 000	1 910 000
Kronobergs	2 924 000	—	30 000	—	2 954 000	2 360 000
Kalmar	868 000	—	—	24 000	892 000	710 000
Gotlands	126 000	—	—	—	126 000	100 000
Blekinge	1 981 000	—	—	157 000	2 138 000	1 710 000
Kristianstads	249 000	—	50 000	22 000	321 000	260 000
Malmöhus	520 000	—	186 000	—	706 000	560 000
Hallands	2 305 000	200 000	—	93 000	2 598 000	2 080 000
Göteborgs o. Bohus	9 817 000	—	—	916 000	10 733 000	8 590 000
Älvsborgs	5 321 000	—	366 000	140 000	5 827 000	4 660 000
Skaraborgs	1 210 000	—	72 000	104 000	1 386 000	1 110 000
Värmlands	1 910 000	—	810 000	193 000	2 913 000	2 330 000
Örebro	797 000	—	13 000	—	810 000	650 000
Västmanlands	1 301 000	—	—	—	1 301 000	1 040 000
Kopparbergs	1 902 000	—	129 000	20 000	2 051 000	1 640 000
Gävleborgs	4 863 000	—	349 000	—	5 212 000	4 170 000
Västernorrlands ...	4 701 000	52 000	2 193 000	2 000	6 948 000	5 560 000
Jämtlands	3 980 000	—	594 000	4 000	4 578 000	3 660 000
Västerbottens	15 179 000	—	—	—	15 179 000	12 140 000
Norrbottnens	3 599 000	—	1 850 000	150 000	5 599 000	4 480 000
Summa	73 566 000	533 000	6 809 000	2 562 000	83 470 000	66 770 000

Inventering av vägbygnadsbehovet för tioårsperioden 1937—1946.

D. Ödebygdsvägar.

Län	Väg- byggnader Kr.	Hel- eller halvperm. beläggn. Kr.	Bro- byggnader Kr.	Marklösen och intrång Kr.	Summa Kr.	Stats- bidrag 90 % Kr.
Värmlands	660 000	—	20 000	46 000	726 000	650 000
Kopparbergs	333 000	—	150 000	—	483 000	430 000
Västernorrlands ...	1 589 000	—	158 000	—	1 747 000	1 570 000
Jämtlands	5 641 000	—	795 000	—	6 436 000	5 790 000
Västerbottens	6 126 000	—	—	—	6 126 000	5 510 000
Norrbottnens	6 876 000	—	1 644 000	243 000	8 763 000	7 890 000
Summa	21 225 000	—	2 767 000	289 000	24 281 000	21 840 000

Inventering av vägbyggnadsbehovet för tioårsperioden 1937—1946.

Rikshuvudvägar, länshuvudvägar och andra landsvägar.

Summa omlägnings- och förbättringsarbeten.

Län	Väg- byggnader Kr.	Hel- eller halvperm. belägn. Kr.	Bro- byggnader Kr.	Marklösen och intrång Kr.	Summa Kr.	Stats- bidrag Kr.
Stockholms	31 844 000	12 490 000	3 139 000	5 108 000	52 581 000	44 990 000
Uppsala	12 456 000	7 420 000	940 000	877 000	21 693 000	18 680 000
Södermanlands	16 850 000	6 965 000	1 280 000	1 620 000	26 715 000	22 550 000
Östergötlands	9 094 000	8 462 000	602 000	256 000	18 414 000	16 150 000
Jönköpings	11 970 000	5 768 000	287 000	1 172 000	19 197 000	16 240 000
Kronobergs	14 848 000	4 228 000	758 000	1 400 000	21 234 000	17 860 000
Kalmar	13 579 000	7 000 000	170 000	990 000	21 739 000	18 650 000
Gotlands	2 494 000	1 970 000	52 000	229 000	4 745 000	3 960 000
Blekinge	7 187 000	7 858 000	259 000	1 007 000	16 311 000	13 690 000
Kristianstads	15 930 000	14 872 000	811 000	2 364 000	33 977 000	28 350 000
Malmöhus	21 296 000	8 056 000	803 000	2 241 000	32 396 000	26 790 000
Hallands	10 471 000	5 565 000	1 166 000	1 643 000	18 845 000	16 060 000
Göteborgs o. Bohus	49 101 000	13 473 000	1 904 000	5 511 000	69 989 000	58 040 000
Älvsborgs	25 191 000	9 774 000	5 369 000	2 648 000	42 982 000	36 570 000
Skaraborgs	19 988 000	6 708 000	918 000	1 357 000	28 971 000	24 690 000
Värmlands	22 060 000	6 915 000	2 759 000	2 120 000	33 854 000	28 510 000
Örebro	14 154 000	8 205 000	2 461 000	2 092 000	26 912 000	23 180 000
Västmanlands	6 723 000	5 349 000	263 000	840 000	13 175 000	11 260 000
Kopparbergs	17 799 000	5 789 000	2 091 000	547 000	26 226 000	22 150 000
Gävleborgs	35 607 000	4 704 000	4 025 000	2 301 000	46 637 000	38 860 000
Västernorrlands ...	27 756 000	4 419 000	6 668 000	2 194 000	41 037 000	35 290 000
Jämtlands	17 460 000	1 481 000	4 185 000	638 000	23 764 000	20 040 000
Västerbottens	19 339 000	782 000	2 260 000	1 003 000	23 384 000	19 980 000
Norrbottnens	21 782 000	3 122 000	6 410 000	1 292 000	32 606 000	27 840 000
Summa	444 979 000	161 375 000	49 580 000	41 450 000	697 384 000	590 380 000

Inventering av vägbyggnadsbehovet för tioårsperioden 1937—1946.

Rikshuvudvägar, länshuvudvägar, andra landsvägar och ödebygdsvägar.

Summa nybyggnadsarbeten.

Län	Väg- byggnader Kr.	Hel- eller halvperm. belägn. Kr.	Bro- byggnader Kr.	Marklösen och intrång Kr.	Summa Kr.	Stats- bidrag Kr.
Stockholms	2 976 000	281 000	93 000	700 000	4 050 000	3 250 000
Uppsala	1 260 000	—	60 000	20 000	1 340 000	1 070 000
Södermanlands	1 834 000	60 000	—	80 000	1 974 000	1 610 000
Östergötlands	2 322 000	—	14 000	—	2 336 000	1 870 000
Jönköpings	2 664 000	—	10 000	—	2 674 000	2 150 000
Kronobergs	3 344 000	20 000	40 000	—	3 404 000	2 740 000
Kalmar	1 218 000	—	—	24 000	1 242 000	1 010 000
Gotlands	126 000	—	—	—	126 000	100 000
Blekinge	2 820 000	499 000	20 000	222 000	3 561 000	2 980 000
Kristianstads	1 230 000	1 018 000	133 000	227 000	2 608 000	2 250 000
Malmöhus	520 000	—	186 000	—	706 000	560 000
Hallands	2 639 000	1 108 000	66 000	153 000	3 966 000	3 310 000
Göteborgs o. Bohus	9 817 000	—	—	916 000	10 733 000	8 590 000
Älvsborgs	5 321 000	—	366 000	140 000	5 827 000	4 660 000
Skaraborgs	1 210 000	—	72 000	104 000	1 386 000	1 110 000
Värmlands	3 110 000	—	1 156 000	239 000	4 505 000	3 720 000
Örebro	797 000	—	13 000	—	810 000	650 000
Västmanlands	1 595 000	—	34 000	10 000	1 639 000	1 330 000
Kopparbergs	2 695 000	—	300 000	50 000	3 045 000	2 510 000
Gävleborgs	4 875 000	—	349 000	—	5 224 000	4 180 000
Västernorrlands ...	8 446 000	519 000	2 579 000	42 000	11 586 000	9 650 000
Jämtlands	10 718 000	—	1 389 000	4 000	12 111 000	10 380 000
Västerbottens	21 377 000	—	—	—	21 377 000	17 710 000
Norrbottnens	13 017 000	110 000	3 748 000	519 000	17 394 000	14 950 000
Summa	105 931 000	3 615 000	10 628 000	3 450 000	123 624 000	102 340 000

Län	Kostnad för det egentliga väg- underhållet sommar- och vintertid		för vägförbätt- vartill tillstånd länssty-
	1934	1935	1934
Stockholms	1 965 447: 56	2 247 132: 55	102 174: 57
Uppsala	1 037 131: 75	1 090 909: 05	15 370: 36
Södermanlands	1 249 619: 06	1 438 744: 27	41 543: 40
Östergötlands	2 259 742: 55	2 315 416: 55	104 321: 61
Jönköpings	1 590 030: 11	1 803 907: 93	152 269: 44
Kronobergs	1 473 721: 43	1 531 024: 55	147 262: 38
Kalmar	1 225 936: 16	1 250 800: 15	51 257: 87
Gotlands	678 806: 15	652 936: 54	27 922: 22
Blekinge	526 665: 26	514 957: 84	15 653: 01
Kristianstads	2 665 525: 49	2 519 586: 58	104 941: 14
Malmöhus	3 691 838: 15	3 484 477: 67	120 212: 78
Hallands	1 182 285: 92	1 097 312: 28	64 993: 45
Göteborgs och Bohus	1 252 969: 28	1 378 052: 31	142 541: 59
Älvsborgs	2 410 930: 90	2 355 620: 34	70 742: 18
Skaraborgs	1 854 337: 69	1 932 492: 81	43 514: 78
Värmlands	1 979 292: 77	2 080 995: 29	55 664: 71
Örebro	1 647 980: 01	1 673 539: 58	85 812: 24
Västmanlands	984 680: 69	1 074 299: 32	8 617: 49
Kopparbergs	1 904 146: 31	2 084 765: 95	142 238: 31
Gävleborgs	1 439 517: 58	1 455 347: 20	55 724: 92
Västernorrlands	2 821 643: 52	3 156 451: 99	70 223: 53
Jämtlands	1 684 818: 83	1 881 603: 40	280 863: 33
Västerbottens	2 886 932: 05	3 196 201: 99	264 883: 39
Norrbottnens	2 795 222: 04	3 106 677: 56	199 324: 04
Summa	¹ 43 209 221: 26	² 45 323 253: 70	2 368 072: 74

¹ Därav vinterunderhåll 2 735 278: 02.

² » » 3 476 771: 10.

Vägunderhållet påförda kostnader

ringsarbeten lämnats av relsen	för annuiteter för utförande av varaktiga beläggningar		för utförande av halvperma- nenta beläggningar		
	1935	1934	1935	1934	1935
102 313: 77	364 071: 06	373 195: 50	627 873: 66	834 897: 89	
40 403: 65	—	—	57 120: 11	49 914: 94	
71 929: 99	—	—	225 036: 94	596 560: 15	
122 891: 16	24 477: 36	24 477: 36	249 735: 14	345 959: 03	
86 548: 20	—	—	43 625: 61	327: 65	
87 039: 30	—	—	118 083: 56	161 544: 39	
143 728: 24	—	—	53 093: 36	10 603: 80	
37 353: 49	—	—	7 042: 57	110 805: 02	
16 351: 54	8 627: 12	8 627: 12	42 768: 55	176 235: 82	
238 105: 69	56 915: —	150 941: 71	581 532: 09	824 880: 50	
71 642: 30	33 056: 11	84 272: 47	969 257: 33	1 289 117: 98	
140 414: 24	63 856: 39	122 399: 71	168 500: 16	278 160: 04	
76 943: 61	28 502: 99	54 858: 69	8 637: 49	120 304: 93	
69 962: 56	—	—	144 571: 57	618 779: 73	
105 501: 17	—	—	44 776: 56	305 231: 52	
80 156: 70	27 774: 13	31 261: 75	181 490: 45	479 788: 62	
99 258: 12	—	—	37 261: 76	186 664: 89	
60 825: 63	—	—	51 627: 65	165 197: 12	
164 502: 29	—	21 372: 02	325 724: 71	579 638: 75	
84 259: 63	—	—	13 014: 02	265 623: 40	
147 451: 09	40 270: 42	40 270: 42	22 633: 50	498 177: 23	
186 489: 69	—	—	52 849: 36	84 370: 13	
238 560: 46	—	—	22: 50	101 234: 08	
210 939: 21	—	—	20 103: 43	158 027: 76	
2 683 571: 73	647 550: 58	911 676: 75	4 046 382: 08	8 242 045: 37	

Städernas

årliga beräknade behov av nyanläggnings- och förbättringsarbeten samt underhåll å de för automobiltrafiken viktiga vägarna och gatorna (siffrorna angiva kronor).

Stad	Nyanläggnings- och förbättringsarbeten	Beräknat underhåll	Summa
Alingsås	32 600	21 000	53 600
Arboga	16 600	21 800	38 400
Arvika	59 700	16 900	76 600
Askersund	19 200	5 100	24 300
Avesta	48 300	16 900	65 200
Boden	22 300	14 500	36 800
Borgholm	21 600	6 700	28 300
Borås	508 800	141 500	650 300
Djursholm	45 000	29 500	74 500
Eksjö	41 800	19 500	61 300
Enköping	30 300	17 400	47 700
Eskilstuna	221 300	106 700	328 000
Eslöv	35 000	15 900	50 900
Falkenberg	42 400	21 500	63 900
Falköping	41 100	25 000	66 100
Falun	110 800	29 800	140 600
Filipstad	57 000	25 100	82 100
Gränna	2 200	1 900	4 100
Gävle	95 000	50 200	145 200
Göteborg	2 670 000	362 100	3 032 100
Halmstad	73 900	37 400	111 300
Haparanda	26 700	3 500	30 200
Hedemora	24 200	13 400	37 600
Hjo	43 100	8 200	51 300
Hudiksvall	71 200	18 100	89 300
Huskvarna	29 200	20 200	49 400
Hälsingborg	111 600	112 800	224 400
Härnösand	88 400	15 500	103 900
Hässleholm	19 000	9 500	28 500
Jönköping	323 600	92 200	415 800
Kalmar	92 900	19 500	112 400
Karlshamn	57 700	10 800	68 500
Karlskrona	30 000	32 200	62 200
Karlstad	216 400	60 300	276 700

Stad	Nyanläggnings- och förbättringsarbeten	Beräknat underhåll	S u m m a
Katrineholm	29 700	19 500	49 200
Kristianstad	29 500	22 200	51 700
Kristinehamn	114 400	36 500	150 900
Kungsbacka	40 100	5 800	45 900
Kungälv	63 600	7 100	70 700
Köping	60 000	29 900	89 900
Laholm	105 700	16 600	122 300
Landskrona	77 500	19 700	97 200
Lidingö	53 800	79 700 ¹	133 500
Lidköping	41 700	26 700	68 400
Lindesberg	47 600	10 400	58 000
Linköping	167 800	89 000	256 800
Ludvika	114 200	14 400	128 600
Luleå	40 300	36 800	77 100
Lund	119 100	32 700	151 800
Lysekil	9 500	2 300	11 800
Malmö	716 600	276 800	993 400
Mariefred	2 800	6 500	9 300
Mariestad	51 800	15 800	67 600
Mjölby	28 400	39 000	67 400
Motala	32 900	9 800	42 700
Mölnadal	36 000	38 000	74 000
Nora	20 600	11 300	31 900
Norrköping	310 200	105 800	416 000
Norrtälje	39 200	14 800	54 000
Nybro	59 700	12 700	72 400
Nyköping	74 900	16 000	90 900
Nässjö	53 100	26 000	79 100
Oskarshamn	22 100	24 500	46 600
Piteå	51 100	9 000	60 100
Ronneby	28 000	13 400	41 400
Sala	58 300	38 100	96 400
Sigtuna	10 600	4 400	15 000
Simrishamn	30 900	9 200	40 100
Skanör-Falsterbo	10 000	7 100	17 100
Skara	65 200	28 800	94 000
Skellefteå	105 500	11 400	116 900
Skänninge	16 800	9 600	26 400
Skövde	17 200	28 100	45 300
Sollefteå	57 900	11 900	69 800

¹ Därav 34 000 kronor för drift och underhåll av Lidingöbron.

Stad	Nyanläggnings- och förbättringsarbeten	Beräknat underhåll	Summa
Stockholm	7 213 000	703 100 ¹	7 916 100
Strängnäs	23 900	20 000	43 900
Strömstad	10 700	6 200	16 900
Sundbyberg	70 700	7 200	77 900
Sundsvall	169 500	30 300	199 800
Säter	28 000	6 400	34 400
Söderhamn	83 300	26 200	109 500
Söderköping	3 400	8 200	11 600
Södertälje	89 100	32 300	121 400
Sölvesborg	19 700	12 000	31 700
Tidaholm	14 800	12 200	27 000
Torshälla	4 000	3 300	7 300
Tranås	78 400	19 900	98 300
Trollhättan	83 500	36 200	119 700
Trosa	8 600	3 100	11 700
Trälleborg	82 200	24 600	106 800
Uddevalla	76 100	25 300	101 400
Ulricehamn	41 900	16 400	58 300
Umeå	78 000	28 500	106 500
Uppsala	119 800	37 200	157 000
Vadstena	27 800	5 200	33 000
Varberg	60 000	24 300	84 300
Vaxholm	12 200	5 100	17 300
Vetlanda	27 000	6 600	33 600
Vimmerby	33 300	9 500	42 800
Visby	18 000	34 100	52 100
Vänersborg	62 500	16 500	79 000
Värnamo	43 700	13 000	56 700
Västervik	20 600	31 500	52 100
Västerås	68 200	46 900	115 100
Växjö	37 000	19 600	56 600
Ystad	68 600	25 000	93 600
Åmål	89 600	18 700	108 300
Ängelholm	43 400	16 200	59 600
Örebro	336 800	81 300	418 100
Öregrund	11 000	4 200	15 200
Örnsköldsvik	22 400	11 900	34 300
Östersund	103 200	42 700	145 900
Östhammar	2 000	5 400	7 400
Summa	17 729,100	4 096 200	21 825 300

¹ Därav 34 000 kronor för drift och underhåll av Lidingöbron.

Automobilskattemedlens fördelning.

T a b l å A.

Första året (1937/1938).

Tillgång:

Årets bilskattemedel efter avdrag av restituerade belopp	108 000 000	
Tillfälligt förskott ur bilskattemedelsfonden	18 900 000	
	Summa	126 900 000

Fördelning:

a. Särskilda ändamål vid sidan av den egentliga väghållningen:		
Bidrag till byggande och underhåll av mindre hamnar och farleder	750 000	
Gottgörelse åt fiskerinäringen	90 000	
Andel i kostnader för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen	254 200	
Vägorganisationen i länen	665 000	
Väginstitutet	212 000	
Bidrag till vissa forsknings- och undersökningsarbeten	85 000	
Andel i kostnader för statspolisorganisationen	582 600	
Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande	50 000	
	Summa	2 688 800
b. Bidrag till byggande av broar på landsbygd och i städer	3 500 000	
c. Bidrag till underhåll och vinterväghållning:		
landsbygden:		
85 % av 63 milj.	53 550 000	
30 % av 63 milj.	18 900 000	
städerna:		
85 % av 4 milj.	3 400 000	
	Summa	75 850 000
		82 038 800
d. Återstod att fördela mellan landsbygd och städer	44 861 200	
varav städerna bekomma 20 % eller	8 972 240	8 972 240
samt landsbygden erhåller 80 % eller	35 888 960	
Denna landsbygdens andel fördelas så:		
Utjämning av vägdistriktens skattebörda	3 800 000	
Bidrag till nyanläggning av landsvägar	8 000 000	
» » » » ödebygdsvägar	1 700 000	
» » » » tillfartsvägar	500 000	
» » enskilda vägar	1 000 000	
» » vägbeläggningar	8 000 000	
	23 000 000	
Återstår till länsfonderna (omläggnings- och förbättringsföretag)	12 888 960	35 888 960
	Summa	126 900 000

T a b l å B.

Medeltal för vart och ett av andra, tredje och fjärde åren (1938/39, 1939/40 och 1940/41).

Tillgång:

Årets bilskattemedel, efter avdrag av restituerade belopp 110 000 000

Fördelning:

a. Särskilda ändamål vid sidan av den egentliga väghållningen (= första året)	2 688 800	
b. Bidrag till byggande av broar på landsbygd och i städer	3 500 000	
c. Bidrag till underhåll och vinterväghållning: landsbygden:		
85 % av 48 milj.	40 800 000	
avbetalning å förskottet	6 300 000	
städerna:		
85 % av 4 milj.	3 400 000	50 500 000
	Summa	56 688 800 56 688 800
d. Återstod att fördela mellan landsbygd och städer	53 311 200	
varav städerna bekomma 20 % eller	10 662 240	10 662 240
samt landsbygden erhåller 80 % eller	42 648 960	
Denna landsbygdens andel fördelas så:		
Utjämning av vägdistriktens skattebördor	3 800 000	
Bidrag till nyanläggning av landsvägar	8 000 000	
» » » » ödebygdevägar	1 700 000	
» » » » tillfartsvägar	500 000	
» » enskilda vägar	1 000 000	
» » vägbeläggningar	10 000 000	
		25 000 000
Återstår till länsfonderna (omläggnings- och förbättringsföretag)	17 648 960	42 648 960
	Summa	110 000 000

T a b l å C.

Femte året (1941/42).

Tillgång:

Årets bilskattemedel, efter avdrag av restituerade belopp 115 000 000

Fördelning:

a. Särskilda ändamål vid sidan av den egentliga väghållningen (= första året)	2 688 800	
b. Bidrag till byggande av broar på landsbygd och i städer	3 500 000	
c. Bidrag till underhåll och vinterväghållning: landsbygden:		
85 % av 54 milj.	45 900 000	
städerna:		
85 % av cirka 4.7 milj.	4 000 000	49 900 000
	Summa	56 088 800 56 088 800

d. Återstod att fördela mellan landsbygd och städer	58 911 200	
varav städerna bekomma 20 % eller	11 782 240	11 782 240
samt landsbygden erhåller 80 % eller	47 128 960	
Denna landsbygdens andel fördelas så:		
Utjämnning av vägdistriktens skattebördor	3 800 000	
Bidrag till nyanläggning av landsvägar	8 000 000	
» » » » » ödebygdsvägar	1 700 000	
» » » » » tillfartsvägar	500 000	
» » enskilda vägar	1 000 000	
» » vägbeläggningar	13 000 000	
	<u>28 000 000</u>	
Återstår till länsfonderna (omläggnings- och förbättrings- företag)	19 128 960	<u>47 128 960</u>
	Summa	<u>115 000 000</u>

F ö r s l a g
till
**ändringar i förordningen den 30 juni 1936 (nr 451) angående statsbidrag
till den allmänna väghållningen i riket.**

1 §.

Bidrag av statsmedel lämnas, i mån av tillgång å därtill anslagna medel, till kostnaderna för vägars och gators byggande och underhåll samt vinterväghållning i enlighet med här nedan meddelade bestämmelser.

Med väg förstås i denna förordning allt vad jämlikt 2 § lagen den 7 juni 1934 om allmänna vägar till väg hörer eller såsom väg anses.

Till byggande av väg räknas förutom anläggning av ny väg jämväl omläggning och förbättring av väg; och skall vad nu sagts äga motsvarande tillämpning beträffande gata i stad.

2 och 3 §§.

(Icke någon ändring.)

4 §.

Till stad lämnas årligen statsbidrag med viss kvotdel av stadens verkliga kostnad under nästföregående år för underhåll av stadens för automobiltrafiken viktiga vägar och gator samt för vinterväghållning å nämnda vägar. Kvotdelen är lika för alla rikets städer och må ej överstiga åttiofem procent av verkliga kostnaden samt beror i övrigt av beloppet av de för ändamålet anslagna statsmedlen.

Vad i 2 § 2 mom. stadgas i fråga om vägdistrikt skall äga motsvarande tillämpning beträffande stad.

5 §.

Statsbidrag till stads kostnad för byggande av sådana vägar och gator, som i 4 § omförmälas, kan efter Konungens prövning lämnas staden med åttiofem procent av den beräknade kostnaden.

6 §.

Där väghållning är för vägdistrikt eller hållande av sådana vägar och gator, som i 4 § omförmälas, för stad särskilt betungande, kan Konungen eller myndighet, som Konungen förordnar, tilldela distriktet eller staden utjämningsbidrag av statsmedel.

7 §.

Närmare bestämmelser angående villkoren för erhållande av statsbidrag samt tillämpningen i övrigt av denna förordning meddelas av Konungen.

F ö r s l a g

till

ändringar i kungörelsen den 8 juli 1936 (nr 466) med närmare bestämmelser rörande tillämpningen av förordningen den 30 juni 1936 angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket.

§ 1

= nuvarande § 2.

§ 2.

Beträffande varje stad skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställa vilka vägar och gator, som skola anses viktiga för automobiltrafiken och förty ifrågakomma vid beräkning av statsbidrag till stadens väg- och gatuhållning. Därvid skola i första rummet infartsvägar till städerna komma i betraktande.

Då förhållandena därtill föranleda, skall vad sålunda av styrelsen bestämts av densamma upptagas till ny prövning.

§ 3.

Det tillkommer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt, ifråga om väghållning på landsbygden, jämväl länsstyrelsen i länet att övervaka att i statsbidrag utgivna medel på lämpligt sätt användas för avsett ändamål.

Uraktlåter vägdistrikt eller stad att ställa sig till efterrättelse av vederbörande myndighet givna anvisningar, bör förhållandet anmälas hos Kungl. Maj:t.

Bestämmelser rörande vägdistrikts och städers bokföring samt angående flerårsplaner meddelas i särskild ordning.

Vid beräkning av kostnad för väg- eller gatuhållning skola härvid fogade anvisningar lända till efterrättelse.

Bestämmelser rörande statsbidrag till underhåll av vägar och gator.

§ 4.

Mom. 1. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger att till vägdistrikten och städerna utanordna de statsbidrag, som skola utgå till dem jämlikt 2 och 4 §§ förordningen angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket.

Statsbidragen skola utanordnas så snart ske kan sedan de kostnader, som ligga till grund för beräkningen, blivit i stadgad ordning styrkta.

Mom. 2. Stad och, vad angår vägdistrikt, vägingenjören i länet skola årligen före den 1 juli till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen insända på vederbörliga räkenskaper grundade uppgifter å stadens eller distriktets i mom. 1 omnämnda kostnader under nästföregående kalenderår, därvid i förekommande fall skall särskilt angivas till vilken del kostnaderna belöpa å ödebygdsvägar.

Försummar stad eller vägdistrikt att förebringa nöjaktig utredning om storleken av de kostnader, som skola läggas till grund för beräkning av statsbidraget, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att anmäla förhållandet hos Kungl. Maj:t.

Bestämmelser rörande statsbidrag till vägdistrikts vägbyggnadsföretag.

§ 5.

Förslag till fördelning mellan länen av de till ändamål, som avses i 3 § förordningen angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket, anslagna

statsmedlen skall årligen så snart ske kan till Kungl. Maj:t avgivas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Förslaget skall vara grundat å graden av ifrågakommande vägföretags behövlighet för den allmänna samfärdseln.

§ 6.

Mom. 1. Till de i 3 § 1 mom. förordningen angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket angivna vägbyggnadsföretagen äger vederbörande länsstyrelse att med iakttagande av vad här nedan stadgas samt med ledning av gällande flerårsplan och enligt fastställda grunder bevilja statsbidrag att utgå av länen tilldelade andelar av för dylikt ändamål anslagna medel.

Kungl. Maj:ts prövning skola emellertid underställas ärenden angående bidrag av statsmedel med större andel av kostnaderna än för varje särskilt slag av vägar i 1 mom. av nyssnämnda paragraf stadgas.

Hava arbetsplan och kostnadsförslag för visst företag granskats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, äger länsstyrelsen bevilja statsbidrag till företaget endast för dess utförande enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänd plan.

Fråga om fördelning å olika vägar av de länet från anslag till beläggningar av vägbana tilldelade medel skall underställas väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning.

Mom. 2. Statsbidrag — — — se nuv. § 3 mom. 2 — — — prövning.

Mom. 3. Länsstyrelse — — — se nuv. § 3 mom. 3 — — — förordnas.

§ 7.

Mom. 1 = nuv. § 4 mom. 1.

Mom. 2 = nuv. § 4 mom. 3.

§ 8

= nuv. § 5.

§ 9.

Mom. 1. Ansökning om statsbidrag enligt 3 § förordningen angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket göres av vägstyrelse. Vid sådan ansökning skola fogas *dels* arbetsplan jämte betänkande, ritningar och kostnadsförslag, *dels* uppgift om vederbörande vägdistrikt senaste utdebitering av vägskatt, *dels* utdrag av vägstämmas protokoll innefattande stämmans beslut angående företaget, *dels* ock länsstyrelsens beslut rörande företagets utförande, där sådant beslut är erforderligt.

Sökes, då fråga är om arbeten, som ej ingå i upprättad flerårsplan, bidrag till mer än ett företag, skall i ansökningen angivas, i vilken ordning såväl de i ansökningen avsedda företagen som ock de övriga företag inom vägdistriktet, beträffande vilka tidigare gjord ansökning om statsbidrag ännu ej bifallits, med hänsyn till företagens nytta för den allmänna samfärdseln anses böra ifrågakomma.

Mom. 2. Ansökningen skall ställas till vederbörande länsstyrelse samt dit ingivas före den 1 september det budgetår, då bidraget beräknas utgå. Sedan länsstyrelsen, i förekommande fall efter ärendets prövning av Kungl. Maj:t eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med ledning av granskad flerårsplan beviljat bidrag åt företag, skall länsstyrelsen lämna vederbörande vägstyrelse, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt rikets allmänna kartverk underrättelse därom.

Det åligger länsstyrelsen med avsende å de särskilda arbetsföretagen att godkänna arbetsplan att lända till efterrättelse vid arbetenas utförande och förse

planen med påskrift om sådant godkännande, infordra förbindelse från vägdistriktet angående företagens utförande med bidrag av statsmedel på föreskrivna villkor, förordna förrättningsman för verkställande av renstakning, godkänna eller förordna om särskild kontrollant eller arbetsledare, granska entreprenad- och godkänna entreprenör samt utöva fortlöpande kontroll över arbetet, medgiva eller föreskriva ändring i arbetsplanen, medgiva anstånd med arbetets utförande i enlighet med den godkända arbetsplanen, utbetala beviljat statsbidrag, föranstalta om avsyning av fullbordat arbete samt, sedan byggnadsräkenskaperna granskats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, meddela godkännande av det samma, allt i den mån sådan åtgärd ej undantagits från länsstyrelsens befogenhet.

Om den befogenhet, som i nu nämnda avseenden tillkommer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, är stadgat i styrelsens instruktion.

§ 10

= nuv. § 8.

§ 11

= nuv. § 9.

§ 12

= nuv. § 10.

§ 13.

I fråga om statsbidrag till smärre förbättringsarbeten, vilka prövas påkallade av hänsyn till trafiksäkerheten eller finnas av ekonomiska eller andra skäl lämpligen böra utföras i samband med vissa underhållsarbeten, äge vad ovan stadgats rörande arbetsplan, ledning av och kontroll å arbetet icke tillämpning utan må länsstyrelsen i nämnda hänseende meddela de föreskrifter, som länsstyrelsen finner erforderliga.

§ 14.

Mom. 1. Länsstyrelsen skall med avseende å vägföretag inom länet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen insända, förutom uppgift enligt bestämmelsen i § 9 mom. 2 om beviljade statsbidrag, dels meddelande om utfärdade förordnanden, av vägdistriktet avgivna förbindelser angående vägföretags utförande, godkännande av entreprenör och godkännande av fullbordat arbete, dels ock i januari, april, juli och oktober redovisning över inkomster och utgifter under nästföregående kvartal å till länsstyrelsens förfogande ställda medel, varom i § 6 mom. 1 nämnts.

Mom. 2 = nuv. § 11 mom. 2.

Bestämmelser rörande statsbidrag till städernas väg- och gatubyggnadsföretag.

§ 15.

Beträffande fördelningen mellan städerna av de statsmedel, som anslagits till bidrag enligt 5 § förordningen angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket, skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vartannat år upprätta fördelningsplan, avsende de närmast följande två åren. Till grund för dylik fördelningsplan skall läggas graden av ifrågakommande byggnadsföretags behövlighet för den allmänna samfärdseln.

Fördelningsplanen skall underställas Kungl. Maj:ts prövning.

§ 16.

Mom. 1. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger att årligen till stad utanordna staden enligt fördelningsplan, som av Kungl. Maj:t godkänts, tillkommande andel av de i § 15 omförmälda bidragsmedlen.

Mom. 2. Vad stad sålunda erhåller, skall staden använda såsom bidrag till kostnader för väg- och gatubyggnadsföretag, vilka upptagits i gällande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskade flerårsplan.

Det åligger staden att inom två år efter det statsbidraget uppburits verkställa dylika väg- och gatubyggnadsföretag i sådan omfattning, att statsbidraget utgör högst åttiofem procent av de för de verkställda företagen i flerårsplanen beräknade kostnaderna eller, där dessa överstiga de verkliga kostnaderna, högst åttiofem procent av sistnämnda kostnader; dock att, i den mån särskilda skäl därtill föranleda, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger bevilja staden anstånd å viss tid med fullgörande av sagda åliggande.

Arbete, som utförts innan statsbidraget erhållits, må icke inräknas bland de med bidraget verkställda företagen, med mindre tillstånd därtill meddelats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före arbetets igångsättande.

§ 17.

Stad skall årligen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämna redogörelse för de under nästföregående år av staden med bidrag av statsmedel utförda väg- och gatubyggnadsföretag.

Redovisning för användningen av bekommet statsbidrag skall staden till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgiva efter utgången av den tid, inom vilken stadens på bidragets emottagande grundade byggnadsskyldighet bör jämlikt § 16 mom. 2 vara fullgjord. Beträffande dylik redovisning, som skall vara åtföljd av fullständiga räkenskaper, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att meddela närmare föreskrifter.

§ 18.

Har stad underlåtit att fullgöra sin förenämnda, mot erhållet statsbidrag svarande byggnadsskyldighet, skola de uppburna bidragsbelopp, beträffande vilkas användning staden icke förmått vederbörligen redovisa, återbäras till statsverket jämte fem procent årlig ränta.

§ 19.

Finnes stad vara i behov av särskild tilldelning av statsbidrag till visst brådskande väg- eller gatubyggnadsföretag utöver vad staden enligt fördelningsplanen bekommit, bör väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till Kungl. Maj:t avgiva förslag rörande dylikt särskilt bidrag samt villkoren för dess åtnjutande.

F ö r s l a g

till

sådana ändringar i Anvisningar rörande beräkningen av de till vägdistrikten utgående bidrag till vägunderhåll och vinterväghållning, vilka föranledas av de sakkunnigas övriga förslag.

Rubriken ändras till följande lydelse:

Anvisningar rörande beräkningen av de till vägdistrikten utgående statsbidragen.

I *texten* bibehålles första stycket: Vid bestämmandet — — — räntor m. m.

Därefter införes (med uteslutande av nuvarande andra och tredje styckena samt vad under 1), 5), 6) och 7) i nuvarande lydelsen sägs) följande:

I kostnaden för vägbyggnadsarbete må inräknas även kostnad för upprättande av arbetsplan och för renstakning ävensom för av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreskriven platskontroll och av länsstyrelsen medgiven särskild kontroll eller arbetsledning. Nu angiven kostnad må dock ej upptagas högre än som är medgivet enligt av Kungl. Maj:t fastställd taxa å ersättning för förrättningar, som verkställas av tjänstemännen vid den statliga vägorganisationen i länen, m. m. eller som, i fråga om platskontroll, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämts.

Ersättning till särskild arbetsdirektion för vägföretag må ej inräknas i kostnaden med mindre vederbörande länsstyrelse efter gjord framställning prövat dylik direktion behöblig; och må sådan ersättning i intet fall upptagas med högre belopp än länsstyrelsen fastställt.

Med avseende å nedannämnda poster skall särskilt iakttagas:

1) *Vägförbättringar och lån m. m.*

Såsom vägunderhåll må icke upptagas omläggning eller förbättring av väg, evad arbetet utförts i samband med underhållsarbete eller ej. Till förbättring av väg hänföres även vägbanas beläggning med sten, betong, asfalt eller dylikt (varaktig beläggning av vägbanan) samt vägmaterialets indränkning eller vägbanas ytbehandling med asfalt, tjära eller annat bindemedel (vägbeläggning med begränsad varaktighet).

Däremot må i kostnadsunderlaget för beräkning av bidrag till vägunderhåll inräknas utgifter för bindande eller borttagande av damm.

Beträffande lån, som upptages för utförande av varaktig beläggning av vägbanan, må, där Kungl. Maj:t i enlighet med vad därom är särskilt stadgat så medger, bidrag beräknas för annuitet å dylikt lån.

I övrigt må ej i kostnad, som lägges till grund för beräkning av statsbidrag, inräknas ränta eller amorteringar å lån.

2) *Förvaltningskostnader.*

Vägdistrikts förvaltningskostnad skall inräknas i kostnaderna för vägunderhållet.

Beträffande arvoden och reseersättningar skall — i den mån de ej regleras genom bestämmelser i lagen den 7 juni 1934 om vägdistrikt eller genom särskilda av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser — iakttagas att i kostnadsunderlaget för bidrags beräkning ej må ingå högre arvodes- eller ersättningsbelopp än som kan anses erforderligt för ändamålet. Räkning å reseersättning skall vara avfattad i enlighet med bestämmelserna i gällande allmänna resereglemente.

3) Avskrivningar och avkortningar av vägskatt.

I kostnad, som lägges till grund för beräkning av statsbidrag, må icke inräknas avskrivningar eller avkortningar å vägskatt eller kostnader för indrivning av sådan skatt.

Anm.

Beträffande de under 2), 3), 4), 8), 9) och 10) i nuvarande lydelsen behandlade frågorna föreslås här icke någon ändring men förutsättes, såsom i utlåtandet berörts, att anvisningarna göras till föremål för en allmän översyn i samband med tillkomsten av anvisningar beträffande statsbidragen till städerna.

F ö r s l a g
till
förordning om fördelning av automobilskattemedel.

1 §.

De under visst budgetår jämlikt förordningarna om automobilskatt, om särskild skatt å automobilgummiringar och om särskild skatt å bensin och motorsprit eller jämlikt de särskilda bestämmelser, Konungen enligt 18 § förstnämnda förordning må hava meddelat, influtna skattemedlen (*automobilskattemedel*) skola i räkenskaperna från vederbörande anslag å riksstaten omföras till en särskild, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förvaltdad fond, benämnd statens automobilskattemedelsfond.

Från nämnda fond skola i första hand bestridas *dels* de enligt 2 och 4 §§ förordningen den 30 juni 1936 angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket till vägdistrikten och städerna utgående statsbidragen, *dels ock* vad i övrigt i enlighet med å riksstaten anvisade anslag skall av automobilskattemedel utgå till andra än de här nedan i 2 och 3 §§ avsedda ändamål.

Av återstående skattemedel skola tjugu procent tillfalla rikets städer och åttio procent landsbygden.

2 §.

Av städernas andel avsättas fem procent för att, på sätt Konungen förordnar, användas till utjämning av städernas väg- och gatuhållningsbörda samt till bidrag till brådskande väg- och gatubyggnadsarbeten i stad.

Återstående nittiofem procent av städernas andel fördelas av Konungen mellan de särskilda städerna för att av dem användas för ändamål, som sägs i 5 § förordningen angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket.

3 §.

Med landsbygdens andel bestrides i första hand vad i enlighet med å riksstaten anvisade anslag skall av automobilskattemedel utgå till utjämning av vägdistriktens skattebörda, till nyanläggning av landsvägar, till byggande av ödebygdsvägar, till byggande av tillfartsvägar till inlandsbanan, till enskilda vägar, till beläggningar av vägbana samt till anläggning av vissa särskilt angivna allmänna vägar på landsbygden.

Av vad härefter återstår av landsbygdens andel skola tio procent avsättas för att, på sätt Konungen förordnar, användas till bidrag till vägdistrikts kostnader för brådskande vägföretag.

Återstoden av landsbygdens andel fördelas av Konungen mellan länen för att användas till omläggning och förbättring av allmänna vägar på landsbygden i enlighet med bestämmelserna i 3 § förordningen angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket.

Denna förordning träder i kraft den, från och med vilken dag förordningen den 30 juni 1936 (nr 452) om fördelning av automobilskattemedel skall upphöra att gälla, dock att densamma skall äga tillämpning vid fördelning av de under budgetåret inflytande automobilskattemedlen.

F ö r s l a g

till

ändring i kungörelsen den 16 maj 1930 (nr 165) med bestämmelser angående bidrag av till vägunderhåll avsedda statsmedel för utförande av varaktig beläggning av vägbana.

§ 1.

Tillstånd att — — — hos Kungl. Maj:t.
För erhållande av dylikt tillstånd fordras,
dels att de — — — av beläggningen,
dels att vägen — — — till stånd,
dels att arbetsföretaget icke är av så ringa omfattning, att bidrag till detsamma finnes kunna utgå från vederbörande länsfond eller länet för vägbeläggningar tilldelade särskilda statsmedel antingen — — — berörda fond eller statsmedel till andra med dem avsedda nödvändiga arbeten,
dels ock att arbetsföretaget ännu icke påbörjats.

§ 2 = nuvarande.

§ 3.

Mom. 1. Länsstyrelsen har — — — vederbörande vägingenjör.
I länsstyrelsens utlåtande skall uppgivas, huruvida bidrag till företaget anses kunna, utan att hindra beviljande av bidrag till andra nödvändiga arbeten, utgå från länsfonden eller de länet för vägbeläggningar tilldelade särskilda statsmedel med hela bidragsbeloppet på en gång eller fördelat på ett fåtal år.

Vägingenjörrens yttrande — — — av beläggningen.

Mom. 2. Efter granskning — — — omförmälda kostnadsutredningen.

§ 4 = nuvarande.

Särskilt yttrande av civilingenjören Nylander.

Vidkommande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om turistvägar samt de i de sakkunnigas utlåtande omförmälda tillfartsvägarna till fjällområdena är jag visserligen såtillvida ense med de sakkunnigas majoritet, att jag anser turistintresset i och för sig icke utgöra skäl till statsbidrag till väghållning, men måste i övrigt anmäla från majoriteten avvikande mening.

En eller annan av de vägar, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit till bidrag från ett turistvägsanslag, skulle möjligen kunna tänkas vid prövning i vanlig ordning finnas äga den karaktär, som är för landsväg eller ödebygdsväg utmärkande. Men i sådant fall behöver man här ej tala om någon särskild vägtyp och knappast heller förläna vägen någon särställning i förhållande till andra allmänna vägar. Räcka ej de vanliga anslagsbeloppen, kan man ju, därest — såsom förslagen om särskilt anslag måste förutsätta — tillgången å medel är tillräcklig, öka dessa vanliga anslagsbelopp. Möjligen kunde i något fall, med hänsyn till ett vägdistrikts fattigdom, bidragsprocenten böra höjas, men saken kan då ordnas genom särskilt anslag till viss väg, på sätt plägar ske beträffande en och annan enkel bygdeväg i rikets nordligaste delar.

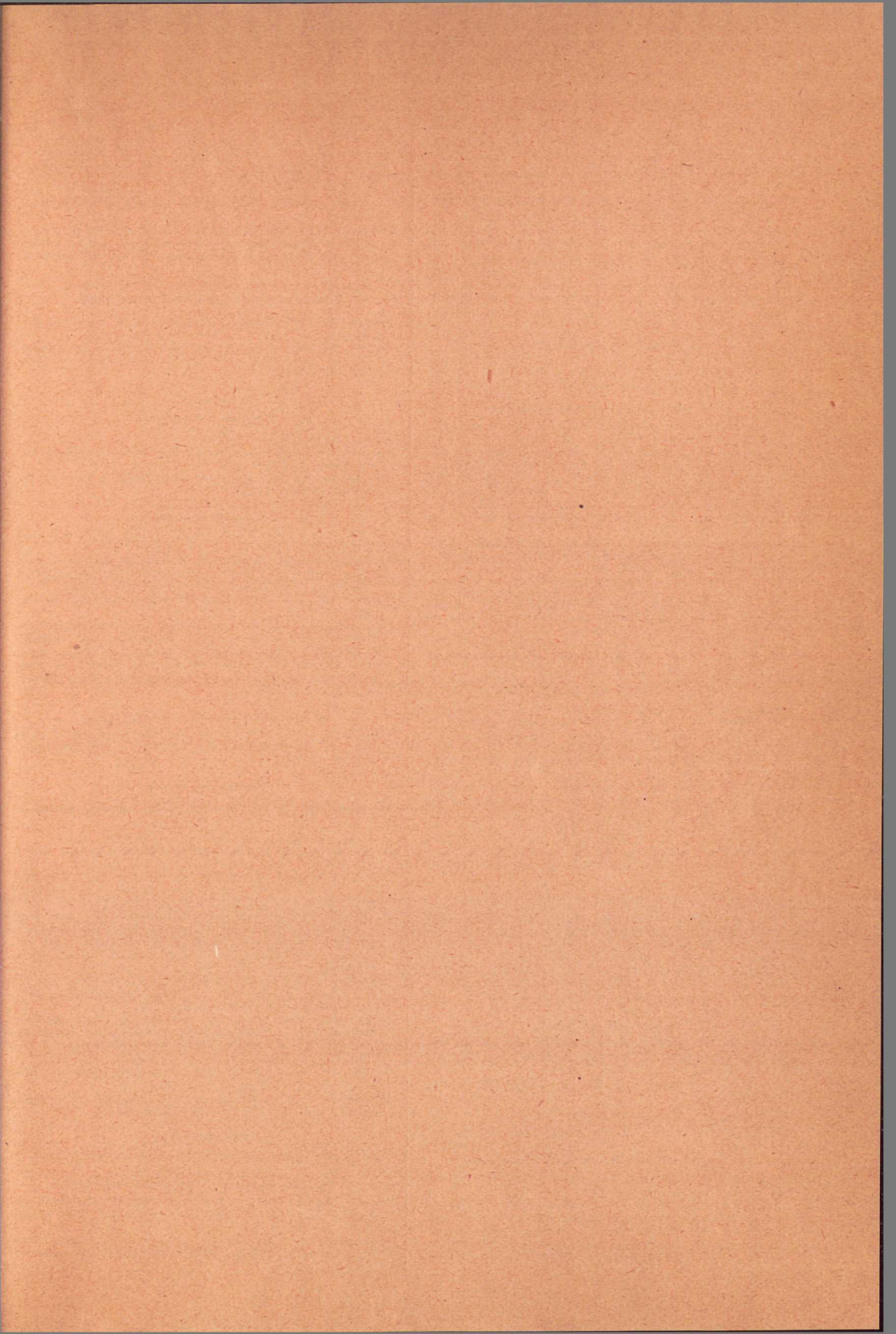
Vad angår flertalet av de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna turistvägarna, bland andra större delen av »den inre fjällandsvägen», synas, såvitt handlingarna utvisa, de vanliga förutsättningarna för vägs byggande eller underhåll såsom allmän väg brista. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ej heller grundat sitt förslag på att vägarna skulle äga karaktär av landsväg eller ödebygdsväg utan tvärtom framhållit att vägarna vid tiden för anläggningen endast undantagsvis kunna bliva till gagn för den allmänna samfärdseln. Vad styrelsen tillagt om att turistvägarna i många fall syntes komma att främja landets uppodlande och bebyggande och att, sedan de väl tagits i anspråk av turisttrafiken, även den allmänna samfärdseln i stor utsträckning torde få nytta av vägarna, rubbar icke det nyss sagda. Tillägget synes nämligen icke avse alla de föreslagna turistvägarna och det förmodade intresset för allmän samfärdsel har angivits såsom icke aktuellt vid vägarnas tillkomst. Styrelsen utgår tydligen, liksom departementschefen, då i proposition till 1936 års riksdag turistvägarna fördes på tal, från att i typiska fall desamma enligt gällande regler icke kunna komma i åtnjutande av bidrag från anslagen till lands- eller ödebygdsvägar. En anledning till att förslaget om turistvägar uppkommit var, såsom i de sakkunnigas utlåtande berörts, att ej genom en *obehörig* utvidgning av området för dessa anslags användning turistvägar skulle få del av dem. En dylik obehörig tillämpning av givna bestämmelser bör väl dock med andra medel kunna förhindras.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan sålunda antagas utgå ifrån att turistintresset i och för sig är tillräcklig grund för statsbidrag till väghållning eller åtminstone att detta intresse kan komplettera brister i de vanliga förutsättningarna för dylika bidrag. Jag kan emellertid icke tillerkänna turistintresset ens en sålunda modifierad betydelse i förevarande hänseende, i varje fall icke så länge, såsom nu är fallet, åtskilliga ur folkförsörjningens synpunkt viktiga vägbehov få på grund av tillgångarnas knapphet lämnas otillfredsställda.

De sakkunnigas majoritet har emellertid i sitt förslag ej utgått från samma betraktelsesätt som väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utan förutsatt att de vägar,

som skulle komma i åtnjutande av bidrag från det särskilda anslaget, måste äga landsvägs eller ödebygdsvägs karaktär. Men är så fallet, skulle enligt min ovan utvecklade åsikt någon särskild gemensam finansieringsmetod icke kunna grundas å de för ifrågavarande vägar möjligen speciellt utmärkande egenskaperna. Att flertalet av de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna turistvägarna icke synes mig kunna hänföras till landsvägar eller ödebygdsvägar vill jag här ånyo betona.

På grund av det anförda får jag avstyrka bifall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag rörande turistvägar, samt förklara att enligt min mening särskilt anslag av statsmedel till bidrag till tillfartsvägar till fjällområdena icke bör beviljas.



Statens offentliga utredningar 1936

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvärd.

Betänkande med förslag till lag om behandling av förbrytare, hemfallna åt alkoholmissbruk, m. m. [4]
Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. [17]
Utredning ang. revision av bestämmelserna om tingshusbyggnadsskyldigheten. [37]

Statsförvaltning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande om socialstyrelsens organisation. [29]
Betänkande med förslag rörande förhandlingsordning för statstjänstemän. [41]
Betänkande med förslag ang. länsstyrelsernas organisation jämte därmed sammanhängande spörsmål. [56].

Kommunalförvaltning.

Förslag till vissa ändringar i kungl. byggnadsstyrelsens normalförslag till gatukostnadsbestämmelser enligt 49 § stadsplanelagen. [33]

Statens och kommunernas finansväsen.

Undersökningar rörande det samlade skattetrycket i Sverige och utlandet. [18]
Promemoria ang. ändring av bestämmelserna rörande kommunernas underställningsfria lånerätt. [35]
Rationaliserings- och ersättningsfrågor i samband med ifrågasatt införande av statligt brännoljemonopol. [45]
Betänkande med förslag till lönerogering för lärare vid folk- och småskolor. [48]
Undersökning av taxeringsfallett beträffande jordbruksfastighet å landsbygden vid 1933 års allmänna fastighetstaxering. [52]

Politi.

Betänkande med förslag ang. revision av lagstiftningen rörande tillverkning, beskattning och försäljning av maltdrycker. [5]
Utredning ang. revision av bestämmelserna om utlänningens rätt att här i riket vistas och därmed sammanhängande spörsmål. [53]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Utredning med förslag rörande bidrag åt barn till ånkor och vissa invalider samt åt föräldralösa barn. [6]
Socialiseringsproblemet. Allmänna synpunkter. [7]
Ur socialiserings »europiska» idékrets. [8]
Socialiseringsidéer och socialiseringspraxis i Sovjetunionen. 1. [9]
Betänkande ang. försörjningsvården och barnmorskeväsendet samt förebyggande mödra- och barnavård. [12]
Betänkande ang. familjebeskattning. [13]
Betänkande ang. dels planmässigt sparande och dels statliga bostättningslån. [14]
Betänkande ang. moderskapspenning och mödrahjäl. [15]
Arbetslöshetsundersökningen den 31 juli 1935. [21]
Betänkande ang. åtgärder för avhjälpande av de inom vissa delar av Norrbottens läns lappmark yppade missförhållanden samt rörande de kostnader som därav kunde föräntas. m. m. [23]
Svensk arbetslöshetspolitik åren 1914—1935. [32]
Utredning med förslag rörande förskottering av underhållsbidrag till barn utom äktenskap m. fl. [47]
Den ekonomiska och sociala utvecklingen under år 1935. [55]

Hälsa- och sjukvård.

Betänkande 1 rörande serafimerlasarettens ekonomi samt 2 rörande lasarettens ställning och verksamhet. [1]
Betänkande ang. sterilisering. [46]
Yttrande ang. revision av 18 kap. 13 § strafflagen m. m. [51]

Allmänt näringsväsen.

Ang. kontrollen över elektriska starkströmsanläggningar. [27]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande med förslag om vissa föreskrifter beträffande konsumtionsmjölk. [3]
Sociala jordutredningens betänkande med förslag till revision av lagstiftning ang. avstyckning m. m. [26]
Betänkande med förslag rörande jaktlagstiftningsfrågor. 1. Förslag till lag om rätt till jakt samt jaktstadga ävensom andra därmed sammanhängande författningar. [38]

Sociala jordutredningens betänkande med förslag till åtgärder för att bereda ökade möjligheter för den mindre bemedlade befolkningen på landsbygden att förena småbruk med hemindustri, hantverk, hemsjö, pälsdjuruppfödning m. m. [39]

Betänkande med förslag till omorganisation av den med statsmedel understödda kemiska analys- och kontrollverksamheten. [40]

Betänkande med utredning och förslag rörande rikets ekonomiska kartläggning och därmed sammanhängande organisationsspörsmål ang. rikets landkarteverk. [42]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till lagstiftning ang. skyddsskogar m. m. [19]
Betänkande med förslag till lagstiftning ang. skogar å städer och enskilda tillhöriga flygsandsfält i Hallands län. [30]

Industri.

Handel och sjöfart.

Statligt kaffemonopol. [10]
Den svenska sjöfartsnärigen. Statistisk-ekonomisk undersökning. [22]
1935 års lotsverksakkunniga. Betänkande 2. Förslag till lotsförordning. [43]

Kommunikationsväsen.

Utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel. [16]
Betänkande med förslag i anledning av verkställd granskning av 1932 års trafikutrednings förslag till förordning ang. allmän automobiltrafik. [20]
Förslag till lag om befordran med luftfartyg m. m. [54]
Utlåtande rörande finansieringen av vägförbättringsföretag, den budgettekniska regleringen av statsbidragen till vägunderhållet på landet, särskilda vägar till fjällområdena, statsbidragen till stadernas väg- och gatuhållning samt automobilskattemedlens fördelning m. m. [58]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Betänkande med förslag till lag ang. ändring i vissa delar av lagen den 29 juni 1923 (nr 286) om sparbanker m. m. [25]

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. [11]
Kyrkogodset i Skåne, Halland och Blekinge under dansk tid. [28]
Betänkande med utredning och förslag ang. åtgärder för särskild undervisning och utbildning av psykiskt efterblivna i barn- och ungdomsåren. [31]
Utredning rörande de svenska universitets- och högskolestudenternas sociala och ekonomiska förhållanden. Bilaga till betänkande med undersökningar och förslag i anledning av tillströmningen till de intellektuella yrkena. [34]
Psalmbok för svenska kyrkan. Förslag avgivet den 29 febr. 1936, överarbetat av inom ekklesiastikdepartementet tillkallade sakkunniga. [36]
Betänkande med utredning och förslag ang. sammanförande och organisation av i Stockholm befintliga arkeologiska samlingar från Medelhavsländerna och främre Orienten. [44]
Utredning med förslag ang. omorganisation av dövstumundervisningsväsendet. [49]
Betänkande och förslag ang. beredande av vidgade arbetsuppgifter för svenska konstnärer. [50]

Försvarsväsen.

Betänkande ang. det civila luftskyddet. [57]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Förslag till konvention mellan Sverige och Schweiz om erkännande och verkställighet av domar och skiljedomar m. m. [2]
Betänkande med förslag till lag om internationella rättsförhållanden rörande arv, testamente och boutredning m. m. [24]