



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

KUNGL. BIBL.

6 FEB 1962

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962:6

Kommunikationsdepartementet

SOU

1962:6A



**STATSBIDRAG TILL
ENSKILD VÄGHÅLLNING, M.M.**

BETÄNKANDE

AVGIVET AV 1960 ÅRS VÄGSAKKUNNIGA

Stockholm 1962

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962

Kronologisk förteckning

1. Skogstillgångarna i Jämtlands län. Idun. 100 s. + 1 utvikskarta. S.
2. Yrkesutbildningen på trädgårdsområdet. Statens Reproduktionsanstalt. 71 s. Jo.
3. Totalförsvarets personalfrågor. Beckman. 306 s. Fö.
4. Arbetsuppgifter och utbildning för viss sjukvårdspersonal. Beckman. 165 s. I.
5. Vidgad vuxenutbildning på gymnasiestadiet. Kihlström. 116 s. E.
6. Statsbidrag till enskild väghållning, m. m. Idun. 92 s. K.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962:6

Kommunikationsdepartementet



STATSBIDRAG TILL
ENSKILD VÄGHÅLLNING, M.M.

BETÄNKANDE

AVGIVET AV 1960 ÅRS VÄGSAKKUNNIGA

IDUNS TRYCKERIAKTIEBOLAG ESSELTE AB
STOCKHOLM 1962

STATEN VERENIGDE OORLOGSMACHTEN



STATSBEDRIJF
ENKELDEJAARLIJKE

WILLEM 1870

ALBERT M. J. VAN DER WOUDE

DE WERKZAMEN DER OORLOGSMACHTEN
1870

Innehåll

Skrivelse till departementschefen	5
Kap. I. Utredningsuppdraget	7
Kap. II. Allmän respektive enskild väg samt väghållare. De skilda vägkategoriernas uppkomst m. m.	9
Tidigare gällande förhållanden	9
Nuvarande förhållanden	12
Kap. III. Bidragssystemets utveckling fram till gällande bestämmelser	14
Kap. IV. Gällande bestämmelser och praxis	17
Byggnads- och underhållsbidragen	17
Statsbidrag till vägar inom tätbebyggda områden	19
Lånegaranti och redskapsbidrag	20
Kap. V. Riksdagsbehandlingen av motioner rörande enskild väghållning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag i ämnet	22
Kap. VI. De sakkunnigas överväganden och förslag till ändringar i bidragsreglerna m. m.	27
Allmänna synpunkter	27
Statens övertagande helt eller delvis av underhållet av de enskilda vägarna	28
Kommunalt övertagande av den enskilda väghållningen	31
Bidragsprocenten	32
Omuppskattningarna	39
Effektivisering och förenkling av arbetet med bidragsverksamheten	43
Länsstyrelsernas ställning med avseende å bidragsfrågornas handläggning	45
Kap. VII. Frågor angående statsbidrag till vägföreningarnas vägar samt angående kommunal väghållning	48
Vissa författningsbestämmelser och motivuttalanden	48
Synpunkter på bidragsreglernas verkningar	51
Statsbidrag till kommunal väghållning	53
Kap. VIII. Förändring av enskild väg till allmän, m. m.	55
Gällande bestämmelser samt handläggning av ärendena	55
Verksamhetens omfattning	56

	Allmänna principer och praxis vid förändringsfrågornas bedömning	56
	De sakkunnigas synpunkter	59
Kap.	IX. Kostnadsberäkningar.	60
Kap.	X. Sammanfattning.	62
	Författningsförslag.	69

Bilagor

A.	Tabell utvisande verkliga och beräknade underhållskostnader under en femårsperiod	75
B.	Redogörelse för undersökning angående förutsättningarna att genom stickprovsförfarande verkställa omuppskattningar av underhållskostnaderna för enskilda vägar	78
C.	PM angående handläggning av ärenden rörande enskild väghållning . .	88

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet

Den 15 september 1960 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst sju sakkunniga med uppgift att inom departementet verkställa översyn av väglagstiftningen. Med stöd härav tillkallades den 30 september 1960 såsom sakkunniga generaldirektören G. E. Vahlberg, ledamöterna av riksdagens andra kammare, lantbrukaren J. M. Antonsson och plåtslagaren H. V. Bengtsson, ledamoten av riksdagens första kammare, socialvårdsassistenten P. Jacobsson, ledamoten av riksdagens andra kammare, ombudsmannen N. R. Johansson, hovrättsrådet A. H. V. Körlof samt ledamoten av riksdagens andra kammare — numera andre vice talmannen — godsägaren greve T. G. A. von Seth.

Därjämte uppdrogs åt Vahlberg att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete.

Som sekreterare åt de sakkunniga förordnade departementschefen byrådirektören S.-O. J. Runesten.

De sakkunniga har antagit benämningen 1960 års vägsakkunniga.

Utredningsarbetet skulle enligt de direktiv som meddelades de sakkunniga bedrivas skyndsamt. I den mån så befunnas erforderligt eller lämpligt borde resultatet av utredningen redovisas successivt i form av delbetänkanden.

Bland de frågor som under de sakkunnigas arbete befunnits i första hand böra bli föremål för en sådan delredovisning är statsbidragsgivningen till enskilda vägar och därmed sammanhängande frågor. De sakkunniga har därvid funnit utredningsarbetet böra begränsas att avse de enskilda vägar, till vilka bidragsmedel utgår från anslag under sjätte huvudtiteln. Frågor rörande statsbidragsgivningen till s. k. jordbruksvägar och skogsvägar har sålunda — ehuru de delvis torde vara av liknande karaktär som de vilka berör de förstnämnda vägarna — ej behandlats.

De avsnitt i utredningen som berör nuvarande praxis vid bidragsgivningen samt handläggningen av bidragsfrågor m. m. är baserade på de redogörelser härför, som lämnats de sakkunniga av den sektion inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå, som närmast har att svara för handläggningen av dessa frågor inom verket. Statistikkontoret inom styrelsens byggnads- och underhållsbyrå har vidare biträtt med en särskild undersökning, redovisad i bilaga B, angående förutsättningarna att genom stickprovsförfarande verkställa omuppskattningar av underhållskostnaderna för enskilda vägar.

Under utredningsarbetets gång har representanter för dels Landskommunernas förbund och Svenska stadsförbundet, dels Föreningen för enskild väghållning i Stockholms län vid skilda sammanträden, den 14 mars och den 18 oktober 1961, framlagt vissa synpunkter rörande kommunernas möjligheter att erhålla bidrag för av dem bedriven verksamhet avseende enskild väghållning respektive statsbidragsgivningen till vägföreningarnas vägar. Dessutom har föreningen Kronobergs enskilda vägar med skrivelse den 30 april 1961 till de sakkunniga överlämnat visst material rörande kostnader m. m. avseende enskild väghållning.

Sedan utredningen i berörda delar numera slutförts får de sakkunniga härigenom överlämna sitt betänkande angående nämnda statsbidragsgivning m. m.

Stockholm den 7 december 1961

Gust Vahlberg

Johannes Antonsson

Hugo Bengtsson

Per Jacobsson

Rune Johansson

Voldmar Körlof

T. G. v. Seth

/ S.-O. Runesten

KAPITEL I

Utredningsuppdraget

I anförande till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 15 september 1960 meddelade chefen för kommunikationsdepartementet direktiv för de sakkunnigas arbete. Departementschefen anförde därvid till en början följande.

Gällande lagstiftning om allmänna vägar härrör i huvudsak från år 1943. De i lagstiftningskomplexet ingående statsbidragsreglerna har dock i år ersatts av nya bestämmelser, vilka träder i kraft den 1 januari 1961. — Det enskilda vägväsendet regleras av 1939 års lag om enskilda vägar jämte vissa statsbidragsförfattningar, av vilka den viktigaste är 1952 års kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning.

Under de senaste åren har vägtrafiken och vägbyggandet undergått en utveckling, som medfört att gällande bestämmelser icke längre kan sägas på alla punkter motsvara tidens krav. I skrivelse den 25 maj 1960, nr 308, har riksdagen, i anledning av väckta motioner och under hänvisning till ett av tredje lagutskottet avgivet utlåtande nr 28, anhållit om utredning i syfte att erhålla en lagstiftning som möjliggör avgiftsbelagda trafikaneläggningar, särskilt broar och tunnlar. Vidare har riksdagen, sedan statsutskottet i utlåtande nr 6 uttalat önskemål om utredning rörande frågan om statsbidragsgivning till enskilda vägar, i skrivelse den 1 april 1960, nr 6, anmält, att riksdagen fattat beslut i överensstämmelse med vad utskottet föreslagit. Slutligen har riksdagen i skrivelse den 25 maj 1960, nr 309, under hänvisning till ett av sammansatt stats- och tredje lagutskott avgivet utlåtande nr 1, hemställt att vid den av statsutskottet föreslagna, nyss avsedda uredningen jämväl måtte tagas under övervägande vissa spörsmål om bidrag till vägar, som anläggas och underhålls av vägföreningar. Nämnas bör vidare att länsstyrelsen i Gö-

teborgs och Bohus län i skrivelse den 13 oktober 1958, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 5 mars 1959 samt länsstyrelsen i Västerbottens län i skrivelse den 12 mars 1960 framhållit, att behov föreligger av utredning rörande ett flertal vägfrågor. I skrivelse den 8 juli 1960 har riksdagens justitieombudsman hemställt om översyn av förfarandet vid meddelande av förbud mot anslutande av enskild väg till allmän sådan.

Visserligen kan det knappast sägas, att de allmänna principer, på vilka väglagstiftningen vilar, skulle vara föråldrade. Det behov av ändringar på särskilda punkter av väglagstiftningen, som efter hand yppat sig och som aktualiseras bl. a. genom nyssnämnda framställningar, är emellertid så omfattande, att det synes motiverat att en översyn av lagstiftningen i dess helhet nu kommer till stånd genom särskilda förändamålet tillkallade sakkunniga.

Härefter berörde departementschefen de speciella avsnitt av förenämnda lagstiftning, beträffande vilka en översyn torde vara mest angelägen, samt anförde vidare följande.

Såsom förut nämnts har reglerna om statsbidrag till städer och samhällen, som är väghållare beträffande allmänna vägar, helt nyligen reformerats. Anledning synes därför icke föreligga att vid utredningsarbetet ägna uppmärksamhet åt detta regelkomplex i vidare mån än som möjligt kan föranledas av utredningens ståndpunktstagande på andra områden. Däremot synes, i anledning av riksdagens hemställan, reglerna om statsbidrag till enskild väghållning böra undergå översyn med hänsyn bl. a. till frågan, huruvida statens stöd till väghållningen är väl avvägt i förhållande till den ökning av väghållningskostnaderna, som föranledes av att vägarna hålles

öppna för allmän trafik. Enligt vad statsutskottet uttalat är det önskvärt, att frågan om procentsatserna för bidrag till enskilt vägunderhåll snarast omprövas och att resultatet av prövningen om möjligt redovisas i 1961 års statsverksproposition. Sammansatt stats- och tredje lagutskott har i förut omnämnda utlåtande anmärkt, att bidraget till vägar, som omhänderhaves av vägföreningar, skulle i praktiken bli mindre än bidragen till andra enskilda vägar. Det anförda synes motivera, att reglerna i 1952 års kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning blir föremål för en allmän och förutsättningslös översyn. Denna torde lämpligen kunna äga rum i anslutning till översynen av väglagstiftningen.

Av det nu anförda framgår, att behovet av reformer på väglagstiftningens område främst avser lagen om allmänna vägar, lagen om enskilda vägar och författningar i anslutning till dessa lagar ävensom reglerna om statsbidrag till enskild väghåll-

ning. Härutöver torde det emellertid visa sig erforderligt att undersöka, om vissa andra författningar, speciellt sådana som rör expropriations- och vattenrättsliga spörsmål, i allo svarar mot vägväsendets behov. Överhuvud bör utredningen icke vara bunden inom någon snäv ram utan bör ha till syfte att klarlägga, huruvida den gällande lagstiftningen är ägnad att tillgodose behovet av ett rationellt vägväsen, och att föreslå de författningsändringar, som finnes påkallade.

Slutligen framhöll departementschefen, att utredningen borde närmare ange de ekonomiska konsekvenser som dess förslag förde med sig. Utredningsarbetet borde bedrivas skyndsamt. I den mån så befunnes erforderligt eller lämpligt, borde resultatet av utredningsarbetet redovisas successivt i form av delbetänkanden.

KAPITEL II

Allmän respektive enskild väg samt väghållare. De skilda vägkategoriernas uppkomst m. m.

Tidigare gällande förhållanden¹

Väghållningen på landet ålåg ända fram till slutet av 1800-talet uteslutande ägare och brukare av jord. Man skilde därvid mellan dels större stråkvägar — vanligen lands- eller kungsvägar — vilka förde till tingsställen och andra betydande samlingsplatser eller förband landskap, häraden och socknar med varandra, dels ock vägar till kyrka, kvarn, åker och äng samt utfartsvägar från byarna. Den senare gruppen benämndes ofta med ett gemensamt namn byvägar. Medan bönderna torde ha ägt ganska stor frihet att själva bestämma om byvägarna, ankom frågan om anläggning och omläggning av landsväg på vederbörande häradsrätts prövning. Även uppsikten över väghållningens fullgörande utövades ursprungligen av häradsrätterna.

I och med att statsförvaltningen erhöll en fastare organisation, övertog den tillsynen över anläggande och underhåll av landsvägarna samt snart också fördelningen av väghållningsbördan. Härigenom uppkom i administrativt hänseende en tydligare skillnad mellan landsvägarna och byvägarna. För de förra reserverades termen allmän väg, och så småningom utbildades såsom motsats härtil begreppet enskild väg. Väghållningsbördan på landet fördelades med avseende å de allmänna vägarna vanligen häradsvis mellan bönderna efter byamål (sedermera mantal) samt

utgjordes, åtminstone ifråga om underhållet, uteslutande genom naturaprestationer. Städerna skulle själva hålla sina vägar.

Reformsträvanden, åsyftande en skälig lindring i jordbrukarnas väghållningsbörda, gjorde sig gällande redan på 1700-talet. Bortsett från de anslag som staten fr. o. m. 1841 årligen lämnade — till en början med mycket små belopp — till anläggande av nya och omläggande av mindre goda vägar, ledde dessa strävanden fram till ett bredare skatteunderlag först genom 1891 års lag om väghållningsbesvärets utgörande på landet. Enligt denna ålåg väghållningen särskilda, för ändamålet bildade kommunala samfälligheter, väghållningsdistrikt, i allmänhet omfattande ett härad. Även enligt denna lag var det till huvudsaklig del jordbruksfastigheterna som fick bära väghållningsbördan. Dessa hade nämligen att efter vägdelning in natura ombesörja underhållet av vägarna. Till övriga väghållningskostnader bidrog emellertid även andra beskattningsföremål med medel, som uttogs genom vägskatt och ingick till en för varje distrikt gemensam vägkassa under förvaltning av en vägstyrelse. Till vägunderhållet utgick statsbidrag med $\frac{1}{10}$ av kostnaden för un-

¹ De i detta avsnitt lämnade uppgifterna har i huvudsak återgivits ur förarbetena till gällande väglagstiftning (jmf Bexelius-Körlof: Väglagarna, Sthlm 1958).

derhållet in natura. Som huvudsakligt motiv för denna statshjälp angavs, att jordbruket borde beredas skälig lindring i vägghållningsbesväret samt att de allmänna vägarnas underhåll i viss mån kunde betraktas som ett statsändamål.

Ett stycke in på 1900-talet blev reformarbetet på vägväsendets område allt mer omfattande. Vad som därvid påkallade statsmakternas uppmärksamhet var frågan om skilda beskattningsföremåls repartition i vägghållningsskyldigheten samt om underlättande av vägghållningsbördan genom statens försorg. Ändringar i 1891 års lag vidtogs gång efter annan, åsyftande bl. a. en reglering av vägskattebördan till förmån särskilt för jordbruksfastigheterna samt i övrigt betingade av nödvändigheten att, med hänsyn till den alltmera tilltagande biltrafiken, åstadkomma förutsättningar för ett bättre vägunderhåll. Det ordinarie statsbidraget till vägunderhåll höjdes 1905 till $\frac{3}{20}$ av den uppskattade kostnaden, varjämte i vissa fall ytterligare bidrag kunde utgå. Då vägghållningsdistrikten icke var i stånd att bära mer än en mindre del av de ständigt ökade vägstnaderna, fick staten i allt högre grad träda hjälpande emellan. År 1918 höjdes sålunda underhållsbidraget till $\frac{3}{10}$ av kostnaderna. Genom den 1922 införda samt därefter successivt utvidgade och skärpta bilbeskattningen fick staten medel att väsentligt öka de bidrag till vägghållningen, som årligen utgick vid sidan av de direkt lagstadgade bidragen.

En nyreglering av den allmänna vägghållningen i riket kom till stånd genom 1934 års lagar om allmänna vägar och om vägdistrikt. I den förra inrymdes bestämmelser om vad som var att hänföra till allmän väg och till vägghållning, vem vägghållningen ålåg, ordningen för behandling av frågor om byggande av väg

eller vägs övertagande till allmänt underhåll, tillsyn å vägghållning m. m. I motsats till 1891 års lag avsåg lagen allmänna vägar såväl på landet som i stad. Bland de allmänna vägarna inordnades helt ödebygdsvägarna. Lagen om vägdistrikt innehöll bestämmelser om rikets indelning i vägdistrikt och därmed sammanhängande förhållanden samt om medel till bestridande av vägdistrikts utgifter.

Vägghållningen ålåg enligt dessa författningar på landet vederbörande vägdistrikt, vilka uppgick till ett antal av 170, och inom stads område staden, samt stod under överinseende av länsstyrelserna och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med dess tjänstemän i länen. Kostnaderna för vägghållningen bestreds huvudsakligen med statsbidrag och genom uttaxering av vägstskatt. Statsbidrag skulle sålunda i princip utgå med 85 procent och i vissa fall mer av de verkliga kostnaderna för vägunderhåll och vintervägghållning. Till byggande av väg kunde bidrag beviljas med 80—90 procent eller i vissa fall större andel av kostnaderna.

Trots den ökade statsbidragsgivningen till vägarna blev de alltsedan slutet av 1800-talet framförda kraven på ett statligt övertagande av den allmänna vägghållningen allt starkare. Förslag om ett dylikt övertagande framlades av 1938 års sakkunniga för utredning av vägväsendets förstatligande (SOU 1941: 12). Sedan riksdagen i allt väsentligt godkänt Kungl. Maj:ts i anledning härav framlagda proposition, utarbetades av 1942 års vägsakkunniga bl. a. förslag till ny lag om allmänna vägar. Den slutliga författningen i ämnet utfärdades den 30 juni 1943 (SFS nr 431). Genom denna jämte vissa i anslutning härtill utfärdade andra författningar, främst vägstadgan (SFS nr 437), regleras för

närvarande i huvudsak den allmänna väghållningen.

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

Lagen om allmänna vägar inrymmer bl. a. bestämmelser om vilka vägar, som skall hållas såsom allmänna, om förutsättningarna för byggande av allmän väg, förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg och indragning av allmän väg, om vad som är att hänföra till väghållning och vem väghållning åligger, om behand-

ling av vägfrågor, om vägrätt, om tillfälligt upplåtande av rätt till mark och om arbetslag för vinterväghållningen samt ordnings- och säkerhetsföreskrifter.

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

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

För upplåtelse av mark till väg och för annat intrång, som orsakades av vägs byggande eller begagnande, skulle ersättning gäldas. Under vissa förutsättningar förelåg också rätt för fastighet att nyttja väg, som redan var anlagd över en fastighets område (anslutningsrätt). Om väg, som någon ville bygga för sin fastighets behov, tillika var av synnerlig vikt för ändamålsenliga brukandet av annan fastighet, skulle denna fastighet deltaga i vägens byggande (anslutningstvång). Med avseende å omfattningen av varje fastighets väghållningsskyldighet stadgades, att skyldigheten att bygga eller underhålla väg skulle fördelas med hänsyn till den omfattning, vari fastigheterna beräknades

komma att begagna sig av vägen, dock att den som icke fordrat vägen ej fick åläggas större andel än som svarade mot den nytta, hans fastighet genom vägen bereddes.

I 1926 års lag om enskilda vägar, vilken ersatte 1907 års lag, löstes frågan om enskild väghållning i städerna på det sättet, att lagen i princip gjordes tillämplig icke blott på landet utan även i stad, varvid emellertid samtidigt utsades, att den inom stad eller sådant samhälle på landet, där den för städerna gällande ordningen för bebyggelse skulle iakttagas, icke ägde tillämpning såvitt angick stadens eller samhällets till bebyggande planlagda område. Principerna om skyldighet att upplåta mark till väg samt om anslutningsrätt och anslutningstvång bibehölls i stort sett oförändrade. Härjämte infördes möjlighet i vissa fall att tvångsvis upplåta rätt att taga sand, grus eller sten för väggändamål. Bestämmelserna om vägförrättning undergick endast vissa detaljändringar i förhållande till 1907 års lag. En betydelsefull nyhet var, att det, vid sidan av de tidigare bestämmelserna om vägdelning, öppnades möjlighet att anordna väghållning enligt gemensamhetssystem.

Den enskilda väghållningen regleras för närvarande genom lagen den 3 september 1939 nr 608 om enskilda vägar (EVL) jämte vissa statsbidragsförfattningar, av vilka den viktigaste är 1952 års kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning (nr 793). Åtskilliga ändringar har under de gångna åren vidtagits i de nämnda författningarna. Dessutom har tidigare gällande författning rörande statsbidrag till väg- och gatuhållningen i vissa städer och stadsliknande samhällen ersatts av en ny sådan, gällande fr. o. m. den 1 januari 1961 (SFS 1960: 374).

Nuvarande förhållanden

Allmänna vägar är enligt allmänna väglagen dels alla vägar, som vid lagens ikraftträdande den 1 januari 1944 var att anse såsom allmänna, dels ock alla vägar som efter nämnda tidpunkt blivit byggda som allmänna, inrättats såsom särskilda vintervägar eller intagits till allmänt underhåll och ej därefter indragits. Vissa vägar har för övrigt av ålder ansetts såsom allmänna, ehuru något uttryckligt beslut i saken icke kan påvisas. En allmän väg behåller denna sin karaktär till dess annat i laga ordning bestämts. För ett bedömande av huruvida en väg är allmän eller enskild, är det i och för sig helt utan betydelse hur allmänt befaren vägen faktiskt är och vilken funktion den i övrigt fyller för den allmänna samfärdseln. Huruvida en väg äges och hålles av staten, en kommun eller en allmän inrättning är ävenledes en omständighet, som icke inverkar på vägens egenskap av allmän eller enskild.

Enskilda vägar är alla de vägar som, enligt vad i det föregående sagts, icke är allmänna. Hit hör således ej endast s. k. farvägar, d. v. s. vägar för körtrafik, utan även släpvägar, cykelvägar, ridvägar och gångvägar m. m. Denna kategori omfattar såväl vägar av rent privat karaktär som vägar, vilka ur allmän nyttosynpunkt står nära gränsen till allmän väg. Deras betydelse för samfärdsel och näringsliv är följaktligen av ytterst varierande natur. Den totala omfattningen av det enskilda vägnätet kan givetvis icke närmare anges.

Enbart längden av de vägar, till vilkas underhåll statsbidrag från de under sjätte huvudtiteln för ändamålet upptagna anslagen åtnjutes, uppgår emellertid för närvarande (slutet av 1961) till ca 54 000 km och ökar för varje år med i runt tal 2 000 km. Som jämförelse må nämnas att det allmänna

vägnätets längd uppgår till ca 95 000 km och ökar i betydligt långsammare takt.

Gällande lagstiftning torde få sägas utgå från, att enskild väghållning är en privat angelägenhet. I enlighet härmed gäller också, att enskild väg skall hållas av den eller de, som företrädesvis har nyttan av den. Det enskilda vägnätet är såsom komplement till det allmänna vägnätet av största betydelse för näringslivet i dess helhet. Det har därför också ansetts ligga i det allmännas intresse, att de enskilda vägarna utbygges i erforderlig omfattning och underhålles på ett med hänsyn till deras funktion tillfredsställande sätt. Den kraftigt

ökade bil- och traktor användning som sammanhänger med rationaliseringen inom jord- och skogsbruket och dess transporter samt den ökade bilismen över huvud taget har emellertid medfört, att allt större krav kommit att ställas på dessa vägar i fråga om såväl bärrighet som standard i övrigt. Detta har i sin tur inneburit att kostnaderna för väghållningen blivit allt mer betungande för de enskilda intressenter, som haft att svara därför. En statlig bidragsgivning på området har mot bakgrund av angivna förhållanden framstått som både önskvärd och nödvändig.

KAPITEL III

Bidragssystemets utveckling fram till gällande bestämmelser

Anslag till enskild väghållning har av riksdagen anvisats alltsedan år 1918. Då tillkom nämligen under huvudtiteln för dåvarande civildepartementet — sedermera kommunikationsdepartementet — ett särskilt anslag till anläggning av enskilda utfartsvägar. Avsikten med anslaget angavs vara, att genom mindre bidrag från statens sida uppmuntra eller överhuvudtaget göra det möjligt för befolkningen i avlägset liggande byar eller gårdar att själva bryta sig väg fram till de allmänna kommunikationslederna. De utfartsvägar till vilka statsbidrag kunde lämnas var sålunda av enskild vägs natur. Ett understöd från statens sida för detta ändamål motiverades huvudsakligen med de säregna och besvärliga samfärdselförhållanden, som rådde inom stora områden av landets norra delar och jämväl inom vissa sydligare belägna trakter med likartade förutsättningar. Anslaget var ursprungligen förbehållet de fyra nordligaste länen, men dess användning vidgades från och med budgetåret 1925/26 att avse hela Norrland samt Dalarna och Värmland. Från och med budgetåret 1927/28 fick anslaget även utnyttjas för anläggning av utfartsvägar i norra delarna av Örebro län. Genom beslut vid 1930 års riksdag utsträcktes slutligen anslaget användningsområde att avse hela riket. Angående bidragets storlek föreskrevs i kungörelsen den 29 maj 1931 (SFS nr 232), att bidrag i allmänhet icke borde utgå med mer än en

fjärdedel till en tredjedel av den beräknade kostnaden för anläggningen och icke finge för något fall bestämmas till högre belopp än som motsvarade hälften av nämnda kostnad. Förutsättning för statsbidrag var vidare, att ett belopp motsvarande minst 15 procent av statsbidragsbeloppet lämnades som bidrag av landsting, kommun eller annan icke-sakägare. Enligt kungörelsen skulle statsbidrag till företag inom Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län beviljas av vederbörande länsstyrelse, medan fråga om bidrag till företag i annat län skulle underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Genom kungörelsen den 15 juni 1939 (SFS nr 359) — som utarbetades på grundval av ett av 1935 års vägsakkunniga avgivet förslag (SOU 1939:1) och som ersatte förut gällande statsbidragsbestämmelser — utsträcktes det statliga stödet till enskild väghållning att avse icke blott planering och byggande av enskild väg utan även underhåll av sådan väg. Bidrag kunde utgå med högst 50 procent av de beräknade kostnaderna och i fråga om bidrag till underhåll i undantagsfall 60 procent. I samband med ett årligt underhållsbidrag första gången beviljades till viss väg, kunde bidrag även beviljas till vissa iståndsättningsåtgärder. Handhavandet av bidragsgivningen ankom på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Sedan 1943 års riksdag beslutat att statsbidragsärendena skulle decentrali-

seras till länsstyrelserna, utfärdades på gund härav ny kungörelse den 3 december 1943 (SFS nr 800) angående statsbidrag till enskild väghållning. Denna kungörelse, som i övrigt överensstämde med 1939 års författning, ändrades sedermera i fråga om vissa bestämmelser — bl. a. statsbidragens storlek — genom kungörelserna nr 197/1944, 169/1945, 206/1946 och 263/1948.

I anledning av ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen den 20 oktober 1950 gemensamt avgivet betänkande, angående statligt stöd till byggande och underhåll av enskilda vägar, framlade Kungl. Maj:t i proposition (nr 221) till 1952 års riksdag, vissa förslag i ämnet. Sålunda förordades höjning av bidraget till planeringskostnader för sådana vägar som kunde komma i fråga för byggnadsbidrag från sjätte huvudtitelns bidragsanslag samt kostnader för åtgärder, som föreskrevs i riksförsvarets intresse. I övrigt ansågs tidigare gällande grunder för byggnadsbidragen böra bibehållas oförändrade. I fråga om bestämmelserna rörande underhållsbidrag föreslogs vissa betydelsefulla ändringar, innebärande en utvidgning av bidragsverksamheten. Enligt förslaget skulle tillämpningsområdet för dessa bestämmelser utsträckas att omfatta även vissa s. k. stamvägar inom tätbebyggelse samt längre utfartsvägar från enstaka eller ett fåtal gårdar. Vidare förordades en viss uppmjukning av villkoret för högre underhållsbidrag än normalbidraget. Därjämte föreslogs, att iståndsättningsbidrag skulle kunna utgå jämväl till andra ur trafiksäkerhetssynpunkt angelägna åtgärder än i då gällande författning angivna. Dessutom förutsattes att sådana bidrag skulle kunna beviljas även i samband med omuppskattning av underhållskostnaderna.

De sålunda framlagda förslagen godtog sedermera av riksdagen.

Redan vid vårsessionen av samma års riksdag hade Kungl. Maj:t framlagt vissa förslag i anledning av ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 14 juli 1951 redovisat utredningsuppdrag angående statligt stöd till anskaffande av vägmaskiner för underhåll av enskilda vägar. Med denna utredning sammanhängde i sin tur ett av särskilt tillkallade sakkunniga, 1948 års vinterväghållningsutredning, den 14 december 1950 avgivet betänkande angående snöröjning till enskilda vägar. De båda utredningarna hade i huvudsak utmynnat i likartat ställningstagande rörande formerna för statens medverkan i mekaniseringen av det enskilda vägunderhållet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning hade sålunda resulterat i ett förslag, till vilket vinterväghållningsutredningen anslutit sig, nämligen att staten borde lämna ekonomiskt stöd till mekaniseringen av underhållet på sådana enskilda vägar, till vilka statliga underhållsbidrag utginge. Stödet skulle beträffande inköp av vägunderhållsmaskiner t. ex. gruskrossar och vägghyvlar, få formen av en statlig lånegaranti för kapitalanskaffningen samt vid inköp av större redskap, såsom snöplogar och vägsladdar, utgå såsom bidrag med 60 procent av inköpskostnaden.

Vederbörande statsråd uttalade vid behandlingen av frågan, att man torde få räkna med att rationaliseringen av underhållsarbetet på de enskilda vägarna tills vidare finge ankomma huvudsakligen på väghållarna själva. Under sådana förhållanden syntes emellertid befogat att staten sökte befrämja rationaliseringen genom att lämna ekonomiskt stöd åt väghållarna för anskaffande av maskiner och redskap. Denna form av statlig medverkan kunde, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vissa av re-

missmyndigheterna påpekat, väntas medföra bl. a. den fördelen, att jordbrukets traktorer och maskinhållningsorganisationer på ett ändamålsenligt sätt kunde inkopplas i det enskilda väghållningsarbetet. Den utformning och omfattning av understödsverksamheten, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordat, föreföll enligt departementschefen att innefatta en efter omständigheterna lämplig avvägning av detta nya statliga engagemang.

Riksdagen beslutade sedermera i enlighet med vad föredragande departementschefen sålunda förordat.

På förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade Kungl. Maj:t slutligen i 1956 års statsverksproposition (sjätte huvudtiteln) en ytterligare utvidgning av bidragsverksamheten, innebärande i huvudsak en femprocentig höjning av underhållsbidraget samt en viss utvidgning av tillämpningsområdet i fråga om iståndsättningsbidraget. Sedan riksdagen beslutat i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag, vidtogs i anledning härav erforderliga ändringar i bidragsförfattningen, som därmed fick sin nuvarande utformning.

Gällande bestämmelser och praxis

Byggnads- och underhållsbidragen

I enlighet med gällande kungörelse (SFS 1952:793; ändr. 1956:205) utgår statsbidrag till enskild väghållning — i mån av tillgång å därtill anslagna medel — till dels byggande av enskilda vägar (byggnadsbidrag), dels underhåll och vinterväghållning av sådana vägar (underhållsbidrag). Bidragsbeviljande myndighet är vederbörande länsstyrelse. Erforderlig utredning m. m. för bedömande av uppkommande bidragsfrågor utföres genom vägförvaltningen i länet. Vägdirektören är föredragande i länsstyrelsen i dessa ärenden.

Byggnadsbidrag utgår till sådan väg, som är av väsentlig betydelse såsom samfärdsled för en bygds befolkning (byväg). Vid bidragets beviljande skall hänsyn tagas till företagets båtnad för de fastigheter som beröres och byggnadskostnadens storlek i förhållande till antalet väghållare samt företagets förutsättningar i övrigt. Bidraget utgår med sjuttiofem procent av kostnaden för utarbetande av arbetsplan samt med högst sextio procent av den beräknade skäligena byggnadskostnaden. Föreligger synnerliga skäl därtill, kan bidraget dock efter Kungl. Maj:ts medgivande i varje särskilt fall höjas till högst sjuttiofem procent. Till byggande av väg räknas även ombyggnad och förbättring. Kostnader för marklösen eller ersättning för skada eller intrång, som orsakas av företagets utförande, inräknas ej i de statsbidragsberättigade kostnaderna. Bidrag kan

även beviljas enbart för utarbetande av arbetsplan (planeringsbidrag).

Såsom förutsättning för bidrag gäller bl. a., att länsstyrelsen godkänt arbetsplan för företaget. Vidare kräves att delaktigheten i vägens byggande och underhåll först har ordnats samt att ifrågavarande väg ej utan länsstyrelsens medgivande avstänges för trafik.

Ifråga om tillämpningen av bidragsvillkoren må framhållas, att för att en »bygd» i författningens mening skall anses föreligga, kräves förekomsten av ett flertal gårdar. Enstaka eller ett fåtal gårdar betraktas sålunda i allmänhet icke som bygd i den bemärkelse som här avses. (I sistnämnda fall kan dock bidrag till väghållningen utgå från anslagen till de s. k. jordbruksvägarna.)

Byggnadsbidrag utbetalas med en tredjedel sedan arbetet inom därför bestämd tid påbörjats, med ytterligare en tredjedel efter det vederbörande kontrollant å arbetet intygat, att hälften därav blivit utfört, samt med återstående tredjedel sedan arbetet blivit vederbörligen avsnat och godkänt.

Underhållsbidrag utgår såsom ett årligt bidrag till vägunderhåll och vinterväghållning eller ettdera. Bidrag utgår a) där vägen är av väsentlig betydelse för en stor allmänhet (1) eller för trafik av andra än väghållare (2), eller b) där vägen är av väsentlig betydelse såsom samfärdsled eller utfart för en bebyggelse och vägen är av betydande längd (3), eller vägens nödiga under-

håll eller vinterväghållning måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande (4).

Bidraget utgår normalt med 65 procent av beräknade skäligena kostnader. Då synnerliga skäl därtill är, kan bidraget höjas till 80 procent. För vidtagande av bl. a. åtgärder som erfordras ur trafik-säkerhetssynpunkt kan särskilt bidrag, s. k. *iståndsättningsbidrag*, beviljas. Sådant bidrag utgår med högst 60 procent av beräknade kostnader för åtgärdernas vidtagande.

Frågan om underhållsbidrag utredes vid en uppskattningsförrättning, som utföres genom vägförvaltningens försorg. Ny förrättning (omuppskattning) skall företagas minst vart femte år, så länge bidrag utgår. Årligt underhållsbidrag utbetalas av länsstyrelsen i efterskott för kalenderår. Innan sådant bidrag utbetalas första gången, skall vägen vid besiktning ha befunnits vara i tillfredsställande skick. Vidare skall frågan om vägens underhåll vara ordnad.

Såsom villkor för statsbidrag till underhållet uppställer författningen vissa skyldigheter för väghållarna, bland annat att på ett tillfredsställande sätt underhålla vägen och icke utan länsstyrelsens medgivande avstänga den för trafik. Vägförvaltningen är den övervakande myndigheten beträffande väghållarnas skyldigheter härvidlag.

Beträffande de fyra alternativa bidragsvillkoren för underhållsbidrag har i huvudsak följande praxis utbildats.

1. Med väg av väsentlig betydelse för en stor allmänhet avses s. k. allmänligen befarna vägar, vilka tjänar som utfart eller samfärdsled för större bebyggelse, d. v. s. vägar som till sin funktion står de allmänna vägarna nära. Bidragsvillkoret omfattar såväl längre som kortare vägar. Det är med stöd av detta bidragsvillkor som bidrag även kan utgå till vägar inom tätbebyggda områden.

2. Väg av väsentlig betydelse för trafik av andra än väghållarna avser väg, som i större omfattning uppbär främmande motorfordonstrafik. En kort väg anses bidragsberättigad, om den främmande trafiken är stor. Är vägen lång, ställes för bidragsbeviljande kravet ifråga om trafikintensitet lägre. Huvudvillkoret är, att vägen skall vara av väsentlig betydelse för trafik av andra än väghållarna själva.

3. Begreppet »väg av väsentlig betydelse som samfärdsled eller utfart för en bebyggelse, därest vägen är av betydande längd», anses tillämpligt på vägar, som ingår i ett lämpligt utbildat komplementvägnät till de allmänna vägarna, oavsett omfattningen av den bebyggelse de betjänar. I normala fall skall en väglängd av ca 1 km anses motsvara en betydande längd. Bidrag kan utgå till utfartsväg för en enda gård. Vid villkorets tillämpning tages hänsyn till de variationer ifråga om förutsättningarna för väghållningen, som sammanhänger med de ekonomiska förhållandena inom olika delar av landet.

4. Begreppet »väg vars nödiga underhåll och vinterväghållning måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande» tager främst sikte på kostnadernas relativa storlek i förhållande till den åtnad som vägen medför och till fastigheternas ekonomiska bärkraft. Hänsyn tages även till kostnadernas absoluta storlek. Villkoret blir i första hand tillämpligt på kortare vägar till enstaka eller ett fåtal gårdar.

Vidkommande iståndsättningsbidraget må sådant beviljas till följande slag av åtgärder, nämligen:

a) iståndsättning eller ombyggnad av bro,

b) iståndsättning eller ombyggnad av brygga eller färja med färjelägen, ombyggnad av trumma, anläggning av sådan ny trumma som erfordras för vägens

bestånd, uppsättning av räcke eller varningsmärke, iståndsättning av räcke, anläggning av sådan bankett eller slänt som medför att anbringande av räcke icke blir erforderligt,

c) plan- och profilförbättring vid järnvägs korsning, omläggning av anslutning till allmän väg eller enskild väg med större trafikbetydelse, vägomläggning i samband med bro- eller trumombyggnad samt förbättring av särskilt trafikfarlig kurva eller backkrön,

d) förstärkning av väg på en lokalt avgränsad kortare sträcka samt anordnande av mötesplatser i den omfattning som med hänsyn till vägens trafikbetydelse bedömes erforderligt.

Beräknad kostnad för iståndsättning eller ombyggnad av bro må enligt riksdagens medgivande (jmf SU 1952:6 p. 27; rskr nr 6) uppgå till högst 15 000 kronor för varje bro, om finansieringen skall ske med medel från underhållsanslaget.

Sammanlagda bidragsbeloppet till åtgärder under punkterna b, c och d må icke överstiga 10 000 kronor för varje väg eller system av vägar, vilka vid bidragsbeviljandet anses utgöra en enhet.

Där iståndsättningsåtgärderna är så omfattande, att angivna maximala belopp icke är tillfyllest för att åtgärderna skall komma till utförande, anses byggnadsbidrag i stället böra övervägas. Detta kan därvid begränsas till att ävse iståndsättningsåtgärderna på sådana delar av vägen, där mera kostnadskrävande arbeten förekommer, medan underhållsanslaget anlitas till delar, där iståndsättningsarbetena inskränker sig till räcken, vanligen förekommande trumbyggnader eller andra i kostnadshänseende därmed jämförliga åtgärder.

Statsbidrag till vägar inom tätbebyggda områden

I bidragskungörelsen göres icke någon formell åtskillnad mellan vägar inom

glesare bebyggelse och vägar inom tätbebyggelse. Beträffande förutsättningarna för byggnadsbidrag till vägar inom tätbebyggda områden anses kostnaden för byggande av väg i samband med exploatering av ett område normalt utgöra en del av tomt- och bostadskostnaden och därför böra åvila fastighetsägaren (exploatören). Till kostnad för sådan väg utgår icke statsbidrag. För nybyggnad av väg utan samband med exploatering liksom för ombyggnad eller förbättring av befintlig väg inom tätbebyggt område kan i enlighet med bidragsbestämmelserna statsbidrag utgå, om vägen är av väsentlig betydelse såsom samfärdsled för bygdens befolkning. Vid bidragets beviljande skall, såsom ovan nämnts, hänsyn tagas till byggnadskostnadens storlek i förhållande till antalet väghållare, varjämte vägföretagets båtnad för väghållarna skall beaktas. Statsbidrag blir därför mindre ofta aktuellt inom ett tätbebyggt område.

I fråga om underhållsbidrag må framhållas, att först genom tillkomsten av 1952 års ändrade bidragsregler möjlighet skapades att lämna sådant bidrag för vägar inom tätbebyggelse. I förarbetena till kungörelsen gjordes emellertid på denna punkt vissa uttalanden, som kom att verka hämmande på möjligheterna att bevilja statsbidrag till sådana vägar. Enligt den praxis som utbildades, ansågs bidrag kunna lämnas endast till stamvägar, d. v. s. uppsamlingsvägar för hela eller större delen av en bebyggelse. Endast vägar inom bebyggelse av huvudsaklig permanent karaktär bedömdes såsom bidragsberättigade. Till följd härav kom att göras gällande, att möjligheterna för vägföreningar att erhålla underhållsbidrag var betydligt mindre än för vägsamfälligheter.

Förhållandet påtalades i olika sammanhang, och spørsmålet överlämnades till utredningen om städernas väghåll-

ning, som föreslog (SUO 1959:14) en generösare bidragsgivning till vägar inom vägföreningar och annan tätbebyggelse. I den i anledning av förslaget framlagda propositionen (1960:81) framhöll departementschefen, att reglerna om bidrag till väghållning inom vägföreningarnas områden borde vara så utformade, att principiell likställighet erhöles med reglerna om bidrag till vägsamfälligheternas väghållning. I den mån olikheter i bidragstilldelningen kunde konstateras i fråga om vägföreningarnas vägar och vägsamfälligheternas vägar, borde detta rättas till. Detta ansågs kunna ske inom ramen för redan gällande författning. Departementschefens uttalande föranledde icke någon erinran från riksdagens sida.

Med anledning av sålunda gjorda uttalanden har numera med »väg av väsentlig betydelse för en stor allmänhet» i detta sammanhang ansetts böra likställas stamväg och viktigare förbindelseled, ävensom större »bostadsgata» inom bebyggelseområde. Bidrag anses kunna utgå oberoende av bebyggelsens art. Finnes inom området emellertid enbart fritidsbebyggelse, anses frågan om statsbidrag böra göras beroende, av huruvida området har sådan karaktär, att behov av byggnadsplan föreligger. Gäller avstyckningsplan för området anses bidrag även kunna komma ifråga.

Lånegaranti och redskapsbidrag

I syfte att stimulera rationaliseringen av underhållsarbetet på de enskilda vägar, till vilka statsbidrag utgår, ikläder sig staten under vissa förutsättningar lånegaranti för lån i kreditinrättningar till inköp av maskiner. Vidare kan, till inköp av större väghållningsredskap, statsbidrag utgå.

Bestämmelserna härom finns i kungörelsen angående statligt stöd till an-

skaffning av maskiner och redskap för rationalisering av underhållsarbetet å vissa enskilda vägar (SFS 1952:417).

Lånegaranti, som sökes hos länsstyrelsen, kan beviljas väghållare eller innehavare av maskinstation för jordbruket, vilka beräknas kunna utnyttja maskinen — t. ex. väghyvel, krossverk för grusframställning eller annan större vägunderhållsmaskin — i en ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande omfattning. Beslut om beviljande av lånegaranti skall innehålla uppgift om den kreditanstalt där garantilånet skall sökas, garantilånets ändamål, garantilånets belopp, av sökanden ställd säkerhet, amorteringsplan som i stora drag anger hur lånet skall återbetalas, tid inom vilken låneavtal skall ha ingåtts samt ordningen för lånets utbetalande.

I beslutet äger länsstyrelsen för lånegarantins åtnjutande föreskriva särskilda villkor, såsom bestämmelser angående maskinens utnyttjande i statsunderstött vägunderhållsarbete och föreskrifter rörande ersättningsgrunder vid uthyrning av maskinen.

Statsbidrag till kostnader för anskaffning av redskap, t. ex. snöplog eller vägsladd kan, i mån av tillgång på medel, utgå med 60 procent samt beviljas väghållare eller sammanslutning av väghållare. Såsom villkor för statsbidrag gäller, att bidragstagaren förbinder sig att, om länsstyrelsen så finner erforderligt för rationalisering av vägunderhållsarbetet inom visst område, mot ersättning enligt av länsstyrelsen fastställda grunder ställa redskapet till förfogande för användning jämväl å vägar, vilkas underhåll icke åvilar bidragstagaren samt att bereda vägförvaltningen tillfälle till erforderlig kontroll av redskapets skötsel och underhåll.

Statsbidrag till ersättningsanskaffning av redskap må ej beviljas tidigare än vad som kan anses erforderligt vid nor-

mal förlitning av redskapet. Redskap, som anskaffats med statsbidrag, må ej utan länsstyrelsens medgivande överlätas till ny ägare. Har fråga uppkommit

om sådan överlåtelse, äger länsstyrelsen meddela de föreskrifter angående överlåtelsevillkoren, som befinnes erforderliga.

KAPITEL V

Riksdagsbehandlingen av motioner rörande enskild väghållning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag i ämnet

Såsom förut nämnts beslutades vid vår-sessionen av 1956 års riksdag vissa förbättringar av bidragsgivningen till enskilda vägar. Vid höstsessionen av samma års riksdag behandlades vidare vissa motionsledes väckta yrkanden i ämnet. Sålunda hade i motionerna I:204 och II:365 hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala, dels att vid intagning av enskild väg till allmänt underhåll ifrågasvarande enskilda väg skulle intagas sådan den befundes, därest densamma vore i sådant skick, att den kunde anses godtagbar vid jämförelse med det allmänna vägnätets mindre vägar i orten, dels ock att, om en standardhöjning härutöver syntes önskvärd, densamma borde ske genom en successiv höjning av vägens underhåll, sedan vägen förklarats intagen till allmänt underhåll.

Vidare hade i motionerna I:412 och II:364 hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning av den enskilda väghållningens problem på sätt i motionerna angivits.

Slutligen hade i motionerna I:413 och II:504 föreslagits, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en utredning angående statsbidrag till kommun, som åtagit sig väghållningen av enskilda vägar, eller sammanslutning av väghållare med uppgift att betjäna den enskilda väghållningen för inköp av vägmaskiner för iordningsstäl-

lande och underhåll av de enskilda vägarna på landsbygden.

Sedan de nämnda motionerna blivit föremål för en omfattande remissbehandling framhöll statsutskottet, i sitt av riksdagen sedermera godkända utlåtande (nr 184), att flertalet av de i motionerna berörda frågorna under de senast föregående åren i skilda sammanhang varit föremål för statsmakternas prövning, vilket resulterat i högst betydande utvidgningar av bidragsgivningen till den enskilda väghållningen. Det oaktat vore — till följd av den ständigt ökade vägtrafikens krav på även de enskilda vägarnas standard i fråga om såväl bärighet som i övrigt — de ekonomiska bördorna för de intressenter, som hade att ombesörja denna väghållning, fortfarande av en sådan storleksordning, att beredande av ytterligare lättnader härutinnan kunde bli behövliga. Utskottet, som tidigare uttalat att successiva förbättringar av förhållandena på detta område borde komma till stånd och alljämt hyste samma uppfattning, ansåg sig dock — i avvaktan på de praktiska verkningarna av redan beslutade förbättringar i bidragsgivningen samt på Kungl. Maj:ts prövning av vissa förslag i samma syfte, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagts — icke för det dåvarande kunna tillstyrka, att i enlighet med motionärernas förslag nya utredningar i ämnet igångsattes. Beträffande vissa, i motionerna aktualiserade,

särskilda spörsmål framhöll utskottet vidare följande.

I motionerna I: 204 och II: 365 har bl. a. yrkats att enskild väg, som efter begäran härom befinnes böra överföras till allmän, vid bedömningen av de för bifall till framställningen ev. erforderliga iståndsättnings arbetena endast skall förutsättas bli förbättrad till den standard, som förefinnes på det i trakten befintliga allmänna vägnät, som bär en i förhållande till den enskilda vägen jämförbar trafik. Gällande bestämmelser och anvisningar i ämnet torde emellertid redan i stort sett ha den innebörd som motionärerna önska. Enligt nämnda anvisningar bör nämligen, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt yttrande över motionerna framhållit, det närmaste målet för vägens iståndsättning vara att erhalla en för trafiken och väghållningen nöjaktigt förbindelse, icke en till alla delar fullgod sådan. Iståndsättningens omfattning borde därför anpassas efter den funktion vägen kunde beräknas få efter förändringen till allmän. I huvudsak borde därvid eftersträvas en vägstandard, som vore närmast jämförbar med äldre allmänna vägars inom angränsande vägnät. Utskottet vill vidare i detta sammanhang erinra om den inventering av de enskilda vägar, vilka äro så allmänneligen befarna att de kunna jämföras med allmänna, som Kungl. Maj:t anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att under vissa förutsättningar verkställa.

I motionerna I: 412 och II: 364 har hemställts om en utredning av den enskilda väghållningens problem, vilken utredning borde avse såväl vägsamfälligheternas som vägföreningarnas verksamhetsområde. Remissmyndigheterna ha i sina yttranden över dessa motioner erinrat om en rad åtgärder och förbättringar i olika avseenden som genomförts eller planerats för lösande av nämnda problem och som avser såväl redskaps- och maskinanskaffning som bistånd åt de enskilda väghållarna med kompetent personal för projektering, arbetsledning och rådgivning. I anslutning härtill må även nämnas, att de utvidgningar av bidragsgivningen som beslutades vid 1952 års riksdag samt vid vårsessionen av innevarande års riksdag bl. a. inneburit successiva höjningar av bidragsprocenten till underhåll av enskilda vägar samt utvidgning av tillämpningsområdet för såväl byggnads- som underhålls- och iståndsättningsbidragen även-

som införande av bidrag till inköp av större redskap samt kreditgarantier vid inköp av vissa vägmaskiner.

Vad speciellt angår vägföreningarnas problem har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånigt utlåtande den 31 augusti 1956 över en av Förbundet för enskild väghållning i Stockholms län gjord framställning rörande ökning av statsbidragen till underhåll av de enskilda vägarna framhållit, att den hittillsvarande restriktiva och försiktiga tillämpningen av bidragsgivningen till stamväg inom tätbebyggt samhälle ävenså väg till sommargästbebyggelse i vissa avseenden bör modifieras. Styrelsen har också i sina anslagsaskanden för budgetåret 1957/58 beaktat härav föranledda kostnadsökningar. I anslutning härtill må nämnas, att även överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsverket i sin för budgetåret 1955/56 avgivna berättelse bl. a. upptagit frågan om bidragen till vägföreningarna och därvid ansett sig kunna konstatera att — ehuru gällande statsbidragsbestämmelser i princip inte göra någon åtskillnad mellan vägsamfälligheter och vägföreningar — de senare endast i mycket begränsad omfattning kommit i åtnjutande av statsbidrag. Orsaken till den restriktivitet som sålunda tillämpats anses ha varit uttalanden, som gjordes i samband med tillkomsten av 1952 års statsbidragsbestämmelser. Enligt överrevisorernas uppfattning är emellertid bildandet av vägföreningar inom de tätbebyggda områdena ägnat att främja en rationellare och bättre väghållning och bör därför uppmuntras genom en generösare tillämpning av statsbidragsbestämmelserna. Även rättviseskäl syntes tala härför. Överrevisorerna förordade i anledning därav en närmare översyn av bestämmelsernas tillämpning inom vägföreningarnas områden. Utskottet, som delar den uppfattning överrevisorerna därvid givit uttryck åt, förutsätter också att en sådan översyn kommer till stånd.

Vad slutligen angår det i motionerna I: 413 och II: 504 framförda yrkandet om statsbidrag till kommun eller sammanslutning av väghållare, som åtagit sig enskild väghållning för inköp av större vägmaskiner, finner utskottet vissa skäl onekligen kunna anföras till stöd härför. Utskottet ställer sig dock tveksamt till lämpligheten av att på föreslaget sätt utvidga kretsen av bidragstagare på den enskilda väghållningens område till att även omfatta kommuner-

na. Såsom av flera remissmyndigheter framhållits torde det ej heller med hänsyn till det enskilda vägnätets struktur bliva möjligt att göra alla väghållare delaktiga av de fördelar som en statsbidragsgivning av angivet slag skulle innebära. Risker torde vidare föreligga, att maskinerna icke bliva utnyttjade på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt. Enligt utskottets mening synes därför i vart fall t. v. den lösningen av frågan vara att föredraga att vägförvaltningen beredas större möjligheter att vid uppkommande behov för de enskilda vägintrössenterna ställa maskiner jämte erforderlig personal till deras förfogande, vilket f. ö. torde kunna ske inom ramen för nu gällande bidragsregler.

Under åberopande av det sålunda anförda hemställde utskottet slutligen, att motionerna ifråga icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd. Riksdagen beslutade i enlighet härmed.

Vid 1957 års riksdag hemställdes i motionerna I: 30 och II: 29, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville hemställa om en utredning, syftande till att underhållet av de enskilda vägarna helt eller delvis övertoges av staten.

I sitt yttrande häröver erinrade statsutskottet om, att motioner med samma eller liknande syfte under de senaste åren väckts gång efter annan utan att dock vinna riksdagens bifall. I anslutning härtill framhölls vidare, att de enskilda vägarna vore av inbördes synnerligen skiftande art och beskaffenhet, växlande mellan enkla körvägar och vägar, vars standard vore jämförbar med vissa allmänna vägars. Enligt uppgift under hand uppginge längden av enbart de enskilda vägar, vartill underhållsbidrag utginge, till ca 46 000 km, motsvarande omkring 50 procent av längden av det allmänna vägnätet. Med hänsyn till de svåröverskådliga konsekvenser av ekonomisk och organisatorisk natur ett statligt övertagande av ett vägnät av denna omfattning skulle medföra, kunde enligt utskottets mening ett dylikt överta-

gande i vart fall för det dåvarande svårigen komma till stånd. I sammanhanget erinrades slutligen om utskottets tidigare uttalanden, att förbättringar i bidragsgivningen borde ske successivt.

Vid 1958 års riksdag hemställdes i motionerna I: 166 och II: 189, att statsbidraget till underhåll av enskilda vägar m. m. måtte utgå med 70 procent av den beräknade underhållskostnaden, dock i fall då synnerliga skäl därtill vore med 85 procent av sagda kostnad. Utskottet framhöll i sitt yttrande häröver bl. a. följande.

Den kraftiga trafikökningen under de senaste åren har, såsom i motionerna I: 166 och II: 189 framhållits, medfört ökade krav även på de enskilda vägarna i fråga om såväl bärighet som standarden i övrigt och därmed en ökad ekonomisk börda för de intresserade som ha att ombesörja denna väghållning. Starka skäl kunna därför onkigen åberopas som skäl för höjning av den procentsats efter vilken statsbidrag utgår till underhåll av enskilda vägar. En sådan höjning skulle också stå i god överensstämmelse med utskottets tidigare gjorda uttalande, att successiva förbättringar av förhållandena på förevarande område böra komma till stånd. Med hänsyn jämväl till de ekonomiska konsekvenserna härav för statsverkets del har utskottet emellertid icke funnit sig berett att — enbart på grundval av det förslag härutinnan som framlagts i motionerna — nu förorda en sådan ändring av bidragsbestämmelserna.

Med anledning av statsutskottets sålunda gjorda uttalande framhöll sedermera väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — i sina petita för budgetåret 1959/60 — att styrelsen, med stöd av från vägförvaltningarna inhämtat material, undersökt förändringarna i kostnaderna för underhåll av enskilda vägar under de senaste åren. De kostnadsökningar, som därvid kunnat konstateras, kunde anses ha uppstått dels genom förändring av penningvärdet, dels genom den ständigt pågående trafikökningen. Enligt styrelsens mening utgjorde förändringar i

penningvärdet icke skäl för procentuell ökning av statsbidraget. Kostnadsökningar till följd av ökad trafik av andra än väghållaren syntes däremot utgöra skäl för höjning av bidragsprocenten. Jämväl för den kostnadsökning, som föranleddes av trafik för väghållarnas egen räkning, kunde göras gällande att kompensation borde ske, sett mot bakgrunden av de överväganden rörande vägväsendets finansiering som gjordes vid behandlingen år 1952 av frågan om motorfordonsbeskattningen.

De av styrelsen verkställda undersökningarna hade givit vid handen, att kostnadsökningarna från år 1955, vars kostnadsläge legat till grund för bestämmandet av gällande bidragsprocenter, till år 1958 totalt vore av sådan storleksordning, att bidragsprocenten skulle behöva ökas med 10, för att den på intressenterna fallande andelen skulle bli oförändrad. Då kostnadsökningen icke enbart berodde på den ökade trafiken utan jämväl på förändringarna i penningvärdet, syntes en eventuell höjning av statsbidraget böra begränsas till 5 procent.

Styrelsen förordade därför, att statsbidraget till underhåll av enskild väg fr. o. m. år 1959 höjdes till normalt 70 procent och, där synnerliga skäl förelåge till 85 procent, att gälla jämväl bidrag, varom länsstyrelserna tidigare meddelat beslut.

Vad styrelsen sålunda förordat föranledde icke något förslag till riksdagen från Kungl. Maj:ts sida.

Vid 1959 års riksdag hemställdes ånyo, i motionerna I: 216 och II: 274, om en snar utredning av frågan om de enskilda vägarnas framtida status samt om att de förslag måtte framläggas, vartill utredningen kunde föranleda. Statsutskottet hänvisade i sitt utlåtande över motionerna till sina tidigare uttalanden i fråga och hemställde att motionerna icke skulle föranleda någon viks dagens åtgärd.

Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Vid 1960 års riksdag slutligen hemställdes i motionerna I: 354 och II: 432, att riksdagen, i samband med behandlingen av Kungl. Maj:ts förslag om anslag till enskild väghållning, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att erforderliga åtgärder vidtoges, så att vissa av motionärerna framförda synpunkter bleve tillgodosedda.

Vidare föreslogs i motionerna I: 357 och II: 447 att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en översyn av gällande bestämmelser och praxis för intagning av enskild väg till allmänt underhåll, i syfte att åstadkomma en snabbare handläggning av ärendena med ökad intagning som följd, samt att en omprövning av bidragsprocenten gjordes och förslag förelades kommande års riksdag.

Utskottet framhöll i sitt utlåtande över motionerna, att det, beträffande yrkandet om en höjning av bidragsprocenten för underhållet av de enskilda vägarna, fann skäl tala härför. Utskottet erinrade även nu om tidigare uttalanden i denna fråga (SU 1958:6 och 1959:6) och dessas innebörd. Med beaktande härav syntes det utskottet angeläget, att Kungl. Maj:t till förnyad prövning upptog frågan om höjning av bidragsprocenten för det enskilda vägunderhållet. Resultatet av prövningen borde om möjligt redovisas redan i följande års statsverksproposition. Starka skäl talade vidare enligt utskottet för, att jämväl övriga med statsbidragsgivningen till enskilda vägar sammanhängande frågor bleve föremål för utredning. Utskottet ville därför föreslå att en sådan gjordes på sätt Kungl. Maj:t funne lämplig.

I anledning härav och sedan Kungl. Maj:t i brev den 20 maj 1960 — regleringsbrevet för budgetåret 1960/61 — fäst väg- och vattenbyggnadsstyrelsens

uppmärksamhet på förenämnda uttalande, upprepade styrelsen i sina petita för budgetåret 1961/62 sitt tidigare framlagda förslag om höjning med fem procent av underhållsbidraget, att gälla fr. o. m. den 1 januari 1961.

Icke heller denna framställning föranledde något förslag till riksdagen från Kungl. Maj:ts sida. I statsverkspropositionen till 1961 års riksdag (bil. 8, p. 17) förklarade sig sålunda departementschefen — under hänvisning till att frågan härom överlämnats till utredning av 1960 års vägsakkunniga — icke kunna tillstyrka den föreslagna höjningen.

Statsutskottet, som i sitt utlåtande nr 6 (p. 17) erinrade härom, avstyrkte vidare — likaledes (p. 18) under hänvisning till pågående utredning — de likalydande motioner (I:138 och II:166) som väckts om, att riksdagen måtte dels besluta, att statsbidrag till enskild väghållning jämväl måtte kunna utgå för byggande (iståndsättning) av väg som är av väsentlig betydelse för en stor allmänhet eller för trafik av andra än väghållare, dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda härför erforderliga författningsändringar.

KAPITEL VI

De sakkunigas översväganden och förslag till ändringar i bidragsreglerna m. m.

Allmänna synpunkter

Den statliga bidragsgivningen till enskild väghållning har, såsom av den i kap. III lämnade redogörelsen framgår, ursprungligen varit av mycket begränsad omfattning och avsett endast byggandet av utfartsvägar. Bidragsgivningen har dock successivt utvidgats och omfattar numera såväl byggandet som underhållet, varjämte genom införandet av ett system med kreditgarantier för maskinanskaffning samt redskapsbidrag goda betingelser skapats för rationalisering av underhållsverksamheten. Till detta kommer den under senare år alltmer ökade bidragsgivningen eller direkta medverkan i väghållningen från landstingens och kommunernas sida.

Transportformernas förändring i förening med den snabba trafikutvecklingen har emellertid medfört, att helt andra krav än tidigare — icke minst ur trafik-säkerhetssynpunkt — kommit att ställas också på det enskilda vägnätet. Fordringarna på såväl vägarnas bärighet som standard i övrigt har sålunda blivit allt högre, vilket inneburit en ökad ekonomisk belastning för de intressenter som närmast har att svara för denna väghållning. Detta har i sin tur haft till följd, att från dessas sida rests allt starkare krav på erhållande av kompensation från det allmänna för de uppkomna kostnadsfördyringarna. Även frågan om ett statligt eller kommunalt övertagande helt el-

ler delvis av den enskilda väghållningen har därvid aktualiserats.

Vid bedömningen av hithörande frågor måste givetvis beaktas det enskilda vägnätets stora betydelse för näringslivet och ur allmänna kommunikations-synpunkter. De enskilda vägarna utgör sålunda ett för transportförsörjningen i dess helhet viktigt och nödvändigt komplement till de allmänna vägarna och står ofta i allmän trafikbetydelse och funktion dessa nära. Deras betydelse för fastighetsbildningen och bebyggelseutvecklingen är jämväl stor. Det framstår därför som i hög grad angeläget för såväl det allmänna som intressenterna själva att de enskilda vägarna utbygges och underhålls på ett rationellt och ändamålsenligt sätt. Av samma skäl och med hänsyn jämväl till kostnaderna för denna väghållning framstår därvid en insats från statens sida som både välmotiverad och nödvändig.

Beträffande frågan om vilken omfattning detta stöd rimligen bör ha, kan givetvis delade meningar råda. Att gå så långt som till ett förstatligande helt eller delvis av den enskilda väghållningen har de sakkunniga, av skäl som i ett följande avsnitt närmare beröres, icke funnit sig kunna tillråda. Däremot synes till följd av de senaste årens utveckling på detta område en ökad bidragsgivning böra översvägas. Vid genomförandet av en sådan förefaller det nuvarande systemet

i princip kunna bibehållas. Detta torde dock förutsätta förbättringar i form av justerade procentsatser för bidragen i förening med en enklare utformning av bidragsreglerna och av handläggningsförfarandet. Vidare bör bidragsgivningen på ett smidigare sätt än hittills kunna anpassas till uppstående behov samt så nära som möjligt anknyta till de verkliga kostnaderna vid en i möjligaste mån rationellt bedriven verksamhet. Största möjliga likformighet med avseende på bestämmelsernas tillämpning de skilda vägkategorierna och landsdelarna emellan bör slutligen eftersträvas.

Förslag till sådana ändringar i bidragsgivningens utformning, som de sakkunniga anser böra vidtagas i angivet syfte, upptages jämte andra därmed sammanhängande spörsmål under efterföljande avsnitt, berörande respektive statens övertagande helt eller delvis av underhållet av de enskilda vägarna, kommunalt övertagande av den enskilda väghållningen, bidragsprocenten, omuppskattningarna, effektivisering och förenkling av arbetet med bidragsverksamheten samt länsstyrelsernas ställning med avseende å bidragsfrågornas handläggning.

Statens övertagande helt eller delvis av underhållet av de enskilda vägarna

Redan 1935 års vägsakkunniga — vilkas förslag (SOU 1939:1) låg till grund för införandet år 1939 av underhållsbidrag till de enskilda vägarna — ställde frågan, huruvida det icke vore mest rationellt att sådana vägar, som uppbyure en avsevärd trafik av andra än intressenterna själva, intoges till allmänt underhåll. Tanken avvisades emellertid under framhållande av att det i många fall måste te sig egendomligt att låta staten i det närmaste helt (enligt dåvarande system utgick underhållsbidrag med 85 procent till av vägdistrikt hållna allmän-

na vägar) bekosta underhållet av vägar, som till sin karaktär vore mest lika de rent privata vägarna, även om trafiken av icke-intressenter uppginge till viss betydighet. Stora kostnader skulle ju också därigenom åsamkas det allmänna.

Spörsmålet om statens övertagande av det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet har, såsom av kapitel V i det föregående framgår, sedermera upprepade gånger aktualiserats genom i ämnet väckta riksdagsmotioner. Från förslagsstäl-larnas sida har därvid bl. a. framhållits, att man knappast längre kunde beteckna de vägar till vilkas underhåll bidrag utginge som enskilda vägar. Utvecklingen av den främmande trafiken hade nämligen givit vägarna en alltmer allmän karaktär. Det vore därför mest rationellt att vägförvaltningarna, som hade en modern maskinpark, skötte underhållet på dessa vägar. Vidare åberopades rättviseskäl medborgarna emellan. Om staten övertog skötseln av vägarna skulle även, enligt motionärerna, den administrativa apparaten för bidragsverksamheten kunna slopas. De olika förslag som framförts har dock icke vunnit statsmak-ternas bifall.

Frågan om ett förstatligande av det enskilda vägväsendet kan sägas beröra två huvudproblem, nämligen dels de ekonomiska konsekvenserna av en sådan åtgärd, dels ock de därmed förenade organisatoriska frågorna. Såväl de enskilda vägnätens inbördes skiftande art och beskaffenhet som deras i stor utsträckning avsevärda olikheter gentemot de allmänna vägarna måste därvid beaktas. Stora svårigheter skulle med hänsyn bl. a. härtill uppstå vid ett inordnande av de enskilda vägarna i det allmänna vägnätet.

Ett förstatligande skulle innebära ett överförande av väghållningsskyldigheten från de enskilda intressenterna till en offentlig myndighet. Med denna över-

föring skulle även följa en förändring ifråga om ansvarsförhållandena för berörda vägars standard och trafiksäkerhet. Vaghållning genom en offentlig myndighet synes med hänsyn härtill komma att kräva en högre standard än den trafikanterna rimligen kan fordra vid vägnas bibehållande som enskilda. Den kostnadsökning som skulle följa härav torde vara betydande och i regel endast till en del kunna motverkas av en mera rationellt driven vaghållning. Ett förstatligande skulle dessutom i de flesta fall nödvändiggöra en genomgripande standardhöjning av de enskilda vägarna, innan dessa övertogs. Kostnaderna för allmän och enskild vaghållning torde av anförda skäl i de flesta fall skilja sig väsentligt, även då fråga är om vägar med likartade förutsättningar beträffande trafik, grundförhållanden m. m. Motsvarande torde i stort äga tillämpning jämväl vid ett kommunalt övertagande av vaghållningen.

Såsom av bl. a. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i annat sammanhang framhållits torde således den parallell, vilken stundom drages mellan å ena sidan utvecklingen beträffande de allmänna vägarna — från den tid då hållandet av dessa var en skyldighet för de jordägande fram till förstatligandet av den allmänna vaghållningen — och å andra sidan utveckling ifråga om den enskilda vaghållningen, icke vara baserad på jämförbara förhållanden. Den nämnda jämförelsen kan leda till ett antagande, att det skulle vara lämpligt för staten att övertaga den enskilda vaghållningen, när statsbidraget nått sådan storlek, att staten i det närmaste bekostar hela vaghållningen. När den allmänna vaghållningen på sin tid övertogs av kommunala organ, berodde detta emellertid till väsentlig del på, att för dessa vägar krävdes en högre standard, än som erfordrades för den jordägande befolk-

ningens behov. Det förstatligande som senare genomfördes innebar därför endast en förändring ifråga om verkställigheten av vaghållningen på redan allmänna vägar. Skulle den nu enskilda vaghållningen bli en skyldighet för stat eller kommun, torde det som förut nämnts icke dröja länge, förrän ökade krav på vaghållningens standard komme att göra sig gällande. Så länge däremot vaghållningen på de vägar det här är fråga om, och för vilka man i regel har att räkna med tämligen klart avgränsade båtadsområden, förblir en de enskilda väginressenternas angelägenhet, torde dess standard lättare kunna anpassas efter det verkliga behovet.

Ur rent ekonomiska synpunkter måste det sålunda för det allmänna del vara mindre lämpligt att forcera den principiella lösningen av frågan om vem den enskilda vaghållningsskyldigheten skall åvila. Att stora svårigheter även av organisatorisk natur skulle vara förenat med förstatligandet av ett vägnät av den omfattning det här gäller torde ligga i öppen dag. Bl. a. skulle sålunda en kraftig och kostnadskrävande upprustning av den ansvariga myndighetens nuvarande personal- och materielresurser bli ofrånkomlig.

Vidkommande kostnadsfrågan må f. ö. erinras om att det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet för närvarande har en längd av ca 54 000 km och numera ökar med en längd av genomsnittligt 2 000 km per år, medan det allmänna vägnätet har en längd av ca 95 000 km och tillväxter betydligt långsammare. Beträffande det sistnämnda föreligger som bekant ett mycket stort medelsbehov för dess utbyggnad och upprustning. Enligt »Vägplan för Sverige» (SOU 1958:1 och 2) beräknas sålunda de totala kostnaderna härför under en 20-årsperiod — räknad från och med 1958 — uppgå till ca 21 miljarder kronor (inklusive städernas

statsbidragsberättigade vägar och gator). Planen har i princip godtagits av statsmakterna, dock utan att den i planen för 10-årsperioden 1958—1967 förutsatta investeringsserien i sin helhet godkänts. Även om för åren 1958—1961 en investeringsverksamhet (inklusive beredskapsarbeten) överstigande förenämnda serie kommit till stånd, måste konstateras att hittills utförda arbeten dock utgör en mindre del av det totala behovet. Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petita för budgetåret 1961/62 framgår också att — vid en anslagstilldelning enligt serien — under åren 1961—65 ny- och ombyggnadsbehovet för endast ca 3 000 km av riksvägarna, motsvarande knappt $\frac{1}{4}$ av det totala behovet, skulle kunna tillgodoses. Beträffande länsvägarna skulle de i förhållande till dessas totala omfattning — inemot 80 000 km — mycket begränsade resurserna få koncentreras till gruppen länsvägar av synnerligen stor betydelse för näringslivet, befolkningen och riksförsvaret, vilken grupp omfattar ca 25 procent av länsvägnätet. Ändock har i vägplanen den större delen av de totala investeringarna hänförs till den andra tioårsperioden.

Mot bakgrunden bl. a. av angivna förhållanden — finner de sakkunniga för sin del ett förstataligande inom överskådlig tid rimligen icke kunna genomföras. Den enskilda väghållningens problem måste sålunda lösas efter andra linjer. Såsom tidigare anförts synes därvid en förbättrad och förenklad bidragsgivning av i princip det slag man nu har framstå som den bästa lösningen. Genom en sådan bibehålles också enligt de sakkunnigas mening en lämplig övergångsform mellan å ena sidan vägar, som är nödvändiga för allmän samfärdsel och därför hålles av det allmänna, och å andra sidan vägar, som lämpligen hålles av enskilda intressenter. Den nuvarande formen innebär en decentralisering av an-

svar och initiativ beträffande väghållningen på det rent lokala vägnätet, som i och för sig har betydande fördelar. Det kan sålunda många gånger vara enbart till gagn för de lokala intressenterna att själva få bestämma om sin väghållning med hänsynstagande främst till lokala synpunkter.

Som alternativ till ett direkt förstataligande har framförts önskemål om en väsentligt ökad intagning av enskilda vägar till allmänt underhåll. Frågan här om kommer att av de sakkunniga behandlas i ett följande kapitel.

Kommunalt övertagande av den enskilda väghållningen

Det har också ifrågasatts om icke, med hänsyn till de allmänna intressen som är knutna till den enskilda väghållningen, denna borde helt eller delvis övertagas av kommunerna. Frågan här om har också varit föremål för överväganden från statsmakternas sida i samland med tillkomsten av 1939 års lag om enskilda vägar (prop. 1939:250 s. 47—67). Departementschefen uttalade därvid bl. a., att ett läggande av kostnaderna helt eller delvis å kommuner — för sådana enskilda vägar på rena landsbygden, vilka är av större betydelse för allmän samfärdsel — ej kunde förordas. Redan möjligheten att någorlunda rättvist fördela den kommunala bidragsskyldigheten mellan olika kommuner skulle möta stora svårigheter. Att härtill låta vägens belägenhet vara avgörande skulle i många fall leda till mindre tillfredsställande resultat, t. ex. då vägen i sin sträckning inom viss kommun utgjorde genomfartsväg för trafiken å allmänna vägar utanför kommunens område, eller då trafiken bedrivs av invånare i ort utom kommunen, utan att denna tillfördes någon fördel. Och även om man, såsom i sistnämnda fall, skulle kunna konstatera, att den allmän-

na trafiken härrörde i övervägande grad från medlemmar av viss kommun, vore det ej sällan oriktigt att beteckna denna trafik som ett kommunens intresse. Olämpligt syntes även vara att ålägga kommun väghållning utanför dess eget område. Skulle det anses behöfligt att det allmänna själv ombesörjde väghållningen, borde detta, även om vägarna i finansiellt hänseende icke fullt jämställades med landsvägar, ske genom vägdistrikten, vilka ju vore inrättade för verksamhet av dylikt slag och genom sin organisation och maskinella utrustning ägde särskilda förutsättningar att bedriva väghållningen rationellt. Men om i visst fall kraven å väghållningens omhändertagande av det allmänna framträdde såsom oavvisliga, utvisade detta i själva verket att fråga vore om väg, som borde förvandlas till landsväg.

Departementschefen anförde vidare bl. a. följande.

Vidkommande enskilda vägar på den verkliga landsbygden anser jag alltså att gällande fundamentala regler om väghållningen såsom vägintrössenternas ensak och om rätt för dem att förbjuda trafik av utomstående, böra bibehållas i lagstiftningen samt att det särskilda problem, som uppkommer då den allmänna samfärdseln behöves taga dylik väg i anspråk utan att vägen dock kan förändras till landsväg, främst avser frågan, huru de enskilda skola erhålla gottgörelse för den ökning i väghållningsbördan, som den allmänna trafiken orsakar, samt bör lösas genom fakultativa statsbidrag, vid vilkas beviljande det allmänna kan betinga sig att vägen hålles öppen för allmän trafik och underhålles i ett för denna trafik lämpligt skick.

Vad åter angår vägar inom områden, där en tätare bebyggelse ägt rum eller kan väntas snart uppkomma, ger utredningen vid handen att den frihet, som enligt gällande lag tillkommer enskilda fastighetsägare att bestämma i vägfrågorna, innebär avsevärd våda ur det allmänns synpunkt, i det att för en god samhällsbildning olämpliga vägar kunna anläggas och å andra sidan det enskilda initiativet ofta icke förslår för tillskapande och vidmakthållande av de tra-

fikleder, som nödvändigt betingas av samhällsbildningen men dock icke äga landsvägs kännemärken.

Även beträffande nu förevarande vägar möter alltså spörsmålet om en kommunal väghållning och för en dylik lösning kunna åberopas jämväl åtskilliga andra skäl än det nämnda, särskilt att man därigenom kunde med ett enkelt grepp komma ifrån de av riksdagen påtalade svårigheterna att i tätbebyggda orter tillämpa den gällande lagens norm för väghållningsbördans fördelning samt i de kommunala myndigheterna finna en redan färdig organisation för frågornas handläggning och vägarbetets bedrivande, så att statsmyndigheternas befattning med frågorna kunde inskränkas och bildande av vägsamfällighet bleve obehöfligt. Ansågs, med hänsyn till vägarnas betydelse, även andra än fastigheter böra bidra till väghållningskostnaderna, kunde kommunalskattemedlens användning för ändamålet synas lämplig, och den typ av vägar, som sålunda skulle bildas på gränsen mellan begreppen landsväg och enskild väg, vore ägnad att minska klyftan mellan allmän och enskild väghållning. Riktigast vore väl att beteckna de ifrågakvarande kommunvägarna såsom allmänna. De skulle tydligen komma att stå öppna för allmän trafik.

De sakkunniga, med vilka härutinnan de över deras förslag hörda myndigheterna med mycket få undantag synas instämma, hava emellertid ansett övervägande skäl tala mot en dylik lösning av problemen. Även jag hyser starka betänkligheter mot ett system, som innebure att nya smärre distrikt inrättades för ett slags allmän väghållning vid sidan av de nuvarande vägdistrikten. I vissa fall kunna förhållandena kanske vara sådana att väghållning inom stad eller stadsliknande samhälle må anses såsom en ordnings- och hushållsangelägenhet, gemensam för stadens eller samhällets invånare, och det förekommer ju att städer eller samhällen frivilligt övertaga väghållning eller lämna bidrag därtill. Staden eller samhället kan ju ock i sin egenskap av fastighetsägare, eventuellt markexploator, bygga enskilda vägar. Men i regel torde den väghållning, varom nu är fråga, avse endast ett större eller mindre område i stadens eller samhällets yttre delar, och man kan då ej bortse från att väghållningen närmast är en angelägenhet för fastigheter-

na inom detta område. Liknande synpunkt gör sig gällande i fråga om sådana tätbebyggda orter på landsbygden, där municipalsamhälle icke bildats. Att i dessa fall ålägga landskommunerna att bekosta väghållningen inom området kan i regel icke vara rättvist.

De av departementschefen sålunda anförda skälen mot en kommunalisering av de enskilda vägarna fann väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen, i sin i det föregående omnämnda, gemensamma utredning, alltså äga giltighet. Den år 1948 beslutade ändringen av kommunernas kompetensregler, varigenom kommunerna i större utsträckning än tidigare erhållit befogenhet att engagera sig i enskild väghållning, ansågs ej heller innebära någon rubbning av de skäl mot en kommunalisering av enskild väghållning som återfanns i nämnda proposition. Ifråga om ett kommunalt övertagande av enskild väghållning hade vidare 1946 års kommunallagskommitté (SOU 1947:53) bl. a. uttalat, att det borde föreligga jämförelsevis starka skäl för att kommunerna på detta sätt skulle avlyfta väghållningsbördan från dem densamma enligt lag åvilas. För en kommunal väghållning av sagda slag borde sålunda uppställas det kravet, att den skulle påkallas av ett särskilt betydande allmänt intresse.

Den då förestående kommunsammanslagningen syntes enligt styrelserna icke påverka de i förenämnda proposition åsyftade skälen mot en kommunalisering av den enskilda väghållningen. I anslutning härtill underströks, att kommungränserna endast i enstaka fall torde kunna anses som naturliga gränser för väghållningsområden.

De sakkunniga finner sig i allt väsentligt kunna ansluta sig till såväl vad av departementschefen som av nämnda utredning anförts i denna fråga. Den utveckling som ägt rum på vägväsen-

dets område samt de överväganden som i skilda sammanhang under årens lopp förevarit beträffande frågan om fördelning av utgifterna för allmänna ändamål mellan stat och kommun torde ävenledes tala mot ett kommunalisering.

Med hänsyn till anförda förhållanden, och då direktiven för utredningen icke heller innebär något direkt åläggande att upptaga förevarande fråga, har de sakkunniga icke ansett anledning föreligga att ytterligare ingå härpå.

Bidragsprocenten

I vad avser byggande av enskilda vägar utgår bidrag för närvarande med högst 60 procent av den beräknade skäliga byggnadskostnaden eller, då synnerliga skäl därtill föreligger och efter Kungl. Maj:ts hörande, med högst 75 procent. Även till iståndsättningsarbeten utgår bidrag med högst 60 procent. För underhållet är bidraget 65 procent eller då synnerliga skäl därtill föreligger 80 procent. Redskapsbidrag slutligen utgår med 60 procent.

I samband med den höjning av *underhållsbidraget* med fem procent till nuvarande nivå som beslutades vid 1956 års riksdag erinrade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — i den framställning som låg till grund för Kungl. Maj:ts förslag — bl. a. om att grunden för underhållsbidrag är de beräknade kostnaderna. Dessa fastställes första gången bidrag skall utgå samt därefter vid en särskild förrättning — omuppskattning — vart femte år. Sålunda beräknade kostnader lägges till grund för det årliga statsbidraget under femårsperioden. Den enda kontroll som under perioden normalt utföres för statsbidragets utbetalande är en årlig besiktning av vederbörande väg i syfte att utröna, om densamma underhållits på det sätt,

vartill man syftat vid beviljandet av bidraget. Vägintressenterna behöver följaktligen icke för bidragets utbekommande föra detaljerade räkenskaper för sin förvaltning av väghållningen.

Anledningen härtill har varit förhållandena i samband med väghållningen. Denna har tidigare i regel ombesörjts av intressenterna själva genom egna dagsverken. Det har då knappast varit möjligt för dem att prestera räkenskaper i fullständigt skick. I detta hänseende har under de senaste åren en viss ändring inträtt därigenom, att vägintressenterna i ökad utsträckning bildar vägsamfälligheter och vägföreningar. Därvid ombesörjes väghållningen icke av den enskilda intressenten utan av sammanslutningen ifråga. Väghållningen utföres sålunda i viss utsträckning genom entreprenad eller i vart fall på sådant sätt, att väsentliga delar därav verkställas genom åkare eller mindre entreprenadföretag. I sådana fall måste givetvis en regelrätt bokföring rörande kostnaderna verkställas. Till viss del föres alltså räkenskaper, som kan ligga till grund för en granskning av den bidragsbeviljande myndigheten, exempelvis i samband med omuppskattning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har tidigare framhållit, att det finns ett visst samband mellan bidragsprocentens storlek och kravet på den kontroll över de verkliga kostnaderna, som bör krävas från statsmakternas sida. Ju närmare bidraget kommer de verkliga kostnaderna, ju starkare framträder kravet på kontroll. Enligt vad styrelsen därvid anfört, måste systemet med utbetalande av bidrag på beräknad kostnad anses tillfredsställande för såväl vägintressenterna som statsverket. Intressenterna får därigenom möjlighet att lämna väghållningen efter trafiken och efter förhållandena i övrigt under olika år. De behöver då föra räkenskaper endast

i den begränsade omfattning lagen om enskilda vägar föreskriver. För statsverkets del åter måste det vara till fördel att icke behöva avdela personal till det mycket omfattande granskningsarbete, som eljest skulle erfordras. Med anledning härav har styrelsen ansett, att man såvitt möjligt även i fortsättningen borde behålla det rådande systemet med statsbidrag på en beräknad kostnad.

Styrelsen har vidare framhållit, att det är svårt att finna någon fast grund för beräkning och bestämmande av den skäliga storleken av statsbidragen till enskild väghållning. Utvecklingen på området har icke heller kunnat utvisa några klara linjer för utväljandet av den ena eller andra procentatsen såsom varande skälig. Styrelsen ansåg sig därför vid framläggandet av sitt förslag år 1955 böra utgå från statsmakternas ställningstagande i frågan vid 1952 års riksdag samt efter denna tidpunkt inträdda kostnadsökningar. Dessa ansågs ha sin grund i dels penningvärdets förändring, dels konstaterad trafikökning. Den förra ansågs inte utgöra skäl för någon procentuell ökning av bidraget. Den senare däremot ansågs belasta vägintressenterna i sådan grad, att de borde erhålla kompensation, i varje fall för den del av kostnadsökningen som orsakades av annan trafik än för väghållarnas räkning eller s. k. främmande trafik. Jämväl för den kostnadsökning som föranleddes av trafik för väghållarnas egen räkning kunde emellertid göras gällande, att kompensation borde ske — sett mot bakgrunden av de övertväganden rörande vägväsendets finansiering, som gjordes i samband med statsmakternas behandling år 1952 av frågan om motorfordonsbeskattningens storlek m. m.

Med hänsyn till anförda förhållanden och med utgångspunkt från visst,

genom vägförvaltningarna inhämtat material rörande bidragsverksamheten fann styrelsen sålunda den föreslagna höjningen böra komma till stånd. Denna styrelsens uppfattning delades av föredragande departementschefen, som i 1956 års statsverksproposition framlade förslag i enlighet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordat. Förslaget godtog sedermera av riksdagen (jmf Rskr nr 6; SU nr 6).

Den utveckling som föranledde förenämnda femprocentiga höjning har emellertid fortsatt. Jämsides med förändringen av penningvärdet har sålunda skett en kraftig trafikökning för även det enskilda vägnätets del. Denna har haft till följd att utgifterna för de enskilda väghållarna i motsvarande mån stigit. I motioner redan till 1958 års riksdag hemställdes därför om en höjning av bidragsprocenten till 70 respektive 85 procent, vilket förslag dock icke bifölls av riksdagen. Sedan även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i petita för budgetåret 1959/60 förordat en sådan höjning — vilket förslag icke föranledde någon åtgärd från departementschefens sida — väcktes nya motioner i ämnet vid 1959 och 1960 års riksdagar. Motionerna föranledde icke något beslut om höjning från riksdagens sida. Statsutskottet framhöll dock att starka skäl kunde åberopas för en sådan samt framhöll vidare (SU 1960: 6) angelägenheten av att Kungl. Maj:t till förnyad prövning upptoge frågan härom. Resultatet av prövningen borde om möjligt redovisas redan i 1961 års statsverksproposition. Utskottet ansåg också starka skäl tala för, att jämväl övriga med statsbidragsgivningen till enskilda vägar sammanhängande frågor bleve föremål för utredning på sätt Kungl. Maj:t funne lämpligt.

I detta sammanhang må slutligen erinras om att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina petita för budgetåret 1961/62 återkommit med förslag om höjning av underhållsbidraget. Departementschefen förklarade sig dock i 1961 års statsverksproposition icke beredd att tillstyrka förslaget samt hänvisade i samband därmed till det inom kommittén pågående utredningsarbetet.

De sakkunniga har för sin bedömning av denna fråga bl. a. från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtat visst material beträffande förändringarna i underhållskostnaderna under skilda femårsperioder.

Härav framgår (se tablå å nästa s.) att den procentuella ökningen av den beräknade underhållskostnaden från 1951 till 1956 var 43 procent, från 1952 till 1957 var 37 procent, från 1953 till 1958 var 30 procent, från 1954 till 1959 var 28 procent och från 1955 till 1960 var 27 procent. I genomsnitt uppgick ökningen under dessa perioder till ca 32 procent. De totala kostnaderna för vägarna i 1960 års serie uppgick nämnda år till ca 7,4 mkr. Enligt 1955 års beräkning var kostnaderna för samma vägar ca 5,8 mkr. De enskilda vägin-tressenterna, som i det stora flertalet fall haft att bidra med 35 procent av underhållskostnaderna, har sålunda enligt de sistnämnda år gjorda beräkningarna haft att vidkännas en underhållskostnad av sammanlagt ca

$$\left(\frac{35 \times 5\,800\,000}{100} \right) = 2\,030\,000 \text{ kronor.}$$

Om bidragsprocenten skulle ändras så, att vägin-tressenterna även efter femårsperiodens slut skulle deltaga i underhållskostnaden med samma totalbelopp som tidigare, skulle den följaktligen behöva sättas till 72 å 73 procent.

Tablå utvisande förändringar i de beräknade underhållskostnaderna under perioden 1956—1960 med hänsyn till under samma period återkommande omuppskattningsförrättningar. (Belopp i 1 000-tal kronor)

Års- vägar	Beräknad årlig kostnad		Ökning	
	1951	1956		
	Kr.	Kr.	Kr.	%
1941	481	687	206	43
1946	962	1 405	443	46
1951	1 083	1 532	449	41
Summa	2 526	3 624	1 098	43

Väghållarnas egna underh.utgifter vid 65 % statsbidrag		Därest väghållarnas egna utgifter sedan senaste uppskattning skulle förbli oföränd- rade hade erfordrats ett statsbidrag med:
År 1951	År 1956	
884	1 268	75,6 %

Års- vägar	Beräknad årlig kostnad		Ökning	
	1952	1957		
	Kr.	Kr.	Kr.	%
1942	469	615	146	31
1947	1 120	1 542	422	38
1952	950	1 329	379	40
Summa	2 539	3 486	947	37

Väghållarnas egna underh.utgifter vid 65 % statsbidrag		Därest väghållarnas egna utgifter sedan senaste uppskattning skulle förbli oföränd- rade hade erfordrats ett statsbidrag med:
År 1952	År 1957	
889	1 220	74,5 %

Års- vägar	Beräknad årlig kostnad		Ökning	
	1953	1958		
	Kr.	Kr.	Kr.	%
1943	1 126	1 471	345	31
1948	1 243	1 609	366	29
1953	814	1 044	230	28
Summa	3 183	4 124	941	30

Väghållarnas egna underh.utgifter vid 65 % statsbidrag		Därest väghållarnas egna utgifter sedan senaste uppskattning skulle förbli oföränd- rade hade erfordrats ett statsbidrag med:
År 1953	År 1958	
1 114	1 443	73,0 %

Års- vägar	Beräknad årlig kostnad		Ökning	
	1954	1959		
	Kr.	Kr.	Kr.	%
1944	1 074	1 375	301	28
1949	1 323	1 678	355	27
1954	963	1 252	289	30
Summa	3 360	4 305	945	28

Väghållarnas egna underh.utgifter vid 65 % statsbidrag		Därest väghållarnas egna utgifter sedan senaste uppskattning skulle förbli oföränd- rade hade erfordrats ett statsbidrag med:
År 1954	År 1959	
1 176	1 508	72,7 %

Års- vägar	Beräknad årlig kostnad		Ökning	
	1955	1960		
	Kr.	Kr.	Kr.	%
1940	2 276	2 880	604	27
1945	1 223	1 569	346	28
1950	1 372	1 736	364	27
1955	934	1 214	280	30
Summa	5 805	7 399	1 594	27
Totalt för perioden	17 413	22 938	5 525	32

Väghållarnas egna underh.utgifter vid 65 % statsbidrag		Därest väghållarnas egna utgifter sedan senaste uppskattning skulle förbli oföränd- rade hade erfordrats ett statsbidrag med:
År 1955	År 1960	
2 032	2 590	72,5 %
6 095	8 029	73,4 %

En på liknande sätt genomförd beräkning av vägar ingående i övriga års-serier ger i huvudsak samma resultat. Den konstaterade kostnadsökningen beror emellertid, såsom i det föregående framhållits, icke enbart på att ökad trafik medfört ökade arbetskvantiteter för vägbanans underhåll, utan måste delvis tillskrivas de under femårsperioderna inträdda ändringarna av penningvärdet.

På begäran av de sakkunniga har vidare inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en undersökning verkställt angående förhållandet mellan beräknade och i verkligheten nedlagda kostnader för underhållet av de enskilda vägarna i ett antal län, nämligen Stockholms, Jönköpings, Kronobergs, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Örebro, Kopparbergs, Gävleborgs och Västerbottens län. Undersökningen omfattar underhållsperioden 1956—1960, d. v. s. 1941, 1946, 1951 och 1956 års vägar. De inhämtade uppgifterna, som redovisas i sammanställning i bil. A, avser dels de beräknade kostnaderna för denna underhållsperiod, dels de av väghål-larna nedlagda verkliga kostnaderna under perioden. De senare uppgifterna har införskaffats genom direkt kontakt från vägförvaltningarnas sida med respektive vägghållare. Enär, såsom nämnts, någon egentlig bokföringsteknisk redovisningsskyldighet gentemot statsverket icke föreligger i fråga om underhållsbidraget, har införskaffandet av förevarande uppgifter varit förenat med vissa svårigheter. Det nu redovisade siffermaterialet avseende verkliga kostnader har dock ansetts kunna godtagas för sitt ändamål.

Vägarna har indelats i tre vägtyper, nämligen A = utfartsvägar, B = förbindelsevägar och C = samhällsvägar, d. v. s. vägar till och inom tätbebyggelse, samt fyra trafikalsgrupper nämligen 1 = 1

— 20 fordon, 2 = 20 — 100 fordon, 3 = 100 — 500 fordon och 4 > 500 fordon.

Sammanlagt har 196 vägföretag varit föremål för undersökning. Antalet företag inom varje vägtyp och trafikalsgrupp varierar. Inom grupperna B 3, B 4 och C 2—C 4 är antalet företag så begränsat, att en viss försiktig bedömning av grundmaterialets tillförlitlighet i representativt hänseende är motiverad.

Av de inhämtade uppgifterna framgår (jmf kolumnerna 5 och 8 i sammanställningen) att de verkliga kostnaderna över lag överstigit de beräknade. För de minst trafikerade vägarna (såsom A 1, A 2 och B 2) är skillnaden mellan beräknade och verkliga kostnader relativt blygsam. För de mera trafikerade vägarna och framför allt vägarna inom tätbebyggelse däremot (B 3- och C-vägarna) är skillnaden avsevärd.

I anslutning härtill må framhållas att, redan på grund av underhållsperiodens längd — fem år — och då förhållandena vid periodens början ligger till grund för beräkningen av kostnaderna för hela perioden, det i allmänhet blir så, att de verkliga, totala underhållskostnaderna under perioden överstiger de beräknade. Formell möjlighet finns visserligen att på grund av ändrade förhållanden verkställa ny underhållsberäkning under löpande period. Sådan förnyad beräkning är emellertid i praxis mindre vanlig. Detta medför att även mera väsentliga kostnadsförändringar, vilka i och för sig kan motivera en ny beräkningsgrund, likväl vanligen får anstå till tidpunkten för nästa ordinarie omupp-skattning.

Av det i det föregående behandlade materialet framgår att en eftersläpning

av bidragen föreligger i förhållande till de verkliga kostnaderna. Detta, som har sin grund i den allmänna kostnadsutvecklingen i förening med det nuvarande systemet med omuppskattning endast vart femte år, innebär att intressenterna fått vidkännas merkostnaderna och sålunda fått ett relativt sett mindre bidrag än som ursprungligen avsetts. För att återställa relationerna mellan bidrag och kostnader till utgångsläget måste följaktligen en justering av bidragsprocenten ske. En sådan justering skulle för beredande av full kompensation åt bidragstagarna uppgå till minst 7 å 8 procent. De sakkunniga anser emellertid, i likhet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tidigare anfört i denna fråga, att bidragstagarna själva bör svara för kostnadsökningar motsvarande den del av penningvärdets förändring, som hänförs till deras kostnadsandel. Med utgångspunkt härifrån skulle den höjning som erfordras uppgå till ca fem procent.

Vad som framför allt motiverar en sådan ändring är emellertid enligt de sakkunnigas mening de enskilda vägar- nas egenskap av ett nödvändigt komplement till det allmänna vägnätet och deras därav följande betydelse för folkhushållet i dess helhet. Bl. a. måste därvid beaktas de väsentligt ökade krav på de enskilda vägar- nas standard och underhåll, som den långtgående motoriseringen inom jord- och skogsbruk ställer. Trafikens tyngd och intensitet ökar således ständigt. Även den allmänt kommersiella trafiken och den mera fritidsbetonade trafiken tillväxer kraftigt. En stor del av trafiken utgöres f. ö. av främmande trafik. Vägar- na måste av nämnda anledningar hållas i ett tillfredsställande skick året runt och får ej heller avstängas för allmän trafik. Det framstår under så-

dana förhållanden som skäligen att även det allmänna — i form av höjda bidrag eller dylikt — medverkar till täckandet av utgiftsökningarna. Därest så ej sker, föreligger stor risk att de enskilda vägar- na släpar efter i standardutveckling m. m., vilket icke minst ur trafiksäkerhetssynpunkt vore olyckligt.

De sakkunniga har mot bakgrund av det anförda funnit en justering av underhållsbidraget med förenämnda 5 procent till 70 respektive 85 procent snarast böra komma till stånd. Bidraget bör som förut grundas på beräknade kostnader. Det framstår nämligen som ett angeläget önskemål, att bidragsreglerna i denna del bibehålles oförändrade — för undvikande av en betungande räkenskapshållning för den statliga tillsynsmyndighetens del.

Före den senast företagna höjningen av underhållsprocenten var procentsatsen för *byggande* densamma som för underhållet. I sin förenämnda framställning i *petita* för budgetåret 1956/1957 förklarade sig väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ej ha funnit skäl föreligga att föreslå ändring av bestämmelserna rörande byggnadsbidraget. Bl. a. hänvisades härvid till att frågan om bidragsprocenten för byggnade ej hade berörts vid 1955 års riksdag, vars behandling av bidragsfrågan legat till grund för styrelsens framställning.

De sakkunniga ha emellertid icke funnit några sakligt motiverade skäl föreligga för en differentiering av de båda procentsatserna. Samma skäl som överhuvudtaget motiverar en förbättring och förenkling av bidragsgivningen talar också för en högre och enhetlig procentsats. Vidare kan som skäl härför åberopas, att de enskilda vägar- na numera måste byggas med en helt annan faktisk standard än tidigare. De tyngre transporter som i allt större utsträckning trafikeras även dessa vägar kräver sålunda

en högre och till förhållandena på kringliggande allmänna vägar i möjligaste mån avpassad bärighetsstandard. Av bl. a. trafiksäkerhetsskäl krävs också i övrigt en bättre standard i fråga om exempelvis bredd, linjeföring, mötesplatser, säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar etc. Även därvidlag skärps kraven på anpassning till kringliggande vägar. Dessa förhållanden medför givetvis väsentligt stegrade och för de enskilda intressenterna ofta alltför betungande anläggningskostnader. Här liksom i fråga om underhållet framstår därför en ökad insats från det allmännas sida som nödvändig. Investeringarna i det enskilda vägnätet torde f. ö. — liksom fallet är i fråga om övriga väginvesteringar — vara för hela samhället i hög grad produktiva genom de sänkningar av transportkostnaderna m. m. som genom dem möjliggöres.

För belysande av utvecklingen av anslagsgivningen till enskilda vägar samt av förhållandet mellan medlen härför och totalt influtna bilskattemedel har tabellen å nästa sida upprättats.

Härav framgår bl. a. att andelen bidragsmedel av bilskattemedlen för år 1960 uppgick till ca 2,9 procent. För 1961 kan förutses ungefär samma procenttal. Mellan 1952 och 1959 uppgick procenttalet på ett undantag när till mellan 3,2 och 3,8 och för perioden i dess helhet, alltså från 1940, har procenttalet genomgående varit högre än 1960 och 1961. Sammanfattningsvis kan konstateras, att de till enskild väghållning beviljade medlen icke följt ökningen av totalt tillgängliga bilskattemedel utan snarare — relativt sett — minskat år från år.

På grund av sålunda anförda omständigheter vill de sakkunniga föreslå, att de högre procentsatserna — 70 respektive 85 — tillämpas också för byggnads-

bidragets del, även om detta givetvis medför ökade kostnader för statsverket. I sammanhanget bör dock framhållas, att merkostnaderna är relativt begränsade och under det första året efter en ändring ej beräknas uppgå till mer än ca 1,5 mkr.

I analogi med vad som föreslagits beträffande underhålls- och byggnadsbidragen synes även bidraget till *planeringskostnader* samt *redskapsbidraget* böra fixeras till sjuttio procent. Slutligen bör beslut om tillämpande av en högre bidragsprocent än normalprocenten för byggnadsbidragets del — likaväl som för underhållsbidraget — hädanefter fattas av länsstyrelsen i stället för som nu av Kungl. Maj:t. De sakkunniga återkommer härtill under avsnittet om länsstyrelsens ställning med avseende å bidragsfrågornas handläggning.

I samband med beviljande av underhållsbidrag kan bidrag beviljas jämväl till vissa *iståndsättningsarbeten*. Då dessa arbeten skall vara iståndsättningsarbeten i samband med underhållet och icke avse byggande av enskild väg har deras omfattning på visst sätt begränsats.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har för tillämpningen av bestämmelserna om dessa bidrag utfärdat särskilda anvisningar om bl. a. vilka slags åtgärder som i detta hänseende är bidragsberättigade samt vilka maximibelopp bidragen får uppnå. Beräknad kostnad för iståndsättning eller ombyggnad av bro må sålunda uppgå till högst 15 000 kronor. Bidragsbeloppet till övriga arbeten, såsom iståndsättning eller ombyggnad av brygga eller färja med färjlägen, ombyggnad av trumma eller anläggning av ny trumma i vissa fall, uppsättning av räcke eller varningsmärke, vissa plan- och profilförbättringar samt förstärkning av väg etc. må icke överstiga 10 000 kronor för varje väg. Därest angivna

Tabell utvisande utvecklingen av bidragsgivningen till enskilda vägar samt förhållandet mellan anslagsmedel och totalt influtna bilskattemedel

År	Enskilda vägar med statsbidrag							Totalt influtna bilskattemedel Mkr	Enskilda vägenslagen i procent av influtna bilskattemedel %
	Underhåll			Byggande			Totalt anslag Mkr		
	Årsvägar		Anslag Mkr	Årligen färdigställda företag		Anslag Mkr			
	Antal st.	Längd i km		Antal st.	Längd i km				
1940	1 420	5 107	2,5	74	193	1,7	4,2	127,4	3,2
1941	1 843	6 540	0,3	60	155	0,7	1,0	29,5	3,4
1942	2 197	7 800	0,1	92	199	0,8	0,9	30,4	3,0
1943	3 021	10 620	1,1	95	207	0,6	1,7	30,8	5,5
1944	3 852	13 733	2,2	101	225	1,2	3,4	34,4	9,9
1945	4 723	16 757	2,9	120	234	2,5	5,4	32,2	16,8
1946	5 683	20 174	3,2	118	225	3,2	6,4	83,2	7,7
1947	6 748	23 546	4,0	126	195	5,0	9,0	202,8	4,5
1948	7 899	26 835	4,0	164	326	3,8	7,8	263,4	3,0
1949	9 041	30 183	4,6	193	314	1,5	6,1	436,0	1,4
1950	10 007	33 044	6,5	288	572	4,0	10,5	443,9	2,4
1951	11 125	36 067	6,8	295	577	4,0	10,8	471,9	2,3
1952	12 032	38 452	9,0	194	388	6,5	15,5	411,2	3,8
1953	12 817	40 347	9,4	185	389	10,0	19,4	519,8	3,7
1954	13 878	41 892	10,5	248	464	11,0	21,5	602,4	3,6
1955	14 092	43 788	12,5	205	428	13,0	25,5	818,8	3,1
1956	14 921	45 812	15,5	322	624	14,0	29,5	1 042,5	2,8
1957	15 881	47 841	17,5	347	686	15,0	32,5	1 017,5	3,2
1958	16 582	49 777	19,5	412	751	15,0	34,5	1 066,9	3,2
1959	17 226	51 228	21,0	458	806	14,0	35,0	1 091,1	3,2
1960	17 758	52 608	22,0	343	543	13,0	35,0	1 188,2	2,9
1961	18 350	54 000	24,5	400	700	13,0	37,5	1 283,0	2,9

¹ Preliminära värden.

maximibelopp icke är tillfyllest för åtgärdernas genomförande, har byggnadsbidrag i stället rekommenderats. Trafikens ökning och penningvärdets förändring synes emellertid påkalla vissa ändringar av dessa anvisningar i syfte att medge bidrag till ytterligare åtgärder av olika slag ävensom höjning av maximikostnaderna för åtgärdernas genomförande i form av iståndsättningsarbeten. Det bör därför ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att föranstalta om de ändringar i dessa hänseenden, som kan vara erforderliga. De sakkunniga förutsätter att styrelsen därvid — i den mån så icke redan är förhållandet — får inom vidare gränser vidtaga de ändringar som påkallas av den ökade trafikens krav.

Den ändrade lydelse av bidragsförfattningen som skulle bli resultatet av ett bifall till de sakkunnigas förslag i det föregående framgår av kapitel X.

Omuppskattningarna

Den för närvarande kanske största olägenheten ifråga om underhållsbidraget sammanhänger med periodiciteten för uppskattningen av underhållskostnaderna. Denna omuppskattning verkställs nu vart femte år vid en förrättning som utföres på platsen. Förhållandena vid början av perioden blir sålunda avgörande för statsbidragets storlek under hela perioden. Formellt kan visserligen jämkning ske under perioden om anledning därtill föreligger. Sådan jämkning

förekommer dock mindre ofta i praktiken.

På grund av prisutvecklingen och trafikökningen stiger, såsom i det föregående framhållits, i allmänhet kostnaderna under perioden, vilket de facto innebär, att den verkliga bidragsprocenten minskar år från år och sålunda ofta ligger icke oväsentligt under den författningsenliga. Av det i det föregående redovisade materialet (se tablån å s. 35) kan utläsas, att under perioden 1956—1960 kostnadsökningen uppgick till mellan 30—40 procent med en genomsnittlig ökning per år av ca sju procent. En fortsatt utveckling i denna riktning är sannolikt att förvänta.

Berörda förhållanden har uppmärksamats av överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsväsendet, som i sin verksamhetsberättelse avseende budgetåret 1959/60 (s. 9) härom anförde följande:

Det enskilda vägnät, till vars underhåll statsbidrag utgår, uppgår för närvarande till 51 510 km längd. För budgetåret anvisade medel till dessa vägars underhåll uppgick till 21 milj. kronor, varav 20 milj. kronor utnyttjades. Regelmässigt utgår statsbidraget med 65 procent av underhållskostnaderna, men kan i speciella fall höjas till 80 procent därav. Det har emellertid visat sig, att i ett flertal fall de uppskattade kostnaderna för vägunderhållet, som ligger till grund för bidragsgivningen, rätt avsevärt understiger de verkliga kostnaderna och att detta medför viss irritation från väghållarnas sida. Visserligen kan väghållare påkalla ny uppskattningsförrättning när så anses erforderligt, men man tycks av någon anledning vara obenägen att tillgripa denna utväg. Det kan därför ifrågasättas, om inte reglerna för uppskattning av underhållskostnaderna bör på något sätt revideras, så att en med de verkliga förhållandena bättre anpassning sker.

År 1959 förrättades omuppskattning av underhållskostnaderna för de vägar som tidigare första gången erhållit bidrag något av åren 1940, 1945, 1950 och

1955. På motsvarande sätt verkställdes 1960 omuppskattning av 1941, 1946, 1951 och 1956 års vägar samt nyuppskattning av 1961 års vägar o. s .v.

Det sålunda årligen återkommande arbetet med omuppskattningar är under stark tillväxt. Bidragsvägarna uppgår för närvarande till ett antal av över 18 000 med en sammanlagd väglängd av i runt tal 54 000 km. Utvecklingen sedan bidragsgivningens början framgår av tabellen på s. 39.

Av tabellen framgår att ökningen av antalet vägar varit ca 800 per år, motsvarande en tillväxt av den totala väglängden med i medeltal 2 400 km. Anslaget har i stort sett ökat med ca 1 mkr årligen. Med hänsyn till bl. a. den fortgående trafikökningen kan en ytterligare utökning av det bidragsberättigade enskilda vägnätet förväntas, speciellt kanske avseende vägar inom tätbebyggelse och till fritidsområden.

Antalet förrättningar (inklusive nyuppskattningar) kommer följaktligen att fortsätta att växa år från år. Såsom av tablån å nästa sida framgår beräknas det under åren 1961 till 1965 — vid ett bibehållande av femårsintervallet — stiga från ca 4 100 till ca 5 700 eller med ca 40 procent. Skulle — vilket ibland ifrågasatts — en övergång till ett system med omuppskattning vart tredje eller vartannat år införas, bleve förrättningarnas antal givetvis långt större. I första fallet skulle ökningen under samma period bli ca 75 procent (ca 7 200 förrättningar 1965) och i det senare fallet mer än 160 procent (ca 10 800 förrättningar 1965).

En ändring i nu gällande bestämmelser synes mot bakgrund av angivna förhållanden vara nödvändig, dels för erhållande av en bättre anpassning av bidragens storlek till den allmänna pris- och kostnadsutvecklingen, dels för motverkande av en eljest erforderlig, vä-

Tabell utvisande antalet uppskattningsförrättningar under skilda år för underhållet inom resp. Stockholms, Kronobergs och Skaraborgs län samt hela landet vid omuppskattning all. vart femte, tredje eller andra år (antalet nyuppskattningsförrättningar åren 1961—1965 enligt antagen utveckling)

Kalenderår . . .	1940	1950	1955	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	
<i>Stockholms län (1940—1960 års vägar totalt 535 st.)</i>												
Nyuppskattn..	18	27	43	41	39	27	30	30	30	30	30	} 5 år
Omuppskattn.	—	33	60	62	64	103	93	109	103	103	130	
Totalt	18	60	103	103	103	130	123	139	133	133	160	
Nyuppskattn..	—	61	97	140	142	149	181	181	176	211	211	} 3 år
Totalt	18	88	140	181	181	176	211	211	206	241	241	
Nyuppskattn..	—	89	139	209	218	250	257	277	287	307	317	} 2 år
Totalt	18	116	182	250	257	277	287	307	317	337	347	
<i>Kronobergs län (1940—1960 års vägar totalt 1 234 st.)</i>												
Nyuppskattn..	109	83	67	38	20	26	27	26	25	25	25	} 5 år
Omuppskattn.	—	189	272	192	172	339	248	199	230	192	365	
Totalt	109	272	339	230	192	365	275	225	255	217	390	
Nyuppskattn..	—	124	278	345	327	378	383	347	404	410	373	} 3 år
Totalt	109	207	345	383	347	404	410	373	429	435	398	
Nyuppskattn..	—	347	448	603	559	641	579	667	606	693	631	} 2 år
Totalt	109	430	515	641	579	667	606	693	631	718	656	
<i>Skaraborgs län (1940—1960 års vägar totalt 876 st.)</i>												
Nyuppskattn..	34	50	41	41	41	45	41	40	39	40	40	} 5 år
Omuppskattn.	—	77	127	110	162	168	139	170	151	203	213	
Totalt	34	127	168	151	203	213	180	210	190	243	253	
Nyuppskattn..	—	120	197	238	238	273	279	279	318	320	319	} 3 år
Totalt	34	170	238	279	279	318	320	319	357	360	359	
Nyuppskattn..	—	170	309	359	390	400	431	445	472	485	511	} 2 år
Totalt	34	220	350	400	431	445	472	485	511	525	551	
<i>Hela landet (1940—1960 års vägar totalt 17 758 st.)</i>												
Nyuppskattn..	1230	1 001	922	892	841	912	870	860	850	850	850	} 5 år
Omuppskattn.	—	1 996	2 997	2 466	2 639	3 919	3 212	3 011	3 358	3 480	4 831	
Totalt	1230	2 997	3 919	3 358	3 480	4 831	4 082	3 871	4 208	4 330	5 681	
Nyuppskattn..	—	1 966	4 692	5 614	4 671	4 962	6 506	5 512	5 874	7 376	6 372	} 3 år
Totalt	1230	2 967	5 614	6 506	5 512	5 874	7 376	6 372	6 724	8 226	7 222	
Nyuppskattn..	—	4 105	5 561	7 874	7 373	8 766	8 214	9 678	9 084	10 538	9 934	} 2 år
Totalt	1230	5 106	6 483	8 766	8 214	9 678	9 084	10 538	9 934	11 388	10 784	

sentlig utökning av personalen för handläggandet av dessa ärenden.

Härvid bör eftersträvas ett system där bidragen, utan förrättning på platsen i varje enskilt fall, årligen omräk-

nas på grundval av ett genom en urvalsmetod i någon form inhämtat kostnadsmaterial. Härigenom skulle man kunna uppnå såväl större rättvisa i bidragsgivningen som möjligheter till ra-

tionalisering av ärendenas handläggning.

För att utröna möjligheterna att genom en s. k. sampling erhålla underlag för en oftare återkommande omräkning av bidragen har de sakkunniga låtit verkställa en undersökning av härmed sammanhängande frågor, vilken genomförts genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Om sådana möjligheter föreläge, kunde omuppskattning av samtliga vägar måhända göras årligen — under förutsättning dock att det statistiska materialet genomsnittligt icke erfordrade en så stor sampling, att arbetsvolymen överstege den femtedel som nu undersökes. Kunde en sampling göras mindre, erhöles viss återstående kapacitet för att möta en förväntad ökning av arbetsvolymen genom vägnätets tillväxt. Ytterligare underlag för en systematisering och normalisering av de faktorer som påverkar underhållskostnaderna skulle härvid också kunna erhållas.

Kostnaderna för underhåll av en väg beror av ett flertal skilda faktorer, såsom vägarnas byggnadsätt och undergrundens beskaffenhet, barmarkstidens längd, trafikens art och omfattning samt tillgången på grusmaterial, dammbindningsmedel etc. Dessa faktorer varierar avsevärt i olika delar av landet. I vad avser omuppskattningarna beror variationerna även på att dessa grundar sig på beräknade kostnader utförda av 24 vägförvaltningar. Det är därför klart att vid en sampling klassningen av materialet måste vara relativt långtgående för att tillåta erforderlig bearbetning av materialet på lämpligt sätt. Vid den verkställda provundersökningen har i anledning härav stor omsorg ansetts böra nedläggas på att erhålla möjligast tillförlitliga primäruppgifter.

De vägar för vilka aktuella uppgifter finns, är 1961¹ års vägsérie, som i stort

sett avser nu gällande prisnivå och trafikförhållanden. Dessa vägar omfattar ca $\frac{1}{5}$ av vägbeståndet. En provundersökning omfattande hela detta material har emellertid ansetts väl stor för belysning av föreliggande variationer. Å andra sidan saknas i stor utsträckning mer preciserade uppgifter om här ifrågavarande vägar, varför det, oavsett föreliggande undersökning, har ansetts finnas behov av en mer fullständig kartläggning och analys av de kostnadsbestämmande faktorerna. Ett relativt omfattande material avseende skilda län har därför ansetts böra studeras. Uppgifter har sålunda infordrats från Uppsala, Östergötlands, Kristianstads, Älvsborgs, Värmlands, Västmanlands, Västernorrlands och Norrbottens län. En redogörelse för undersökningen i dess helhet har intagits som bilaga (bil. B) till detta betänkande.

Av densamma framgår, att det torde vara möjligt att genom stickprovsförfarande med lämpliga urvalsmetoder erhålla ett fullt tillfredsställande underlag för beräkning av underhållskostnaderna under varierande förhållanden. Den i de mindre grupperna relativt stora spridning kring medelvärdena som undersökningen utvisar torde bero på ett för litet material. Ett större underlag kan emellertid erhållas genom sammanläggning av län med likartade förhållanden. Likaså är det möjligt att, genom att variera stickprovets omfattning efter spridningens storlek, erhålla större noggrannhet än vid en enhetlig samplingsstorlek. Ytterligare förbättring i noggrannheten torde kunna uppnås genom enhetligare principer för omuppskattningarna, varigenom andra mera tillfälliga variationer mellan länen elimineras.

Genom den angivna metoden att be-

¹ 1941, 1946, 1951, 1956 och 1961 års nya vägar.

gränsa beräkningarna till ett antal representativa, stickprovsmässigt utvalda vägar skapas möjligheter till årlig omuppskattning av underhållsbidraget för samtliga enskilda bidragsvägar. Den nuvarande uppdelningen av vägnätet på s. k. årsvägar efter den nu tillämpade ordningen för omuppskattningarna av underhållskostnaderna vart femte år kommer härigenom att upphöra och representativa stickprov av vägar att uttagas ur hela vägbeståndet. Samtliga vägar måste därför, det är då omuppskattning enligt det nya systemet verkställas första gången (basåret), avse en enhetlig prisnivå. Införes systemet från och med år 05 erfordras sålunda att underhållskostnaderna för de vägar, vilka omuppskattas år 01, 02, 03 och 04 uppräknas till för år 05 gällande kostnadsläge.

Att genom särskild omuppskattning av underhållskostnaderna för samtliga enskilda bidragsvägar erhålla ett ur kostnadssynpunkt enhetligt underlag avseende basåret för det nya systemet är på grund av härför erforderliga arbetsinsatser icke genomförbart. Man är därför nödsakad att utföra en anpassning till basårets kostnadsläge genom vissa schematiska beräkningar.

Liksom i fråga om omuppskattningarna kan på stickprovsbasis göras en schematisk uppräkning av kostnaderna inom den senaste femårsperioden till basårets kostnadsläge. Härför erforderliga undersökningar synes kunna begränsas till i provundersökningen medtagna län.

Med hänsyn till de stora fördelar en omläggning till ett system enligt ovanstående skulle medföra, vill de sakkunniga föreslå att beslut om en sådan ändring fattas. Det torde därvid få ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att göra de förberedelser som erfordras för införande av systemet samt

att i fortsättningen varje år låta verkställa de beräkningar som skall ligga till grund för bidragsberäkningen. Härvid måste givetvis tillses, att beräkningarna sker på grundval av ett tillräckligt omfattande och representativt material.

Vid en omläggning till ett sådant system skulle den nu föreskrivna skyldigheten att verkställa omuppskattning på platsen utgå ur författningen. Förhållandena ifråga om trafikens omfattning m. m. kan dock växla snabbt. Möjligheter bör därför även framdeles föreligga för såväl bidragstagare som bidragsgivare att påkalla särskild förrättning på platsen. I författningen bör därför intagas en föreskrift om att så må kunna ske. Den nu gällande föreskriften att väghållare, som påkallat omuppskattningsförrättning, själv skall gälda kostnaden för förrättningen, bör därvid jämkas därhän, att sakägare, som påkallat förrättning utan skäl, må förpliktas att gälda därav föranledd kostnad.

I kapitel X framlägger de sakkunniga förslag till den ändrade lydelse i berörda delar av bidragsförfattningen, som skulle bli en följd av ett genomförande av de i detta avsnitt förordade ändringarna beträffande omuppskattningarna.

Effektivisering och förenkling av arbetet med bidragsverksamheten

Vägförvaltningarnas arbete med bidragsgivningen till de enskilda vägarna ökar år från år. Underhållsvägarnas antal stiger och möjligheterna att bevilja bidrag till den enskilda väghållningen i sin helhet vidgas. Med hänsyn till denna utveckling är det nödvändigt, att alla sådana åtgärder vidtas i fråga om arbetet med bidragsgivningen, som kan verka i arbetsbesparande och effektiviserande syfte. Förutsättningar bör framför allt finnas att förenkla och schablonisera metoderna för beräk-

ning av underhållskostnaderna. Genom den omläggning som föreslås i fråga om omuppskattningarna torde på längre sikt arbetskraft i viss utsträckning kunna frigöras för andra arbetsuppgifter. Dessutom onödiggöres den högst betydande personalökning, som skulle bli en ofrånkomlig följd av den nuvarande ordningens bibehållande.

Besiktningensresorna upptar en avsevärd tid av arbetet ute på förvaltningarna. Beträffande underhållssidan förekommer resor för utförande av ny- och omuppskattningar och för verkställande av den besiktning, som för närvarande årligen göres av varje underhållsväg och som normalt är en förutsättning för att det årliga bidraget skall kunna utbetalas. Därjämte kan särskilda resor tillkomma för godkännande av utförda arbeten för vägens iordningställande för underhållsbidrag, ävensom av arbeten vartill iståndsättningsbidrag utgår. Omfattningen av dessa resor belyses av följande uppgifter. Antalet underhållsvägar i hela landet uppgår för närvarande till nära 18 000. År 1965 kan vägarernas antal — vid nuvarande bidragssystem — beräknas ha stigit till drygt 21 000. Antalet ny- och omuppskattningar, som år 1960 utgjorde ca 4 800, kan år 1965 beräknas till ca 5 700.

Besiktningensresorna för underhållet har olika syften. Vid ny- och omuppskattningar har vägförvaltningens personal att på platsen taga ställning till frågor som rör vägens standard och den fortsatta förbättringen därav. Vid omuppskattningarna uppkommer sålunda regelmässigt spörsmål om erforderliga iståndsättningsåtgärder. Besiktningensresorna på underhållsvägarna ingår såsom ett led i myndighetens skyldighet att tillse, att bidragen användes på ett riktigt sätt. I fråga om samtliga resor, som göres i samband med statsbidragsgivningen till den enskilda väg-

hållningen, kan sägas, att de får ses som ett moment i den rådgivande verksamhet som alltid är förbunden med ett arbete av den art det här gäller. Att denna konsultliknande verksamhet kan upprätthållas måste anses värdefullt.

Vad beträffar den årliga besiktningen av underhållsvägarna är det givetvis angeläget, att myndigheten tillser att bidragen används på bästa sätt. Men för att konstatera detta torde det icke vara nödvändigt, att samtliga underhållsvägar besiktigas årligen. I många fall torde det vara tillfyllest att verkställa denna kontroll med längre tidsintervaller än ett år, utan att därför densamma behöver eftersättas. Sålunda bör — utom då av andra skäl något sådant icke låter sig göra — från väghållaren lämnade uppgifter eller intyg kunna godtagas som villkor för bidragets utbetalande. Med den erfarenhet vägförvaltningarna har av bidragstagarna torde några svårigheter icke föreligga att i första hand koncentrera besiktningarna till de fall, där behov av kontroll föreligger.

En rationell planering av de resor som i övrigt behöver göras bör även kunna medföra en ytterligare effektivisering av verksamheten. Den antydda inriktningen av resorna torde därför icke behöva inverka menligt på den mera rådgivande verksamheten av arbetet. Genom att de årliga besiktningarna sålunda kan begränsas till antal, får vägförvaltningarna större möjligheter att i högre grad än för närvarande ägna tid åt andra uppgifter inom bidragsverksamheten, som kräver ökad arbetsinsats.

Som bilaga C till detta betänkande har fogats en redogörelse för handläggningen av ärenden angående den enskilda väghållningen. Vid denna redogörelse har fogats avskrifter av därvid brukade formulär m. m. De sakkunniga har icke närmare ingått på den tillämpade arbetsrutinen, men vill i detta samman-

hang framhålla önskvärdheten av att härmed sammanhängande frågor kontinuerligt följes och att eventuellt föreliggande möjligheter till rationalisering och förenkling av förfarandet tillvaratas. Bevakandet av att så sker torde närmast ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Länsstyrelsernas ställning med avseende å bidragsfrågornas handläggning

Länsstyrelserna bör även i fortsättningen vara bidragsbeviljande myndighet med vägförvaltningarna som utredande organ.

För närvarande beslutar länsstyrelsen ensam om förhöjt underhållsbidrag, medan motsvarande beslut beträffande byggnadsbidraget förutsätter Kungl. Maj:ts medgivande. Anledning torde numera saknas att upprätthålla åtskillnad i nämnt hänseende. De sakkunniga anser därför en ändring i nuvarande ordning böra komma till stånd.

Av den å sidorna 46—47 intagna tabellen framgår, att under perioden 1957—1960 förhöjt bidrag utgått till ca 8 procent av det totala antalet beviljade bidragsfall. I förhållande till den totala byggnadskostnaden motsvarar dock detta ca 23 procent. Kravet härvidlag på

Kungl. Maj:ts medgivande i varje särskilt fall torde främst vara betingat av önskemålen om en enhetlig tillämpning av bidragsregeln. Med hänsyn till de fördelar, som skulle uppnås genom den förenkling och rationalisering av bestämmelserna en omläggning skulle innebära, förordar de sakkunniga att beslutsrätten i frågan överflyttas till länsstyrelserna. Den risk som därvid eventuellt kan föreligga för en ökning av antalet fall med förhöjt bidrag — genom en generösare bedömning i de enskilda fallen — bedömer de sakkunniga som ringa. Det torde dessutom få ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att uppmärksamt följa utvecklingen i berörda hänseenden.

Utbetalningen av statsbidragen omhänderhaves för närvarande av länsstyrelserna. Redan nu biträder emellertid vägförvaltningarna i mycket stor utsträckning även med den kamerala delen av verksamheten och upprättar bland annat utanordningslistor o. dyl. Det förefaller under sådana förhållanden ligga närmast till hands, att även själva utbetalningarna överflyttas till dem. Formellt bör detta kunna ske genom att anslagsmedlen ställas till vägförvaltningarnas förfogande för därmed avsett ändamål.

Tabell utvisande bidragsprocentens storlek för företag, vilka under kalenderåren

Län	Bidragsprocent					
	lägre än 60			60		
	Antal vägar	Längd i km	Byggnads- kostnad i 1 000-tal kr	Antal vägar	Längd i km	Byggnads- kostnad i 1 000-tal kr
B	4	8,7	1 366	35	40,7	2 158
C	—	—	—	29	52,2	893
D	1	0,6	10	18	23,6	793
E	1	0,8	35	21	29,3	1 358
F	2	2,8	66	122	164,3	4 889
G	—	—	—	33	50,3	1 146
H	—	—	—	75	118,6	3 316
I	—	—	—	1	0,5	12
K	—	—	—	18	31,0	1 049
L	—	—	—	27	48,6	904
M	—	—	—	3	1,1	51
N	—	—	—	43	50,4	1 042
O	1	2,7	63	79	115,4	3 829
P	—	—	—	133	122,2	3 988
R	—	—	—	69	113,6	1 932
S	2	3,9	97	68	107,5	3 001
T	5	12,3	290	30	50,4	1 564
U	1	3,6	90	32	37,6	1 044
W	1	—	49	53	82,2	2 682
X	—	—	—	74	92,2	3 736
Y	5	15,2	490	114	169,1	5 311
Z	1	7,5	329	74	121,0	3 656
AC	1	—	400	137	241,0	7 385
BD	1	0,2	24	108	156,6	5 637
Hela riket	26	58,3	3 309	1 396	2 019,4	61 376
% av det totala	1,7	2,3	3,9	90,1	78,6	73,2

1957—1960 beviljats bidrag från anslaget till byggande av enskilda vägar

högre än 60			Totalt			Län
Antal vägar	Längd i km	Byggnads- kostnad i 1 000-tal kr	Antal vägar	Längd i km	Byggnads- kostnad i 1 000-tal kr	
1	2,3	144	40	51,7	3 668	B
1	6,9	306	30	59,1	1 199	C
—	—	—	19	24,2	803	D
2	4,3	132	24	34,4	1 525	E
7	21,4	658	131	188,5	5 613	F
10	57,2	1 242	43	107,5	2 388	G
13	59,1	1 516	88	177,7	4 832	H
1	6,6	106	2	7,1	118	I
7	33,8	980	25	64,8	2 029	K
1	2,8	106	28	51,4	1 010	L
—	—	—	3	1,1	51	M
1	—	90	44	50,4	1 132	N
10	28,5	1 350	90	146,6	5 242	O
6	20,2	666	139	142,4	4 654	P
9	33,8	859	78	147,4	2 791	R
6	22,4	1 213	76	133,8	4 311	S
2	1,8	80	37	64,5	1 934	T
—	—	—	33	41,2	1 134	U
1	5,6	232	55	87,8	2 963	W
3	8,1	261	77	100,3	3 997	X
4	9,7	592	123	194,0	6 393	Y
3	10,5	450	78	139,0	4 435	Z
14	78,1	4 045	152	319,1	11 830	AC
25	77,4	4 171	134	234,2	9 832	BD
127	490,5	19 199	1 549	2 568,2	83 884	
8,2	19,1	22,9				

KAPITEL VII

Frågor angående statsbidrag till vägföreningarnas vägar samt angående kommunal väghållning

Vissa författningsbestämmelser och motivuttalanden

Vid tiden för tillkomsten av 1939 års lag om enskilda vägar var väghållningen på de allmänna vägarna ännu icke förstatligad utan ombesörjdes av vägdistriktet. Städerna hade att själva ombesörja sin väghållning, medan köpingar och municipalsamhällen i väghållningshänseende hänfördes till landsbygden. Väghållningen på sådana gator i köpingar och municipalsamhällen, som tillika utgjorde allmänna vägar, ombesörjdes emellertid regelmässigt av köpingen eller samhället för vägdistriktets räkning mot särskild ersättning.

Bestämmelserna i 1939 års lag om enskilda vägar bör ses mot bakgrunden av att municipalbildning vid tiden för lagens tillkomst börjat falla ur bruk. Där tendens till tätortsbildningar gjorde sig gällande, gav 1931 års stadsplanelag möjlighet att i stället för municipalbildning och stadsplanläggning använda det enklare institutet byggnadsplan. Användandet av byggnadsplan var emellertid förenat med den olägenheten, att det icke fanns något subjekt, som hade skyldighet att sörja för planens genomförande såvitt rörde väg- och gatunätet. Denna brist fylldes genom att i 1939 års lag infördes ett särskilt kapitel, 3 kap., innehållande bestämmelser om vissa vägar inom områden med tätare bebyggelse. Enligt dessa bestämmelser skulle väghållning-

en beträffande viktigare vägar inom här avsedda områden handhas av särskilda för ändamålet bildade vägföreningar, som för ändamålet fick befogenhet att uttaxera erforderliga belopp från ägarna av fastigheter i respektive vägföreningsområden. Vägföreningsområdena räknades givetvis till landsbygden, och väghållningen på allmänna vägar inom dylika områden ombesörjdes på vanligt sätt av vägdistriktet.

Reglerna i den samtidigt med lagen om enskilda vägar utarbetade kungörelsen av år 1939 angående statsbidrag till enskild väghållning var tämligen restriktiva och hade huvudsakligen till ändamål att lätta landsbygdsinvånarnas väghållningsbörda i fall, då denna framstod som mycket betungande. Beträffande byggnadsbidrag var detta direkt utsagt i författningen; såsom förutsättning för sådant bidrag gällde nämligen, att vägens anläggande måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande. Underhållsbidrag kunde utgå i två fall, nämligen dels om vägen befors av andra än väghållare i större omfattning eller eljest på sådant sätt, att underhållet därigenom avsevärt försvårades, och dels om vägen var av väsentlig betydelse för en bygds befolkning och det nödiga underhållet av vägen på grund av vägens längd eller annan omständighet måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande. — Med den nu nämnda utformningen av bidragsvill-

koren kunde bidrag knappast annat än möjligen i enstaka undantagsfall utgå till byggande eller underhåll av vägför- eningsvägar. Detta var uppenbarligen ej heller avsikten. Invånarna i vägför- eningsområdena kunde med den ut- formning, som väglagstiftningen då hade, knappast betecknas som någon eftersatt grupp i förhållande till invå- narna i städer, köpingar och municipal- samhällen, vilka hade att medelst kom- munalskatt och gatukostnadsbidrag helt bekosta gatunätet (med vissa undantag för gator som tillika utgjorde allmänna vägar). Ej heller kunde det sägas, att invånarna i vägföreningsområdena var sämre ställda än befolkningen på lands- bygden i allmänhet, som ju hade att själva bekosta all enskild vägghållning med möjlighet till statsbidrag endast i de nyss angivna, snävt avgränsade fal- len.

Genom 1943 års lag om allmänna vä- gar och i anslutning därtill utfärdade statsbidragsförfattningar infördes en ny ordning för utförande och bekostande av vägghållningen på de allmänna vä- garna. Vägghållningen förstatligades utom i de större städerna samt vissa köpingar och municipalsamhällen, och dessa erhöll statsbidrag med 95 procent av kostnaderna för byggande och underhåll av samtliga allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator. Enligt ut- talande av 1943 års riksdag (jfr S²U2, s. 26) skulle såsom viktiga för biltra- fiken räknas gator, vilka inginge i in- farts- och genomfartsleder eller som beträffande trafikmängd och beska- fenhets kunde jämföras med infarts- och genomfartsleder, ävensom mera trafikerade bussleder och viktigare tra- fikleder till hamn, järnvägsstation, flyg- plats eller annan större allmän inrät- ning samt industriområde. — Den lätt- nad för städernas invånare, som 1943 års väglag innebar, ansågs icke moti-

vera någon utvidgning av bidragen till enskild vägghållning. Visserligen tillkom i anslutning till 1943 års lag en ny kun- görelse den 3 december 1943 angående statsbidrag till enskild vägghållning, som innebar möjlighet att i vissa fall bevilja högre bidrag än tidigare. Förutsättning- arna för att erhålla bidrag bibehölls emellertid oförändrade.

En viss utvidgning av ramen för bi- dragsgivningen skedde däremot genom tillkomsten år 1952 av en ny kungörelse angående statsbidrag till enskild väg- hållning. Förutsättningarna för bygg- nadsbidrag uppmjukades därvid, så att bidrag numera kan utgå i samtliga fall då den tillämnade vägen finnes vara »av väsentlig betydelse för en bygds befolkning». Vidare liberaliserades för- utsättningarna för underhållsbidrag, så att dylikt bidrag numera kan — utom i de fall som angavs i den ursprungliga författningen — utgå till väg, som prö- vas vara »av väsentlig betydelse för en stor allmänhet». I det kommittéförslag, som låg till grund för författningsänd- ringen, framhölls att bidrag med stöd av denna bestämmelse skulle kunna utgå bland annat till s. k. stamvägar (uppsamlingsvägar) inom tätbebyggel- se. Vidare infördes möjlighet att bevilja bidrag till väg, som var av väsentlig betydelse såsom samfärdsleder eller ut- fart för en bebyggelse och som var av betydande längd. — Enligt uttalande av departementschefen borde emellertid uttrycken »stor allmänhet», »bebyggel- se» och »vägghållarna» anses äga tillämp- ning främst på den bofasta befolkning- en, och en restriktiv tillämpning av bi- dragsvillkoren vore motiverad i fråga om exempelvis sommargästbebyggelse. Vidare borde, med hänsyn till den skif- tande innebörd, som syntes kunna givas åt begreppet stamväg inom tätbebyggt samhälle, viss försiktighet iakttagas vid tillämpning av det bidragsvillkor, som

avsåge väg »av väsentlig betydelse för en stor allmänhet». Om tvekan uppstode i sådana fall, borde länsstyrelserna inhämta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande. Om nyssnämnda bidragsvillkor icke ansåges tillämpligt på väg inom tätbebyggt samhälle, borde i sådant fall bidrag ej heller kunna utgå till samfärdselled eller utfart från bebyggelsen, därför att leden vore av betydande längd. — Uttalandet föranledde icke någon erinran från riksdagens sida (jfr SU 218, s. 12).

En del uttalanden rörande vägföreningarnas bidragsfrågor gjordes också i samband med tillkomsten år 1960 av nya bestämmelser om bidrag till väghållningen inom städerna. Beträffande de kategorier av gator i städerna, till vilka bidrag skulle utgå, gjordes den ändringen i vad som förut gällde, att det i äldre bidragsförfattning användas uttrycket »för biltrafiken viktiga gator» utbyttes mot uttrycket »för den allmänna samfärdseln nödiga gator». Någon principiell ändring av bidragsgivningens omfattning torde visserligen icke ha åsyftats härmed. I anslutning till författningsändringen gjorde emellertid vederbörande departementschef vissa uttalanden av innebörd, att större s. k. uppsamlingsgator skulle kunna ifrågakomma till bidrag i de delar de kunde anses jämförliga med viktigare förbindelseleder mellan olika tätområden eller mellan olika delar av större tätområden. Vad speciellt angick vägföreningsvägarna yttrade departementschefen bl. a. att reglerna om bidrag till vägföreningsvägar borde bygga på samma principer som reglerna om väghållning i städer och liknande samhällen samt reglerna om väghållningen på den egentliga landsbygden. Detta innebar, enligt departementschefens mening, att bidragen i huvudsak borde reserveras för de viktigare trafiklederna. En sak,

som borde uppmärksammas vid bidragsgivningen, vore att bestämmelserna om vägföreningsvägar i åtskilliga fall fått en mycket vidsträckt tillämpning. Det vore icke ovanligt att vägföreningarna omhänderhade vägar, som endast vore av intresse för ett fåtal fastighetsägare. Att utsträcka bidragsmöjligheterna till dylika vägar vore att helt frångå dittillsvarande principer. Därest det kunde konstateras, att tillämpningen av reglerna om bidrag till enskilda vägar lett till större restriktivitet i tillämpningen än i fråga om övriga vägsamfälligheters vägar, borde förhållandet dock givetvis rättas till. Frågan om bidrag till vägar inom s. k. fritidsbebyggelse borde i princip lösas så, att dylik bebyggelse icke generellt uteslötes från bidrag men att vid avgörande av bidragsfrågan skäligt avseende fästes vid det förhållandet, att vägarna vore av betydelse blott under vissa årstider. Enligt departementschefens mening talade också goda skäl för att kommun, som frivilligt åtagit sig väghållning inom område, för vilket vägförening eljest skulle ha kunnat bildas, skulle kunna erhålla samma bidrag som vägförening. En uttrycklig regel av detta innehåll i bidragsförfattningen skulle emellertid bli svår att tillämpa, bl. a. därför att tillämpningsområdet för lagbestämmelserna om vägföreningar vore relativt obestämt. En sådan bidragsregel skulle dessutom troligen leda till att de i lagen om enskilda vägar givna reglerna om vägnätets utformning sattes ur spel. I praktiken bildade man icke sällan vägförening även i fall, då väghållningen helt eller delvis ombesörjdes av kommun. Och även om vägförening icke bildats, torde gällande bestämmelser ej utgöra hinder för att bidrag utginge i fall, då kommun ombesörjde enskild väghållning. — Vederbörande riksdagsutskott hade icke nå-

gon erinran mot detta uttalande i och för sig. Med anledning av vissa motioner, vari framhållits att gällande regler lett till större restriktivitet beträffande statsbidrag till vägföreningars vägar än beträffande statsbidrag till andra vägsamfälligheters vägar, gjorde emellertid utskottet ett uttalande om att frågan vore av beskaffenhet att förtjäna en mera ingående undersökning. Enligt utskottets mening borde spörsmålet tagas under överbäggande i samband med en av riksdagen begärd utredning av vissa andra med statsbidragsgivningen till enskilda vägar sammanhängande frågor (SL³U1). — Riksdagen beslöt i enlighet med vad utskottet hemställt.

Synpunkter på bidragsreglernas verkningar

En jämförelse mellan reglerna i 1952 års bidragsförfattning och de uttalanden, som gjordes i anslutning till 1960 års ändring av bidragsreglerna på ett närbesläktat område, ger vid handen att både byggnadsbidrag och underhållsbidrag kan utgå beträffande vägföreningarsvägar och att bidragsgivningen i allt fall icke avsetts vara mera restriktiv än vad fallet är med avseende å bidrag till städernas väghållning. Närmare bestämt går departementschefsuttalandet ut på att bidrag — såväl byggnadsbidrag som underhållsbidrag — skall kunna utgå till infarts- och genomfartsleder av betydelse, till sådana trafikleder inom större tätområden som har till ändamål att förbinda olika delar av detta med varandra, till större s. k. uppsamlingsvägar samt till trafikleder med ändamål att förbinda tätområde med trafikpunkt av typen järnvägsstation, hamn eller flygplats, större allmän inrättning såsom sjukhus m. m. samt industriområde. Däremot torde — i likhet med vad fallet är i städerna — bidrag ej böra utgå till lokal-

gator och andra trafikleder, som normalt icke begagnas av en större allmänhet.

Vad i 1960 års departementschefsuttalande sagts om s. k. fritidsbebyggelse torde böra så förstås, att man vid bedömande av en trafikleds betydelse bör ta skälig hänsyn till att alla eller en del av fastigheterna inom bebyggelseområdet har behov av vägen blott under en del av året, d. v. s. att man icke får ensidigt räkna med vare sig maximieller minimitrafiken. Det är måhända icke möjligt att söka en lösning efter en matematisk formel, t. ex. på det sättet, att man räknar en viss trafikfrekvens under tre månader såsom jämfäst med en fjärdedel så stor trafikfrekvens under hela året. Hänsyn kan också behöva tagas till de skilda förhållandena under olika årstider, t. ex. till att vinterväghållning får anses överflödigt för bebyggelse, vilken i huvudsak utnyttjas blott under den varmare årstiden. Vidare är det väl ofta så, att fritidsbebyggelsen är blandad med permanentbebyggelse. I dylika fall kan det tänkas, att bidrag i första hand beräknas för de vägar, vilka är oundgängliga för att tillgodose permanentbebyggelsen, medan något mera restriktiva normer tillämpas med avseende å övriga vägar.

I jämförelse med de normer, som tillämpas på den egentliga landsbygden, torde en bidragsgivning efter nu skisserade linjer innebära, att likformighet i stort sett råder, om man tar hänsyn enbart till vägarnas funktion. Bidrag torde sålunda i allmänhet kunna påräknas för sådana vägar, vilka kan sägas vara av väsentlig betydelse för en större allmänhet eller för trafik av andra än väghållare. Däremot torde det i praktiken vara mindre vanligt att bidrag utgår för väg inom tätbebyggelse av den orsaken, att vägen är av betydande längd eller att vägens nödiga underhåll eller vin-

ferväghållning bedömes vara synnerligen betungande för väghållarna. Inom tätområdena är ju utfartsvägarna i regel icke särskilt långa, och antalet väghållare är mestadels betydande. Rekvizitet »synnerligen betungande» torde därför sällan bli uppfyllt beträffande väg inom tätbebyggelse eller infartsväg till sådan bebyggelse.

Om man däremot ser endast till trafikfrekvensen, torde det säkerligen förhålla sig så, att det är svårare att erhålla bidrag till en väg med viss trafikfrekvens inom tätbebyggelse än till en väg med samma trafikfrekvens inom glesbygd. Huruvida detta skall anses innebära någon saklig olikhet av beskaffenhet att böra rättas till, kan dock betecknas som tveksamt. Om man endast lägger trafikfrekvensen till grund för bedömandet, torde det vara ofrånkomligt att bidrag utgår till praktiskt taget samtliga gator i städerna, medan däremot vägarna på den egentliga landsbygden — där väghållningsbördan i realiteten säkerligen icke är mindre betungande för befolkningen — i regel blir helt utan bidrag. I princip bör därför icke trafikfrekvensen utan den funktion, som vägen fyller, vara avgörande för frågan, om bidrag skall utgå eller icke. Detta betraktelsesätt utesluter givetvis icke, att en hög trafikfrekvens kan vara ett starkt indicium på att en väg fyller sådan funktion, att den bör anses bidragsberättigad. Men trafikfrekvensen i och för sig bör icke anses avgörande i bidragshänseende.

Så länge det av statsfinansiella eller andra hänsyn befinnes nödvändigt att draga en gräns för bidragsmöjligheterna med hänsyn till vägarnas och gatornas funktion eller på grundval av andra kriterier, d. v. s. att skilja mellan bidragsberättigade och icke bidragsberättigade trafikleder torde det vara ofrånkomligt, att en liknande ordning gäller

också för vägföreningarnas vidkommande.

En rättvisare jämförelse mellan den sammanlagda väghållningsbördan på landsbygden, i vägföreningsområdena och i städerna är av naturliga skäl mycket svår att göra. För landsbygdens vidkommande skulle det gälla att räkna ut, hur stora bördor en landsbygdsinvånare i genomsnitt är belastad med i form av bilskatt, tillskott i penningar till väghållning på statsbidragsberättigade och icke statsbidragsberättigade vägar samt naturaväghållning ävensom — i fall då kommunen frivilligt bidrager till väghållningen — i form av härigenom uppkommande ökning av kommunalskatten. För vägföreningsområdena blir posten penningtillskott till väghållning sannolikt något större och posten naturaväghållning något mindre än vad fallet är på landsbygden i allmänhet. I städerna bortfaller posten naturaväghållning praktiskt taget helt och hållet, medan däremot kommunernas lagstadgade skyldighet att svara för gatuväsendet medför en avsevärd ökning av de bidrag, som uttages via kommunalskatten. — En jämförelse efter nu angivna linjer mellan väghållningsbördan för invånare i olika orter är emellertid behäftad med så många osäkerhetsmoment, att resultatet av beräkningen knappast kan läggas till grund för ett ställningstagande till bidragssystemets lämpligaste utformning.

Grunden till de uttalanden, som fällts om att bidragen till vägföreningarnas vägar skulle tillmätas mera restriktivt än bidragen till andra vägsamfälligheters vägar torde ligga däri, att vägföreningarna icke sällan ombesörjer väghållning på ett flertal vägar, som ej har annan funktion än att utgöra utfartsvägar för ett mindre antal fastigheter. De vägsamfälligheter på den egentliga landsbygden, som uppbär

statsbidrag till väghållningen, har däremot i regel icke någon annan väghållningsuppgift att ombesörja. En beräkning av den genomsnittliga andel, som statsbidragen utgör av kostnaderna för de uppgifter, som en vägförening har att sköta, visar därför oftast ett lägre medelbidrag än en liknande beräkning för en vägsamfällighet på den egentliga landsbygden. En sådan beräkning är emellertid i hög grad missvisande därför att den icke tar hänsyn till den betydande väghållningsbörd, som befolkningen på landsbygden har att bära utan statsbidrag. Om även denna väghållningsbörd medräknas, torde något tvivel knappast behöva råda om att befolkningen inom vägföreningsområdena icke är att anse som missgynnad i bidragshänseende i förhållande till befolkningen inom vägsamfällighetsområdena.

Någon ändring av nuvarande bidragsregler med ändamål att särskilt tillgodose vägföreningarna anser de sakkunniga med hänsyn till det nu anförda icke vara påkallad.

Statsbidrag till kommunal väghållning

Ehuru kommunerna icke genom väglagarna fått någon väghållningsskyldighet sig ålagd, är det ej ovanligt att de frivilligt tar på sig en viss del av de enskilda väghållarnas väghållningsbörd, antingen genom att ombesörja väghållning in natura eller genom att lämna kontantbidrag till vägföreningar och andra vägsamfälligheter. Fråga har därvid uppkommit, på vad sätt kommun, som utför väghållning in natura, kan åt sig förbehålla de statsbidrag, som eljest skulle tillkommit de enskilda väghållarna.

Ur statens synpunkt torde icke något vara att invända mot att väghållningen kommunaliseras på nu angivet sätt. An-

ledning att i statsbidragshänseende intaga en restriktiv ståndpunkt till kommunal väghållning föreligger sålunda icke. Bidrag till kommunal väghållning bör i princip utgå i samma omfattning och på samma villkor, som om väghållningen ombesörjts av väghållarna själva in natura eller genom vägförening eller annan vägsamfällighet.

I de fall, då vägförening eller annan vägsamfällighet bildats, kan saken ordnas t. ex. så, att kommunen betingar sig ersättning av föreningen eller samfälligheten för väghållningen med belopp, motsvarande statsbidraget, d. v. s. ombesörjar väghållningen på entreprenad för vägföreningens räkning. För enkelhetens skull kan det därvid ibland vara lämpligt, att någon befattningshavare hos kommunen utses till ledamot av styrelsen för föreningen eller samfälligheten och sköter dess angelägenheter. Föreningen eller samfälligheten kommer därefter att existera endast pro forma; dess existens kommer endast till uttryck på det sättet, att dess räkenskaper föres särskilt och är tillgängliga för granskning av medlemmarna samt att sammanträde med medlemmarna och i förekommande fall styrelsesammanträden skall hållas vid de tillfällen väglagen och samfällighetens stadgar bestämmes. — Tänkbart är också, att föreningen eller samfälligheten genom avtal helt överlåter sin rätt att uppbära statsbidrag på kommunen mot att denna ombesörjer väghållningen. Föreningen eller samfälligheten kan i så fall helt frikopplas från de kommunala angelägenheterna, och kommunens personal behöver icke i nämnvärd mån taga befattning med dess angelägenheter.

Bidragsförfattningen förutsätter f. ö. icke att vägsamfällighet eller vägförening skall bildas, för att bidrag skall kunna utgå. Det räcker med en överenskommelse angående vägens byggande

och underhåll, vilken godkännes av länsstyrelsen. Hinder synes icke möta att kommunen deltagar i överenskommelsen på det sättet, att kommunen påtager sig väghållningsbestyret och de enskilda väghållarna i gengäld överlåter sin rätt till statsbidrag på kommunen. Eftersom en överenskommelse av sådant innehåll torde få anses väl ägnad att trygga vägens byggande och underhåll — vilket är den enda synpunkt länsstyrelsen har att anlägga vid prövningen — läser hinder icke möta mot att överenskommelsen godtages och bidragen i fortsättningen utbetalas till kommunen.

Om vägförening eller vägsamfällighet bildats, torde det för att få till stånd en giltig överenskommelse om att kommunen skall övertaga väghållningsbestyret icke fordras mera än ett beslut av delägarna med enkel majoritet. Enär åtgärden uppenbarligen måste ligga i delägarnas intresse, torde förutsättningar för att få till stånd sådana överenskommelser få betecknas som goda.

I fall då väghållarna icke är sammanslutna i vägförening eller vägsamfällighet, kan kommunen ej övertaga väghållningen från enskild väghållningskyldig mot dennes bestridande. Med

hänsyn till de uppenbara fördelar ur väghållarnas synpunkt, som i regel är förbundna med att kommunen omhändertar väghållningsbestyret, torde det emellertid icke annat än i undantagsfall förekomma, att enskild väghållare sätter sig emot ett önskemål härom från kommunens sida. Något trängande behov att med tanke på dylika undantagsituationer i lag upptaga särskilda regler, som berättigar kommun att utföra enskild väghållning, torde knappast få anses föreligga. En lagstiftning i ämnet skulle — med hänsyn till att den innefattar ett ur principiell synpunkt långtgående ingrepp i enskild rätt — med nödvändighet bli ganska komplicerad. Vidare kan ifrågasättas, om icke en rätt för kommun att utföra väghållning också måste i någon omfattning kompletteras med regler om motsvarande skyldighet för kommunen, en fråga som säkerligen skulle visa sig mycket svårlöst.

De sakkunniga har förutsatt att frågan om formerna för kommunernas medverkan i väghållningen även framdeles kan lösas utan att särskilda författningsbestämmelser utfärdas i ämnet samt har med hänsyn härtill icke ansett sig böra utarbeta förslag till några sådana bestämmelser.

KAPITEL VIII

Förändring av enskild väg till allmän, m. m.

Gällande bestämmelser samt handläggning av ärendena

Enligt 7 § lagen om allmänna vägar kan väg, som prövas nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna förändras till allmän. Vidare gäller jämlikt 8 § samma lag, att allmän väg kan indragas, om den efter tillkomsten av ny väg eller eljest icke längre anses behöflig ur det allmännas synpunkt och olägenheten för bygden av vägens indragande är ringa.

Ordningen för handläggningen av frågor om förändring av enskild väg till allmän och om indragning av väg regleras i vägstadgan.

Ansökan om enskild vägs förändring till allmän göres hos länsstyrelsen. Därest ansökan icke är av beskaffenhet att den på grund av kända förhållanden omedelbart bör avslås, har länsstyrelsen att utreda om vägen är av sådan betydelse, att den bör förändras till allmän. Utredningen, som verkställs med biträde av vägförvaltningen, sammanfattas i ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt formulär. Detta är så utformat, att därav skall framgå alla de faktorer rörande vägens betydelse, beskaffenhet m. m., vilka är avgörande vid frågans prövning. Utredningen i ärendet innebär även att vederbörande vägnämnd skall höras ävensom de lokala organ och andra, vilkas yttranden kan tjäna till upplysning. Länsstyrelsen kan även finna lämpligt att kalla trafikanter

och andra intressenter till sammanträde för diskussion av frågan.

Visar utredningen att den ifrågavarande vägen icke utan betydande istandsättningsarbeten kan upplåtas för allmän trafik skall — enligt gällande bestämmelser — frågan om utförandet av dessa arbeten behandlas i den för prövning av vägbyggnadsärenden i allmänhet bestämda ordningen. Spörsmålet om vägens övertagande till allmänt underhåll skall i dylikt fall avgöras i samband med prövningen av vägbyggnadsärendet.

Sedan erforderlig utredning skett — och om ärendet icke skall handläggas såsom byggnadsärende — översänder länsstyrelsen med eget utlåtande handlingarna till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som har att besluta i ärendet. Är länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av olika meningar skall frågan avgöras av Kungl. Maj:t.

Särskilda regler gäller för kungörande och delgivning av styrelsens beslut i förändringsärenden.

Enligt gällande regler skall frågor om förändring av enskild väg till allmän prövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i ett sammanhang en gång om året, där icke särskilda skäl ger anledning till annat. Det ursprungliga syftet med denna bestämmelse var att skapa förutsättningar för en enhetlig praxis och större överblick. Sedan emellertid erfarenheten visat att en koncentration av besluten till normalt 1 à 2 gånger

ärligen medförde en betydande eftersläpning i handläggningen, meddelas numera beslut vanligen fyra gånger ärligen. Härigenom har balansen i styrelsens handläggning av ärendena kunnat hållas mycket låg utan att för den skull den samlande överblicken behövt försvagas.

Ärenden rörande indragning av allmän väg handlägges efter regler liknande de som gäller för handläggningen av förändringsärendena i övrigt. Sökanden är i dessa fall vanligen vägförvaltningen. Indragningsärenden prövas till övervägande del i samband med fastställande av arbetsplan för byggande av ny väg. Härvid aktualiseras nämligen i regel frågan om indragning av äldre vägdela, som ersättes av ny väg.

Verksamhetens omfattning

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sedan vägväsendets förstatligande bifal- lit 1 063 framställningar om förändring av enskild väg till allmän, innefattande en intagen väglängd av 2 590 km. De ansökningar som avslagits utgöres dels av sådana framställningar, beträffande vilka väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat beslut i denna riktning och dels av sådana, där länsstyrelsen »på grund av kända förhållanden» ansett sig böra avslå en ingiven ansökan. Denna senare möjlighet utnyttjar länsstyrelserna i olika hög grad. Vissa länsstyrelser avslår i betydande utsträckning själva ansökningen om förändring av enskild väg till allmän. Inom andra länsstyrelser förekommer detta i mindre utsträckning. I stället överlämnas av dessa, efter verkställd utredning och med avslagsyrkande, vederbörande framställning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning.

I det stora flertalet fall är vederbörande länsstyrelse och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan från början av

samma uppfattning i frågan. I vissa fall måste emellertid sammanjämkning ägas rum. Ett mindre antal ärenden hänskjutes till Kungl. Maj:t för avgörande på grund av olika mening hos länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kungl. Maj:t får även i en del fall besvärsvägen taga ställning till meddelade förändringsbeslut och beslut om indragning.

Allmänna principer och praxis vid förändringsfrågornas bedömning

För förändring av enskild väg till allmän gäller i princip samma villkor som för anläggning av ny väg, d. v. s. vägen skall vara nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest till synnerligt gagn för det allmänna. Innebörden härav är i korthet följande.

Vägen skall tillåta samfärdsel för all slags befordran och transport av personer, gods och meddelanden. Bestämningen allmän samfärdsel hänför sig till omfattningen av den krets, som bedriver samfärdseln, och innefattar kravet att denna krets skall vara relativt talrik. Betydelsen av kravet på att vägen skall vara nödig för den allmänna samfärdseln visar sig särskilt i en begränsning av de vägar, som har att tillgodose det föreliggande trafikbehovet.

Med uttrycket »väg, som finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna» avses normalt väg, som utan att vara direkt nödig för den allmänna samfärdseln likväl är av betydelse för denna genom att ett statligt intresse av vägen föreligger. Såsom exempel härpå nämnes i förarbetena till lagrummet väg för försvaret. En förutsättning är emellertid dessutom att vägens betydelse för den allmänna samfärdseln icke är alltför ringa.

Beträffande den praxis som inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillämpas

på förevarande område har de sakkunniga erhållit följande uppgifter.

Några enhetliga normer i ämnet finnes icke. 1935 års vägsakkunniga framlade i ett betänkande i frågan (SOU 1939:1) förslag till bl. a. anvisningar till ledning vid prövning av förändringsärenden. Vidare lämnade dåvarande kommunikationsministern i ett anförande i riksdagen år 1947 (II kammarrens prot. nr 32 s. 5 o. följ.) en redogörelse i sakfrågan. De synpunkter, som framkommit vid de nu nämnda tillfällena, gäller i princip fortfarande.

De sagda anvisningarna liksom redogörelsen är hållna mera allmänt. Annat är icke möjligt, enär det i de enskilda fallen vanligen är en kombination av flera faktorer som blir avgörande och dessa faktorer därjämte måste tillmätas olika betydelse under skilda förhållanden.

De faktorer, som närmast inverka på frågan om en vägs förändring till allmän, är följande:

- 1) trafikens art och omfattning,
- 2) storleken av den bebyggelse vägen betjänar,
- 3) vägens karaktär av genomfartsväg,
- 4) planerade allmänna vägar, som berör den ifrågavarande enskilda vägen,
- 5) vägens karaktär av förbindelseväg från allmänna vägnätet till särskilda inrättningar och platser.

Även vägens beskaffenhet påkallar visst hänsynstagande, dock i allmänhet icke när det gäller att taga ställning till själva huvudfrågan, huruvida vägen skall intagas till allmänt underhåll eller icke, utan endast beträffande tidpunkten för beslutets verkställighet.

För närmare belysning av de angivna bedömningsfaktorernas innebörd och betydelse må följande nämnas.

- 1) Trafikens art skall ha allmän ka-

raktär, d. v. s. vägen skall trafikeras av andra än väghållarna och trafiken ha en omfattning, som svarar mot förhållandena på närliggande allmänna vägar. Vid bedömning av trafikintensitetens betydelse måste hänsyn även tagas till i vilken del av landet vägen är belägen. Ofta åberopas i framställningar om förändring av enskild väg till allmän, att vägen trafikeras av mjölkbil, buss eller skolskjuts. Sådan trafik anses emellertid, åtminstone i den mån den huvudsakligen endast tjänar väghållarnas eget intresse, icke i och för sig utgöra tillräckliga skäl för ändring till allmän väg.

2) Praxis i fråga om storleken av den bebyggelse som bör finnas för att vägen skall anses ha allmän karaktär anses vanskelig att angiva. Liksom i fråga om trafikens omfattning blir denna fråga beroende av andra faktorer, bl. a. vilken del av landet det är fråga om. En väg, som berör en bofast befolkning av minst ett par hundra personer, torde vanligen kunna förändras till allmän, vilket dock icke hindrar att även vid ett mindre befolkningstal allmän väg kan bedömas vara behövlig, såsom i glest befolkade trakter eller då andra faktorer påverkar frågan. Av betydelse härvid är även bebyggelsens art och dess belägenhet i förhållande till det befintliga allmänna vägnätet. Förändring av en enskild utfartsväg till allmän väg anses i regel icke böra ske, där bebyggelsen huvudsakligen är belägen nära väg, som redan är allmän.

3) Inom tätbebyggda samhällen måste andra synpunkter läggas på hit hörande frågor. De vägar, som där kan komma ifråga som allmänna, är — förutom vissa vägar till allmänna inrättningar eller dylikt — genomfartsleder samt uppsamlingsvägar (stamvägar) som sträcker sig genom större bebyggelseområden.

4) Stundom inträffar det att planer redan föreligger på byggande av en allmän väg med samma ungefärliga sträckning som en befintlig enskild väg. Företagets angelägenhetsgrad bedömes emellertid kanske vara sådan, att ordinarie vägbyggnadsmedel icke kan disponeras därför inom avsevärd tid. Därest emellertid den enskilda vägen, vederbörligen iståndsatt och försedd med mötesplatser, anses kunna fylla den allmänna samfärdselns behov under överskådlig tid, har denna såsom en första etapp i vägnätets utbyggnad avsetts kunna förändras till allmän. Härigenom vinnes att den befolkning, som närmast är beroende av vägen, erhåller allmän väg på ett väsentligt tidigare stadium än eljest skulle vara fallet, samtidigt som byggandet av den planerade vägen med minskad olägenhet kan ställas på framtiden.

5) Enligt den praxis som tillämpas ifråga om vägförbindelser med vissa inrättningar och platser, anses att väg som från allmänna vägnätet leder till kyrka, järnvägsstation eller större sjukvårdsanstalt i allmänhet bör vara allmän. I andra fall kräves vanligen, för att tillräckliga skäl till allmän väg skall anses föreligga, att vägen tillgodoser samfärdselintresset för flera inrättningar och platser. Medan sålunda enbart förekomsten av en idrottsplats icke ansetts böra motivera att vägen blir allmän, kan förutsättningar härför föreligga, om vägen samtidigt leder till exempelvis kommunalkontor, provinsialläkare och skola.

Såsom ovan nämnts gäller i allmänhet att en väg måste befinna sig i ett för samfärdseln tillfredsställande skick, innan den blir allmän. Vägens standard bör därvid närmast anknyta till standarden hos anslutande allmänna vägar. Detta innebär bl. a., att vägen bör ha en

viss minimibredd, som medger att fordon kan mötas på densamma eller om trafiken är ringa att möte kan ske på särskilda mötesplatser. Vägen bör vidare ha ett plan- och profilläge, som kan anses vara godtagbart med hänsyn till trafiksäkerheten och möjligheten av maskinellt underhåll. Broar bör ha en tillräcklig bärförmåga. Vägbanan bör vidare vara sådan att underhållskostnaderna icke blir onormalt höga. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut om vägs förändring till allmän avfattas därför i förekommande fall så, att vägen skall förändras till allmän, sedan först erforderliga iståndsättningsarbeten utförts. Normalt anses behov av att sådana arbeten kommer till stånd föreligga.

Principiellt skall kostnaderna för erforderliga iståndsättningsarbeten bestridas av vägväsendet. Iståndsättningsarbetenas omfattning varierar avsevärt. Är de betydande, skall, såsom tidigare nämnts, frågan om deras utförande prövas i den för vägbyggnadsärenden angivna ordningen. Såsom betydande har hittills vanligen räknats arbeten, vilkas utförande dragit en kostnad av storleksordningen minst 200 000 kronor. Beloppet står i viss relation till tillgången på vägbyggnadsmedel. En stegring av dessa kan sålunda även medföra en ökning av det såsom gräns angivna beloppet. Anses erforderliga arbeten icke vara betydande, har länsstyrelsen att pröva, huruvida ordinarie vägbyggnadsmedel kan beräknas bli disponibla för ändamålet. Detta innebär, att tidpunkten för en vägs förändring till allmän blir beroende av tillgången på allmänna vägmedel för ändamålet. Hinder möter givetvis icke att de enskilda själva i större eller mindre omfattning påtager sig kostnaderna för iståndsättningsarbeten i syfte att snabba få sin vägfåga löst.

De sakkunnigas synpunkter

Den praxis som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillämpas på detta område grundar sig enligt det föregående bl. a. på de förslag till anvisningar i ämnet, som framlagts av 1935 års väg-sakkunniga samt en av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet i riksdagen 1947 lämnad redogörelse i frågan. Då uttalandena i båda fallen är relativt allmänt hållna, föreligger i princip inga hinder att i de enskilda fallen taga hänsyn till de faktorer av skiftande art, som rimligen prövas böra inverka vid ett ställningstagande till intagningsfrågan. Den smidighet i bedömningen som sålunda uppnås är enligt de sakkunnigas uppfattning av stort värde för både vägmyndigheterna och intressenterna själva. Genom att intagningsärendena prövas centralt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, erhålles också den eftersträfvade enhetligheten i bedömningen de skilda länen emellan.

Någon egentlig ändring i vad gäller bedömningsgrunderna och dessas tillämpning synes i vart fall f. n. icke erforderlig. Otvivelaktigt har emellertid den ökade motorismen medfört, att på många enskilda vägar numera råder en trafik av sådan intensitet och sammansättning, att dessa vägars intagande till allmänt underhåll på grund härav fram-

står välmotiverad — icke minst med hänsyn till den mer fritidsbetonade trafikens omfattning.

Det som kanske oftast lägger hinder i vägen för ett sådant intagande, är bristen på medel för utförande av erforderliga iståndsättningsarbeten. Kostnaderna för dessa arbeten skall i princip bestridas av statsmedel. Sedan 1949 års riksdag medgivit att det dåvarande reservationsanslaget till nyanläggning av bygdevägar (numera byggande av länsvägar) finge användas till iståndsättning av sådan enskild väg, som skall förändras till allmän, avsattes också i flerårsplanerna särskilda medel härför. Då dessa emellertid måst begränsas på grund av anslagstilldelningen och som följd härav en sträng angelägenhetsprövning måst ske av behovet av här ifrågavarande arbeten i förhållande till övriga arbeten, har det ofta dröjt länge, innan iståndsättningsarbetena kunnat utföras och ett intagande kunnat ske.

En snabbare takt i intagningsförfarandet förutsätter sålunda en väsentligt ökad avsättning i flerårsplanerna av medel för ändamålet. De sakkunniga vill därför understryka nödvändigheten av att en sådan ökad avsättning kommer till stånd.

KAPITEL IX

Kostnadsberäkningar

De sakkunnigas förslag i det föregående går bl. a. ut på en höjning av procentsatserna men berör inte själva bidragsgrunderna. Det erbjuder därför inga större svårigheter att beräkna de ekonomiska konsekvenserna härav vid en i övrigt oförändrad omfattning av bidragsverksamheten. De beräknade kostnadsökningarna kan sammanfattas enligt följande

(med utgångspunkt från förhållandena avseende budgetåret 1962/63).

Väghållning

Sommar- och vinterväghållning; höjning från normalt 65 till 70 % och vid särskilda skäl från 80 till 85 %

Iståndsättning; höjning från 60 till 70 %
Redskap; höjning från 60 till 70 %

	Bidragsbelopp vid nu gällande procentsats mkr	Motsvarande en total kostnad för bidragstaga- ren av mkr	Bidragsbelopp efter föreslagen ökning mkr	Ökning mkr
Sommar- och vinter- väghållning.....	22,8	33,8	24,5	1,7
Iståndsättning.....	4,3	7,1	5,0	0,7
Redskap.....	0,4	0,7	0,5	0,1
Summa	27,5	41,6	30,0	2,5

Byggande

Nyanläggning, omläggning och förbättring från normalt högst 60 till 70 % och

vid särskilda skäl från högst 75 till 85 %

Planering (s. k. planeringsbidrag) från 75 till 70 %

	Bidragsbelopp vid nu gällande procentsats mkr	Motsvarande en total kostnad för bidragstaga- ren av mkr	Bidragsbelopp efter föreslagen ökning mkr	Ökning mkr
Bundna belopp ¹	6,0	9,5	6,0	—
Nya företag.....	9,0	14,3	10,4	1,4
Tilläggsbidrag och för- höjda bidrag.....	1,5	2,3	1,7	0,2
Summa	16,5	26,1	18,1	1,6

(Planeringsbidraget ingår här med ett belopp av ca 0,3 mkr).

¹ Avser företag till vilka bidrag tidigare beviljats.

² När höjningen av procentsatsen för byggnadsbidraget hunnit slå igenom uppstår här en ytterligare kostnadsökning om ca 0,9 mkr.

Den sammanlagda ökningen av erforderliga bidragsmedel skulle enligt denna beräkning uppgå till ca $(2,5 + 1,6 + 0,9) = 5$ mkr. Behovet av bidragsmedel, som för budgetåret 1962/63 uppgår till ca 44 mkr, skulle vid ett direkt tillämpande av de högre procentsatserna sålunda öka till ca 49 mkr. Den mot sistnämnda belopp svarande, beräknade byggnads- och underhållskostnaden har uppskattats till 67 à 68 mkr. Statsbidra-

get skulle därigenom komma att uppgå till i medeltal 72 à 73 procent.

I anslutning härtill må framhållas, att även den omläggning av det nuvarande systemet — med omuppskattning av underhållskostnaderna enbart vart femte år — till ett system med årlig omuppskattning av utgående bidrag, som föreslagits, torde medföra en viss, mindre kostnadsökning.

KAPITEL X

Sammanfattning

De sakkunniga konstaterar att transportformernas förändring i förening med den snabba trafikutvecklingen medfört, att helt andra krav än tidigare — icke minst ur trafiksäkerhetssynpunkt — kommit att ställas på det enskilda vägnätet. Vid bedömningen av de med statsbidragsgivningen sammanhängande frågorna anses också det enskilda vägnätets stora betydelse för näringslivet och ur allmänna kommunikationssynpunkter böra beaktas. De enskilda vägarna utgör nämligen ett för transportförsörjningen i dess helhet viktigt och nödvändigt komplement till de allmänna vägarna och står ofta i allmän trafikbetydelse och funktion dessa nära. Deras betydelse för fastighetsbildningen och bebyggelseutvecklingen är jämväl stor. Det anses därför vara i hög grad angeläget för såväl det allmänna som intressenterna själva att de enskilda vägarna utbygges och underhålls på ett rationellt och ändamålsenligt sätt. Av samma skäl och med hänsyn jämväl till kostnaderna för denna väghållning anses en insats från statens sida vara välmotiverad.

Att gå så långt som till ett förstatligande helt eller delvis av den enskilda väghållningen har de sakkunniga icke funnit sig kunna tillråda. Såväl de enskilda vägarnas inbördes skiftande art och beskaffenhet som deras i stor utsträckning avsevärda olikheter gentemot de allmänna vägarna medför nämligen att stora svårigheter skulle uppstå vid ett inordnande av de enskilda vägarna

i det allmänna vägnätet. Väghållning genom en offentlig myndighet kräver också en högre standard än den trafikanterna rimligen kan fordra vid vägar- nas bibehållande som enskilda. Den kostnadsökning som skulle följa härav anses vara betydande och i regel endast till en del kunna motverkas av en mera rationellt driven väghållning. Ett förstatligande skulle dessutom i de flesta fall nödvändiggöra en genomgripande standardhöjning av de enskilda vägarna innan dessa övertoges.

I anslutning härtill erinras om att det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet för närvarande har en längd av ca 54 000 km och ökar med en längd av genomsnittligt 2 000 km per år, medan det allmänna vägnätet har en längd av ca 95 000 km och tillväxer betydligt långsammare. Enligt »Vägplan för Sverige» (SOU 1958: 1 och 2), som i princip godtagits av statsmakterna, beräknas de totala kostnaderna för upprustning av det allmänna vägnätet under en 20-årsperiod — räknad från och med 1958 — uppgå till ca 21 miljarder kronor. Hittills utförda arbeten utgör dock en mindre del av det totala behovet och även vid en anslagstilldelning enligt planen skulle enligt gällande flerårsplaner ny- och ombyggnadsbehovet för endast ca 3 000 km av riksvägarna, motsvarande knappt $\frac{1}{4}$ av det aktuella behovet kunna tillgodoses. Beträffande länsvägarna skulle de i förhållande till dessas totala omfattning — inmot 80 000 km — mycket be-

gränsade resurserna få koncentreras till gruppen länsvägar av synnerligen stor betydelse för näringslivet, befolkningen och riksförsvaret, vilken grupp omfattar ca 25 procent av länsvägnätet.

Mot bakgrund bl. a. av angivna förhållanden och då en kraftig och kostnadskrävande upprustning av den ansvariga myndighetens personal- och materielresurser skulle bli ofrånkomlig vid ett förstatligande — finner de sakkunniga ett sådant inom överskådlig tid rimligen icke kunna genomföras. Den enskilda väghållningens problem anses sålunda böra lösas efter andra linjer. Genom en förbättrad och förenklad bidragsgivning av i princip det slag man nu har, bibehålles en lämplig övergångsform mellan å ena sidan vägar, som är nödvändiga för allmän samfärdsel och därför hålles av det allmänna, och å andra sidan vägar, som lämpligen hålles av enskilda intressenter.

Det har också ifrågasatts om icke, med hänsyn till de allmänna intressen som är knutna till den enskilda väghållningen, denna borde helt eller delvis övertagas av kommunerna. Under hänvisning till statsmakternas tidigare ställningstagan i denna fråga, och den utveckling som ägt rum på vägväsendets område samt de överväganden som i skilda sammanhang under årens lopp förevarit beträffande fördelningen av utgifterna för allmänna ändamål mellan stat och kommun, avvisar de sakkunniga tanken härpå. Direktiven för utredningen innebära icke heller något direkt åläggande att upptaga spørsmålet ifråga.

I fråga om bidraget till *underhåll* av enskilda vägar konstaterar de sakkunniga, på grundval av verkställda undersökningar, att en betydande eftersläpning föreligger i förhållande till de verkliga kostnaderna. Detta, som har sin grund

i den allmänna kostnadsutvecklingen i förening med det nuvarande systemet med omuppskattning endast vart femte år, innebär att intressenterna fått vidkännas merkostnaderna och sålunda fått ett relativt sett mindre bidrag än som ursprungligen avsetts. För att återställa relationerna mellan bidrag och kostnader till utgångsläget bör följaktligen en justering av bidragsprocenten ske. En sådan justering skulle för beredande av full kompensation åt bidragstagarna uppgå till minst 7 å 8 procent. De sakkunniga anser emellertid i likhet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tidigare anfört i denna fråga, att bidragstagarna själva bör svara för kostnadsökningar motsvarande den del av penningvärdets förändring, som hänförs sig till deras kostnadsandel. Med denna utgångspunkt skulle den höjning som erfordras uppgå till ca fem procent.

Vad som framför allt motiverar en sådan ändring är emellertid de enskilda vägarnas egenskap av ett nödvändigt komplement till det allmänna vägnätet och deras därav följande betydelse för folkhushållet i dess helhet. Bl. a. måste därvid beaktas de väsentligt ökade krav på de enskilda vägarnas standard och underhåll, som den långtgående motoriseringen inom jord- och skogsbruk ställer. Trafikens tyngd och intensitet ökar således ständigt. Även den allmänt kommersiella trafiken och den mera fritidsbetonade trafiken tillväxer kraftigt. En stor del av trafiken utgöres f. ö. av främmande trafik. Vägarna måste av nämnda anledningar hållas i ett tillfredsställande skick året runt och får ej heller avstängas för allmän trafik. Det anses under sådana förhållanden vara skäligt, att även det allmänna — i form av höjda bidrag eller dylikt — medverkar till täckandet av utgiftsökningarna. Därest så ej sker, föreligger stor risk att de enskilda vägarna släpar efter i standard-

utveckling m. m., vilket icke minst ur trafiksäkerhetssynpunkt vore olyckligt.

De sakkunniga har mot bakgrund av det anförda funnit en justering av underhållsbidraget med förenämnda 5 procent till 70 respektive 85 procent snarast böra komma till stånd. Bidraget bör som förut grundas på beräknade kostnader — för undvikande av en betungande räkenskapshållning för väghållarnas del samt tids- och personalkrävande räkenskapsgranskning för den statliga tillsynsmyndighetens del.

För den senast företagna höjningen av underhållsprocenten var procentsatsen för *byggande* densamma som för underhållet. De sakkunniga ha emellertid icke funnit några sakligt motiverade skäl föreligga för en differentiering av de båda procentsatserna. Samma skäl som överhuvudtaget motiverar en förbättring och förenkling av bidragsgivningen talar också för en högre och enhetlig procentsats. De tyngre transporter, som i allt större utsträckning trafikerar även dessa vägar, kräver sålunda en högre och till förhållandena på kringliggande allmänna vägar i möjligaste mån avpassad bärighetsstandard. Av bl. a. trafiksäkerhetsskäl krävs också i övrigt en bättre standard i fråga om exempelvis bredd, linjeföring, mötesplatser, säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar etc. Även därvidlag skärps kraven på anpassning till kringliggande vägar. Dessa förhållanden medför givetvis väsentligt stegrade och för de enskilda intressenterna ofta alltför betungande anläggningskostnader. Här liksom i fråga om underhållet framstår därför en ökad insats från det allmännas sida som nödvändig. Investeringarna i det enskilda vägnätet torde f. ö. — liksom övriga väginvesteringar — vara för hela samhället i hög grad produktiva genom de sänkningar av transport-

kostnaderna m. m., som genom dem möjliggöres. I anslutning härtill konstateras, att de till enskild väghållning beviljade medlen icke följt ökningen av totalt tillgängliga bilskattemedel utan snarare — relativt sett — minskat år från år.

På grund av sålunda anförda omständigheter föreslår de sakkunniga att de högre procentsatserna — 70 respektive 85 — tillämpas också för byggnadsbidragets del. I sammanhanget framhålles, att merkostnaderna härför är relativt begränsade och under det första året efter en ändring ej beräknas uppgå till mer än ca 1,5 mkr.

I analogi med vad som föreslagits beträffande underhålls- och byggnadsbidragen föreslås även bidraget till *planeringskostnader* samt *redskapsbidraget* böra fixeras till sjuttio procent. Slutligen anses beslut om tillämpande av en högre bidragsprocent än normalprocenten för byggnadsbidragets del hädanefter böra — i likhet med vad som gäller för underhållsbidraget — fattas av länsstyrelsen utan inhämtande av Kungl. Maj:ts medgivande i varje särskilt fall.

I samband med beviljande av underhållsbidrag kan bidrag beviljas jämväl till vissa *iståndsättningsarbeten*.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har för tillämpningen av bestämmelserna om dessa bidrag utfärdat särskilda anvisningar om bl. a. vilka slags åtgärder, som i detta hänseende är bidragsberättigade samt vilka maximibelopp bidragen får uppnå. Trafikens ökning och penningvärdets förändring påkallar emellertid vissa ändringar av dessa anvisningar i syfte att medge bidrag till ytterligare åtgärder av olika slag — ävensom höjning av maximikostnaderna för åtgärdernas genomförande i form av iståndsättningsarbeten. Det anses där-

för böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att föranstalta om de ändringar i dessa hänseenden, som kan vara erforderliga. De sakkunniga förutsätter att styrelsen därvid — i den mån så icke redan är förhållandet — får inom vidare gränser vidtaga de ändringar som påkallas av den ökade trafikens krav.

Den för närvarande kanske största olägenheten i fråga om underhållsbidraget sammanhänger med periodiciteten för *uppskattningen* av underhållskostnaderna. Denna omuppskattning verkställs nu vart femte år vid en förrättning som utföres på platsen. En ändring i nu gällande bestämmelser anses nödvändig, dels för erhållande av en bättre anpassning av bidragens storlek till den allmänna pris- och kostnadsutvecklingen, dels för motverkande av en eljest erforderlig, väsentlig utökning av personalen för handläggandet av dessa ärenden.

Härvid bör eftersträvas ett system där bidragen, utan förrättning på platsen i varje enskilt fall, årligen omräknas. Härigenom skulle man kunna uppnå såväl större rättvisa i bidragsgivningen som möjligheter till rationalisering av ärendenas handläggning.

På basis av en genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utförd undersökning konstateras, att det torde vara möjligt att, genom stickprovsförfarande med lämpliga urvalsmetoder, erhålla ett fullt tillfredsställande underlag för beräkning av underhållskostnaderna under varierande förhållanden.

Genom att begränsa beräkningarna till ett antal representativa, stickprovsmässigt utvalda vägar skapas möjligheter till årlig omuppskattning av underhållsbidraget för samtliga enskilda bidragsvägar. Den nuvarande uppdelningen av vägnätet på s. k. årsvägar,

efter den nu tillämpade ordningen för omuppskattningarna av underhållskostnaderna vart femte år, kommer härigenom att upphöra och representativa stickprov av vägar att uttagas ur hela vägbeståndet. Samtliga vägar måste därför det år, då omuppskattning enligt det nya systemet verkställs första gången (basåret), avse en enhetlig prisnivå. Att genom särskild omuppskattning av underhållskostnaderna för samtliga enskilda bidragsvägar erhålla ett ur kostnadsynpunkt enhetligt underlag, avseende basåret för det nya systemet, är på grund av härför erforderliga arbetsinsatser icke genomförbart. Man är därför nödsakad att utföra en anpassning till basårets kostnadsläge genom vissa schematiska beräkningar. Liksom ifråga om omuppskattningarna kan på stickprovsbasis göras en schematisk uppräknig av kostnaderna inom den senaste femårsperioden till nämnda kostnadsläge.

Med hänsyn till de stora fördelar en omläggning till ett sådant system skulle medföra, föreslår de sakkunniga att beslut om en sådan ändring fattas. Det förutsättes därvid få ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att göra de förberedelser, som erfordras för införande av systemet samt att i fortsättningen varje år verkställa de beräkningar, som skall ligga till grund för bidragsberäkningen. Möjligheter bör dock även framdeles föreligga för såväl bidragstagare som bidragsgivare att påkalla särskild förrättning på platsen.

De sakkunniga finner det nödvändigt att alla sådana åtgärder vidtas i fråga om *arbetet med bidragsgivningen* som kan verka i arbetsbesparande och effektiviserande syfte. Genom den omläggning som föreslås i fråga om förfarandet vid omuppskattningar torde i viss utsträckning arbetskraft kunna frigöras för andra arbetsuppgifter. Dessutom

onödiggöres den högst betydande personalökning som skulle bli en ofrånkomlig följd av den nuvarande ordningens bibehållande.

Vad beträffar den årliga besiktningen av underhållsvägarna framhålles, att det givetvis är angeläget, att myndigheten tillser att bidragen användes på bästa sätt. Men för att konstatera detta, torde det icke vara nödvändigt att samtliga underhållsvägar besiktas årligen. Sålunda torde från väghållaren lämnade uppgifter eller intyg kunna godtagas som villkor för bidragets utbetalande.

Länsstyrelserna anses även i fortsättningen böra vara *bidragsbeviljande myndighet* med vägförvaltningarna som utredande organ.

Utbetalningen av statsbidragen omhänderhaves för närvarande av länsstyrelserna. Redan nu biträder emellertid vägförvaltningarna i mycket stor utsträckning även med den kamerala delen av verksamheten och upprättar bland annat utanordningslistor o. dyl. Det säges under sådana förhållanden ligga närmast till hands, att även själva utbetalningarna överflyttas till dem. Formellt synes detta kunna ske, genom att anslagsmedlen ställas till vägförvaltningarnas förfogande för därmed avsett ändamål.

I fråga om *vägföreningarnas vägar* framhålles, att en jämförelse mellan reglerna i 1952 års bidragsförfattning och de uttalanden, som gjordes i anslutning till 1960 års ändring av bidragsreglerna på ett närbesläktat område, ger vid handen att både byggnadsbidrag och underhållsbidrag kan utgå beträffande dessa och att bidragsgivningen i allt fall icke avsetts vara mera restriktiv än vad fallet är med avseende å bidrag till städernas väghållning. Närmare bestämt

går förenämnda uttalanden ut på att bidrag — såväl byggnadsbidrag som underhållsbidrag — skall kunna utgå till infarts- och genomfartsleder av betydelse, till sådana trafikleder inom större tätområden, som har till ändamål att förbinda olika delar av detta med varandra, till större s. k. uppsamlingsvägar samt till trafikleder med ändamål att förbinda tätområdet med trafikpunkt av typen järnvägsstation, hamn eller flygplats, större allmän inrättning såsom sjukhus m. m. samt industriområde. Där emot torde — i likhet med vad fallet är i städerna — bidrag ej böra utgå till lokalgator och andra trafikleder, som normalt icke begagnas av en större allmänhet.

Likformighet anses i stort sett råda, om man tar hänsyn enbart till vägarnas funktion. Bidrag torde sålunda i allmänhet kunna påräknas för sådana vägar, vilka kan sägas vara av väsentlig betydelse för en större allmänhet eller för trafik av andra än väghållare. Däremot torde det i praktiken vara mindre vanligt, att bidrag utgår för väg inom tätbebyggelse av den orsaken, att vägen är av betydande längd eller att vägens nödiga underhåll eller vinterväghållning bedömes vara synnerligen betungande för väghållarna. Inom tätområdena är ju utfartsvägarna i regel icke särskilt långa och antalet väghållare är mestadels betydande. Rekvisitet »synnerligen betungande» torde därför sällan bli uppfyllt beträffande väg inom tätbebyggelse eller infartsväg till sådan bebyggelse.

Om man däremot ser endast till trafikfrekvensen, torde det säkerligen förhålla sig så, att det är svårare att erhålla bidrag till en väg med viss trafikfrekvens inom tätbebyggelse än till en väg med samma trafikfrekvens inom glesbygd. Huruvida detta skall anses innebära någon saklig olikhet av beskaffenhet att böra rättas till har dock beteck-

nats som tveksamt. Om man endast lägger trafikfrekvensen till grund för bedömandet, torde det vara ofrånkomligt, att bidrag utgår till praktiskt taget samtliga gator i städerna, medan däremot vägarna på den egentliga landsbygden — där väghållningsbördan i realiteten säkerligen icke är mindre betungande för befolkningen — i regel blir helt utan bidrag.

Så länge det av statsfinansiella eller andra hänsyn befinnes nödvändigt att draga en gräns för bidragsmöjligheterna med hänsyn till vägarnas och gatornas funktion, d. v. s. att skilja mellan bidragsberättigade och icke bidragsberättigade trafikleder i städerna och på landsbygden, anses det sålunda vara ofrånkomligt, att en liknande ordning gäller också för vägföreningarnas vidkommande. Någon ändring av nuvarande bidragsregler i syfte att särskilt tillgodose vägföreningarna finner de sakkunniga sålunda icke påkallad.

Ehuru kommunerna icke genom väglagarna fått någon väghållningsskyldighet sig ålagd, är det icke ovanligt att de frivilligt tar på sig en viss del av de enskilda väghållarnas väghållningsbörda antingen genom att ombesörja väghållning in natura eller genom att lämna kontantbidrag till vägföreningar och andra vägsamfälligheter. Fråga har därvid uppkommit, på vad sätt kommun, som utför väghållning in natura, kan åt sig förbehålla de statsbidrag, som eljest skulle tillkommit de enskilda väghållarna.

Ur statens synpunkt torde icke något vara att invända mot att väghållningen på nu angivet sätt kommunaliseras. Någon anledning att i statsbidragshänseende intaga en restriktiv ståndpunkt till kommunal väghållning anses sålunda icke föreligga. Bidrag bör i princip utgå i samma omfattning och på samma villkor, som om väghållningen ombesörjts

av väghållarna själva in natura eller genom vägförening eller annan vägsamfällighet.

I fråga om *förändring av enskild väg till allmän m. m.* grundar sig den praxis, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillämpas, bl. a. på de förslag till anvisningar i ämnet som framlagts av 1935 års vägsakkunniga samt en av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet i riksdagen 1947 lämnad redogörelse i frågan. Då uttalandena i båda fallen är relativt allmänt hållna, föreligger i princip inga hinder att i de enskilda fallen taga hänsyn till de faktorer av skiftande art, som rimligen prövas böra inverka vid ett ställningstagande till intagningsfrågan. Genom att intagningsärendena prövas centralt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, erhålles också den eftersträfvade enhetligheten i bedömningen de skilda länen emellan.

Någon egentlig ändring i vad gäller bedömningsgrunderna och dessas tillämpningen anses i vart fall f. n. icke erforderlig. Otivelaktigt har emellertid den ökande motorismen medfört, att på många enskilda vägar numera råder en trafik av sådan intensitet och sammansättning, att dessa vägars intagande till allmänt underhåll på grund härav framstår som välmotiverad — icke minst med hänsyn till den mer fritidsbetonade trafikens ökade omfattning.

Det som kanske oftast lägger hinder i vägen för ett sådant intagande, är bristen på medel för utförande av erforderliga iståndsättningsarbeten. Sedan 1949 års riksdag medgivit, att det dåvarande reservationsanslaget till nyanläggning av bygdevägar (numera byggande av länsvägar) finge användas till iståndsättning av sådan enskild väg, som skall förändras till allmän, avsättes i flerårsplanerna särskilda medel här-

för. Dessa har emellertid måst begränsas på grund av anslagstilldelningen, och som följd härav har en sträng angelägenhetsprövning måst ske av behovet av ifrågavarande arbeten i förhållande till övriga arbeten.

En snabbare takt i intagningsförfarandet förutsätter sålunda en väsentligt ökad avsättning i flerårsplanerna av medel för ändamålet. De sakkunniga understryker därför nödvändigheten av att en sådan ökad avsättning kommer till stånd.

Den sammanlagda ökningen av *erforderliga bidragsmedel* vid ett genomförande av de sakkunnigas förslag beräknas — med utgångspunkt från förhållandena avseende budgetåret 1962/63

— uppgå till ca $(2,5 + 1,6 + 0,9) = 5$ mkr. Behovet av bidragsmedel, som för nämnda budgetår uppgår till ca 44 mkr, skulle vid ett direkt tillämpande av de högre procentsatserna sålunda öka till ca 49 mkr. Den mot sistnämnda belopp svarande, beräknade byggnads- och underhållskostnaden har uppskattats till 67 å 68 mkr. Statsbidraget skulle därigenom komma att uppgå till i medeltal 72 å 73 procent.

I anslutning härtill framhålles, att även den omläggning av det nuvarande systemet — med omuppskattning av underhållskostnaderna enbart vart femte år — till ett system med årlig omuppskattning, som föreslås, torde medföra en viss mindre kostnadsökning.

Författningsförslag

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

Härigenom förordnas att 3, 12, 14, 16, 17, 21, 23 och 27 §§ kungörelsen den 19 december 1952 angående statsbidrag till enskild väghållning¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

3 §

Byggnadsbidrag må — — — i övrigt.

Byggnadsbidrag må utgå med *sjuttio-fem* procent av kostnaden för utarbetande av arbetsplan samt med högst *sextio procent* eller, då synnerliga skäl därtill äro och efter *Kungl. Maj:ts medgivande i varje särskilt fall*, med högst *sjuttiofem* procent av beräknad övrig kostnad för företaget.

Byggnadsbidrag må — — — arbetsplan (*planeringsbidrag*).

Om bidrag — — — 26 §.

Beträffande statsbidrag — — — särskilt stadgat.

Byggnadsbidrag må utgå med *sjuttio* procent av kostnaden för utarbetande av arbetsplan samt med högst *sjuttio* eller, då synnerliga skäl därtill äro, med högst *åttiofem* procent av beräknad övrig kostnad för företaget.

12 §

Byggnadsbidrag *skall utbetalas* med en tredjedel, sedan arbetet inom därför bestämd tid påbörjats, med ytterligare en tredjedel efter det vederbörande kontrollant å arbetet intygat, att hälften därav blivit utförd, samt

Byggnadsbidrag *utbetalas av vägförvaltningen*

med en tredjedel, sedan arbetet inom därför bestämd tid påbörjats,

med ytterligare en tredjedel efter det vederbörande kontrollant å arbetet intygat, att hälften därav blivit utförd, samt

¹ Senaste lydelse av 16 och 17 §§ se 1956:205.

(Gällande lydelse)

med återstående tredjedel, sedan arbetet blivit vederbörligen avsynat och godkänt.

— — —

Till arbete — — — tillstånd erhållits.

(Föreslagen lydelse)

med återstående tredjedel, sedan arbetet blivit vederbörligen avsynat och godkänt.

14 §

Å planeringsbidrag — — — icke tillämpning.

Planeringsbidrag utbetalas av *länsstyrelsen*, sedan arbetsplanen blivit vederbörligen godkänd. Där *länsstyrelsen* så prövar lämpligt, må dock bidragsbelopp helt eller delvis utbetalas i förskott.

Planeringsbidrag utbetalas av *vägförvaltningen*, sedan arbetsplanen blivit vederbörligen godkänd. Där *vägförvaltningen* så prövar lämpligt, må dock bidragsbelopp helt eller delvis utbetalas i förskott.

16 §

Underhållsbidrag beviljas av *länsstyrelsen* att, tills vidare och intill dess annorledes i vederbörlig ordning beslutas, årligen utgå med *sextio* procent av den kostnad, vartill den väghållning, bidraget avser, skäligen må skattas.

Då synnerliga skäl därtill äro, må underhållsbidrag beviljas att utgå med *åttio* procent av den uppskattade kostnaden.

Underhållsbidrag beviljas av *länsstyrelsen* att, tills vidare och intill dess annorledes i vederbörlig ordning beslutas, årligen utgå med *sjuttio* procent av den kostnad, vartill den väghållning, bidraget avser, skäligen må skattas.

Då synnerliga skäl därtill äro, må underhållsbidrag beviljas att utgå med *åttio* procent av den uppskattade kostnaden.

17 §

Till åtgärder, som prövas erforderliga ur trafiksynpunkt å väg, till vilken underhållsbidrag beviljats, må särskilt bidrag (*iståndsättningsbidrag*) utgå med högst *sextio* procent av den beräknade kostnaden för dylika åtgärder.

. Vad i — — — på iståndsättningsbidrag.

Om bidrag — — — 26 §.

Till åtgärder, som prövas erforderliga ur trafiksynpunkt å väg, till vilken underhållsbidrag beviljats, må särskilt bidrag (*iståndsättningsbidrag*) utgå med högst *sjuttio* procent av den beräknade kostnaden för dylika åtgärder.

21 §

1 m o m. Årligt underhållsbidrag utbetalas av *länsstyrelsen* i efterskott för kalenderår.

Innan sådant — — — *länsstyrelsen* godkänts.

1 m o m. Årligt underhållsbidrag utbetalas av *vägförvaltningen* i efterskott för kalenderår.

(Gällande lydelse)

2 mom. Iståndsättningsbidrag utbetalas av *länsstyrelsen* så snart det arbete, för vilket bidraget beviljats, blivit av vägförvaltningen avsynat och godkänt.

— — —

Till arbete — — — tillstånd erhållits.

(Föreslagen lydelse)

2 mom. Iståndsättningsbidrag utbetalas av *vägförvaltningen* så snart det arbete, för vilket bidraget beviljats, blivit av vägförvaltningen avsynat och godkänt.

23 §

1 mom. *Beträffande varje väg, till vilken utgår underhållsbidrag enligt denna kungörelse, skall ny förrättning, som i 19 § sägs, företagas*

a) *minst vart femte år, så länge underhållsbidrag utgår, och därjämte, om länsstyrelsen finner anledning därtill; samt*

b) *på begäran av väghållare.*

Där förrättning påkallats av väghållare, skall denne gälda kostnaden för förrättningen.

2 mom. *Där i enlighet med 1 mom. ny förrättning företagits, har länsstyrelsen att dels besluta, huruvida och med vilken procent underhållsbidrag i fortsättningen må utgå till vägen, dels ock angiva, till vilket belopp den årliga kostnaden för vägunderhållet och vinterväghållningen ävensom, i förekommande fall, kostnaden för åtgärder, som avses i 17 §, skäligen må uppgå.*

1 mom. *Den beräknade årliga kostnaden för vägunderhållet och vinterväghållningen å väg, till vilken underhållsbidrag beviljats, skall årligen jämkas med hänsyn till förändringar i trafikens omfattning och övriga på kostnaden inverkan förhållanden. Jämkningsen skall verkställas av vägförvaltningen på grundval av inhämtade uppgifter avseende ett större antal statsbidragsberättigade vägar.*

2 mom. *Ny förrättning, som i 19 § sägs, skall företagas när länsstyrelsen finner anledning därtill eller sådan förrättning påkallas av väghållare.*

Där ny förrättning företagits, har länsstyrelsen att dels besluta, huruvida och med vilken procent underhållsbidrag i fortsättningen må utgå till vägen, dels ock angiva, till vilket belopp den årliga kostnaden för vägunderhållet och vinterväghållningen ävensom, i förekommande fall, kostnaden för åtgärder, som avses i 17 §, skäligen må uppgå. Om särskilda skäl äro därtill, må länsstyrelsen besluta förhöjning av bidrag för redan förfluten tid, dock ej av bidrag som utbetalats tidigare än tre månader innan ansökan om förrättning inkom till länsstyrelsen eller länsstyrelsen utan ansökan förordnade om förrättning. Sakägare, som påkallat förrättning utan skäl, må förpliktas att gälda därav föranledd kostnad.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

27 §

Mot vägförvaltnings beslut om jämkning av kostnad för vägunderhåll eller vinterväghållning må talan ej föras.

Över länsstyrelsens beslut i fråga, som omförmäles i denna kungörelse, må klagan föras i den ordning, som är bestämd för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut.

Över länsstyrelses eller vägförvaltnings beslut i annan fråga, som omförmäles i denna kungörelse, må klagan föras i den ordning, som är bestämd för överklagande av förvaltande myndigheters eller ämbetsverks beslut.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari

Där underhållsbidrag utgår på grund av beslut meddelat före den 1 januari , skall jämkning enligt bestämmelserna i 23 § 1 mom. av den beräknade årliga kostnaden för vägunderhållet och vinterväghållningen första gången verkställas år

**Förslag till kungörelse
om ändring i kungörelsen den 23 maj 1952 (nr 417) angående statligt stöd till
anskaffning av maskiner och redskap för rationalisering av underhållsarbetet å
vissa enskilda vägar**

Häri genom förordnas att 10 § kungörelsen den 23 maj 1952 angående statligt stöd till anskaffning av maskiner och redskap för rationalisering av underhållsarbetet å vissa enskilda vägar skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

10 §

I mån av tillgång å därtill anslagna medel må statsbidrag med *sextio procent* av kostnaden för anskaffning av redskap beviljas väghållare eller sammanslutning av väghållare.

I mån av tillgång å därtill anslagna medel må statsbidrag med *sjuttio procent* av kostnaden för anskaffning av redskap beviljas väghållare eller sammanslutning av väghållare.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari

BILAGOR

BLACON

BILAGA A

Tabell utvisande verkliga och beräknade underhållskostnader under en femårsperiod

S = kostnad i öre/m för sommarunderhållet

V = kostnad i öre/m för vinterväghållning

A. Utfartsvägar

1. Trafiktal 1—20

Län	Antal företag	Nedlagda kostnader i medeltal åren 1956—1960			Beräknad kostnad		
		S	V	Total	1956		
					S	V	Total
1	2	3	4	5	6	7	8
B	2	50	17	67	43	14	57
F	11	33	8	41	27	8	35
G	7	26	7	33	25	7	32
O	3	36	7	43	33	4	37
R	4	44	8	52	39	9	48
T	4	51	19	70	42	17	59
W	3	31	11	42	24	12	36
X	1	33	21	54	26	27	53
AC	4	34	31	65	38	28	66
Summa	39	338	129	467	297	126	423
	Medeltal	38	14	52	33	14	47
2. Trafiktal 20—100							
B	7	52	21	73	46	16	62
F	4	37	14	51	31	14	45
G	2	25	12	37	24	8	32
O	4	40	7	47	42	5	47
R	3	54	13	67	40	12	52
T	7	53	20	73	45	21	66
W	7	46	16	62	34	13	47
X	2	28	17	45	26	22	48
AC	5	55	47	102	47	53	100
Summa	41	390	167	547	335	164	499
	Medeltal	43	18	61	37	18	55
3. Trafiktal 100—500							
B	1	78	44	122	61	23	84
F	1	41	8	49	32	6	38
G	3	46	6	52	31	10	41
O	2	79	7	86	52	6	58
R	1	88	9	97	58	7	65
T	3	66	15	81	48	17	65
W	2	46	19	65	39	15	54
X	4	61	29	90	34	21	55
AC	2	54	41	95	61	42	103
Summa	19	559	178	737	416	147	563
	Medeltal	62	20	82	46	16	62

B. Förbindelsevägar

1. Trafiktal 1—20

1	2	3	4	5	6	7	8
F	1	25	7	32	31	7	38
G	3	33	5	38	28	7	35
O	2	41	6	47	54	7	61
R	2	33	10	43	38	12	50
AC	2	45	19	64	45	22	67
Summa	10	177	47	224	196	55	251
Medeltal		36	9	45	39	11	50

2. Trafiktal 20—100

B	2	67	16	83	49	14	63
F	10	37	11	48	32	9	41
G	15	33	5	38	28	8	36
O	3	59	10	69	59	6	65
R	9	41	7	48	41	9	50
T	5	61	14	75	49	14	63
W	5	58	13	71	42	16	58
AC	4	49	28	77	53	24	77
Summa	53	405	104	509	353	100	453
Medeltal		51	13	64	44	12	56

3. Trafiktal 100—500

F	1	32	9	41	36	6	42
G	2	34	7	41	29	10	39
O	2	53	12	65	57	11	68
T	1	71	14	85	63	14	77
W	1	56	19	75	49	11	60
X	1	82	16	98	34	13	47
AC	2	86	54	140	64	42	106
Summa	10	414	131	545	332	107	439
Medeltal		59	19	78	48	15	63

4. Trafiktal > 500

O	1	124	28	152	123	27	150
---	---	-----	----	-----	-----	----	-----

C. Samhällsvägar
2. Trafiktal 20—100

1	2	3	4	5	6	7	8
B	1	78	28	106	76	26	102
F	1	34	12	46	50	7	57
O	1	158	27	185	64	12	76
R	2	91	33	124	67	19	86
Summa	5	361	100	461	257	64	321
Medeltal		90	25	115	64	16	80
3. Trafiktal 100—500							
B	2	125	22	147	62	17	79
F	2	121	18	139	69	11	80
G	1	47	3	50	27	9	36
O	2	142	19	161	87	15	102
R	3	82	18	100	65	13	78
T	2	75	18	93	60	21	81
AC	1	80	52	132	62	50	112
Summa	13	672	150	822	432	136	568
Medeltal		96	21	117	62	19	81
4. Trafiktal > 500							
O	1	138	17	155	61	6	67
T	4	109	19	128	71	16	87
Summa	5	247	36	283	132	22	154
Medeltal		124	18	142	66	11	77

BILAGA B

Undersökning angående förutsättningarna att genom stickprov verkställa omuppskattning av underhållskostnaderna för enskilda vägar

Det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet omfattar för närvarande ca 18 300 vägar med en längd av ca 54 000 km. Kostnaderna för utgående statsbidrag är ca 20,5¹ mkr.

År 1940, då bidragsverksamheten startades, beviljades underhållsbidrag till ca 5 000 km vägar. Det var då uppenbarligen fråga om ett under flera år ackumulerat antal vägar, för vilka underhållsbidrag blivit aktuellt i samband med införande av bidragsbestämmelserna. Under vardera åren 1941 och 1942 tillväxte väglängden med omkring 1 500 km samt ökade därefter årligen med ca 3 000 km fram till och med år 1951. Den senaste 10-årsperioden har ökningen i stort sett varierat mellan 1 500 och 2 000 km.

Underhållsbidrag beviljas av länsstyrelsen efter beredning av bidragsärendena inom vägförvaltningens sektion för enskild väghållning. Bidraget till underhållet motsvarar viss procentandel, vanligen 65 % men i vissa fall 80 % av den beräknade underhållskostnaden. Omuppskattning av denna göres vart femte år. År 1960 förrättades sålunda omuppskattning av underhållskostnaden för de vägar för vilka underhållsbidrag utgått 1940, 1945, 1950 och 1951 samt nyuppskattning av 1960 års vägar. På motsvarande sätt skedde år 1961 omuppskattning av 1941, 1946, 1951 och 1956

års vägar samt nyuppskattning av 1961 års vägar.

Den nuvarande ordningen för behandlingen av bidragsfrågorna är icke helt tillfredsställande. Vid omuppskattning av underhållskostnaderna endast vart femte år erhålles icke anpassning av bidragets storlek efter löpande prisförändringar. 1950-talets kraftiga prisstegring och växande trafik medförde sålunda avsevärd eftersläpning i bidragets storlek åren mellan omuppskattningarna. Detta förhållande gör det angeläget att undersöka, om det vore möjligt att införa ett system som bättre tillgodosåg de enskilda väghållarnas intressen samtidigt som man skapade möjlighet till förenkling av handläggningen. Den metod, som låg närmast till hands, är att årligen uppräknade de tidigare uppskattade underhållskostnaderna med hjälp av en kostnadsindex. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen insamlar kontinuerligt prismaterial, som bl. a. användes som underlag för vissa indexberäkningar för reglering av entreprenadsummor. Härvid användas prisserier och beräkningar, vilka avser den allmänna väghållningen och alltså hänför sig till där rådande driftförhållanden, är emellertid icke tillämpliga på den enskilda väghållningen.

Kunde man i stället begränsa omupp-

¹ Exkl. iståndsättningsbidrag.

skattningarna till att avse endast *en del av vägnätet* borde möjligheter föreligga att inom ramen för nuvarande arbetsinsatser genom årligen återkommande omuppskattningar, organiserade som representativa stickprov, erhålla tillfredsställande underlag för en procentuell uppräknig av tidigare beräknade underhållsbidrag. Denna metod hade den stora fördelen, att man därigenom finge en direkt anknytning till de förhållanden man ville belysa och inträffade kostnadsstegringar skulle klart återspeglas i erhållna medeltal. Det fanns därför anledning att undersöka, om variationerna i de beräknade underhållskostnaderna var tillräckligt små för att möjliggöra ett stickprovsförfarande. Trots det begränsade syftet med undersökningen ansågs det lämpligt att infordra ett relativt fylligt material, som även kunde utgöra underlag för andra undersökningar och analyser på föreliggande område. Infordrade uppgifter framgår av bilagd tabell.

Kostnaderna för underhåll av en väg beror av ett flertal olika faktorer, såsom vägens byggnadssätt och undergrundens beskaffenhet, barmarkstidens längd, trafikens art och omfattning, tillgången och priset på grusmaterial, dammbindningsmedel ävensom transportkostnader m. m. Det var därför nödvändigt att indela vägarna i vissa huvudgrupper efter deras funktion, där man tog hänsyn till angivna faktorer. Varje sådan grupp skulle ur statistisk synpunkt behandlas var för sig.

Det infordrade materialet har indelats på följande sätt:

I Vägtyper

A. Utfartsväg: (glesbebyggelse, egna trafiken den väsentliga), väg med eller utan stickväg, vägslinga, även sådan sammanbindningsväg, vars huvudsakliga ändamål är utfart för bebyggelse.

B. Förbindelseväg: (främmande trafiken den väsentliga), väg mellan allmänna vägar eller del av sådan förbindelse, d. v. s. komplementväg till det allmänna vägnätet.

C. Fritidsväg: väg till och inom större fritidsbebyggelse, till större allmän badplats eller annat rekreatjonsområde, turistväg etc.

D. Samhällsväg: väg till och inom tätbebyggelse, s. k. stamväg, viktigare förbindelseled eller större »bostadsgata».

II Trafikgrupper

	fordon per sommarmedeldygn (s.m.d.)
1	< 20
2	20—50
3	50—100
4	100—300
5	> 300

III Vägstandard

G = Byggd väg eller väg som varit föremål för sådan omläggning, förbättring eller istandsättning att den till plan, profil, bärighet och standard i övrigt kan likställas med byggd väg.

T = Väg som med hänsyn till grundförhållandena, plan och profilläge, bärighet m. m. får anses ha en för sitt ändamål tillfredsställande standard.

Ö = Övriga vägar.

Det insamlade materialet avser 1961 års vägar (1941, 1946, 1951, 1956 och 1961 års serier) i Uppsala, Östergötlands, Kristianstads, Älvsborgs, Värmlands, Västmanlands, Västernorrlands och Norrbottens län. Materialets totala omfattning med avseende på antal vägar och väglängd framgår av tab. 1.

Den totala längden bidragsvägar i angivna åtta län utgör ca 18 900 km. Stickprovet, vilket omfattar ca 3 700 km, ut-

Tab. 1. Fördelning av antal och längd av 1961 års enskilda bidragsvägar i vissa län (C, E, L, P, S, U, Y och BD) på vägtyper och trafikklasser.

(Innebörden av använda beteckningar framgår av sid. 79 jämte kartsnitt)

Vägtyp	Trafikgrupp (antal fordon per s. m. d.)													
	0—20		20—50		50—100		100—300		> 300		Summa			
	Antal	km	Antal	km	Antal	km	Antal	km	Antal	km	Antal	km	%	
A	G	311	506	152	372	11	28	1	4	—	—	475	910	
	T	331	606	242	582	60	169	6	20	—	—	639	1 377	
	Ö	63	121	52	168	9	24	4	6	—	—	128	319	
Summa A	705	1 233	446	1 122	80	221	11	30	—	—	1 242	2 606	70,6	
B	G	10	21	38	103	14	73	1	10	—	—	63	207	
	T	3	6	79	324	43	185	6	18	—	—	131	533	
	Ö	—	—	23	99	16	76	4	28	—	—	43	203	
Summa B	13	27	140	526	73	334	11	56	—	—	237	943	25,5	
C	G	—	—	—	—	1	1	4	13	—	—	5	14	
	T	—	—	5	10	6	17	7	26	1	1	19	54	
	Ö	—	—	—	—	1	2	4	6	—	—	5	8	
Summa C	—	—	5	10	8	20	15	45	1	1	29	76	2,1	
D	G	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	T	—	—	—	—	7	10	13	25	3	13	23	48	
	Ö	—	—	—	—	3	3	12	17	—	—	15	20	
Summa D	—	—	—	—	10	13	25	42	3	13	38	68	1,8	
Totalsumma	718	1 260	591	1 658	171	588	62	173	4	14	1 546	3 693	100,0	
		34,1		44,9		15,9		4,7		0,4	100,0	100,0	100,0	

gör alltså 19,6 % av totalmaterialet. Med hänsyn till att omuppskattning sker vart femte år kunde man vid en någorlunda jämn tillväxt av vägnätet vänta, att de olika årsvägarna skulle utgöra 20 % av det totala vägnätet. Avvikelsen är alltså obetydlig. Motsvarande jämförelse för de i undersökningen representerade länen ger följande resultat:

Län	Total väglängd, km	Undersökt väglängd, km	%
C	1 323	246	18,6
E	2 549	569	22,3
L	2 430	414	17,0
P	3 376	688	20,4
S	3 645	734	20,1
U	1 547	375	24,2
Y	1 822	309	17,0
BD	2 193	358	16,3
Summa	18 885	3 693	19,6

Eftersom undersökningen syftar till att få kännedom om materialets ungefärliga variation är givetvis skillnaderna i materialets relativa omfattning i länen av mindre betydelse. Vid bestämmande av den definitiva urvalsmetoden får denna fråga ägnas större uppmärksamhet.

Av de olika vägtyperna (se tab. 1) dominerar A-gruppen, som upptar icke mindre än 71 % av stickprovets väglängd, medan motsvarande andel för B-vägarna är 26 %. Övriga vägtyper utgör sålunda endast 3 %. Inom A-gruppen upptages icke mindre än 90 % av vägar med en trafik av högst 50 fordon per sommarmedeldygn. De flesta B-vägarna — 91 % — återfinnes i trafikgrupperna 20—50 och 50—100 fordon per sommarmedeldygn.

Klassificeringen av vägarna på trafikgrupper har i avsaknad av trafikräk-

ningssiffror baserats på en bedömning i varje särskilt fall. Vissa fel kan härigenom icke undvikas. Med den ingående kännedom personalen har om här ifrågavarande vägnät torde emellertid i det alldeles övervägande antalet fall en riktig klassificering icke erbjudit större svårigheter. Uppkomna fel torde därför icke vara så många att de nämnvärt påverkat resultatet.

En beräkning avseende hela materialet har i *tab. 2* gjorts av den uppskattade kostnaden för *barmarksunderhållet*, räknat i öre per meter väg. Omkring 65 % härav faller på grusning. Kostnaden för grusningen beror av kvantiteten påfört grus, grusprisets höjd samt lastbilstaxan för olika transportlängder. Gruskvantiteten varierar i stort sett med trafikintensiteten. Gruspriset torde numera vara relativt stabilt. Transportkostnaden åter utgör särskilt vid långa transportavstånd en stor andel av grusningskostnaderna.

Vid sidan av de givna faktorer som inverkar vid omuppskattningen, såsom grustransportlängd och gruspris, spelar även sådana faktorer som beror av för rättningens individuella bedömning en avsevärd roll för resultatet. Så är exempelvis fallet beträffande den erforderliga gruskvantiteten och behovet av vissa andra underhållsåtgärder. Variationerna med avseende på den beräknade underhållskostnaden kan därför bli avsevärda mellan länen som följd av olika bedömningsgrunder. Skillnader i underhållskostnaderna på grund av klimatiska eller andra relevanta förhållanden, vilka bör återspeglas i siffrorna, blir därför icke alltid märkbara och resultatet av uppskattningen kan framstå som mer eller mindre slumpmässigt. I syfte att nå en enhetligare bedömning torde viss normalisering böra ske, exempelvis genom utfärdande av nya riktlinjer för omuppskattningarna.

Tab. 2 visar huvudtendensen, nämligen underhållskostnadens tillväxt vid växande trafik med den begränsning som beror på att vissa medelvärden på grund av för litet beräkningsunderlag (jfr *tab. 1*) är alltför slumpbetingade. Av tabellen kan vidare utläsas en viss tendens till minskning av underhållskostnaden vid stigande standard. För de undersökta länen föreligger emellertid icke något enhetligt sådant samband varför hänsyn icke tagits till denna faktor vid den fortsatta analysen. Materialet anses därför i fortsättningen endast fördelat efter två indelningsgrunder, nämligen vägtyp och trafik.

Inom de grupper som erhållits genom klassificeringen torde förändringarna i underhållskostnaderna i stort sett likformigt över hela landet, åtminstone på något längre sikt. Skäl skulle därför kunna anföras för att verkställa uppräknings av underhållskostnaderna i samtliga län på basis av medeltal omfattande hela riket. Med hänsyn till önskemålet att anknyta beräkningarna till faktiskt föreliggande förhållanden synes det emellertid icke lämpligt om befintliga variationer icke får komma till uttryck. Beräkningarna bör därför avse län eller grupper av ur kostnadssynpunkt likartade län.

Redan ett flyktigt studium av *tab. 1* ger anvisning om vilka delar av materialet som kan behandlas stickprovsmässigt. I första hand synes detta kunna ske beträffande A-gruppens vägar, trafikklasserna 0—20 och 20—50 samt möjligen 50—100 samt i fråga om B-gruppens vägar, trafikklasserna 20—50 och 50—100 fordon. Nämnade kategorier representerar en väglängd motsvarande 93 % av stickprovet.

Med hänsyn till den betydande spridning som föreligger kring de i *tab. 2* redovisade medeltal är det sålunda nödvändigt att bearbeta materialet länsvis.

Tab. 2. Medeltalet¹ av beräknad kostnad för barmarksunderhållet i öre per m för 1961 års enskilda bidragsvägar i vissa län (C, E, L, P, S, U, Y och BD).

Vägtyp		Trafikgrupp (antal fordon per s.m.d.)				
		0—20	20—50	50—100	100—300	> 300
A	G	38,4	42,9	(55,7)	(41,4)	
	T	42,4	46,7	56,5	(63,9)	
	Ö	41,5	50,9	(62,3)	(75,1)	
Summa	A	40,7	46,1	57,0	63,5	
B	G	(41,9)	44,3	(61,7)	(49,8)	
	T	(41,4)	47,4	56,4	(64,0)	
	Ö	—	45,1	(54,1)	(70,1)	
Summa	B	41,8	46,4	57,0	64,4	
C	G	—	—	(48,7)	(77,0)	—
	T	—	(53,6)	(66,0)	(83,1)	(168,9)
	Ö	—	—	(60,3)	(104,2)	—
Summa	C					
D	G	—	—	—	—	—
	T	—	—	(88,2)	(84,4)	(94,2)
	Ö	—	—	(64,9)	(105,1)	—
Summa	D					

¹ Med hänsyn till syftet med tabellen att ge en sammanfattande bild av kostnadsläget har medelfel icke beräknats. Medeltal som grundar sig på ett mycket litet antal observationer har i stället satts inom parentes.

Ett ytterligare skäl härför är att tillämpad praxis vid omuppskattningen kan vara något olika i länen.

Sedan erforderliga medeltalsberäkningar med tillhörande spridningsmått utförts kan, om differenserna mellan länen är obetydliga, anledning föreligga att sammanlägga län med olikartade förhållanden till större områden. Detta är ägnat att utjämna extrema värden i de individuella bedömningarna av underhållskostnaderna och ger större stabilitet åt beräkningen. I län där vägnätet är av ringa omfattning är sådan sammanläggning av län nödvändig om man icke skall behöva arbeta med ett alltför stort stickprov.

Tidigare har framhållits transportkostnadens stora andel i underhållskostnaden. Hur denna växer med stigande

transportlängder visas i tab. 3. Härav framgår att skillnaden i underhållskostnad för A-vägar mellan lägsta och högsta transportavstånd är betydande. Motsvarande variation uppvisar även övriga i undersökningen behandlade vägkategorier.

Resultatet av utförda beräkningar avseende den genomsnittliga underhållskostnaden för olika vägkategorier med viss uppdelning på transportavstånd framgår av tab. 4.

En analys av i tab. 4 angivna medeltal ger vid handen, att i de fall man arbetar med ett stort antal observationer är i regel felgränserna tillräckligt små för att tillåta stickprov av storlek motsvarande överslagsvis ca 20 % av totalmaterialet. I de fall åter endast ett fåtal observationer föreligger är det nödvän-

Tab. 3. Underhållskostnad i öre per m fördelad på vissa transportavstånd, länsvis (Vägtyp A, trafikgrupp 0—20)

Transport- avstånd	C	E	L	P	S	U	Y	BD
	öre/m							
0 — 5,0	—	39,7	30,7	32,2	38,9	35,9	34,6	39,5
5,1—10,0	38,0	41,1	34,1	34,2	42,8	38,5	36,5	43,5
10,1—15,0	40,5	43,6	34,3	35,5	46,4	44,7	45,4	46,1
15,1—20,0	43,6	46,6	34,1	41,1	49,0	42,4	39,6	46,5
20,1—25,0	(50,4)	48,0	43,2	(45,3)	51,7	(45,4)	(43,0)	48,1
25,1—30,0	(55,5)	(50,3)	(56,0)	(43,9)	(51,7)	(42,9)		(47,4)
30,1—35,0	(50,0)	(45,0)			(47,0)			
35,1—40,0	(65,5)	(48,1)						(42,5)
Summa								
0 —45,0	43,1	42,6	34,0	35,3	47,6	40,5	38,0	43,9

Tab. 4. Genomsnittlig underhållskostnad i öre per meter väg för olika vägkategorier och transportavstånd i av undersökningen berörda län

I. Vägtyp A, trafikklass 0—20 fordon s.m.d.

Län	Antal vägar	Transportlängd 0—15 km		Antal vägar	Transportlängd 15,1—	
		M	Felgränser		M	Felgränser
C	25	39,1±0,68	37,7—40,5	15	48,4±1,87	44,7—52,1
E	73	41,9±0,56	40,8—43,0	50	47,2±0,88	45,4—49,0
L	81	33,6±0,95	31,7—35,5	17	39,1±3,12	32,9—45,3
P	99	34,4±0,52	33,4—35,4	22	41,8±1,26	39,3—44,3
S	51	44,0±0,72	42,6—45,4	49	49,9±0,86	48,2—51,6
U	40	40,1±0,85	38,4—41,8	19	43,3±1,11	41,1—45,5
Y	42	38,6±1,40	35,8—41,4	8	(40,0±1,03)	(37,9—42,1)
BD	84	42,6±0,67	41,3—43,9	28	46,9±1,11	44,7—49,1

II. Vägtyp A, trafikklass 20—50 fordon per s.m.d.

Län	Antal vägar	Transportlängd 0—15 km		Antal vägar	Transportlängd 15,1—	
		M	Felgränser		M	Felgränser
C	9	(40,5±1,70)	(37,1—43,9)	10	47,9±1,27	45,4—50,4
E	11	44,9±1,41	42,1—47,7	32	52,2±1,65	48,9—55,5
L	25	42,5±2,14	38,2—46,8	17	42,5±2,11	38,3—46,7
P	117	38,2±0,56	37,1—39,3	20	40,9±1,49	37,9—43,9
S	50	49,1±1,21	46,7—51,5	43	55,9±0,97	54,0—57,8
U	23	49,0±2,01	45,0—53,0	10	55,9±2,24	51,4—60,4
Y	39	41,7±1,49	38,7—44,7	7	(43,7±3,61)	(36,5—50,9)
BD	27	58,7±2,30	54,1—63,3	6	(53,2±3,53)	(46,1—60,2)

Tabell 4. Forts.

III. Vägtyp A, trafikklass 50—100 fordon per s.m.d.

Län	Antal vägar	Transportlängd 0—15 km		Antal vägar	Transportlängd 15,1—	
		M	Felgränser		M	Felgränser
C	5	(60,8±7,53)	(45,7—75,9)			
E	2	(41,6±1,56)	(38,5—44,7)	2	(53,9±0,75)	(52,4—55,4)
L	19	47,6±2,52	42,6—52,6	5	(43,2±3,10)	(37,0—49,4)
P	16	55,5±2,33	50,8—60,2	21	66,2±1,78	62,6—69,8
S	2	(67,6±12,31)	(43,0—92,2)	2	(73,7±4,56)	(64,6—82,8)
U	3	(45,7±5,37)	(35,0—56,4)			
Y						
BD						

IV. Vägtyp B, trafikklass 20—50 fordon per s.m.d.

Län	Antal vägar	Transportlängd 0—15 km		Antal vägar	Transportlängd 15,1—	
		M	Felgränser		M	Felgränser
C	11	46,3±1,19	43,9—48,7	3	(54,0±3,82)	(46,4—61,6)
E	9	(53,0±3,61)	(45,8—60,2)	10	55,7±2,23	51,2—60,2
L	20	40,1±1,74	36,6—43,6	2	(32,2±3,11)	(26,0—38,4)
P	23	40,2±1,42	37,4—43,0	8	(45,6±2,09)	(41,4—49,8)
S	3	(49,2±0,50)	(48,2—50,2)	3	(60,8±4,35)	(52,1—69,5)
U	19	55,8±2,58	50,6—61,0	5	(51,5±3,33)	(44,8—58,2)
Y	12	39,8±3,23	33,3—46,3			
BD	10	59,4±3,90	51,6—67,2	3	(88,0±3,40)	(81,2—94,8)

V. Vägtyp B, trafikklass 50—100 fordon per s.m.d.

Län	Antal vägar	Transportlängd 0—15 km		Antal vägar	Transportlängd 15,1—	
		M	Felgränser		M	Felgränser
C	5	(52,9±4,67)	(43,6—62,2)	1	(52,5)	
E	6	(62,0±6,86)	(48,3—75,7)			
L	7	(73,7±4,41)	(64,9—82,5)			
P	18	46,1±2,08	41,9—50,3	3	(49,1±5,48)	(38,1—60,1)
S	17	57,3±2,25	52,8—61,8	10	63,5±1,57	60,4—66,6
U				2	(55,7±6,40)	(42,9—68,5)
Y	2	(55,0±10,90)	(33,2—76,8)			
BD						

diget att utöka stickprovet antingen genom ett större urval inom länen eller genom sammanläggning av län med likartade förhållanden. Sistnämnda utvägter sig givetvis ur arbetssynpunkt mer fördelaktigt, eftersom den icke behöver innebära någon utökning av stickprovet.

I det föregående har indelningen av materialet gjorts efter vägtyp och trafikgrupp. Med hänsyn till transportlängdens betydelse har i tab. 4 gjorts en grov indelning efter transportlängder under resp. över 15 km. En möjlighet att ytterligare minska spridningen är att basera urvalet i stickprovet på en längre gäen-

de uppdelning av transportlängderna samt att låta urvalet bli proportionellt mot fördelningen på transportavstånd i totalmaterialet.

I syfte att erhålla ett efter spridningen väl avvägt stickprovsurval kan man eventuellt även införa en varierande stickprovsfraktion. I län eller grupper av län med obetydlig spridning är det därför möjligt med relativt sett mindre stickprov än i län med större spridning.

För ett ytterligare studium av materialet och för att erhålla underlag för bedömning av möjligheterna till sammanläggning av län och definitivt utforma ett urvalssystem är det lämpligt att infordra material omfattande hela riket.

Jämsides med här ifrågavarande undersökningsarbete synes man böra eftersträva att erhålla mer preciserade anvisningar syftande till viss normalisering av omuppskattningsförrättningarna. Undersökning av möjligheterna härtill pågår inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. En sådan normalisering får givetvis icke leda till att man alltför hårt binder uppskattningen av kostnaderna. Samtidigt måste emellertid kon-

sateras att vissa av de mycket stora variationer som materialet uppvisar till stor del beror på varierande praxis i länen. En normalisering kan därför förutsättas minska spridningen.

Sammanfattning

Den redovisade provundersökningen har givit till resultat,

att ett stickprovsförfarande är möjligt att använda inom stora delar av materialet,

att stor spridning kring medelvärdena oftast beror på för litet material och därför torde kunna minskas genom sammanläggning av län med likartade förhållanden,

att större noggrannhet vid urvalsförfarandet kan erhållas genom en längre gående fördelning på transportavstånd,

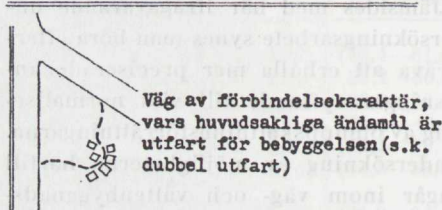
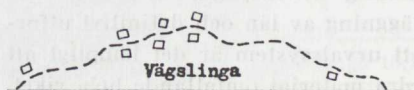
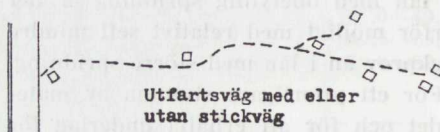
att en varierande stickprovsfraktion bör tillämpas alltefter de värden på spridningen som materialet i olika delar uppvisar,

att viss normalisering bör eftersträvas för att nå enhetligare bedömning länen emellan utan att man därigenom i alltför hög grad binder systemet.

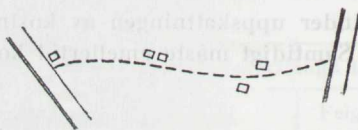
Beteckningar

===== = allmän väg - - - - - = enskild väg [diagonal lines] = tätbebyggelse □ = gård

Vägtyp A. Utfartsväg (glesbebyggelse): egna trafiken den väsentliga.

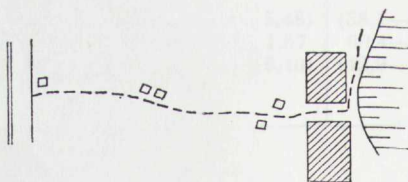


Vägtyp B. Förbindelseväg: främmande trafiken den väsentliga; komplement till det allmänna vägnätet

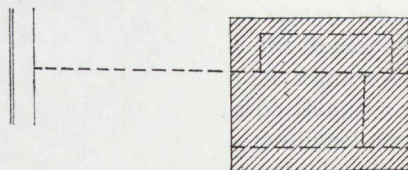


Vägtyp C. Fritidsväg: till och inom större fritidsbebyggelse, till större allmän badplats eller annat rekreationsområde, turistväg, etc.

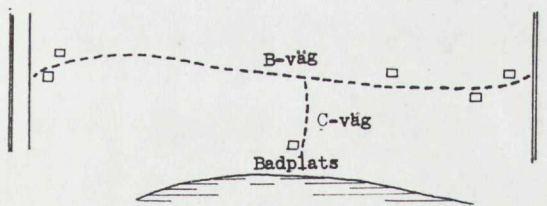
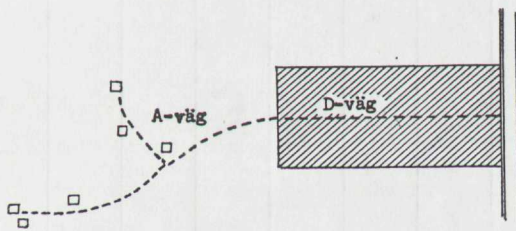
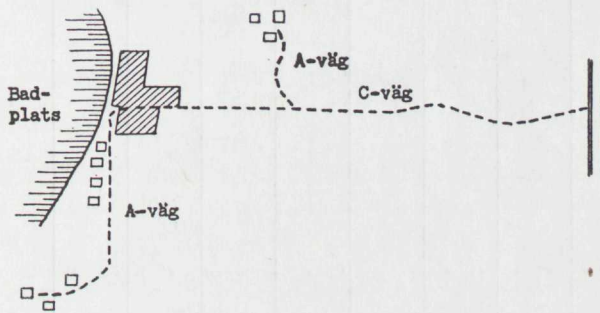
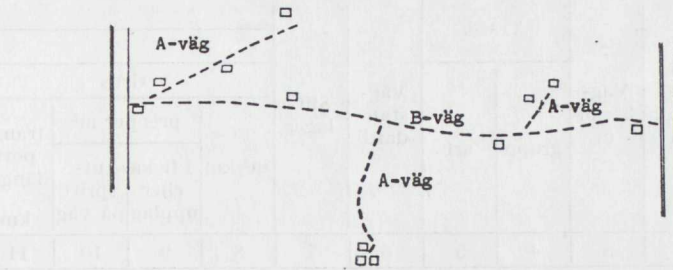
1. egna utfartstrafiken den väsentliga
2. främmande trafiken den väsentliga



Vägtyp D. Samhällsväg: till och inom tätbebyggelse (s.k. stamväg, viktigare förbindelseled eller "större bostadsgata").



Olika typer av enskilda vägar.



Kombinationer av olika vägtyper.

BILAGA C

P.M. angående handläggning av ärenden rörande enskild väghållning

Ärendena rörande statsbidrag till enskilda vägar avser i princip två huvudgrupper, nämligen bidrag till byggande och bidrag till underhåll.

Till *byggande av väg* räknas förutom anläggning av ny väg även omläggning och förbättring av befintlig väg. I begreppet byggande ingår även utarbetandet av arbetsplan för företaget.

Till *underhållet av väg* hör såväl barmarksunderhåll som vinterväghållning. Hit räknas även sådana istandsättningsarbeten, till vilka särskilt statsbidrag kan utgå. Under underhållsbegreppet faller även stödverksamheten för anskaffande av maskiner och redskap för rationalisering av underhållsarbetet.

Regler om handläggningen av bidragsärendena ges dels i kungörelsen om statsbidrag till enskild väghållning (SFS 793/52; ändrad 205/56) och dels i kungörelsen om den statliga stödverksamheten rörande anskaffande av maskiner och redskap för underhållsarbetet, m. m. (SFS 417/52).

I. Byggnadsärende

Då fråga uppkommit om byggnadsbidrag, kontaktas vanligen vägförvaltningen, innan framställning om bidrag inges till länsstyrelsen. I ansökan — fastställt formulär finnes — lämnas vissa uppgifter om det planerade vägföretaget. Genom vägförvaltningens försorg göres en förhandsbesiktning på platsen, varvid utrönes de närmare förutsättningarna för företagets genomförande. Råd och an-

visningar lämnas till sökanden rörande den formella handläggningen av byggnadsärendet i fortsättningen. Anvisningar ges därvid bl. a. om de åtgärder som eventuellt kan erfordras för att få delaktigheten i företaget ordnad. Härför krävs vanligen laga förrättning. Vid besiktningen diskuteras även företagets lämpliga tekniska data och en preliminär uppskattning göres av byggnadskostnaden.

Innan länsstyrelsen kan bevilja statsbidrag, skall arbetsplan vara upprättad och godkänd.

Finnes förutsättningar för statsbidrag, meddelas sökanden lämplig tidpunkt för arbetsplanens upprättande ävensom — i förekommande fall — förslag på förrättningsman. För arbetsplanens upprättande och därav föranledd kostnad för laga delningsförrättning kan särskilt bidrag utgå (s. k. planeringsbidrag).

I samband med att arbetsplanen upprättas, sker samråd med olika statliga myndigheter och andra.

Sedan bidraget därefter beviljats, tecknas kontrakt eller överenskommelse mellan länsstyrelsen och väghållare rörande de förutsättningar, under vilka bidrag utgår.

Arbetenas utförande sker under överinseende av en särskilt förordnad kontrollant. Löpande kontroll göres under byggnadstiden av vägförvaltningen.

Statsbidrag utbetalas i tre omgångar, varav första tredjedelen sedan företaget påbörjats, andra sedan minst hälften av

arbetet färdigställt och den sista tredjedelen sedan det avsynats och godkänts.

Efter arbetenas slutförande verkställas vägförvaltningen avsyning.

Vägförvaltningen biträder väghållarna även med utarbetande av program- och anbudshandlingar, inforande och granskning av anbud samt med upprättande av entreprenadkontrakt.

II. Underhållsärendet

Ansökan om underhållsbidrag skall inges till länsstyrelsen på fastställt formulär senast den 1 mars året innan bidrag avses.

Utredningen, som göres av vägförvaltningen, verkställs vid särskild förrättning, s. k. uppskattningsförrättning. Vid denna, som sker i närvaro av sökanden, utreds om statsbidrag bör utgå samt i så fall vilka åtgärder som kan krävas för att vägen skall bli i trafikdugligt skick. Vidare uppskattas den årliga kostnaden för underhållet samt kostnaden för och omfattningen av de iståndsättningsåtgärder, som behöver vidtagas på vägen.

Vid förrättningen upprättas protokoll, över vilket väghållarna beredes tillfälle att yttra sig.

Vid bifall till ansökan om statsbidrag

fastställer länsstyrelsen därefter ett visst årligt underhållsbidrag att i princip gälla under en 5-årsperiod, då ny förrättning, s. k. omuppskattnings, verkställs. Omfattningen av eventuella iståndsättningsåtgärder fastslås även vid dessa tillfällen.

Länsstyrelsen tecknar därefter kontrakt eller överenskommelse med väghållarna angående förutsättningarna för att statsbidrag skall utgå.

Vägförvaltningen verkställer årligen besiktningar av alla underhållsvägar.

Underhållsbidraget utbetalas årligen i efterskott. Iståndsättningsbidrag återutgår så snart de föreskrivna åtgärderna utförts.

I fråga om den statliga stödverksamheten till anskaffande av maskiner och redskap till underhållsarbeten, m. m. på bidragsvägarna gäller, att ansökan här om göres hos länsstyrelsen. Utredningsarbetet angående behovet sker genom vägförvaltningen. Verksamheten innebär att staten dels lämnar lånegaranti för lån i kreditinrättningar till inköp av maskiner, såsom väghyvel eller krossverk, och dels lämnar bidrag till anskaffande av redskap, ex. snöplog eller vägsladd.

Formulärsamling¹ för statsbidrag till enskilda vägar

Byggande

Bil. 1 a och b

Ansökan jämte protokollsformulär 1.

Bil. 2

PM rörande granskning av arbetsplan.

Bil. 3

Sammanställningsblankett att fogas till länsstyrelsebeslutet (protokoll) angående beviljade bidrag.

Bil. 4 a, b, c, d och e

Kontrakt, överenskommelse, protokolls-

formulär 2 och 3 samt missivskrivelse vari länsstyrelsen meddelar angående bidraget samt åtgärder för arbetets bedrivande.

Bil. 5 a, b, c och d

Intyg för bidragets utbetalande jämte missivskrivelser.

Bil. 6 a, b, c och d

Avsyningsbevis och tekniska uppgifter med missivskrivelse samt 2 st registerkort för företaget.

¹ Här ej avtryckt.

Underhåll**Bil. 7**

Ansökan (protokollsformulär 1 samma som ovan under »byggande» 1 b).

Bil. 8

Anvisningar för vägs försättande i ett »för dess ändamål tillfredsställande skick».

Bil. 9 a med bil. b, c, d och e

Förrättningsprotokoll med bilagor, kallelsekort för förrättningar samt missivskrivelser angående förrättningsprotokoll m. m.

Bil. 10 a, b och c

Sammanställningsblanketter att fogas till länsstyrelsebeslut (protokoll) angående beviljade bidrag (ny förrättning och omuppskattning) samt förhandsmeddelande (missiv) om beviljade bidrag.

Bil. 11 a, b, c, d, e, f och g

Kontrakt, överenskommelser, missivskrivelser vari länsstyrelsen meddelar angående bidraget (i förekommande fall även om iståndsättningsbidraget) och om antagande av kontrakt. Protokollsformulär 2 och 3 angående beslut om ansökan samma som ovan under »byggande» bil. 4 c och d.

Bil. 12 a, b och c

Besiktningssprotokoll jämte kallelsekort för besiktning.

Bil. 13 a, b, c och d

Missivskrivelser angående iståndsättningsarbetenas färdigställande och om utanordning av bidrag samt registerkort. (Avsyningsbevis m. m. samma som ovan under bil. 6 a).

Bil. 14

Ansökan om redskapsbidrag.





STATENS
OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962

Systematisk förteckning

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

Försvarsdepartementet

Totalförsvarets personalfrågor. [3]

Socialdepartementet

Skogstillgångarna i Jämtlands län. [1]

Kommunikationsdepartementet

Statsbidrag till enskild väghållning, m. m. [6]

Ecklesiastikdepartementet

Vidgad vuxenutbildning på gymnasiestadiet. [5]

Jordbruksdepartementet

Yrkesutbildningen på trädgårdsområdet. [2]

Inrikesdepartementet

Arbetsuppgifter och utbildning för viss sjukvårdspersonal. [4]