

Nr 207.

Av herr **Johansson, Johan Bernhard, m. fl.**, om inrättande av vägombedsstämman inom varje vägnämndsområde.

Vid 1946 års vårriksdag väcktes tvenne likalydande motioner, I: 180 av herr J. B. Johansson m. fl. och II: 279 av herr Staxäng m. fl., vari hemställdes, att riksdagen måtte besluta om inrättandet av vägombedsstämman inom varje vägnämndsområde. Såsom huvudmotivering för detta yrkande framhölls, att de lokala vägingresserna enligt gällande bestämmelser icke på ett tillbörligt sätt kunnat framföra sina synpunkter inom den nya vägorganisationen. En tillfredsställande lösning av detta spörsmål kunde lämpligast vinnas genom att de för varje kommun utsedda vägombeden, vilkas enda uppgift vore att välja ledamöter i vägnämnd, gäves en mera verksam funktion inom vägväsendet på så sätt, att de skulle minst en gång om året, förslagsvis i oktober månad, samt i övrigt så ofta befundes nödigt eller lämpligt samlas till ombudsstämman inom respektive vägnämndsområde för att därvid ingående kunna dryfta de lokala vägfrågorna inom området samt för vägnämnden framlägga de förslag till ågärder och ingripanden, som de funne påkallade. Vägnämnden borde därefter tillika med eget yttrande, därest ombudsstämman framställning ej innebure hemställa till vägnämnden om överklagande av visst beslut, som fattats av länsstyrelsen eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, snarast översända förslaget till den myndighet, som saken närmast rörde i enlighet med vad i 2 § lagen om vägnämnder och länsvägnämnder stadgades.

Dessa vägombed för varje kommun skulle därigenom på sätt och vis inom sitt vägnämndsområde erhålla liknande funktion som sockenombuden vid de tidigare vägstämmorna, och därigenom skulle säkerligen även vinnas en bättre uppsikt över det lokala vägnätet i enlighet med de önskemål, som kunde förefinnas i de olika bygderna. På grund av det sätt, varpå dessa ombud utsåges, d. v. s. såsom bygderepresentanter eller sockenombud, måste de förutsättas ha god kännedom om och stora möjligheter att snabbt bliva underkunniga om sådana lokala vägförhållanden inom kommunen eller den del av kommunen, inom vilken de voro bosatta, som påkallade ingripanden av större eller mindre skyndsamhet från vägförvaltningens sida, varför de säkerligen skulle kunna göra en verksam insats för vägväsendets förbättrande.

Motionerna remitterades till jordbruksutskottet, som däröver inhämtade

yttranden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Svenska landskommunernas förbund och Svenska stadsförbundet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avstyrkte motionerna, i huvudsak under framhållande av att endast kort tid förflutit sedan vägväsendet förstalligades och att man borde avvakta ytterligare någon tids erfarenhet av den nya organisationen.

Mot detta avstyrkande kan lämpligen ställas följande uttalande i det av Svenska stadsförbundet avgivna yttrandet:

»Från kommunalt håll kan man icke underlåta att härvidlag peka på den i alla möjliga sammanhang framträdande ovilligheten från förvaltande statliga myndigheters sida att ge utrymme åt effektivt lokalt inflytande på de allmänna angelägenheternas handhavande. Denna ovillighet kommer mycket starkt till synes t. o. m. när en statlig myndighet formellt endast har att utöva tillsyn inom viss gren av samhällelig verksamhet. Man kan då så mycket mindre vänta sig att inställningen skall vara en annan, när verksamheten — såsom numera beträffande vägväsendet — klart angivits som en statlig förvaltningsuppgift.»

Detta uttalande måste sägas reducera väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande ned till dess rätta värde.

Det av Svenska landskommunernas förbund avgivna yttrandet instämde i den kritik, som i motionerna framfördes mot vägförhållandena, samt fann motionernas syfte behjärtansvärt. Däri anfördes bl. a. följande:

»Ett av de skäl, som på sin tid åberopades mot ett förstalligande av det allmänna vägväsendet, var att efter en sådan åtgärd de lokala intressena skulle få svårare än förut att hävda sig i frågor rörande väghållningen. På denna punkt synes utvecklingen efter reformens genomförande i viss mån ha givit kritikerna rätt. Det torde sålunda, såsom också framhållits i förevarande motioner, få anses obestriddigt att vägnämnderna, vilka äro de lokala vägintrössernas främsta företrädare inom den nya vägorganisationen, åtminstone hittills icke infriat på dem ställda förväntningar. På de flesta håll synes deras verksamhet ha inskränkt sig till besvarandet av remisser i de ärenden, som de statliga myndigheterna enligt olika lagrum varit skyldiga att underställa dem. Endast undantagsvis ha nämnderna i andra sammanhang gjort självständiga insatser. — — —

Om man liksom stiftarna till 1943 års väglagar utgår från att självständiga insatser från de lokala intresserepresentationerna äro önskvärda — en uppfattning, som styrelsen delar — kan man icke anse det aktuella läget tillfredsställande.»

Svenska stadsförbundet instämde livligt i motionärernas yrkanden bl. a. med följande uttalande:

»Styrelsen är förvissad om att första förutsättningen för att verkligen säkerställa lokalt inflytande inom de statliga förvaltningsmyndigheternas gebit är att man från statsmakternas sida inriktar dessa myndigheters handlande på största möjliga samarbete med förefintliga, lokalt utsedda organ inom resp. förvaltningsområden. Vad som framför allt erfordras är enligt styrelsens mening, med andra ord, att dessa myndigheter fatta sin uppgift vara att verkligen söka sådant samarbete och icke endast att till nöds och blott formellt iakttaga de uttryckliga föreskrifter om dylikt samarbete, som kunna vara givna.

Särskilt vad angår det i motionen II: 114 utan närmare precisering framförda kravet på ändrade bestämmelser i syfte att göra vägnämndernas insatser mera effektiva, kan man knappast tro att mycket skulle vinnas genom författningsändring. Mera påtagliga resultat torde väl däremot det i de bägge andra motionerna framställda förslaget om vägnämndsorganisationens utbyggnad kunna giva. Såsom påpekats i dessa motioner kan endast en mindre del av kommunerna vara representerade i vägnämnderna, och de lokala intressena kunna vid sådant förhållande svårigen anses vara tillräckligt företrädda genom dessa nämnder. Att tillskapa en ombudsstämma för vägnämndsområdena efter de linjer, som angivits i motionen, borde därför innebära en förbättring av den lokala organisationen. Därigenom skulle man i vart fall öka möjligheterna att få önskemål från särskilda delar av vägnämndsområdet åtminstone framförda till diskussion och till det beaktande, som den statliga vägförvaltningen sedan kunde finna sig böra ägna däråt.»

I sitt utlåtande nr 65 avstyrkte jordbruksutskottet trots välvillig motivering motionärernas hemställan, även om utskottet i viss mån gav motionärerna rätt i av dem anförda synpunkter, samt påpekade att förslaget hade visst fog för sig. Utskottet framhöll sålunda till en början, att utskottet var medvetet om att de lokala intressena efter genomförandet av den nya vägorganisationen haft tämligen svårt att göra sig gällande, vilket även framhållits i remissutlåtandena. Vad särskilt rörde det i motionerna påtalade förhållandet, att ett mycket stort antal kommuner med gällande bestämmelser saknade representanter i vägnämnderna, framhöll utskottet, att den nu aktuella förändringen av kommunindelningen torde medföra en förbättring i detta avseende. Såsom huvudmotivering för sitt avstyrkande påpekade utskottet, att den tid, som förflutit sedan vägväsendets förstattligande, måste anses alltför kort för att man med säkerhet kunde bedöma, huruvida några ändringar av vägorganisationen vore motiverade. I enlighet med utskottets hemställan avslög riksdagen motionärernas yrkanden.

Man torde sålunda kunna säga, att riksdagen i sak gav motionärerna rätt, ehuru på grund av den relativt korta erfarenhetstiden efter vägväsendets förstattligande de fulla konsekvenserna av denna ståndpunkt icke drogos.

Styrkan i motionärernas argumentering torde emellertid icke ha försvagats under den tid, som förflutit sedan denna tidpunkt, utan snarare tvärtom ytterligare bevisats. Kritiken mot rådande vägförhållanden har icke mattats, och detta beror icke endast på den nuvarande bristsituationen beträffande arbetskraft och material. Just i denna situation torde det vara särskilt värdefullt för vägunderhållets rationella bedrivande, att de lokala förhållandena snabbt och effektivt kunna rättas till. Den alltmera ansvällande motortrafiken ställer stora och berättigade krav på vägväsendet, vilka måste tillgodoses. Det är helt enkelt omöjligt för den i förhållande till behoven fåtaliga vägförvaltningspersonalen att kunna överblicka hela det distrikt, som skall övervakas. Här har en mera lokaliserad övervakning, på det sätt som föreslagits i ovannämnda motioner, en stor uppgift att fylla. I

detta sammanhang må även påpekas, att jordbruksutskottets uttalanden om den förbättring, som den nya kommunindelningen kunde väntas medföra, synas något egendomliga; visserligen är det obestriddigen riktigt, att — sedan denna genomförts i början av 1950-talet — kommunerna i större utsträckning komma att få representanter i vägnämnderna, men därigenom sker ju ingen förändring i storleken av de vägnämndsområden, som skola övervakas, och därför torde icke heller de lokala vägintressena få större möjligheter att göra sig gällande efter denna tidpunkt i större utsträckning än för närvarande.

Betydelsen av en effektiv insats från de lokala intressenas sida understrykes ytterligare i den berättelse för budgetåret 1945/46, som överrevisorererna för väg- och vattenbyggnadsväsendet avgivit den 27 november 1946.

De erfarenheter, som numera vunnits sedan vägväsendets förstatligande 1943, giva väl vid handen, att det rådande läget icke motsvarar de krav på möjligheter för självständiga och effektiva insatser från de lokala intresse-representationernas sida, som äro önskvärda — eller för att ej säga nödvändiga — och som förutsattes komma till stånd vid stiftandet av 1943 års väglagar. Ytterligare ett år har gått sedan riksdagen senast tog ställning till detta problem, och icke heller under denna tid torde några förbättringar av betydelse ha kunnat iakttagas på de punkter, som påpekats i ovan nämnda motioner.

Därför föreslås,

att riksdagen för sin del måtte antaga följande förslag till införandet av ny avdelning i lagen den 30 juni 1943 om vägnämnder och länsvägnämnder med de ev. ändringar i lagtexten, som kunna anses påkallade, och med den ändring, bl. a. av ordningsföljden av övriga hittillsvarande paragrafer i lagen, som därav föranledas:

»Om vägombudsstämma.

20 §. De inom varje vägnämndsområde valda vägombuden skola utgöra ombudsstämma. Denna stämma har till uppgift att verka för att de lokala vägförhållandena inom varje ombudsområde på bästa sätt tillgodoses.

21 §. Stämman skall sammanträda minst en gång om året under oktober månad å det ställe och den tidpunkt stämman bestämmer och dessutom så ofta ordföranden finner det nödigt eller minst 3 ledamöter för uppgivet ändamål göra framställning därom. Stämman skall även sammanträda på kallelse av vägnämnd eller efter förordnande av länsstyrelsen för inhämtande av yttranden eller förslag i lokala vägfrågor.

22 §. Kallelse till ombudsstämma skall genom ordförandens

försorg utsändas med allmänna posten och vara ombud tillhanda senast 8 dagar före stämman.

23 §. Ombudsstämman äger för vägnämnden framlägga de förslag till åtgärder och ingripanden i vägfrågor, som befinnas påkallade. Sådan framställning skall av vägnämnden därefter tillika med eget yttrande, därest ombudsstämmans förslag ej innebär hemställan till vägnämnden om överklagande av beslut, som fattats av länsstyrelse eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, snarast översändas till den myndighet saken närmast rör i enlighet med vad i § 2 ovan stadgas.

24 §. I övrigt gälle beträffande ombudsstämman vad i tillämpliga delar under §§ 11 och 13—19 ovan stadgats angående vägnämnd.»

Stockholm den 23 januari 1947.

J. B. Johansson.

Axel Mannerskantz.

Torsten Isaksson.