

## Nr 192.

Av herr **Hæggblom m. fl.**, *angående utredning av det statliga vägväsendets organisation.*

Under de år, som förflutit sedan vägväsendet år 1944 omorganiserades och förstatligades, ha förhållandena i fråga om vårt lands väghållning inte utvecklats på ett tillfredsställande sätt, samtidigt som den förvaltningsapparat, som nu omhänderhar vägväsendet, utökats långt utöver de beräkningar som gjordes i den utredning som föreslog vägväsendets förstatligande. Efter blott två års statsdrift med på grund av krisåren starkt beskuren vägtrafik och nedsatt vägbyggande ansågs det nödvändigt att företaga en radikal omstöpning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens samtliga tekniska byråer. Denna omstöpning innebar bl. a. en kraftig ökning av antalet tjänster i såväl styrelsen som vägförvaltningarna ute i länen. Tre år efter vägväsendets förstatligande har antalet befattningshavare inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ökat från 280 till 405 och i vägförvaltningarna från 845 till 1 335, och avlöningsanslaget har samtidigt ökat från 5,4 milj. kronor till 13,8 milj. kronor.

Att vägarnas skötsel under krisartade förhållanden ej kunnat upprätthållas så som i normala tider är självklart, men när man i enstaka fall sökt gå till grunden med varför inte uppenbara missförhållanden inom rimlig tid blivit tillrättlagda, har orsaken oftast befunnits vara den, att tjänstemännen ute i länen inte blivit utrustade med tillräckligt självständiga befogenheter, utan även små åtgärders vidtagande har kunnat föranleda tidsödande skrивerier. Skillnaden blir härigenom så iögonfallande mellan nuvarande förhållanden och under den tid vägväsendet omhänderhades av vägdistrikt.

Då kunde vägstyrelsernas verkställande ledamot utan tidsutdräkt bilda sig en uppfattning om åtgärders behövlighet, fatta beslut och beordra beslutets verkställighet. Bortskärandet av den erfarenhet, klokhet och handlingskraft, som vid tiden för vägväsendets förstatligande funnos samlade hos vägdistriktens alla styrelseordförande och styrelseledamöter, har varit till största skada för vägväsendets utveckling. Vad dessas insats betytt och kunnat betyda, om de fått fortsätta, visas tydligast av den statliga förvaltningsapparatens ansvällning. Genom ökat antal anställda har man sökt skapa ersättning för vad man förlorat genom vägstyrelsernas försvinnande, men om dessa försök torde kunna sägas att de blivit dyrbara men otillfredsställande. I vägnämnderna har man visserligen sökt tillgodogöra sig lekmanerfarenhet, men vägstyrelsernas arbetsinsatser ha därigenom inte återförts till vägväsendet.

Vi äro övertygade om att vägförvaltningarnas tjänstemän göra ett berömvärt arbete, och vi tro inte att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på något särskilt sätt har sin lust till onödig byråkratism, utan vi anse att felet ligger i själva systemet med en central förvaltningsapparat för en verksamhet som det svenska vägväsendet, vars vitt skiftande förhållanden inte passa för en centraldirigerad organisationsform. Föga torde därför vara att vinna genom utredningar om förbättringar inom den nuvarande organisationens ram, utan med kännedom om de möjligheter som den förutvarande lokala organisationen ägde, där den var som bäst, synes oss en allvarlig omprövning vara motiverad om vägväsendets återförande till lokala organisationer.

Det anmärkningsvärda är, att när utredningen om vägväsendets förstatligande utfördes, skedde aldrig någon förutsättningslös undersökning om statsdriftens företräden framför den tidigare vägorganisationen, utan utredningsmännens direktiv innebar, att de skulle utreda under vilka former det statliga vägväsendet skulle organiseras. Vad som gjorde att man trots frånvaron av sådan utredning inom riksdagen likväl godkände vägväsendets förstatligande torde väl dels ha varit en allmän övertro på statens förmåga att komma till rätta med alla problem, en känsla av lättnad över att bli av med vägskatternas ojämnt fördelade skattebörd och dels en tilltro till utredningens beräkningar om den blivande förvaltningsapparatsens billighet. Både i fråga om det första och det sista av dessa skäl har den verkliga utvecklingen vederlagt förhoppningarna, medan den verkligt kvarstående vinsten inskränker sig till utjämning av vägstkostnaderna sedan de överförts på budgeten.

Ett återförande av vägväsendet till lokala organ behöver enligt vår mening inte betyda den gamla vägskattens återinförande. Vad som främst avses är att nu till vägväsendet utgående medel bli använda på det mest effektiva sätt genom återgående till en organisationsform, som tidigare varit prövad och befunnen god. Vägstyrelserna förvaltade under föreskriven kontroll betydande statsmedel, utan att därav följde olägenheter. Med statens övertagande av de totala kostnaderna för vägväsendet har dock följt en olägenhet, nämligen minskad möjlighet för Ortsintressen att göra sina synpunkter gällande, och vi tro, att man säkert inom många orter vore benägen för lokala bidrag, om man därmed kunde återvinna något av förutvarande bestämmanderätt. Även om det kan vara något värt att byggena återfå sådant lokalt inflytande, anse vi inte nödvändigt, att vägskatt i sin gamla form återinföres för att ett lokalt organiserat vägväsende skall kunna uppbyggas.

En utredning, som den vi önska påkalla, skall givetvis även beakta de brister, som uppenbarade sig i den tidigare lokala vägorganisationen. Frågan om förvaltningsenheternas storlek bör noga övervägas likasom organisationens behov av fackmän, konsulenter, revision och övervakning m. m.

Vi lägga särskild vikt vid att utredningen blir förutsättningslös men att i denna förutsättningslösa utredning ingår en tillfyllestgörande utredning om vägväsendets återförande till lokala organisationer. Vi förstå att en sådan utredning inte blir enkel, och vi ha för vår del ingen egentlig lust att påverka utökningen av det statliga utredningsmaskineriet. Vi ha dock uppmärksammat, hur statliga utredningar igångsatts för att klarlägga förhållanden inom näringsgrenar, där missförhållandena inte varit på långt när så påtagliga som inom det statliga vägväsendet, och i jämförelse med många sådana igångsatta utredningar anse vi en utredning av vägväsendets organisation böra ha företrädesrätt.

Med stöd av vad här ovan anförts hemställes,

att riksdagen ville besluta att hos Kungl. Maj:t begära en förutsättningslös utredning om vägväsendets organisation, omfattande jämväl utredning om väghållningens återförande till lokala organisationer.

Stockholm den 23 januari 1948.

*Einar Hægglom.*

*E. Thorell.*

*Per Jonsson*

i Malmgrava.

*Ragnar Sveningsson.*

*James I. A. Dickson.*

---