

Nr 17.

Av herr **Johanson, Karl August, m. fl.**, om *ändrad ordning för fastställande av fyraårsplaner för bygdevägar och ödebygdsvägar.*

I vägstadgan 30 juni 1943 föreskrives i 11 §, att fyraårsplan för bygdevägar och ödebygdsvägar skall upprättas av länsstyrelsen efter hörande av vägnämnder och länsvägnämnd. Planen insändes jämte länsstyrelsens eget yttrande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning. Finner styrelsen planen kunna godtagas, skall densamma av styrelsen fastställas. Anses åter jämkningar i planen erforderliga, hänskjutes frågan till Konungens prövning.

Sedan länsstyrelsen i Västerbotten upprättat fyraårsplaner för nyanläggning av bygdevägar och ödebygdsvägar i länet och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen funnit sig icke kunna i sin helhet godtaga länsstyrelsens förslag, hänsköt sistnämnda styrelse ärendet till Kungl. Maj:t, som meddelade beslut den 10 januari 1947.

Beslutet torde vara det första i sitt slag efter den nya väglagstiftningens tillkomst och kan väntas bli prejudicerande. Då beslutet föranlett diskussion om rätta innebörden av vissa föreskrifter i vägstadgans 11 §, ha vi velat föra frågan inför riksdagen.

Innan vi ingå på en redogörelse för handläggningen av planerna hos de lokala myndigheterna och i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilja vi anföra ett par citat berörande vägstadgans bestämmelser angående fyraårsplaners upprättande och fastställande.

I sitt betänkande den 9 april 1941 anföra de sakkunniga för utarbetande av förslag till vägväsendets förstatligande, att fyraårsplanerna, »till vilka förslag utarbetas inom distriktsförvaltningarna, måste under alla förhållanden granskas inom VoV. På grund härav och då en förnyad prövning av hela frågekomplexet hos Kungl. Maj:t skulle innebära, att kommunikationsdepartementet finge sig ålagt ett tidsödande, tekniskt detaljarbete, som måste verka fördröjande, föreslå de sakkunniga, att dessa planer skola fastställas av VoV. Det torde vara en fullt tillfredsställande garanti, att Kungl. Maj:t fördelar anslagen mellan distrikten. Den som ej åtnöjes med av VoV fastställd flerårsplan bör dock kunna överklaga beslutet hos Kungl. Maj:t.»

Andra särskilda utskottet yttrade i sitt utlåtande över Kungl. Maj:ts proposition nr 122 till 1942 års riksdag:

»Förslaget innebär sålunda att den länsstyrelsen enligt lagen tillkommande beslutanderätten i vägfrågor i viktiga avseenden övergår till den

statliga vägorganisationen. — — — Enligt utskottets mening är det dock av stor vikt att även de lokala synpunkterna bliva vederbörligen beaktade vid vägbyggnadsfrågornas avgörande. Med hänsyn till det inflytande på prövningen av sådana frågor, som enligt departementschefens förslag skall tillkomma länsstyrelserna, torde den föreslagna centraliseringen icke behöva medföra någon fara för att de lokala synpunkterna bli undanskjutna. Länsstyrelserna skola sålunda äga befogenhet att med vissa undantag föranstalta om upprättande av arbetsplan och kostnadsförslag samt uppgöra förslag till vägfrågors avgörande. Dessa förslag ha givetvis större tyngd genom föreskriften att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — om den vid prövning av sådant förslag finner sig vara av annan mening än länsstyrelsen och de båda myndigheternas åsikter icke kunna sammanjämkas — skall underställa ärendet Kungl. Maj:ts prövning. Enligt utskottets mening komma länsstyrelserna härigenom att i stort sett bibehålla det faktiska inflytande på vägfrågorna, som de för närvarande äga.»

Länsstyrelsen ingav den 29 maj 1946 sitt förslag till vägplaner för åren 1946—1949. Planerna voro utarbetade av vägförvaltningen i Västerbotten. I länsstyrelsen gjordes ingen ändring i vägförvaltningens förslag, som jämväl godtagits av länsvägnämnden. Planen för bygdevägar upptog 27 företag och planen för ödebygdsvägar 32 företag. Av de 27 bygdevägarna voro 11 tidigare påbörjade, 5 skulle påbörjas under 1946—1947, 3 under 1948 och 8 under 1949. Av ödebygdsvägarna voro 14 påbörjade, 6 skulle påbörjas under 1946—1947, 3 under 1948 och 9 under 1949. Under sin handläggning av ärendet hade länsstyrelsen och vägförvaltningen att beakta ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i särskild PM den 22 december 1945 uttalat önskemål, att »företag, som upptagas i planerna, böra så vitt möjligt begränsas till att omfatta endast de mest angelägna delsträckorna». Genom denna anvisning öppnades en möjlighet att i planerna uppföra ett större antal företag än som kunnat ske därest det fordrats att tillgängliga anslagsbelopp under fyraårsperioden skulle användas för att färdigställa de i planerna uppförda vägarna. Det förhåller sig nämligen så i bygder med spridd bebyggelse, att en väg, som bedömes vara högst angelägen, ofta icke har samma omedelbara angelägenhetsgrad i hela sin sträckning. Det kan då vara lämpligt att föra fram vägen till den trakt, där befolkningen är störst, men uppskjuta fortsättningen någon tid för att med tillgängliga medel i stället bryta någon annan väg som är lika angelägen. Detta har alltid varit en ledande princip för vägbyggandet i Västerbotten. — Som det senare visade sig kom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid sitt bedömande av länsstyrelsens förslag att till synes intaga en annan ståndpunkt än den som angivits i ovannämnda PM.

I sitt yttrande till planförslaget anförde länsstyrelsen:

»För nedbringande av byggnadskostnaderna böra särskilt i fråga om nyanläggningsföretag vägarbetena bedrivas i vägförvaltningens regi enligt det

s. k. Norrlandssystemet med arbetare bosatta inom eller i närheten av de av vägbyggnaderna berörda trakterna. Då detta byggnadssätt medför att ej alltför stora årliga anslag kunna upparbetas på varje särskild vägbyggnad — särskilt beträffande första byggnadsåret — har ett jämförelsevis stort antal nya vägföretag intagits i planerna.»

Den 6 juli 1946 meddelade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse till länsstyrelsen, att den icke kunde godkänna länsstyrelsens förslag, och anförde som motiv härför:

»Förslaget förutsätter som regel under ett flertal år relativt små belopp till de olika företagen, och anledningen härtill har angivits i länsstyrelsens skrivelse. Då emellertid en sådan medelstildelning beträffande många företag omöjliggör desammas utförande på entreprenad och styrelsen anser det angeläget, att flerårsplanen upprättas på sådant sätt, att man bör kunna välja mellan utförande i egen regi eller på entreprenad med hänsyn till de förhållanden, som äro för handen vid tidpunkten för respektive företags påbörjande, bör enligt styrelsens mening medelstildelningen till företagen koncentreras till ett färre antal år. Härigenom kunna visserligen icke arbeten samtidigt pågå på så många företag, som eljest skulle vara fallet, och vissa företag kunna icke påräkna medelstildelning under den period planen omfattar, men i gengäld kunna de företag, som erhålla medelstildelning, snabbare färdigställas och komma därigenom i sin helhet till nytta för bygden på ett tidigare stadium. En mera koncentrerad medelstildelning till ett begränsat antal samtidigt pågående företag synes icke heller behöva inverka på tidpunkten för färdigställande av de sist i planen ingående företagen.

I anledning av vad nu framhållits har inom styrelsen upprättats bilagda justerade plan. I denna plan ha som regel endast mindre förändringar vidtagits i länsstyrelsens förslag till medelstildelning till de olika företagen, i vad avser åren 1946 och 1947, under det att de huvudsakliga ändringarna avse de företag, som föreslagits erhålla medelstildelning åren 1948 och 1949. Då planerna på nytt skola bli föremål för revidering år 1948 och utökas att omfatta perioden 1948—1951, föreligger intet hinder, att frågan om storleken av medelstildelningen till de olika företagen tages under förnyat övervägande vid denna tidpunkt.

Å bilagda tablå 1 har gjorts en preliminär beräkning av medelsfördelningen för företagens fortsatta bedrivande efter år 1948 enligt såväl länsstyrelsen som det inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättade justerade förslaget till fyraårsplan. Av tablån framgår, att en medelstildelning för länet under år 1950 av cirka 1 000 000 kronor erfordras enligt länsstyrelsens förslag om de företag, som beräknas påbörjade år 1949 skola kunna bedrivas under år 1950 och under förutsättning att medelstildelningen till de olika företagen beräknas efter ungefärligen de principer, som ligga till grund för den av länsstyrelsen upprättade planen. För åren 1951

och 1952 binder man därjämte cirka 900 000 respektive 500 000 kronor. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens justerade förslag beräknas motsvarande belopp till cirka 600 000 respektive 350 000 kronor för åren 1950 och 1951. Ett fastställande av länsstyrelsens förslag till plan i oförändrat skick skulle bl. a. föra med sig, att man riskerar att redan nu binda sig för en medelstildelning till länet, som nu icke kan förutses för de närmaste åren efter den period planen omfattar. Med hänsyn härtill och till att kostnadsökningar därjämte torde komma att uppstå å de särskilda företagen på grund av det nya vägbyggnadsavtalet, och dessa kostnadsökningar i första hand måste täckas av eventuellt ökad medelstildelning, anser styrelsen att den av länsstyrelsen framlagda planen måste justeras och att vissa företag tills vidare böra uteslutas ur planen.

Vad ovan sagts beträffande fyraårsplanen för nyanläggning av bygdevägar gäller jämväl för fyraårsplanen för nyanläggning av ödebygdsvägar, varför inom styrelsen upprättats bilagda justerade förslag. Enligt det upprättade förslaget föreslås att med undantag av företaget nr 4 AC 33 de företag som i ordningsföljd äro placerade efter nr 4 AC 25 i länsstyrelsens förslag tills vidare utgå ur planen samt att medelstildelningen till övriga i planen ingående företag som regel koncentreras till ett mindre antal år. Företaget nr 4 AC 33 har föreslagits kvarstå i planen med anledning av vad kungl. domänstyrelsen anfört i framställning till Kungl. Maj:t den 13 april 1946 beträffande detta företag. Över framställningen har länsstyrelsen den 19 juni 1946 avgivit utlåtande.

På samma sätt som beträffande nyanläggning av bygdevägar har enligt tablå 2 gjorts en preliminär beräkning av medelsfördelningen för företagens fortsatta bedrivande efter år 1949 enligt såväl länsstyrelsens som det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättade justerade förslaget till fyraårsplan. Av tablå framgår, att man redan nu enligt länsstyrelsens förslag till plan binder sig för cirka 1 000 000 respektive 800 000, 500 000 och 250 000 kronor åren 1950, 1951, 1952 och 1953. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens justerade förslag beräknas motsvarande belopp till 750 000 respektive 450 000 kronor för åren 1950 och 1951.

De uppskattade kostnaderna för i planen ingående företag synas som regel låga, särskilt då hänsyn icke torde ha kunnat tagas till det nyligen träffade vägbyggnadsavtalet. Kostnadsökningar å företagen torde därför vara att förvänta.

Med hänsyn härtill och till att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill föreslå, att körbanebreddens ökas från 3,0 till 3,5 m beträffande de företag, som ännu icke eller i obetydlig omfattning påbörjats på marken, vilket medför ytterligare ökning av kostnaderna, anser styrelsen det angeläget, att flerårsplanen utarbetas så att icke alltför många företag beräknas erhålla medelstildelning samtidigt.

I de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättade justerade förslagen

till fyraårsplaner ha vidare vissa omkastningar i företagens ordningsföljd vidtagits med hänsyn till tidpunkten för de olika företagens färdigställande varjämte vissa ändringar gjorts i företagens namnbeteckningar.

Under återopande av det ovan anförda får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställa om yttrande, huruvida länsstyrelsen har något att erinra mot bilagda på ovan angivet sätt justerade fyraårsplaner.»

De vägföretag väg- och vattenbyggnadsstyrelsen önskade avförda från planerna voro följande:

Bygdevägar.

- 1) Klemensboda—Svanström, Skellefteå socken.
- 2) Björkliden—Långträsk, Malå socken.
- 3) Nappsjö—Korssele, Dorotea socken.
- 4) Lycksaberg—Vänfors, delen Lycksele sockengräns—Vänfors, Sorsele socken.
- 5) Vindeln—Häggnes, Degerfors socken.
- 6) Svanabyn—Grundsjö, Dorotea socken.
- 7) Staggtträsk—Gargnäs, Sorsele socken.
- 8) Västansjö—Nyåkerstjärn, Bjurholms och Degerfors socknar.

Ödebygdsvägar.

- 1) Björkberg—Sandås—Norrback, Lycksele socken.
- 2) Strömsund—Laisoknäs, Stensele socken.
- 3) Holmsjö—Granberget, Malå socken.
- 4) Rusele—Blåvik, Lycksele socken.
- 5) Åskilje—Östansjö, Stensele socken.
- 6) Lomsjökullen—Nordansjö, Vilhelmina socken.

Länsstyrelsen hade alltså beretts tillfälle att ompröva sitt ställningstagande, men förklarade i skrivelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 19 juli 1946 att den icke ville godkänna att de angivna vägarna utelämnades. Länsstyrelsen yttrade:

»Med anledning av Eder skrivelse den 6 juli 1946 angående justering av förslagen till fyraårsplaner för perioden 1946—1949 får länsstyrelsen meddela att länsstyrelsen ej har något att erinra mot den föreslagna justeringen av planen för ombyggnad av bygdevägar och ödebygdsvägar.

I fråga om fyraårsplanerna för nyanläggning av bygdevägar och ödebygdsvägar får länsstyrelsen utöver vad anförts i skrivelsen den 29 maj 1946 meddela följande.

Planerna äro uppgjorda under den förutsättningen, att flertalet företag skola utföras i egen regi med relativt små årliga anslag. Härigenom blir det möjligt att anlita ortens befolkning för arbetenas utförande, vilket arbetssätt förutom att bereda befolkningen välbehövligen inkomster visat

2 — Bihang till riksdagens protokoll 1948. 3 saml. Nr 10—20.

sig vara mycket fördelaktigt ur ekonomisk synpunkt. Länsstyrelsen vill fästa uppmärksamheten på att sedan forceringen i vedavverkningarna icke längre är nödvändig ett behov av en väsentlig ökning i arbetstillfällena i vägarbetena kommer att uppstå och att sådant behov kommer att förefinnas inom skilda områden av länet. Det är även ur denna synpunkt angeläget att tillgång finnes till ett jämförelsevis stort antal vägföretag.

Antalet av inom länet beslutade ej påbörjade företag avseende nyanläggning av bygdevägar och ödebygdsvägar utgör för närvarande 96 respektive 46 st. Av dessa företag äro många beslutade sedan lång tid tillbaka, varför det förefinnes ett trängande behov av att åtminstone de mest angelägna vägarna få påbörjas. Länsstyrelsen har vid planernas utarbetande sökt tillgodose detta krav utan att dock fordringarna på arbetenas ekonomiska bedrivande behövt eftersättas.

De begärda ändringarna avse huvudsakligen åren 1948 och 1949. Då planerna skola förnyas om två år, finnes det enligt länsstyrelsens mening ej anledning att nu ändra de framlagda förslagen. De medelstildelningar till länet, som skulle erfordras för åren 1950 och senare, förefalla höga. Nyssnämnda beslutade företag motsvara emellertid en byggnadskostnad av cirka 28 miljoner för nyanläggning av bygdevägar och 16 miljoner kronor för nyanläggning av ödebygdsvägar. För att vägarna skola förverkligas inom överskådlig tid erfordras att medelstildelningarna till länet bliva avsevärt högre än vad för närvarande är fallet.

I fråga om framställningarna dels från kungl. kommerskollegium rörande företag nr 4 AC: 20 Surliden—Kuorbevarer, vilken återgår härjämte, och dels från kungl. domänstyrelsen rörande företaget nr 4 AC: 33 Åbacka—Flakaträsk äro enligt länsstyrelsens mening icke sådana skäl förebragta, som motivera ändring av planerna.

I anslutning till det anförda får länsstyrelsen vidhålla att de av länsstyrelsen avgivna förslagen till fyraårsplaner för nyanläggning av bygdevägar och ödebygdsvägar fastställas.»

Vad länsstyrelsen anfört föranledde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att företaga en jämkning av sitt ursprungliga förslag. De nya planerna av den 11 oktober 1946 upptogo ytterligare följande vägar:

Bygdevägar.

- 1) Klemensboda—Svanström.
- 2) Björkliden—Långträsk.
- 3) Nappsjö—Korssele.

Ödebygdsvägar.

- 1) Björkberg—Sandås—Norrback.
- 2) Strömsund—Laisoknäs.

Det är antagligt, att länsstyrelsen, vägförvaltningen i Västerbotten och andra av frågan lokalt berörda nu betraktade nyssnämnda fem vägföretag

såsom under alla förhållanden säkerställda i fyraårsplanerna. Om nämligen länsstyrelsen förklarat sig avstå från ytterligare anspråk på tillmötesgående från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida, skulle det jämkade förslaget givetvis ha kommit att fastställas av styrelsen. Länsstyrelsen ville emellertid göra ännu ett försök att till planerna rädda även de uteslutna vägarna, och den 29 november 1946 skrev länsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:

»Länsstyrelsen har bemärkt, att ur planerna uteslutits några företag, till vilka medel föreslagits utgå fr. o. m. år 1949, och att därjämte en del andra ändringar gjorts huvudsakligen rörande medelstildelningarnas storlek.

Såsom länsstyrelsen tidigare framhållit finnes ett stort antal beslutade vägföretag i länet, vilkas förverkligande är av stor betydelse och särskilt då för den befolkning, som direkt beröres härav. Förhållandet framgår med all tydlighet av de många framställningar om utförande av vägar, som inkomma till länsstyrelsen. Stagnationen i vägbyggandet under de senare åren har även medfört, att människor i isolerade byar ansett det hopplöst att vänta på väg och därför i viss utsträckning utflyttat. Av sociala skäl bör denna tendens motarbetas. Då det därför är av stor vikt att åtminstone de mest angelägna vägföretagen komma till synes i flerårsplanerna, anser sig länsstyrelsen icke kunna medverka till att företag, som kunna inrymmas i planerna, nu skola uteslutas. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang jämväl framhålla, att förekomsten av ett jämförelsevis stort antal vägbyggnader belägna inom skilda delar av länet är till stor fördel vid beredande av kontinuerlig sysselsättning åt vägarbetarna.

Beträffande övriga ändringar i planerna vill länsstyrelsen påpeka, att dispositionen av arbetsledningspersonal i några fall utgör skäl för att de av länsstyrelsen föreslagna medelstildelningarna böra bibehållas. I övrigt kan det redan nu förutses att medel, som avsetts bliva anvisade åren 1946 och 1947, samt tidigare ej förbrukade medel komma att vara disponibla åren 1948 och 1949. Medelstillgången för dessa år kommer därför att i en hel del fall vara större än som framgår av planerna.

Länsstyrelsen är medveten om fördelen av att använda maskiner vid härför lämpade vägföretag och att därför en viss ökning av de föreslagna årliga medelstildelningarna kan visa sig ekonomiskt berättigad i något fall. Då det f. n. är obekant, i vilken utsträckning maskiner äro att tillgå och med hänsyn till arbetsmarknadsläget lämpligen böra komma till användning, bör härav eventuellt påkallad justering av medelstildelningen ske i samband med fyraårsplanernas förnyande år 1948, då berörda förhållanden torde vara mera kända.

Vid fyraårsplanernas upprättande har länsstyrelsen förutsatt en ökad medelstildelning till länet efter år 1949 och har sålunda räknat med att riksdagen beviljar ökade anslag för ändamålet. Om så mot förmodan icke skulle bliva fallet, bör erforderlig justering av planerna kunna ske sedermera.»

I detta läge hänsköt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen frågan till Kungl. Maj:ts prövning enligt bestämmelsen i vägstadgan § 11. Det av Kungl. Maj:t fattade beslutet innebar, att följande vägar icke upptogs i planerna:

Bygdevägar

Hössjö—Rödtjärn, Umeå socken, upptagen i väg- och vattens första förslag

- 1) Klemensboda—Svanström, upptagen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens jämkade förslag
- 2) Björkliden—Långträsk, upptagen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens jämkade förslag
- 3) Nappsjö—Korssele, upptagen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens jämkade förslag
- 4) Lycksaberg—Vänfors
- 5) Vindeln—Hägnäs
- 6) Svanabyrn—Grundsjö
- 7) Staggräsk—Gargnäs
- 8) Västansjö—Nyåkerstjärn

Ödebygdsvägar

Dikanäs—Västansjö, Vilhelmina socken, upptagen i väg- och vattens första förslag

- 1) Björkberg—Sandås—Norrback, upptagen i väg- och vattens jämkade förslag
- 2) Strömsund—Laisoknäs, upptagen i väg- och vattens jämkade förslag
- 3) Holmsjö—Granberg
- 4) Rusele—Blåvik
- 5) Åskilje—Östansjö
- 6) Lomsjökullen—Nordansjö

Kungl. Maj:t hade alltså ur planerna avfört, dels två här ovan icke numrerade vägar, Hössjö—Rödtjärn och Dikanäs—Västansjö, om vilka länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan från början varit eniga att de skulle upptagas i planerna, dels fem vägar, bygdevägarna 1, 2 och 3 och ödebygdsvägarna 1 och 2, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppfört i sitt reviderade förslag av den 11 oktober 1946, och dels slutligen ytterligare 9 vägar, som upptagits endast i länsstyrelsens planförslag.

Det säger sig självt, att Kungl. Maj:ts beslut innebar en överraskning av obehagligt slag för de lokala myndigheterna och naturligtvis allra mest för befolkningen i berörda bygder, som knappast kunnat övertygas om att de få sina vägar lika fort byggda om de icke finnas med i planerna som om de äro med där. Det var nämligen väntat, när ärendet gick till Kungl. Maj:t, att Kungl. Maj:t skulle fatta sin uppgift vara av *dömande* natur och därför begränsa sitt beslut till ett avgörande i det hänseende, varom meningsskilj-

aktighet fortfarande bestode mellan länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, men det väntades icke att man i Kungl. Maj:ts kansli skulle utarbeta egna planer för vägbyggandet i Västerbotten. Det anförda citatet av de vägsakkunnigas uttalande 1941 visar ju att de sakkunniga menat, att kommunikationsdepartementet icke skulle belastas av detaljbestyr med fyraårsplanerna. Av citatet av vad särskilda utskottet yttrade 1942 framgår, att utskottet ansett att bestämmelsen om att prövningen av fyraårsplanerna skall föras inför Kungl. Maj:t, när länsstyrelse och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ha olika åsikter, skulle åt länsstyrelsens förslag ge en större tyngd. Efter Kungl. Maj:ts beslut är emellertid den bistra verkligheten den, att länsstyrelsens, länsvägförvaltningens och länsvägnämndens mening blivit fränkänd t. o. m. det värde, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen givit den. Att även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fick sitt reviderade förslag underkänt, lär den kunna bära med jämnmood. Styrelsen fick sitt ursprungliga förslag igenom och litet till.

Enligt vår åsikt borde i de av Kungl. Maj:t fastställda planerna i varje fall ha upptagits de vägar, varom meningsskiljaktighet icke rått mellan länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, alltså vägarna Hössjö—Rödtjärn och Dikanäs—Västansjö. Vi sätta i fråga, att i planerna dessutom borde ha ingått de fem vägar, som upptagits i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens reviderade förslag av den 11 oktober. Beträffande dessa vägar voro åsikterna *sammanjämkade* — se särskilda utskottets yttrande. — Åsiktsdifferensen gällde följaktligen nu icke 14 vägar utan 9. Kungl. Maj:t utslöt 16 vägar ur planerna.

Om så skulle vara, att Kungl. Maj:ts beslut är i överensstämmelse med gällande väglagstiftnings anda och mening, kommer förvisso länsstyrelsernas inflytande på vägfrågornas handläggning att bli mera begränsat än vad avsett varit. En länsstyrelse, som reser invändning mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid vägplanernas utformning, har hädanefter att räkna med som risk att icke få med i planerna ens de vägar, varom enighet uppnåtts mellan de båda styrelserna. I nu aktuella fall gav länsstyrelsens vällovliga, av länsbefolkningen helt visst påfordrade ansträngningar att få med så många vägar som möjligt till resultat, att de fastställda planerna kommo att upptaga sju vägar färre än om länsstyrelsen böjt sig för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det må vara förklarligt om en länsstyrelse efter vad som skett alltid vid meningsskiljaktighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om vägplanerna kommer att stå inför frågan hur långt den kan våga hävda en egen mening utan att skada vitala länsintressen.

Under förberedelserna av den nya väglagstiftningen betonades i olika sammanhang att det vore önskvärt med så stark lokal förankring av den nya ordningen som låte sig förenas med det allmännas intressen. Genom att bibehålla länsstyrelserna vid det mesta av deras tidigare inflytande på vägfrågornas handläggning och genom att inrätta vägnämnder och läns-

vägnämnder ville statsmakterna markera sina goda avsikter i nämnt avseende. Den nya ordningen har nu gällt i fyra år. Den har många veder-sakare. Det mesta av den kritik som riktas mot det förstatligade vägväsen-det är tvivelsutan orättvist. För många, som medverkat till den nya väg-lagstiftningen, skulle det utgöra en allvarlig besvikelse om kritikernas på-stående, att det lokala inflytandet är mera sken än verklighet, skulle visa sig vara välgrundat. Det av oss skildrade händelseförloppet kring flerårs-planerna för Västerbotten är oroande. Det ändade med ett mycket känn-bart bakslag för de lokala myndigheterna. Det vore illa om detta beslut skulle bli prejudicerande och upprepningar ske.

Det är för att söka förebygga detta som vi väckt denna motion. Vårt syfte tro vi oss nå om det blir klart utsagt, att fyraårsplanerna skola anses som fastställda i de delar och de avseenden varom enighet uppnåtts mellan länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kungl. Maj:ts pröv-ning, om ärendet hänskjutes dit, skulle alltså komma att avse endast de frågor varom meningsskiljaktighet fortfarande består mellan de båda sty-relserna. Huruvida vår avsikt kan uppnås genom en meningsyttring av riksdagen eller om ändring i vägstadgan påfordras tilltro vi oss icke att kunna korrekt bedöma. Vi framställa emellertid yrkanden för båda fallen.

Med stöd av vad vi sålunda anfört tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen måtte

dels uttala, att förslag till fyraårsplaner för bygdevägar och ödebygdevägar skola, i de delar de godkänts av läns-styrelse och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, anses såsom fastställda, oavsett att planerna, på grund av återstående meningsskiljaktighet, hänskjutas till Kungl. Maj:ts pröv-ning;

dels ock, om yrkandet här ovan bifalles, besluta, därest så befinnes erforderligt med hänsyn till ordalydelsen av vägstadgans 11 §, att hos Kungl. Maj:t anhålla om förslag till sådan ändring av nämnda paragraf, att den av riksdagen uttalade meningen däri kommer till uttryck.

Stockholm den 15 januari 1948.

Karl Aug. Johanson.

Lage Svedberg.

P. G. Lundgren.

P. J. Näslund.