

## Nr 380.

Av herrar **Mogård** och **Jonsson** i Eskilstuna, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 53, angående viss omorganisation av vägväsendet.*

I proposition nr 53 till innevarande års riksdag har Kungl. Maj:t framlagt förslag till viss omorganisation av vägväsendet. Det föreliggande förslaget avser i stort sett dels en förändrad distriktsorganisation, dels en ändring beträffande statsorganens beslutanderätt i vägfrågor, vilken enligt förslaget i huvudsak synes vara avsedd att överflyttas till länsstyrelserna.

De sedan år 1924 verkställda utredningarna och därav föranledda förslagen till vägväsendets omorganisation synas väsentligen vara inriktade på förändrad statlig distriktsorganisation samt förändringar i länsstyrelsernas och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens handläggning och beslutanderätt i vägfrågor. En sak, som däremot förbigåtts, men som förefaller vara den för en lämplig och ändamålsenlig vägorganisation grundläggande, är frågan om en efter tidens krav lämpad omorganisation av det primära förvaltningsorganet, vägdistriktet. Bris-terna i vägväsendets nuvarande gestaltning torde nämligen i första hand kunna tillskrivas den föråldrade indelningen av landet i en mängd, för närvarande 379, vägdistrikt. En sådan uppdelning måste givetvis medföra en avsevärd tidsutdräkt med vägfrågornas avgörande, samtidigt som förvaltningsapparaten betingar avsevärda belopp. För år 1927 beräknades sålunda vägdistriktens förvaltningskostnader till omkring 3 milj. kronor. Av förvaltningskostnaderna betalar staten för närvarande 55 % men kommer — därest proposition till årets riksdag bifalles — att framdeles betala 60 %. Någon rätt för staten till realgranskning av förvaltningsutgifterna förefinnes på grund av lydelsen i § 60 av gällande väglag däremot ej. Staten har endast att betala.

År 1922 framlades i proposition till riksdagen ett förslag till lag om allmänna vägar på landet, jämväl innefattande förslag till omläggning av vägdistriktsorganisationen, varvid enligt detsamma varje landstingsområde skulle utgöra ett vägdistrikt och alltså vägdistriktens antal uppgå till 25. Fördelen av en vägdistriktens omorganisation i anslutning till detta förslag vore betydande. Härigenom skulle förvisso uppstå minskade förvaltningskostnader, ett bättre utnyttjande av arbetsmaskinerna med därav minskade kostnader samt möjligheten för dessa stora vägdistrikt att — vid uppgörande av entreprenader för vägbyggnader och vägunderhåll — av anbudsgivarna kunna betinga sig helt andra villkor än vad de nuvarande vägdistrikten förmå. Det betydelsefulla

problemet rörande de vid **vägarbetena** sysselsattas arbets- och anställningsvillkor torde likaså härigenom lättare bemästras. Den viktigaste fördelen torde dock den vara, som ligger dels i vägskattens jämnare fördelning, dels i upphävandet av den alltfjämt bestående och föga demokratiska röstningen i vägfrågor efter vägfyrk.

En annan fördel med en vägdistriktens omorganisation i anslutning till 1922 års förslag torde också böra beaktas:

Från att staten förr betalade den mindre och vägdistrikten den större delen av kostnaderna för vägbyggande och vägunderhåll, ha på grund av kommunikationsväsendets utveckling rollerna numera blivit ombytta, samtidigt som vägväsendet från att ha varit en övervägande lokal fråga blivit ett riksintresse. Tendensen pekar också mot ett allt större anlitan­de av statsmakterna för vägfrågornas ekonomiska lösning med användande av de genom den hastigt ökade automobiltrafiken allt kraftigare inströmmande automobilskattemedlen och ett allt större allmänt inresse för ett enhetligt och ändamålsenligt vägväsende.

Att på sätt regeringens förslag till innevarande års riksdag angiver genomföra en decentralisation av vägväsendet torde därför i stället för att främja en lycklig lösning av vägfrågan förhindra en sådan, så mycket mera som förslaget innebär en väsentlig kostnadsökning, vilken på grund av bristande utredning ännu ej kan överblickas. Genom den av regeringen föreslagna omorganisationen skulle utan tvivel kontrollen över vägmedlens användning, som redan nu ur statssynpunkt måste betecknas som otillräcklig, ännu mera komma att minskas, vilket förhållande riksräkenskapsverket i yttrande över det föreliggande förslaget också påpekat. Detta måste framkalla betänkligheter i betraktande av att till vägväsendet avsedda statsbidrag och andra medel än vägdistriktens egna för nästa budgetår torde kunna beräknas överstiga det anse­nliga beloppet av 50 milj. kronor. Härtill kommer, att genom ett bifall till förslaget torde en lycklig och nödvändig slutlig lösning av hela vägfrågan komma att äventyras.

I en tid som denna då man överallt strävar till driftskoncentration och rationalisering förefaller ett förslag till decentralisation på vägväsendets område ganska egendomligt. Statens centrala organ: Kungl. Maj:t och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, avkopplas från vägärendenas ekonomiska handläggning, ja, det föreliggande förslaget går så långt, att den hittillsvarande och inom det centrala kontrollorganet verkställda undersökningen av entreprenadanbud för vägbyggnader får bortfalla och upprättandet av entreprenadkontrakt blir en vägingenjörernas, vägstyrelsernas och de stora entreprenadfirmornas ensak.

Det förefaller mycket sannolikt, att statens övertagande av vägväsendet i dess helhet på grund av vad ovan anförts om vägväsendet som ett riksintresse kan bli endast en tidsfråga. En distriktsindelning enligt 1922 års förslag skulle väsentligen underlätta en dylik utveckling. Distriktsindelningen vore då redan genomförd på ett för vägfrågans slutliga lösning lyckligt sätt. Härtill

kommer, att statens övertagande av vägväsendet skulle medföra en slutgiltig och rättvis fördelning av skattebördan även i vad avser vägs-katten.

För en lösning av frågan om vägdistriktens omorganisation i anslutning till 1922 års förslag ha sedan detta förslags framläggande nya och härför gynnsamma förutsättningar tillkommit. År 1922 kunde man troligtvis knappast göra sig en föreställning om, att staten redan sex år senare skulle komma att betala huvuddelen av kostnaderna för vägväsendet. Härtill kan så läggas, att vägunderhållet övertagits av vägkassorna i icke mindre än 346 av de 379 vägdistrikten.

På grund av vad sålunda anförts få vi därför hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 53 angående viss omorganisation av vägväsendet;

och att en ny och allsidig utredning beträffande vägväsendets omorganisation verkställes, varvid hänsyn i främsta rummet må tagas till frågan om förändrad organisation av vägdistrikten.

Stockholm den 26 februari 1929.

*Bertil Mogård.*

*Conrad Jonsson,*  
Eskilstuna.

---

