

Nr 2.

Ankom till riksdagens kansli den 28 maj 1942 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förstatligande av den allmänna väghållningen på landet, nr 122, samt i anslutning därtill väckta motioner.

Genom propositionen nr 122 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 6 mars 1942, lämnat riksdagen tillfälle att avgiva yttrande angående de av föredragande departementschefen angivna huvudgrunderna för ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet och vissa därmed sammanhängande frågor.

I samband med denna proposition har utskottet till behandling förehåft följande med anledning av propositionen väckta motioner, nämligen:

de likalydande motionerna I: 204 av herr *von Stockenström* m. fl. och II: 273 av herr *Jonsson* i Skedsbygd m. fl., vari yrkats »att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 122 angående huvudgrunderna för förstatligande av väghållningen på landet och vissa därmed sammanhängande frågor måtte uttala nödvändigheten av att skogsbruket beredes tillbörligt inflytande i den blivande vägorganisationen»,

de likalydande motionerna I: 219 av herr *Johansson, Johan Bernhard*, m. fl. och II: 293 av herr *Lindmark* m. fl., vari yrkats »att riksdagen måtte dels som sin mening uttala att den föreliggande propositionen nr 122 icke bör läggas till grund för ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet, dels i skrivelse till Kungl. Maj:t begära fortsatt allsidig och förutsättningslös utredning av frågan om behövliga reformer på vägväsendets område»,

motionen II: 294 av herr *Åqvist*, vari yrkats avslag på Kungl. Maj:ts proposition nr 122 angående förstatligande av den allmänna väghållningen på landet,

motionen II: 295 av herr *Hansson* i Skediga, vari yrkats »att riksdagen måtte uttala, att bidragsprocenten till landsbygdens vägunderhåll i likhet med vad som föreslagits för städer och samhällen skall utgå med 95 %; att varje län liksom städer och större samhällen beredes tillfälle att självt avgöra om vägväsendet bör övertagas av staten eller ej; samt att ett underlåtande av de enskilda vägars övertagande till allmänt underhåll, som bidra till underlättandet av den allmänna samfärdseln, bör ske», samt

motionen II: 296 av herrar *Hallagård* och *Gustafsson* i Lekåsa, vari yrkats

»att riksdagen under den förutsättningen tillstyrker de huvudgrunder för vägväsendets framtida ordnande, som upptagits i Kungl. Maj:ts proposition nr 122, att sådana bestämmelser måtte utfärdas, att landsbygdens intressen och behov i fråga om vägväsendet kunna tillgodoses på ett tillfredsställande sätt».

Beträffande innehållet i de av departementschefen angivna huvudgrunderna för ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet ävensom beträffande departementschefens anförande i övrigt får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet. Vad angår de skäl motionärerna anfört för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna, i den mån nämnda skäl icke särskilt beröras i utskottets yttrande.

Inledning.

Den allmänna väghållningen i riket regleras för närvarande genom lagarna den 7 juni 1934 om allmänna vägar och om vägdistrikt. Hållandet av de allmänna vägarna på landet åligger nu särskilt bildade kommunala samfälligheter, *vägdistrikt*, för närvarande 170 till antalet, vart och ett omfattande i genomsnitt 50 mil vägar.

Frågan om statens övertagande av den allmänna väghållningen på landet har i den offentliga diskussionen första gången berörts av *vägkommittén* i dess år 1880 avgivna betänkande. Såväl denna kommitté som *vägkommissionen* i sitt betänkande av år 1916, ävensom 1920 och 1929 års *vägsakkunniga* ha avvisat tanken på ett förstatligande av vägväsendet. Samma ståndpunkt intogs av departementschefen i den proposition till 1934 års riksdag, som ligger till grund för den nu gällande lagstiftningen om allmänna vägar och om vägdistrikt.

Frågan om statens övertagande av den allmänna väghållningen på landet aktualiserades genom *kommunalskatteberedningens* skrivelse den 10 oktober 1938 till Kungl. Maj:t med hemställan om utredning i saken. Till stöd för denna framställning åberopades främst, att nu gällande grunder för vägväsendets organisation och finansiering icke lämnade ett ur beskattningssynpunkt tillfredsställande resultat, särskilt med hänsyn till svårigheterna att vid ett bibehållande av den nuvarande vägskatten åstadkomma en ur olika synpunkter tillfredsställande kommunalskatteutjämning.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 25 november 1938 tillkallades sex sakkunniga, de s. k. 1938 års sakkunniga för utredning om vägväsendets förstatligande, nämligen f. d. generaldirektören C. G. O. Malm, ordförande, generaldirektören N. L. Bolinder, landshövdingen A. Lidén, hovrättsrådet S. G. L. Quensel, extra byråchefen K.-G. M. Hjort och ordföranden i svenska vägstyrelsernas förbund, ledamoten av riksdagens första kammare, friherre A. L. G. De Geer.

I direktiven för de sakkunnigas arbete uttalades bland annat, att den utveckling, som ägt rum inom vägväsendet och vägtrafikens område, sedan frågan om vägväsendets organisation sist var föremål för prövning, motive-

rade att spørsmålet upptoges till förnyad utredning. En sådan utredning borde omfatta frågan om den allmänna väghållningens på landet fullständiga övertagande av staten. Den borde vidare avse frågan om behövlig organisation för statens handhavande av väghållningen. De sakkunniga avlämnade den 9 april 1941 ett principbetänkande rörande frågorna om ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet, om det allmänna vägväsendet i städerna, om nya grunder för statsbidrag till städernas väg- och gatuhållning, om skyldigheten för de stadsliknande samhällena att tillhandahålla mark för allmän väg samt om sättet att förvärva rätt till mark för allmän väg m. m.

Över betänkandet ha yttranden infordrats från ett stort antal myndigheter och sammanslutningar.

På grundval av betänkandet och däröver avgivna yttranden har föreliggande proposition utarbetats. I den hemställan som intagits i det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet har departementschefen framhållit, att det för kommunalskatteberedningens fortsatta arbete vore av största betydelse, att statsmakterna toge ståndpunkt till frågan om statens övertagande av den allmänna väghållningen på landet. Betänkligheterna mot att genomföra ett förstatligande av vägväsendet under rådande krisartade förhållanden syntes böra vika för intresset att bringa kommunalskattefrågan till en snar lösning. Med hänsyn därtill ansåge departementschefen lämpligt att riksdagen redan nu sattes i tillfälle att yttra sig beträffande den ifrågasatta reformen och grunderna för en statlig vägorganisation. Därest riksdagen delade departementschefens i statsrådsprotokollet återgivna uppfattning i frågan om vägväsendets förstatligande, kunde reformen, om så befundes lämpligt, genomföras den 1 januari 1944.

Utskottets yttrande.

Den revolutionerande utveckling, som vägtrafiken undergått under de sista decennierna före nu pågående världskrig, har i betydande mån rubbat förutsättningarna för väghållningens ombesörjande av kommunala samfälligheter. Den enormt stegrade automobiltrafiken i förening med det ekonomiska livets ökade rörlighet har, såsom i propositionen framhålls, lett till att de allmänna vägarna upphört att vara av huvudsakligen lokalt intresse; väghållningen har blivit en hela landets gemensamma angelägenhet. Staten har ock steg för steg övertagit allt större del av väghållningsbördan och bär nu den övervägande delen av densamma. Återstående del av väghållningskostnaderna — vilken, ehuru procentuellt sett liten, är tämligen betydande i förhållande till skatteunderlagets storlek — fördelas emellertid synnerligen ojämnt mellan skattebetalarna och utan tillbörligt hänsynstagande till att väghållningen numera är ett gemensamt intresse för befolkningen i hela landet.

Sålunda föreligger, på sätt i propositionen visats, en betydande disproportion mellan landsbygdens och städernas bördor för hållandet av de allmänna vägarna och övriga däremot svarande trafikleder. Vidare är väghåll-

ningsbesväret mycket ojämnt fördelat mellan olika delar av landsbygden, huvudsakligen beroende av olikheter distrikten emellan i fråga om väghållningens omfattning och skatteunderlagets storlek. Icke ens inom distrikten är besväret jämnt fördelat mellan skattebetalarna. Sålunda få fastigheterna — vilka tidigare ensamma fingo bära hela väghållningsbördan — även enligt nu gällande lagstiftning vidkännas en avsevärt hårdare belastning än andra skatteobjekt.

Nu berörda brister i fråga om fördelningen av väghållningsbesväret äro, på sätt departementschefen framhåller, av den beskaffenhet, att åtgärder till förhållandenas tillrättaläggande framstå såsom ett oeftergivligt krav ur rättvisesynpunkt.

Även om dessa brister till någon del kunna avhjälpas genom reformer inom den nuvarande organisationens ram, är det uppenbart, att en fullt rättvis fördelning av väghållningsbördan icke kan vinnas, därest vägväsendet bibehålles som en kommunal angelägenhet. En differentiering av statsbidragen till vägväsendet efter väghållningens omfattning och skatteunderlagets storlek i varje distrikt — på sätt som föreslagits av styrelsen för svenska vägstyrelsernas förbund — skulle visserligen åstadkomma en viss utjämning av väghållningsbördan mellan landsbygdens skattebetalare. Denna skatteutjämning kan dock icke förutsättas bliva tillfredsställande. Andra olägenheter skulle även kvarstå, bland annat skulle man därigenom icke kunna åstadkomma en rättvis fördelning av väghållningskostnaderna mellan städer och landsbygd. Den nuvarande disproportionen mellan landsbygdens och städernas bördor för de allmänna vägarna skulle alltjämt bestå. Det kan dock icke anses rimligt att kostnaderna för den allmänna väghållningen på landet — i den mån dessa täckas genom uttagande av särskild vägskatt — skola besvära endast landsbygden även sedan väghållningen blivit ett gemensamt intresse för hela befolkningen. En fullt rättvis fördelning av väghållningskostnaderna torde icke kunna vinnas med mindre än att desamma helt överflyttas på staten. En sådan överflyttning lär icke kunna ske utan att staten samtidigt genom egna organ övertager väghållningens ombesörjande.

För ett förstatligande av vägväsendet talar, såsom i propositionen framhålles, även och kanske framför allt behovet att lätta det höga skattetrycket på landsbygden. Den nuvarande skattebelastningen i landets kommuner är mycket ojämn. I de landskommuner, där skattetrycket på grund av olika omständigheter är särskilt stort, utgår i regel även en hög vägskatt. En överflyttning av väghållningskostnaderna från det kommunala skatteunderlaget till staten skulle därför effektivt bidra till en minskad kommunal skattebörda och en allmän utjämning av skattetrycket. Enligt de förhållanden, som voro rådande vid tiden för kommunalskatteberedningens framställning och på vilka beredningen grundar sina beräkningar, skulle genom vägskattens bortfallande det sammanlagda kommunala skattetrycket lättas i sådan grad, att antalet kommuner, som bleve i behov av skatteutjämningsåtgärder, skulle minska med över 600, d. v. s. en fjärdedel av landets kommuner. En sådan minskning framstår som önskvärd även med hänsyn till svårigheten att ut-

finna sådana normer för utmätande av de allmänna skatteutjämningsbidragen till kommunerna, att bidragen tillgodose kommunernas befogade och skäliga anspråk på understöd samtidigt som det kommunala sparsamhetsintresset vidmakthålles. Det har anmärkts att en sådan avlastning från det kommunala skatteunderlaget lämpligare kunde vinnas genom att på staten överflytta någon annan kommunal arbetsuppgift, därvid särskilt nämnts sjukvården och fattigvården. Den minskade kommunala skattebelastning, som en dylik överflyttning skulle medföra — om och i den mån en sådan av organisatoriska och andra skäl lämpligen kan genomföras — skulle dock komma såväl landsbygd som städer till del och följaktligen icke i samma utsträckning som ett förstatligande av vägväsendet verka utjämnande på förhållandet mellan landsbygdens och städernas skattetryck.

Med hänsyn till vad sålunda anförts finner utskottet att ett förstatligande av vägväsendet kommer att medföra en mera rättvis fördelning av bördorna för de allmänna vägarna och övriga därmed jämställda trafikleder samt underlätta en tillfredsställande lösning av frågan om den kommunala skatteutjämnningen.

Till stöd för ett förstatligande av vägväsendet har i propositionen även åberopats behovet av en för väghållningens ombesörjande mera rationell organisation än den nu gällande.

Vid bedömandet av den nuvarande organisationens ändamålsenlighet kan man väl, enligt utskottets mening, icke bortse från de betydande insatser, som gjorts av vägstyrelserna till främjande av den snabba utvecklingen på detta område. Med hänsyn till de möjligheter, som stått vägstyrelserna till buds, måste dessa anses ha handhaft sina uppgifter på ett, i stort sett, mycket tillfredsställande sätt. Vägarna ha i allmänhet väl tillgodosett trafikens starkt stegrade krav. Den omständigheten att vägstyrelserna skött väghållningen på ett förtjänstfullt sätt lär emellertid i och för sig icke kunna åberopas såsom ett skäl mot den ytterligare rationalisering, som kan anses påkallad.

Huru gott det arbete, som nedlägges av våra vägstyrelser, än må vara, är det dock — sedan väghållningen nått den omfattning, den hade vid utbrottet av nu pågående världskrig — icke möjligt att bedriva vägarbetena på ett fullt rationellt och ekonomiskt sätt, om ledningen av arbetena skall handhas av ett stort antal vägstyrelser. Det är med så många distrikt med deras i hög grad varierande väglängd icke möjligt att effektivt utnyttja personal och maskiner. Erforderlig enhetlighet och kontroll bli svårare att åstadkomma, och det tar längre tid, innan tekniska framsteg bliva allmänt utnyttjade. Den höjda standard med avseende å väghållningen som motorfordonstrafiken framtvingat har ställt ökade krav på teknisk kunnighet hos vägförvaltningen. De flesta vägdistrikt äro emellertid för små att bära kostnaderna för en i tekniskt hänseende fullgod förvaltning.

Även om väghållningen i vissa hänseenden kan effektiviseras genom rationaliseringar inom den nuvarande organisationens ram, torde det icke vara möjligt att åstadkomma några mera väsentliga besparingar, därest väghållningen skall bibehållas såsom en kommunal angelägenhet.

Om staten övertager den allmänna väghållningen på landet, skapas emellertid förutsättningar för ett mera rationellt bedrivande av vägarbetena. Ledningen av dessa skulle då ankomma på ett statligt verk med tekniskt utbildade befattningshavare. Med en enhetlig ledning av väghållningsarbetena i hela landet blir det möjligt att på effektivaste sätt utnyttja personal och maskiner. Vidare vinnas större förutsättningar för gemensamma inköp för väghållningen. Då de årliga förrådsinköpen för vägväsendet uppgå till över 31 milj. kr., skulle enbart några procent lägre priser medföra betydande vinster. Det måste även innebära en fördel att statens egna organ leda och ombesörja de arbeten, till vilkas bekostande staten anslår så stora belopp. Härigenom vinnas större trygghet för att de medel som beviljas för vägväsende användas på ett rationellt och objektivt riktigt sätt. Det bör också vara lättare för staten att hos egen förvaltning framtvinga erforderlig sparsamhet. Kostnaderna måste ju hållas inom och verksamheten följaktligen lämpas efter den ekonomiska ram, som gives genom de anslag riksdagen ställer till förfogande. Ett förstatligande skulle sålunda säkerligen innebära fördelar ur administrativa, tekniska och ekonomiska synpunkter.

Till stöd för en omgestaltning av den nuvarande vägorganisationen har även åberopats att de för vägväsendet tillgängliga medlen med nu gällande ordning icke alltid komma till användning, där de ur allmän synpunkt bäst behövas. Det är, såsom i propositionen framhålles, helt naturligt att en organisation med så många lokala organ måste försvåra en ändamålsenlig fördelning av vägmedlen. I propositionen erinras i detta sammanhang om de olika artade grunder, som tillämpats vid upprättandet av flerårsplaner och vid bedömandet av frågor om förändring av enskild väg till allmän. Härigenom ha vägbehoven i olika delar av landet icke tillgodosetts på ett likformigt sätt. Även om åtskilliga åtgärder under de senaste åren vidtagits till avhjälpande av nu berörda olägenheter, är det likväl icke alltid möjligt att med den nuvarande organisationen åstadkomma en i alla avseenden rättvis och ändamålsenlig fördelning av vägmedlen. Genom ett förstatligande av vägväsendet skapas emellertid större förutsättningar härför. Fördelningen kommer då att helt anförtras åt myndigheter, som ha överblick över vägbehoven i hela landet.

För ett förstatligande av vägväsendet tala även starka militära skäl. Under krig måste vägväsendet stå under enhetlig, hela riket omfattande ledning i nära kontakt med de militära organen. Personal och maskiner kunna lättare disponeras för krigsviktiga uppgifter vid ett förstatligat vägväsende än om ledningen av vägarbetena är uppdelad på 170 olika distrikt. En enhetlig ledning av vägväsendet är ur militär synpunkt påkallad även under fredstid, om försvarets intressen skola tillräckligt beaktas vid planläggningen av vägbyggnadsarbetena.

Utskottet finner vidare uppenbart, att ett förstatligat vägväsende skulle innebära fördelar med hänsyn till förhållandena under lågkonjunkturer. En statlig vägorganisation skulle lättare än den nuvarande kunna anpassa verk-

samheten efter förhållandena på arbetsmarknaden. Med en enhetlig ledning av hela vägväsendet blir det lättare att igångsätta arbeten till lindrande av arbetslöshet.

Mot ett förstatligande av vägväsendet har främst anförts, att den föreslagna reformen skulle innebära ett ingrepp i den kommunala självstyrelsen och leda till att de lokala vägintrössena förlorade möjlighet att göra sig gällande. På sätt förut erinrats har vägväsendets utveckling förvandlat väghållningen från en lokal angelägenhet till ett statsintresse av betydande vikt. Men om väghållningen redan nu är en uppgift av statlig natur, för vilken kostnaderna till huvudsaklig del bestridas av staten och där staten genom sina organ utövar den slutliga bestämmanderätten, så kan väghållningen icke karaktäriseras som en sådan självständig kommunal förvaltningsuppgift, att statens övertagande av densamma blir ett ingrepp i den kommunala självstyrelsen. Den föreslagna reformens innebörd blir i detta hänseende endast en fråga om statens möjligheter att på ett mera tillfredsställande sätt fullgöra en staten åvilande angelägenhet. Att giva den kommunala självstyrelsen en så vidsträckt innebörd att den skulle medföra rätt för kommunerna att bestämma även i sådana frågor, där föranledda utgifter helt bekostas av staten, kan icke vara rimligt och riktigt. Utskottet är starkt medvetet om den kommunala självstyrelsens betydelse som en oundgänglig del av vår samhällsordning. Skall den lokala självstyrelsen ha något värde, måste den emellertid också följas av ett motsvarande lokalt ansvar. Så kan knappast anses vara fallet i fråga om vägväsendet. Utskottet kan därför icke tillmäta denna invändning större betydelse.

Beträffande invändningen, att de lokala intrössena vid ett förstatligande skulle förlora möjlighet att göra sig gällande, må till en början erinras, att bygden såsom regel icke har något behov att utöva inflytande på den rent tekniska delen av väghållningen. Verkligt behov av att låta representanter för de lokala vägintrössena medverka föreligger egentligen endast vid behandlingen av frågor, som röra planläggningen av vägbyggnadsverksamheten, förändring av enskild väg till allmän och indragning av väg. Vägdistriktsorganen nu tillkommande befogenhet att taga initiativ och att yttra sig i alla sådana frågor samt överklaga de statliga myndigheternas beslut i dylika ärenden skall enligt propositionen i praktiskt taget oförändrad omfattning överflyttas på särskilda organ för de lokala vägintrössena. Med hänsyn härtill och då länsstyrelserna enligt departementschefens förslag skola bibehålla ett stort inflytande på vägfrågornas avgörande, kunna farhågorna för att förstatligandet skall leda till en minskning av det lokala inflytandet på vägfrågors avgörande, enligt utskottets mening, icke anses sakligt grundade.

Såsom skäl mot ett förstatligande har även anförts att detta kunde befaras leda till att de små vägarna bleve eftersatta. Ehuru fog för ett sådant antagande icke visats, är utskottet i detta sammanhang angeläget betona, att en sådan utveckling, om den skulle komma till stånd, skulle med hänsyn till bygdevägnätets stora betydelse för det ekonomiska livet i hela landet vara i

hög grad olycklig. Utskottet förutsätter emellertid att bygdevägnätet efter ett förstatligande underhålls och utbygges i minst samma utsträckning som hittills. Då riksdagen, om ett förstatligande genomföres, helt visst kommer att vaka över, att de allmänna vägarna underhållas på tillbörligt sätt, och då det är riksdagen, som har att bestämma, huru mycket medel som skall nedläggas på utbyggandet av olika slags vägar, finnes icke någon anledning att befara, att de små vägarna skola försummas efter ett förstatligande. Vid riksdagens beviljande av anslag för vägväsendet lär, såsom utskottet framdeles kommer att erinra, möjligheter föreligga att så fördela de olika anslagsposterna att bygdevägnätets behov bli behörigen tillgodosedda. Härmed anser sig utskottet ha besvarat de önskemål, som i detta hänseende framställas i motion II: 296.

Det har vidare gjorts gällande, att ett förstatligande skulle medföra uppkomsten av en stor, tämligen starkt avgränsad statlig vägarbetarkår. För närvarande anlita vägdistriktet i stor utsträckning tillfällig arbetskraft. Särskilt i norra Sverige är det vanligt, att arbetarna sysselsättas under sommaren med vägarbeten och under vintern inom skogsbruket. Denna växelverkan mellan vägväsendet och andra arbetsområden är helt visst av värde för arbetstillgången och folkförsörjningen. Utskottet förutsätter emellertid, i likhet med departementschefen, att vägbyggnadsarbetena efter ett förstatligande skola i samma utsträckning som för närvarande utföras på entreprenad. Om så blir fallet, torde någon anledning att antaga att den statliga vägorganisationen skall draga till sig mera arbetskraft från andra verksamhetsområden icke finnas. Utskottet vill i detta sammanhang understryka departementschefens uttalande, att vägbyggnadsarbetena böra så planeras, att de icke förläggas till tider, då jordbrukets behov av arbetskraft är särskilt stort, exempelvis tider för skördarbete.

Mot den föreslagna reformen har vidare anförts att den skulle medföra en ökning av de med väghållningen förenade totalkostnaderna. Till stöd härför har först och främst åberopats att utgifterna för den statliga administrationen komme att vida överstiga utgifterna för den nuvarande organisationen.

De sakkunniga ha för sin del kommit till den uppfattningen att administrationskostnaderna efter ett förstatligande skulle bli något lägre än för närvarande, och departementschefen framhåller att kostnaderna icke behöva bli större därför att vägstyrelsernas arbete överflyttas på statliga tjänstemän. Även om många av dem komma att ha högre lön än vägstyrelseordförandena, bli de förhållandevis mycket färre, varjämte arbetet torde komma att bli utfört på ett snabbare och effektivare sätt av de mera rutinerade och fackkunniga tjänstemännen. Utskottet finner det mycket vanskligt att nu uttala sig om personalbehovet efter reformens genomförande och därmed om storleken av administrationskostnaderna. Vid bedömandet av denna fråga bör man emellertid enligt utskottets mening taga hänsyn även till den större effektivitet, som en förstatligad vägorganisation kan förväntas medföra.

Till stöd för invändningen om högre totalkostnader har även anförts, att de enskildas anspråk på väghållningen skulle mer och mer stegras och där-

igenom öka utgifterna för vägväsendet. Det finnes emellertid, såsom de sakkunniga framhålla, icke någon rimlig anledning antaga, att en statlig vägororganisation skulle ha svårare att motstå obefogade anspråk från allmänhetens sida än de kommunala organen. Det bör tvärtom, på sätt departementschefen anført, vara lättare för en statlig organisation, som är tvungen att hålla sig inom en bestämd ekonomisk ram, att avvisa dylika anspråk än för en kommunal förvaltning, vars utgifter till huvudsaklig del bekostas av staten.

Det har vidare befarats, att vägarbetarlönerna skulle stiga efter ett förstatligande, något som skulle få oberäkneliga följder för väghållningskostnaderna. Någon anledning att räkna med en stegring av lönerna — utöver vad som kan anses skäligt och som skulle ha inträffat oavsett omorganisationen — endast på grund av att staten övertager vägväsendet synes utskottet icke föreligga. Vunnen erfarenhet från annan statlig verksamhet bestyrker i varje fall icke ett dylikt antagande.

Enligt utskottets mening bör det därför kunna förväntas att totalkostnaderna för väghållningen icke skola stiga på grund av ett förstatligande. Såsom departementschefen uttalat bör det tvärtom, med hänsyn till den rationalisering av väghållningen som kan genomföras med en helt statlig vägororganisation, bliva möjligt att få ut större valuta för de kostnader som nedläggas på vägväsendet.

Slutligen har gjorts gällande att ett förstatligande av vägväsendet skulle medföra större belastning av statsbudgeten än vad denna utan olägenhet kan tåla. Då ett av syftena med förstatligandet är att å staten överflytta den börda för väghållningen, som nu åvilar det kommunala skatteunderlaget, är det givet, att reformen kommer att medföra en ökning av statens utgifter för de allmänna vägarna. Någon ökning av det allmännas utgifter har därmed icke skett, enär de erforderliga medlen redan tidigare uttagits av de skattskyldiga, ehuru efter andra och med hänsyn till väghållningens karaktär mindre rättvisa grunder. Departementschefen har med hänsyn till rådande krisförhållanden icke ansett möjligt att nu bedöma omfattningen av trafiken vid tiden för ett förstatligande, lika litet som beloppet av de medel, som då kunna ställas till förfogande för byggnadsföretag. Departementschefen har därför ansett det svårt att uttala sig om storleken av utgiftsökningen. Han framhåller emellertid att, om man utgår från att reformen ej medför någon ökning av administrationskostnaderna och om man bortser från de besparingar, som kunna bli en följd av förstatligandet, skulle statens sammanlagda årliga utgifter för administration, vägunderhåll, vinterväghållning och vägbyggnad — med nuvarande trafikbelastning, samma byggnadstakt och oförändrat prisläge — på grund av omorganisationen öka med 13.24 milj. kr. Härtill kommer dock en tämligen betydande post, motsvarande en del av vägdistriktens nuvarande kostnader, vilka icke äro statsbidragsberättigade, såsom förräntning av vissa lån, marklösen för nyanläggning av väg m. m. Den totala utgiftsökningen vid ett förstatligande under nu rådande krisförhållanden skulle likväl stanna icke oväsentligt under 20 milj. kr. Vid denna beräkning av kostnadsökningen har emellertid icke beaktats,

att statens utgifter för den allmänna skatteutjämningen på grund av förstatligandet skulle nedgå med ungefär 4—5 milj. kr. Utgår man från vägdistriktens genomsnittliga utdebitering under de sista tio åren, skulle ökningen av statens utgifter i anledning av förstatligandet — efter avdrag för minskade utgifter för den allmänna skatteutjämningen — uppgå till omkring 25 milj. kr. om året. I likhet med departementschefen anser utskottet lämpligast att statens ökade utgifter för vägväsendet under normala tider i första hand finansieras genom bensin- och fordonsskatter och att därutöver eventuellt erforderliga behov täckas genom skattemedel i vanlig ordning. Ur statsfinansiell synpunkt torde därför ett förstatligande av vägväsendet icke medföra någon olägenhet.

Vid ett överblickande av vad sålunda anförts lär framgå, att ett förstatligande av vägväsendet på landet skulle medföra betydande fördelar. Genom en sådan reform åstadkommes en väsentlig lättnad i landsbygdens skattestryck, underlättas genomförandet av en allmän skatteutjämning samt skapas förutsättningar för en rättvis fördelning av bördorna för de allmänna vägarna och därmed jämställda trafikleder samt slutligen och icke minst för en verkligt rationell väghållning. De olägenheter, som må vara förknippade med ett förstatligande, kunna enligt utskottets mening icke uppväga dessa fördelar. Utskottet finner sig för den skull böra tillstyrka statens övertagande av den allmänna väghållningen på landet.

Därav följer att utskottet icke kan biträda det i motionen II: 294 framställda yrkandet om avslag på propositionen eller de i de likalydande motionerna I: 219 och II: 293 gjorda yrkandena om avslag på propositionen och skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om fortsatt allsidig och förutsättningslös utredning av frågan om behövliga reformer på vägväsendets område, liksom ej heller det i motionen II: 295 väckta förslaget om rätt för varje län att självt avgöra om vägväsendet bör övertagas av staten eller ej.

I flera av yttrandena över sakkunnigbetänkandet samt i motionerna I: 219 och II: 293 har ifrågasatts, att den statliga väghållningen skulle begränsas till de vägar, som nyttjas för långväga, genomgående trafik och av vilka samfärdselns behov är störst. Det synes emellertid utskottet uppenbart, att en sådan uppdelning av väghållningens organisation och utförande vore irrationell och ägnad att höja de med arbetena förbundna totalkostnaderna. Härtill kommer att huvudvägarna fördela sig mycket olika på skilda distrikt, varför en uppdelning skulle vara ägnad att öka redan förefintlig ojämnheter i väghållningsbördan. Utskottet biträder därför departementschefens förslag att den statliga väghållningen skall omfatta all den väghållningsskyldighet som nu åvilar vägdistrikten.

Den allmänna väghållningen innefattar två huvuduppgifter, nämligen om- besörjande av vägunderhåll och vägbyggnad samt planläggning av det allmänna vägnätets utformande. För omhändertagande av den förstnämnda av dessa uppgifter, vilken är av teknisk-ekonomisk natur, måste vid statens över-

tagande av vägväsendet inrättas ett statligt, tekniskt verk. Planläggningen av vägnätets utformande måste ske under hänsynstagande till faktorer av näringspolitisk, social, ekonomisk och teknisk natur samt bör därför, såsom i propositionen föreslås, under Kungl. Maj:ts och riksdagens överinseende gemensamt ombesörjas av det tekniska verket, länsstyrelserna och organ för de lokala vägintrössena.

Med hänsyn till de uppgifter, som sålunda skulle ankomma på det tekniska verket, bör detta bestå av en centralstyrelse samt ett antal lokalförvaltningar, s. k. distriktsförvaltningar. På grund av svårigheten att nu bedöma omfattningen av trafiken vid tiden för ett förstatligande och därmed även behovet av personal har departementschefen icke framlagt något förslag till personalstat för det tekniska verket. Ehuru utskottet sålunda icke har att yttra sig om personalstaten, vill utskottet redan nu uttala att den statliga vägorganisationen till en början bör hållas inom en snävt begränsad ram, till dess tillräcklig erfarenhet om personalbehovet vunnits. Största försiktighet bör därför iakttagas vid tillsättandet av nya befattningar och vid dessas inplacerande i lönegrader. Särskilt bör den ordinarie personalen till en början starkt begränsas. Personalbehovet i övrigt bör fyllas genom anlitande av tillfällig arbetskraft. I den mån det framdeles visar sig, att behovet av viss personal är stadigvarande, kan den göras till ordinarie. Härvid bör dock med hänsyn till växlingarna i väghållningens omfattning största försiktighet iakttagas.

Utskottet anser i likhet med departementschefen att det tekniska verkets *centralstyrelse* bör tillskapas genom en utbyggnad av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Då dennas nuvarande organisationsform visat sig ändamålsenlig, torde densamma till sina huvuddrag böra bibehållas oförändrad.

På sätt departementschefen framhållit torde ett förstatligande av vägväsendet komma att medföra en avsevärd ökning av antalet ärenden, som skola handläggas i styrelsen. Med hänsyn härtill lär det icke vara möjligt att bibehålla den nuvarande skyldigheten för generaldirektören att deltaga i prövningen av alla de ärenden, som enligt gällande instruktion skola avgöras i styrelsen. För att bereda chefen erforderlig lättnad i arbetsbördan torde det därför böra övervägas att inrätta en överdirektörstjänst och att åt överdirektören gives befogenhet att i generaldirektörens ställe i styrelsen avgöra löpande ärenden, som icke äro av den vikt att de böra avgöras av verkschefen. Enligt förslaget skall överdirektören vara chef för vägbyrå och hans nyssnämnda befogenhet begränsas till ärenden, som höra till denna byrå. Denna anordning synes ändamålsenlig. Utskottet förutsätter emellertid att med överdirektörsbefattningen förenas uppdrag att vara generaldirektörens ställföreträdare.

Det är självfallet att de nya och vidgade arbetsuppgifter, som komma att åvila väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter ett förstatligande av vägväsendet, nödvändiggöra en viss utbyggnad av den nuvarande byråorganisationen. Därvid synes lämpligt att, på sätt departementschefen förordnat, till vägbyrå sammanföra alla ärenden, som avse konstruktion, byggande och underhåll

av de allmänna vägarna på landet samt frågor rörande städernas väg- och gatuväsende. För handhavande av ledningen av den till sin omfattning mycket betydande förrådsrörelsen vid vägväsendet och styrelsens övriga verksamhetsområden bör, även enligt utskottets mening, inrättas en särskild förrådsbyrå. På grund av vidgade och delvis nya uppgifter bör den nuvarande kame-ralbyrån ombildas till en kanslibyrå för personal- och revisionsfrågor samt juridiska och administrativa ärenden och till ett ekonomi- och kammarkon-tor för anslagskontroll samt kassa- och bokföringsgöromål m. m. Den minskning av vägtrafikbyråns arbetsuppgifter, som blir en följd av omorganisa-tionen, gör det, på sätt i propositionen uttalas, tveksamt, om en särskild byrå bör bibehållas för dessa uppgifter. Utskottet anser därför i likhet med de-partementschefen att det vid det slutliga utformandet av den statliga vägorga-nisationen bör undersökas, om icke de arbetsuppgifter, som enligt sakkunnig-förslaget allttjämt skulle ankomma på vägtrafikbyrån, kunna överföras till annan byrå eller fördelas på flera. Den i propositionen förordade decentrali-seringen till länsstyrelserna och distriktsförvaltningarna av de ärenden, som nu handläggas på avdelningen för enskilda vägar, synes utskottet lämplig och ägnad att förenkla handläggningen av dessa ärenden.

Departementschefen har — innan resultatet av nu pågående utredning om den statliga revisionsverksamheten föreligger — icke ansett sig böra taga definitiv ställning till frågan om var den slutliga granskningen av distrikts-förvaltningarnas kamerala verksamhet bör äga rum. Som emellertid riks-räkenskapsverket förklarat, att det av praktiska skäl icke är möjligt att för närvarande förlägga revisionsverksamheten till detta verk, har i propositionen förordats att granskningen av distriktsförvaltningarnas räkenskaper åt-minstone tills vidare förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Ur prin-cipiell synpunkt måste det emellertid anses mindre lämpligt att revisionen verkställles inom det egna verket. Utskottet vill därför förorda att vid det slut-liga utformandet av vägorganisationen undersökes en lämplig form för revi-sionens förläggande utanför verket.

I likhet med departementschefen finner utskottet en fortlöpande kontroll ur saklig synpunkt över vägförvaltningen vara av behovet påkallad. Utskottet vill med hänsyn härtill tillstyrka att för granskning av det tekniska verkets förvaltning anordnas en särskild överrevision av för ändamålet utsedda, utom verket stående erfarna och praktiska män.

Beträffande landets indelning i förvaltningsområden för ombesörjande av de på *distriktsförvaltningarna* ankommande arbetsuppgifterna ha de sakkun-niga utarbetat två alternativa förslag. Enligt det ena av dessa — vilket föror-dats av de sakkunniga — skulle landet indelas i 12 till arbetsuppgifternas om-fattning ungefär lika stora distrikt. Enligt det andra alternativet skulle distriktsindelningen anslutas till länsindelningen, dock att de två minsta lä-nen, Gotlands och Blekinge län, ansetts för små att bilda självständiga distrikt och därför sammanförts, det förra med Stockholms och det andra med Kro-nobergs län. Departementschefen har emellertid ansett att en distriktsindel-

ning, som icke sammanföle med länsindelningen, skulle medföra avsevärda olägenheter vid vägfrågornas handläggning och försvåra det samarbete mellan länsstyrelserna och distriktsförvaltningarna, vilket vore en oeftergivlig förutsättning för att planläggningsverksamheten skulle kunna bedrivas på bästa sätt, samt med hänsyn härtill föreslagit, att distrikten skulle helt sammanfalla med länen. Genom den av de sakkunniga förordade indelningen vinnas väl större möjligheter för ett rationellt ordnande av vägarbetena. Den rationalisering av väghållningen, som är ett av skälen för ett förståtligande, torde emellertid i huvudsak kunna åstadkommas, även om antalet distrikt blir så stort som 24. Med hänsyn härtill och då ortsintressena vid en indelning i enlighet härmed torde få större möjligheter att göra sig gällande vid vägfrågornas handläggning, ansluter sig utskottet till departementschefens ställningstagande i denna del.

Enligt förslaget skola cheferna för distriktsförvaltningarna — i förslaget kallade vägdirektörer — handha ledningen av projekterings-, byggnads- och underhållsarbetena inom distriktet ävensom biträda vid handläggningen av vägfrågor. Med hänsyn till de viktiga uppgifter, som sålunda skola ankomma på vägdirektörerna, och då de beträffande de tekniska arbetena böra äga befogenhet att med tämligen hög grad av självständighet handlägga och avgöra förekommande frågor, böra enligt utskottets mening de ingenjörer, som kunna komma i fråga för dessa befattningar, äga icke blott erforderlig teknisk kompetens utan även arbetsledareegenskaper och förutsättningar att bedöma vägfrågorna ur sociala och ekonomiska synpunkter.

Distriktsförvaltningarna böra, såsom departementschefen förordat, organiseras på det sättet, att allt efter distriktens skiftande behov erforderligt antal ingenjörer och andra tjänstemän av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ställes till vederbörande vägdirektörs förfogande. Det bör därvid ankomma på styrelsen att tillse, att vid minskning av arbetsuppgifterna i något distrikt överflödigt personal genast flyttas till mera arbetstyngt distrikt eller entledigas. Av ingenjörerna böra några vara kvalificerade att under vägdirektörens överinseende självständigt handha ledningen av olika slags arbeten. I sådana distrikt, där byggnadsverksamheten är av större omfattning, böra vägdirektörerna för ledning av byggnadsarbetena biträddas av särskilda arbetschefer. Utskottet förutsätter emellertid, att vägdirektörerna i flertalet distrikt skola bliva i stånd att själva handha ledningen av dessa arbeten eller åtminstone endast under kortare perioder behöva biträddas av arbetschefer.

Enligt förslaget skall ledningen av underhållsarbetena under vägdirektören handhavas av en kvalificerad ingenjör, vilken härvid skall biträddas dels i de flesta distrikt av ytterligare en ingenjör, vilken dock icke behöver vara högskoleutbildad, dels ock av ett växlande antal övervägmästare. Dessa senare skulle till huvudsaklig uppgift ha att utöva den närmaste uppsikten över vägmästarna inom visst område, ombesörja en del expeditionsarbete, medverka vid planläggningen av större arbeten, verkställa avsyningar samt kontrollera rapporter och dylikt. Utskottet ifrågasätter nödvändigheten av att under

vägdirektören anställa ingenjörer i den omfattning, som i propositionen förutsattes, samt delar den tvekan om behovet av övervägmästarebefattningarna, vilken kommit till uttryck i flera yttranden över sakkunnigbetänkandet. Även om det kan antagas, att sådana befattningar behövas inom de största distrikten, anser utskottet dock tillrådligt att någon övervägmästarebefattning icke tillsättes, förrän erfarenheten visat, att behov härav föreligger. Möjligen kan vara lämpligt att den ingenjör, som ej skulle behöva vara högskoleutbildad, utbytes mot en övervägmästare.

För underhållsarbetenas utförande måste distrikten, liksom hittills, indelas i arbetsområden under närmaste ledning av en vägmästare. Departementschefen har förordat att indelningen sker så, att arbetsuppgiften för varje vägmästare blir ungefär lika stor. Dennes åliggande skulle i huvudsak omfatta ledning av förekommande underhållsarbeten och smärre byggnadsarbeten. Utskottet har icke något att erinra mot vad sålunda föreslagits. De sakkunniga ha beräknat, att arbetsområdena, med hänsyn till vägmästarnas arbetsuppgifter, kunna omfatta en väglängd av 20—25 mil i södra och mellersta Sverige samt 30—35 mil i Norrland. Utskottet förutsätter att indelningen i arbetsområden sker under hänsyntagande till dels vunna erfarenheter om arbetsuppgifternas omfattning på olika håll, dels ock förefintligheten av garagegårdar och dylikt, även om den av de sakkunniga föreslagna omfattningen av arbetsområdena därmed skulle överskridas.

Även efter ett förstatligande måste — av tillbörlig hänsyn till såväl de lokala intressena som behovet att erhålla råd och upplysningar av organ vilka väl känna ortsförhållandena — anses önskvärt att de lokala synpunkterna få tillfälle att göra sig gällande. Enligt förslaget skola de lokala intressena företrädas av dels *vägnämnder*, vilka skola övertaga de nuvarande vägdistriktens organens befogenheter med avseende å frågor om byggande av väg, förändring av enskild väg till allmän och indragning av väg, dels ock *länsvägnämnder* vid handläggningen av frågor, som äro gemensamma för hela länet, såsom exempelvis upprättandet av flerårsplaner. Vägnämnderna, vilkas områden skulle i stort sett sammanfalla med de nuvarande vägdistrikten, skulle bestå av 5 ledamöter, valda av ombud, som i sin tur skulle utses av de i området ingående kommunerna. För att länsvägnämndens sammansättning skall innefatta garanti för att länets vägintrössen bliva allsidigt belysta har föreslagits att ledamöterna i länsvägnämnden skola utgöras av ordförandena i länets vägnämnder.

Genom den föreslagna representationen torde enligt utskottets mening byggens behov av språkrör för de lokala synpunkterna vid handläggning av vägrågor få anses bliva i tillräcklig grad tillgodosedda. Utskottet biträder därför departementschefens förslag i denna del. Det kan dock ifrågasättas om icke sättet för val av vägnämndsledamöter är alltför omständligt. Inom utskottet har övervägts, huruvida icke ledamöterna borde utses av landsting, hushållningssällskap och skogsvårdsstyrelser. Härigenom skulle vinnas, förutom en förenkling av valet, viss säkerhet för att nämndens sammansättning bleve

mera allsidig. Ur principiella synpunkter kan det dock måhända resas betänkligheter mot att frånhända bygden rätten att, på sätt departementschefen föreslår, själv utse representanter för de lokala vägintressena.

I propositionen föreslås att länsvägnämnderna skola sammansättas av ordförandena i de lokala vägnämnderna. Enligt utskottets mening kan det emellertid förekomma fall, då annan ledamot har större förutsättningar att företräda vägnämndsområdet i länsvägnämnden än ordföranden. Utskottet vill därför ifrågasätta om icke vägnämnden bör äga befogenhet att utse vilken ledamot som helst till representant i länsvägnämnden.

I motionerna I: 204 och II: 273 har med hänsyn till vikten av att skogsbrukets transportfrågor lösas på ett ändamålsenligt sätt yrkats, att riksdagen måtte uttala att skogsbruket beredes tillbörligt inflytande i den statliga vägorganisationen. Då vägnätets betydelse för ett effektivt utnyttjande av skogskapitalet under senare år blivit allt större, anser utskottet önskvärt, att skogsbruket blir företrätt inom länsvägnämnderna, så att målsmän för denna näringsgren kunna framföra sina synpunkter på fördelningen av vägbyggnadsmedlen. Någon säkerhet för att så blir fallet finnes icke, om länsvägnämnden skall bestå uteslutande av representanter för de lokala vägnämnderna, i all synnerhet om dessa utses på sätt i propositionen föreslås. På grund härav och med hänsyn till vikten av att vägnätet utbygges så att det kan tillgodose även skogsbrukets behov, vill utskottet förorda att skogsvårdsstyrelserna berättigas att utse en representant inom varje länsvägnämnd. En sådan anordning skulle helt visst främja ett samordnande av det allmänna vägnätet med de särskilda skogsvägar, till vilkas utbyggande staten numera anslår avsevärda belopp.

Enligt förslaget skall ersättning av statsmedel utgå till ledamöterna i de lokala nämnderna, dock att ersättning icke skall lämnas för mera än 5 sammanträden utöver dem, som påkallas av länsstyrelse och vägdirektör. En dylik begränsning synes utskottet icke vara erforderlig.

I propositionen har föreslagits inrättandet av ett rådgivande centralt organ, kallat *riksvägnämnd*, bestående av ombud för de olika länsvägnämnderna och några representanter för städerna, motororganisationerna, trafiksäkerheten och hembygdsvården. Nämnden, vars uppgifter skulle begränsas till frågor av mera principiell natur, skulle av Kungl. Maj:t eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen höras beträffande viktigare finansiella och organisatoriska spörsmål, såsom grunderna för den allmänna vägpolitiken ur ekonomisk, trafikteknisk och väggeografisk synpunkt ävensom lagstiftningsfrågor beträffande vägväsendet, vägtrafiken och trafiksäkerheten. Nämnden skulle därjämte vara behörig att taga initiativ samt att till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta frågor, vari av nämnden uttalad mening icke beaktats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Då en sådan nämnd skulle bereda målsmän för de lokala intressena möjlighet att medverka vid planläggningen i stort av vägbyggnadsverksamheten och handläggningen av övriga för vägväsendet i dess helhet betydelsefulla frågor samt underlätta samråd mellan väg- och vat-

tenbyggnadsstyrelsen och representanter för de i nämnden företrädde intressena, vill utskottet förordna inrättandet av den föreslagna nämnden. Med hänsyn till vad utskottet nyss anfört om vägväsendets betydelse för skogsbruket, anser utskottet emellertid önskvärt, att nämnden kompletteras med en representant för denna näringsgren. Denne bör lämpligen utses av Kungl. Maj:t. Utskottet förutsätter att representanter för järnvägsmyndigheterna och försvarsväsendet få tillfälle att även i riksvägnämnden framföra sina synpunkter.

Såsom de sakkunniga uttala måste kostnadsramen för den allmänna väghållningen så utformas att riksdagen genom att fastställa storleken av *olika anslag* kan utöva ett avgörande inflytande på utvecklingen inom olika områden av vägväsendet. Den i propositionen förordade uppdelningen å olika anslag av de för vägväsendet erforderliga medlen, vilken anknyter till nu gällande ordning, synes bereda riksdagen möjlighet härtill. För att säkerställa bygdevägnätets utveckling i tillfredsställande mån har föreslagits, att riksdagen beträffande anslaget till vägförbättringar — vilket nu disponeras så att, sedan erforderligt belopp avskilts för beläggningsarbeten, återstoden fördelas mellan länen för förbättringsarbeten — skall bestämma, huru stor del av denna återstod som skall utgå till förbättringsarbeten på bygdevägar. Samma syfte synes utskottet kunna enklare och effektivare nås genom att hela anslaget uppdelas på tre särskilda anslag, nämligen ett för beläggningsarbeten, ett för förbättringsarbeten på huvudvägar och ett för förbättringsarbeten på bygdevägar.

Anslagen för vägbyggnadsändamål fördelas nu mellan länen i huvudsak av Kungl. Maj:t. Även efter ett förstatligande synes det utskottet tillfyllest, att riksdagen fastställer storleken av anslagen för olika arbeten samt överlåter åt Kungl. Maj:t och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att fördela de beviljade medlen i huvudsaklig överensstämmelse med fastställda flerårsplaner och arbetsprogram.

I propositionen förordas att den nuvarande ordningen för *handläggning av fråga om byggande av väg* ersättes av ett förfarande, innefattande *dels* en förberedande utredning om behovet av föreslagen väg, *dels* arbetets upptagande i flerårsplan i den ordning som betingas av dess angelägenhetsgrad, *dels* ock upprättande och fastställande av arbetsplan för företaget. Förfarandet skall enligt förslaget till sina huvuddrag gestalta sig på följande sätt: Vid den förberedande utredningen, som skall ombesörjas av länsstyrelsen, skall undersökas, huruvida behov av ifrågasatt väg föreligger och om detta behov är av den angelägenhetsgrad, att medel till företaget kunna påräknas under de närmaste åren. För ändamålet skall länsstyrelsen bl. a. höra vederbörande vägnämnd. Finnes vid prövning av förebragt utredning, att något behov av företaget icke föreligger eller att detsamma icke är av den vikt, att det kan komma i fråga för upptagande i flerårsplan under den närmaste tiden, avslås framställning om företaget. Eljest skall utredningen

beaktas vid nästföljande revision av flerårsplanen. För sistnämnda fall har länsstyrelsen därjämte att pröva, huruvida företaget är av den angelägenhetsgrad, att arbetsplan och kostnadsförslag beträffande detsamma böra omedelbart upprättas. Utkastet till flerårsplan för bygdevägar — upptagande de vägföretag vilka skola utföras under de år planen avser — uppgöras för varje län av distriktsförvaltningen på grundval bl. a. av från vägnämnderna infordrade uppgifter om vägbehoven. Sedan länsvägnämnden avgivit yttrande över utkastet, uppgör länsstyrelsen med ledning av den förebragta utredningen förslag till flerårsplan, som därefter översändes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Denna har att fastställa förslaget eller — om detta icke kan godtagas — underställa detsamma Kungl. Maj:ts prövning. Förslag till flerårsplan för huvudvägar uppgöres av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Sedan yttranden över förslaget infordrats från länsstyrelse och länsvägnämnd, hänskjutes ärendet till Kungl. Maj:t för fastställelse. Upprättande av arbetsplan för vägföretag skall ske inom distriktsförvaltningen. Över utarbetat vägförslag infordras yttranden genom länsstyrelsens försorg från vägnämnd, myndighet och andra, som saken rör. Finner länsstyrelsen, som jämväl har att avgiva yttrande över arbetsplanen, vid sin granskning föreslagen sträckning av vägen olämplig, äger länsstyrelsen anbefalla upprättandet av alternativt förslag eller att planen kompletteras. Arbetsplanen översändes därefter till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för fastställelseprövning. Finner styrelsen vid sin prövning, att av länsstyrelse förordad plan kan godtagas, skall styrelsen genom formligt beslut fastställa planen att lända till efterrättelse. Anses åter förslag, som förordats av länsstyrelsen, icke kunna godtagas, underställes ärendet Kungl. Maj:ts prövning.

Förslaget innebär sålunda att den länsstyrelserna enligt väglagen tillkommande beslutanderätten i vägfrågor i viktiga avseenden övergår till den statliga vägorganisationen. Vid ett förstатligande av vägväsendet torde emellertid en sådan ändring i den nu gällande ordningen vara nödvändig. Prövningen av vägbyggnadsfrågor måste, om den avsedda enhetligheten skall vinnas, ske centralt av en myndighet, som äger överblick över vägbyggnadsbehoven i hela landet. Med hänsyn därtill har utskottet icke något att erinra mot att flerårsplanerna, på sätt som föreslagits i propositionen, fastställas centralt, och finner det även naturligt att fastställande av arbetsplan bör ankomma på det tekniska verket.

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 å 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 givits 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.

För att länsstyrelserna skola få tillgång till teknisk sakkunskap vid ärendenas beredande och för att skapa förutsättningar för ett verkligt intimt samråd mellan länsstyrelse och distriktsförvaltning har i propositionen föreslagits, att vägdirektören göres till föredragande i länsstyrelsen med avseende å vägärenden. Den föreslagna anordningen synes utskottet ändamålsenlig. Då det emellertid torde vara nödvändigt att landssekreteraren, som enligt förslaget skall vid förhinder för landshövdingen inträda i dennes ställe, ständigt följer utvecklingen av vägväsendet inom länet och då tillgång till juridisk sakkunskap vid vägärendenas handläggning måste anses önskvärd, förordar utskottet att landssekreteraren skall närvara vid vägdirektörens föredragningar inför landshövdingen. Landssekreteraren bör därvid, om han vid besluts fattande är av annan mening än länsstyrelsen, äga rätt och skyldighet att låta till protokollet anteckna sin skiljaktiga mening.

De befogenheter med avseende å planläggningen, som nu tillkomma vägstämmor och vägstyrelser, skola efter förstatligandet i stort sett överflyttas på de föreslagna vägnämnderna. Vägnämnden skall sålunda vara behörig att taga initiativ till vägföretag, överklaga meddelade beslut samt såsom regel erhålla tillfälle att yttra sig över förslag som väckts av andra ävensom över upprättade arbetsplaner. Utskottet förutsätter, att vägnämndens ledamöter, innan de avgiva infordrat yttrande i ett vägärende, skola söka såvitt möjligt inhämta kommunala myndigheters och ordsbornas åsikter i frågan, så att de lokala synpunkterna bliva allsidigt belysta i nämndens yttrande.

Enligt förslaget skola de lokala vägintressena vid flerårsplanernas upprättande i huvudsak företräddas endast av länsvägnämnderna. Det synes utskottet vara lämpligast, att tillfälle beredes även vägnämnderna att avgiva yttrande över upprättade förslag till flerårsplaner.

I övrigt föranleder departementschefens förslag beträffande planläggningen av vägbyggnadsverksamheten icke någon erinran från utskottets sida.

I propositionen har föreslagits att beslutanderätten *i frågor om förändring av enskild väg till allmän* skall överflyttas från länsstyrelserna till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Ett centralt avgörande av dylika ärenden torde, enligt utskottets mening, skapa väsentligt större förutsättningar för en enhetlig rättstillämpning än den nuvarande ordningen. På grund härav och då ärenden av förevarande slag äga sådant sammanhang med vägbyggnadsfrågor, att de böra avgöras av en och samma myndighet, har utskottet icke något att erinra mot den föreslagna överflyttningen av beslutanderätten till den centrala myndigheten.

Enligt förslaget skola emellertid länsstyrelserna alltjämt ha ett betydande inflytande på ärendenas avgörande. Sålunda skall utredningen av uppkommen fråga om förändring av enskild väg till allmän gemensamt ombesörjas

av länsstyrelse och distriktsförvaltning. Härvid skall bl. a. vägnämnden höras. Sedan erforderlig utredning skett, avger länsstyrelsen på föredragning av vägdirektören förslag i ärendet. För att vinna säkerhet för att länsstyrelsens uppfattning blir tillräckligt beaktad vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning har föreslagits att de ärenden, i vilka styrelsen är av annan mening än länsstyrelsen, skola underställas Kungl. Maj:ts prövning.

För ett riktigt avgörande av nu ifrågakomna ärenden fordras, såsom departementschefen betonat, kännedom om de lokala förhållandena. Då det föreslagna förfarandet synes innefatta säkerhet för att de lokala synpunkterna skola bli vederbörligen beaktade, biträder utskottet departementschefens förslag i denna del. Utskottet förutsätter emellertid att författningsbestämmelserna härom utformas på ett sådant sätt, att därav tydligt framgår, att vid ärendenas prövning synnerligt avseende skall fästas vid de lokala synpunkterna. Därmed anser sig utskottet jämväl ha besvarat yrkandet i motionen II: 295 om åtgärder för underlättande av enskilda vägars övertagande till allmänt underhåll.

Handläggning av fråga om indragning av allmän väg skall enligt förslaget i tillämpliga delar ske på samma sätt som ärenden rörande förändring av enskild väg till allmän. Utskottet — som förutsätter att fråga om indragning av allmän väg endast undantagsvis uppkommer annat än i sammanhang med sådana byggnadsföretag, där en indragning utan olägenhet kan ske — har icke något att erinra mot förslaget i denna del.

Den *tillsyn å den allmänna väghållningen*, som sedan gammalt ankommit på länsstyrelserna, har, såsom departementschefen framhåller, betingats av behovet för staten att genom sina organ vaka över att väghållningen ombesörjdes på ett tillfredsställande sätt av jordägare och ortsmenigheter. I och med att staten genom egna organ övertager väghållningen, upphör det behov av tillsyn från länsstyrelsernas sida, som föranlett alltjämt gällande bestämmelser härom. Utskottet anser därför, att länsstyrelsernas tillsyn över väghållningen bör upphöra vid ett förstatligande av vägväsendet.

Vägunderhåll och vinterväghållning ha under senare år nästan helt och hållet bedrivits i vägdistriktens egen regi. Då det är svårt att på förhand fixera den arbetsprestation, som erfordras för ett väl avvägt vägunderhåll, och kontraktsmässigt fastställa denna, böra underhållsarbetena efter ett förstatligande, på sätt i propositionen framhålles, liksom hittills i huvudsak bedrivas i egen regi. I den mån hithörande arbeten kunna med fördel utföras på entreprenad, bör dock detta system tillämpas även beträffande underhållsarbeten.

På sätt departementschefen framhållit torde det icke vara lämpligt att efter ett förstatligande utföra alla *vägbyggnadsarbeten* på entreprenad. Utan en egen byggnadsavdelning skulle vägorganisationen bli alltför beroende av entreprenörerna. En statlig byggnadsorganisation erfordras även för ledningen av eventuella beredskapsarbeten till motverkande av arbetslöshet. Då

emellertid omfattningen av vägbyggnadsarbetena varierar mycket år från år och då det med hänsyn till det nuvarande ekonomiska läget i landet är ytterst vanskligt att bedöma, i vilken omfattning medel för den närmaste framtiden kunna ställas till förfogande för vägbyggnadsföretag, bör den statliga vägbyggnadsorganisationen, såsom departementschefen betonar, hållas inom en mycket snävt begränsad ram. Denna organisation bör emellertid till fullo utnyttjas. De byggnadsarbeten som icke medhinnas av densamma böra hellre utföras på entreprenad än av härför tillfälligt anställd personal. Beträffande behovet av personal för planläggning och utförande av vägbyggnadsarbeten bör såvitt möjligt beaktas att förstатligandet kan komma att medföra minskade arbetstillfällen för de konsulterande ingenjörer, som nu ha sysselsättning inom vägbyggnadsområdet. Utskottet vill i detta sammanhang även framhålla önskvärdheten av att, därest vägbyggnadsarbeten anordnas för avhjälpande av arbetslöshet, de lokala intressena i möjligaste mån beaktas vid anställande av arbetskraft.

Enligt propositionen skola *uppköpen av inventarier och materialier* i största möjliga utsträckning ske centralt genom förrådsbyrån i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Otvivelaktigt torde ett sammanförande av upphandlingen av vissa inventarier och materialier till ett fåtal stora inköp vara ägnat att förbilliga förrådsrörelsen. Det synes dock utskottet önskvärt att uppköpen — i den mån de kunna ske lika billigt genom distriktsförvaltningarna — anförtros dem. Smärre upphandlingar torde ej sällan med fördel kunna ske genom de lokala organen. Det synes med hänsyn härtill böra tagas under övervägande, huruvida icke generellt tillstånd bör givas förvaltningarna att intill visst maximibelopp själva upphandla vissa varor. Härigenom skulle vinnas en viss kontakt med näringslivet inom distrikten. Vid upphandlingarna böra även de lokala småindustriernas leveransmöjligheter tillbörligt beaktas.

De sakkunnigas utredning synes giva vid handen, att de flesta *köpingar och municipalsamhällen* sakna kompetenta tekniska organ och erforderlig maskinell utrustning för att själva ombesörja den allmänna väghållningen inom sina områden. På grund härav och med hänsyn till vikten av att den allmänna väghållningen handhas på ett tillfredsställande sätt, bör denna inom de stadsliknande samhällena, enligt utskottets mening, såsom regel handhas av den statliga vägorganisationen. Samhälle som äger härför erforderliga förutsättningar bör dock efter prövning i varje särskilt fall av Kungl. Maj:t kunna medgivas rätt att självt handha denna uppgift.

I likhet med departementschefen vill utskottet förorda, att kostnaderna för trafikleds iordningställande och underhåll, därest den allmänna väghållningen ombesörjes av den statliga vägorganisationen, bäras av staten. Till de samhällen, som medgivas rätt att själva vara väghållare inom sina områden, bör utgå statsbidrag efter enahanda grunder, som bestämmas för städerna.

Utskottet förutsätter att de av riksdagen vid behandlingen av 1934 års väglagsproposition angivna grunderna för prövning av vilka gator inom de stadsliknande samhällena, som skola anses såsom allmänna vägar, bibehållas oförändrade. Till förekommande av tvister mellan samhällena och vägorganisationen vill utskottet i likhet med departementschefen förorda, att Kungl. Maj:t fastställer anvisningar om de normer, efter vilka väghållningen inom samhällena bör utföras.

Av i propositionen anförda skäl böra *städerna* principiellt vara väghållare inom sina områden. Undantag från denna regel bör göras endast för sådana mindre städer, vilka sakna kompetenta tekniska organ och erforderliga maskiner för att själva på ett nöjaktigt sätt ombesörja väg- och gatuhållningen av de viktigaste trafiklederna. I överensstämmelse med vad utskottet förordat beträffande flertalet stadsliknande samhällen böra byggande och underhåll av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna i sådana små städer ombesörjas av den statliga vägorganisationen samt utgifterna härför — om man bortser från markanskaffningskostnader — helt bäras av staten.

Åt övriga städer bör vid ett förstatligande av vägväsendet på landet bereddas sådan lättnad i deras bördor för de trafikleder, vilka äro nödiga för den allmänna samfärdseln, att största möjliga likställighet mellan landsbygd och städer vinnes. Det kan med hänsyn härtill synas skäligt, att statsbidragen till byggande och underhåll av städernas för biltrafiken viktiga vägar och gator utgå med 100 procent av de beräknade kostnaderna härför. Utskottet anser emellertid i likhet med departementschefen att det måste anses innebära en sådan fördel för städerna att själva ombesörja väg- och gatuhållningen, att bidragsprocenten skäligen bör bestämmas till 95. För att åstadkomma full likställighet mellan städer och landsbygd i förevarande hänseende bör därjämte tillses, att städernas och landsbygdens behov av anläggning, omläggning och förbättring av vägar och gator tillgodoses i lika stor utsträckning med utgångspunkt från arbetenas angelägenhetsgrad, varjämte städerna böra befrias från skyldighet att bygga andra allmänna vägar än sådana, till vilka statsbidrag lämnas.

Enligt förslaget skola frågor om byggande av allmän väg i stad, om förändring av enskild väg till allmän och om indragning av väg handläggas i huvudsakligen enahandå ordning som föreslagits beträffande väg på landet. Arbetsplan och kostnadsförslag skola dock såsom regel upprättas genom stadens försorg. Utskottet har icke något att erinra mot vad sålunda föreslagits.

I samband med ett förstatligande av vägväsendet på landet bör den tillsyn över städernas väg- och gatuhållning, som nu utövas av länsstyrelserna, överflyttas på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Utskottet förutsätter att styrelsen, sedan statsbidragen höjts på här förordat sätt, tillses att väg- och gatuhållningen ombesörjes på ett för samfärdseln fullt tillfredsställande sätt.

De sakkunniga förutsatte i sitt förslag att den statliga vägorganisationen skulle till självkostnadspris lämna stadsliknande samhälle och sådan stad,

där hållandet av de viktigaste trafiklederna skulle ankomma på staten, erforderligt biträde med den del av väg- och gatuhållningen, som ankomme på samhället. Utskottet som icke har något att erinra häremot anser sådant biträde böra till självkostnadspris kunna lämnas även enskild väghållare, i den mån hjälpen kan lämnas utan att den allmänna väghållningen efter-sättes.

I samband med statens övertagande av den allmänna väghållningen måste *vägdistriktens tillgångar och skulder* avvecklas. Enligt det föreliggande förslaget skall detta ske på det sättet, att staten utan ersättningsskyldighet övertager vägdistriktens alla tillgångar ävensom ansvaret för distriktens samtliga skulder. Till stöd härför har bl. a. åberopats, att staten genom statsbidrag till huvudsaklig del bekostat anskaffandet av vägdistriktens fastigheter, inventarier och övriga tillgångar samt att statens övertagande av den väghållningsskyldighet, som nu åvilar vägdistrikten, innebär ett ekonomiskt åtagande som, mätt i penningar, uppgår till mångfaldigt större belopp än värdet av distriktens tillgångar.

Vägdistriktens ekonomiska ställning är mycket olika, och det förordade sättet för avvecklingen kommer därför att verka mycket ojämnt. Såsom departementschefen själv framhållit komma distrikt med mindre god ekonomisk förvaltning i samma läge som distrikt, vilkas vägstyrelser visat största sparsamhet, varjämte de, som undvikit skuldsättning genom stora utdebiteringar, icke njuta någon fördel framför dem, som i alltför stor utsträckning finansierat arbetena genom upptagande av lån. I de flesta fall torde emellertid olikheterna med avseende å den ekonomiska ställningen bero av skiljaktigheter distrikten emellan i fråga om väghållningens omfattning och skatteunderlagets storlek. Det synes utskottet uppenbart att distrikt, som haft en till omfattningen ringa väghållning eller särskilt stort skatteunderlag, vid avvecklingen icke böra åtnjuta någon förmån framför distrikt, där motsatsen varit fallet. Även om det icke kan bestridas att det i propositionen föreslagna tillvägagångssättet i några fall kan verka orättvist, torde det dock, främst med hänsyn till de svårigheter som möta för en rättvis avvägning mellan vägdistrikten, vara oundgängligt att i fråga om avvecklingen av vägdistriktens tillgångar och skulder följa departementschefens förslag. Utskottet anser sig därför böra tillstyrka detsamma.

I likhet med departementschefen anser utskottet möjlighet böra finnas att under en kortare övergångsperiod uttaga ersättning av vägdistrikt, som i syfte att övervältra väghållningskostnader på staten icke verkställt utdebitering i erforderlig utsträckning eller som försummat underhållet av allmän väg i sådan grad, att densamma vid övergången icke befinner sig i vederbörligt skick.

Vad departementschefen i övrigt anfört i denna del föranleder ingen erinran från utskottets sida.

I likhet med departementschefen anser utskottet önskvärt att efter ett förstatligande sysselsättning inom den statliga vägorganisationen i största möj-

liga utsträckning beredes befattningshavarna vid den nuvarande vägförvaltningen. Vid tillsättandet av de nya befattningarna bör emellertid hänsyn i första hand tagas till sökandenas kvalifikationer för desamma. Därest någon av de nuvarande befattningshavarna icke skulle vara lämplig för någon av de nya tjänsterna eller plats icke kunna beredas honom inom den statliga vägorganisationen, bör undersökas, huruvida icke sysselsättning kan beredas denne på annat håll inom statsförvaltningen.

Utskottet vill till sist uttala, att ett förstatligande av vägväsendet på landet bör genomföras så snart som möjligt och helst redan den 1 januari 1944.

Med stöd av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

1) att riksdagen måtte såsom eget yttrande angående de genom förevarande proposition framlagda huvudgrunderna för ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet åberopa vad utskottet härövan anför;

2) att de likalydande motionerna I: 204 och II: 273 samt motionen II: 296 måtte anses besvarade genom utskottets hemställan under 1) här ovan;

3) att motionen II: 295, i den mån den icke kan anses besvarad genom utskottets hemställan under 1) här ovan, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; samt

4) att de likalydande motionerna I: 219 och II: 293 samt motionen II: 294 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 22 maj 1942.

På andra särskilda utskottets vägnar:

ELON ANDERSSON.

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet hava närvarit
från första kammaren: herrar *Elon Andersson, Heiding, Johan Bårg, Björnsson*, Johan Bernhard Johansson, Forslund, Tjällgren*, Frans Ericson, Gabrielsson*, Carl Eriksson, Eklund och Velande*; samt

från andra kammaren: herrar *Pettersson i Hällbacken, Staxäng, Andersson i Tungelsta, Pettersson i Rosta, Andersson i Falkenberg, Andersson i Löbbo, Sandberg, Severin, von Seth, Lindahl, Wallentheim och Mattsson*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Johansson, Johan Bernhard, Eklund, Pettersson* i Hällbacken, *Staxäng, von Seth* och *Lindahl*, vilka ansett att utskottets yttrande bort hava följande lydelse.

Under loppet av det senaste halvsekle har vägväsendet undergått en omfattande utveckling, varigenom organisatoriska reformer gång efter annan blivit nödvändiga. Genom motortrafikens tillkomst och ständiga tillväxt fram till det andra världskrigets utbrott ställdes ökade krav på de allmänna vägarna, samtidigt som de växande bilskattemedlen möjliggjorde uppbygandet av ett modernt vägnät. Från att ha varit ett besvär, uteslutande åvilande fastigheterna på landet, blev väghållningen en allmänskommunal uppgift, vars fullgörande i allt högre grad baserades på statsbidrag, motiverade dels av det allmännas stigande intresse av vägnätets utbyggnad och underhåll, dels av kostnadsökningens omfattning.

Vägväsendets nuvarande organisation utformades genom 1934 års reform, vilken trädde i tillämpning år 1937. Under den korta tid, det nya systemet verkat, har huvudintrycket blivit att en för vårt lands förhållanden ändamålsenlig vägorganisation härigenom skapats. Bl. a. ha vägdistrikten gjorts avsevärt större än tidigare, vilket möjliggjort införande av ökad maskinell drift, tillsättande av särskilt utbildade arbetsledare och en mera rationell arbetsorganisation. Såväl länsstyrelserna som departementschefen hava vitsordat att den nya vägorganisationen under åren 1937—39 genomförts på ett i stort sett mycket tillfredsställande sätt. Genom det ännu pågående världskrigets utbrott på hösten 1939 mötte det nya systemet efter omorganisationsperiodens slut kristidens olägenheter i form av bl. a. prisförhöjningar och materielsvårigheter. Den vägorganisation, som enligt Kungl. Maj:ts förevarande proposition bör ersättas med en helt statlig förvaltning, har sålunda i färdigt skick ännu icke fått arbeta under normala förhållanden. Som allmänt omdöme kan dock uttalas, att vägväsendet trots dessa omständigheter gjort betydande framsteg under denna tid. Samtidigt ha vissa erfarenheter vunnits om det nya systemets verkningar, vilka kunna läggas till grund för framtida förbättringar.

Emellertid igångsattes redan året efter ikraftträdandet av 1934 års reform utredning angående statens fullständiga övertagande av den allmänna väghållningen på landet. Detta föranleddes av en hemställan från kommunal-skatteberedningen, vilken under sitt arbete på lösningen av frågan om en mera tillfredsställande utjämning av de kommunala skatterna föreslagit ett slopande av den särskilda vägs-katten och som en följd härav ett statligt övertagande av den allmänna väghållningen på landet. Den i anledning härav företagna utredningen, vilken legat till grund för Kungl. Maj:ts förevarande proposition, har genom direktivens avfattning kommit att präglas av en enligt utskottets mening olycklig ensidighet. Utredningen har icke haft att pröva huruvida andra vägar till skatteutjämning vore framkomliga, ej heller frågan om vägväsendets ändamålsenliga organisation. Föremål för utred-

ning har endast varit, huru ett förstatligande av vägväsendet borde utformas. Då Kungl. Maj:t nu föreslagit riksdagen att i princip fatta beslut om ett dylikt förstatligande enligt utredningens linjer, måste fördelar och nackdelar i ett sådant beslut vägas mot den nuvarande organisationens förtjänster och brister. Vid ett sådant övervägande böra enligt utskottets mening även möjligheterna att genom partiella reformer vinna önskat resultat beaktas. Den hittills företagna utredningen har förbigått denna del av problemet och lämnar därför icke heller material för ett bedömande härvidlag. Departementschefen föreslår bl. a. ändrade bestämmelser för vägförslags upprättande, vissa överflyttningar av länsstyrelsernas nuvarande befogenheter till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen rörande vägförslags fastställande och enskild vägs intagande till allmänt underhåll m. m. Utan att i detta sammanhang taga ställning till med dessa spörsmål förbundna avväganden, synes det utskottet vara uppenbart, att dessa frågor kunna regleras på sätt, som kan befinnas lämpligt, oavsett om väghållningen förstatligas eller ej.

Genom statens fullständiga övertagande av vägväsendet på landet skulle en av de viktigaste kommunala självförvaltningsuppgifterna i ett slag överföras från de kommunalvalda förtroendemännen till ett centralt ämbetsverk och dess lokala förvaltning. Enligt den nuvarande organisationen ha vägkommunerna och staten samverkat, varvid kommunerna handhaft väghållningen och burit en viss del av kostnaderna härför medan staten beviljat övriga medel samt ställt särskild teknisk sakkunskap till förfogande. Medlens användande har på olika sätt strängt kontrollerats. Genom detta system ha sålunda såväl den praktiska kunnigheten hos bygdens förtroendemän som de tekniska ämbetsmännens insikter utnyttjats. De olika organen ha kompletterat varandra på ett sätt som varit till fördel för vägväsendets utveckling. Vägärendenas centralisering till ett tekniskt ämbetsverk i huvudstaden måste lätt leda till att de olika bygdernas intressen icke vinna samma beaktande som tidigare. Likaså upplöses för bygdens innevånare sambandet mellan det lokala vägnätets tillstånd och deras egna ekonomiska prestationer som medlemmar av vägkommunen. Kravet på ständigt förbättrade vägar kommer att kvarstå, men det nuvarande ansvarets återhållande verkan försvinner samtidigt med inflytandet.

Vederbörande myndigheter få emellertid en för kanske lång tid framåt snäv ekonomisk ram, inom vilken de olika anspråken skola tillfredsställas. Följden härav måste befaras bli, att verket, hos vilket avgörandet i praktiken sannolikt kommer att ligga, i sitt avvägande mellan skilda behov kan komma att fatta beslut, vilka för den berörda bygden ter sig otillfredsställande. Inom verket förefintlig sakkunskap kan nämligen aldrig ersätta bygderepresentanternas insikter i de lokala problemen. I och med att vägstyrelserna och vägstämmorna försvinna såsom organ för självförvaltning, upphör också bygden att äga tillgång på personer med inblick i vägväsendets problem. De i propositionen föreslagna vägnämnderna komma ej att erhålla tillräcklig insikt i vägförvaltning och vägekonomi för att kunna effektivt bidra till frågornas riktiga lösning. Starka farhågor föreligga således för

att den föreslagna organisationen skulle få ogynnsamma verkningar beträffande lösningen av landsbygdens vägproblem.

Beträffande kostnaderna för vägväsendets fullständiga förstatligande gör departementschefen det antagandet, att dessa komma att uppgå till omkring 25 miljoner kronor eller samma summa, som för närvarande utgår i vägskatt. Att kostnaderna för vägväsendets administration efter ett förstatligande kommer att avsevärt överstiga de nuvarande, synes sannolikt. Utskottet är ej övertygat om att ett statligt övertagande av vägväsendet skulle visa sig i stånd att åstadkomma bättre utbyte av anslagen än den nuvarande organisationen. Slutligen önskar utskottet framhålla att den ofta dragna parallellen med statens affärsdrivande verk icke äger tillämpning beträffande de ekonomiska verkningarna av ett förstatligt vägväsende. Dess ekonomi kan endast regleras av anslag och anslags användande, medan de affärsdrivande verken genom förhållandet mellan inkomster och utgifter vinna klar upplysning, om driften anordnats ekonomiskt eller icke.

Beträffande vägväsendet torde såsom på intet annat område kontroll över anslagens användning vara angeläget. För närvarande finnes också här en kontroll, som nästan saknar motstycke beträffande offentliga anslag, nämligen en detaljerad granskning av såväl teknisk sakkunskap, som äger mycket goda möjligheter att förhindra varje tekniskt oklok disposition, som ock av kommunalt valda jämte av länsstyrelsen förordnade revisorer, vilka kunna bedöma, om varje möjlighet till klok och sparsam hushållning iakttagits. Samtidigt som vägstyrelsernas naturliga ambition att med tanke på vägskatten hålla utgifterna nere och dock tillmötesgå varje rimligt krav på vägnätet skulle upphöra att utöva inflytande inom vägväsendet, skulle också vägkommunernas egen revision försvinna. Enligt propositionen skulle den tekniska personal, som tidigare utövat en värdefull kontroll, övertaga ledningen av den lokala vägförvaltningen och dess kontrollerande funktion övertagas av mera central revision.

Departementschefens förslag att vid ett förstatligande vägdistriktens tillgångar och skulder skola utan vidare övertagas av staten utan hänsyn till huru de olika vägdistrikten sörjt för sin ekonomi och till att vägdistrikten i många fall med uteslutande egna medel anskaffat vissa byggnader och andra tillgångar långt utöver skulderna har framkallat stark kritik, bl. a. från vägstyrelsernas förbund.

Ett förstatligande av vägväsendet har företagits i åtskilliga främmande länder. Intet annat land har dock gått så långt i detta hänseende, som ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag skulle innebära för Sveriges vidkommande. I motsats till det statliga vägväsendet i andra länder, vilket i regel torde omfatta 5 till 10 procent av det totala vägnätet, skulle enligt propositionen Sveriges statliga vägförvaltning övertaga landets hela vägnät, bestående av 5,000 km rikshuvudvägar, 20,000 km länshuvudvägar, 60,000 km mindre landsvägar och bygdevägar samt 5,000 km ödebygdevägar eller tillhoppa 90,000 vägkilometer.

Såsom huvudskäl för Kungl. Maj:ts förslag anföres den vinst ur kommunal

skatteutjämningssynpunkt, som vägskattens slopande skulle innebära. För landsbygdens vidkommande framstår varje lindring eller utjämning av vägskattebördan som en vinst. Det må dock framhållas att landsbygden enligt Kungl. Maj:ts förslag väl vinner utjämning men ingalunda befrielse från kostnaderna för väghållningen, ty liksom övriga medborgare betala också landsbygdens innevånare sin andel i de statsskatter, som skulle täcka statens kostnadsökning. Slutligen må anmärkas, att skattesatserna inom vägkommunerna på senare år kunnat sänkas och sannolikt komma att sjunka ytterligare.

Utskottet ansluter sig till departementschefens i propositionen gjorda uttalande: »Helt visst kan en jämnare fördelning av väghållningsbesväret i åtskilliga hänseenden vinnas genom reformer inom den nuvarande organisationens ram.» Då denna fråga dock icke varit föremål för utredning, saknar utskottet möjlighet att taga ställning till olika alternativ i detta avseende. Önskemålet om likställighet mellan fastighet och inkomst ifråga om skyldighet att bidra till vägväsendet kan förverkligas genom en ändring i repartitionstalet. Att redan en justerad vägdistriktindelning skulle avhjälpa åtskilliga ojämnheter kan vidare framhållas. Härutöver må endast påpekas att vägstyrelsernas förbund i sin remisskrivelse till Kungl. Maj:t angivit ett alternativ, som måhända skall visa sig framkomligt. Kanske bör också tanken på en fast, mindre vägskatt göras till föremål för prövning. Även andra möjligheter kunna tänkas. Arbetet på att lösa problemet att utjämna och reducera landsbygdens vägskattebörda bör enligt utskottets mening skyndsamt fortsättas genom ny utredning.

Ytterligare tungt vägande skäl för ett fortsatt utredningsarbete, innan ställning toges till en ny reform av vägväsendet, kunna anföras. De statsfinansiella konsekvenserna av Kungl. Maj:ts förslag kunna i brist på kostnadsberäkning ej överblickas. Då förslag till lagtext och förordningar ej utarbetats, saknar utskottet möjlighet att i åtskilliga viktiga hänseenden erhålla en klar bild av förstatligandets konsekvenser. 19 länsstyrelser och 146 av rikets 170 vägstämmor samt svenska landskommunernas förbund ha avstyrkt sakkunnigeförslaget. Med hänvisning till vad utskottet i det föregående anfört och då enligt utskottets mening frågan om vägskattebördans utjämning sannolikt kan erhålla sin lösning på annat sätt, finner utskottet ett fortsatt utredningsarbete böra upptagas för att söka ernå en tillfredsställande lösning av denna betydelsefulla fråga.

Med hänsyn till den korta tidrymd, som förflutit sedan ny väglag trädde i kraft 1937, samt då ett uppskov för ytterligare utredning icke kan medföra några olägenheter för vägväsendet, anser sig utskottet även på grund härav kunna förorda förnyad utredning.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

- 1) att riksdagen såsom yttrande i anledning av förevarande proposition måtte uttala, att riksdagen icke kunnat godtaga den av departementschefen förordade reformen beträffande vägväsendet;

2) att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en allsidig och förutsättningslös utredning rörande utjämnning av landsbygdens vägskattebörda samt rörande i övrigt behövliga reformer på vägväsendets område;

3) att motionerna I: 204 och 219 samt II: 273, 293, 294, 295 och 296, i den mån de icke kunna anses besvarade genom utskottets hemställan under 1) och 2) här ovan, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.
