



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1948: 18
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

RÖRANDE

VÄGNÄMNDERNAS
OCH LÄNSVÄGNÄMNDERNAS
ARBETSUPPGIFTER M. M.

AVGIVET AV

1947 ÅRS UTREDNING RÖRANDE
DECENTRALISERING INOM
VÄG- OCH VATTENBYGGNADSVÄRKET

S T O C K H O L M

1 9 4 8

Statens offentliga utredningar 1948

Kronologisk förteckning

1. Betänkande med förslag rörande organisation och avlöningsförhållanden m. m. vid lantmäteristyrelsen och länslantmäterikontoren. Idun. 120 s. Jo.
2. Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av verksamheten för jordbrukets yttre och inre rationalisering. Idun. 220 s. Jo.
3. Betänkande med förslag till ändrad butikstängningslagstiftning. Norstedt. 148 s. I.
4. Markutredningen. 1. Betänkande med förslag till vissa ändringar i expropriationslagstiftningen. Marcus. 169 s. Ju.
5. Trädgårdsundervisningen. Norstedt. 200 s. Jo.
6. Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 6—7. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Jönköpings län och Kronobergs län. Beckman. 75 s. K.
7. Parlamentariska undersökningskommissionen angående flyktingärenden och säkerhetstjänst. 3. Betänkande angående säkerhetstjänstens verksamhet. Norstedt. 490 s., 1 pl. I.
8. Betänkande med förslag till ny Kungl. Maj:ts förordning angående explosiva varor m. m. Norstedt. 231 s. H.
9. Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 3. Smalspåriga järnvägar i Östra Småland och Östergötland. Idun. 243 s. K.
10. Betänkande angående skärgårdstrafiken m. m. V. Pettersson. 424 s. K.
11. Kommitténs för partiellt arbetsföra betänkande. 4. Förslag angående partiellt arbetsföras anställning i allmän tjänst. Katalog och Tidskriftstryck. 132 s. S.
12. Statens trädgårdsförsök. Norstedt. 75 s. Jo.
13. Betänkande angående statens järnvägars organisation. Del 1. Den centrala ledningen. Katalog och Tidskriftstryck. 55 s. K.
14. Den öppna läkarvården i riket. Idun. 411 s. I.
15. Elkraftutredningens redogörelse nr 2:16. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Skaraborgs län. Beckman. 48 s. K.
16. Förslag till sjöarbetstidslag. Hæggström. 101 s. H.
17. Betänkande angående utbildning av sjuksköterskor och annan sjukvårdspersonal. 1. Kihlström. 228 s. I.
18. Betänkande rörande vägnämndernas och länsvägnämndernas arbetsuppgifter m. m. Beckman. 56 s. K.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1948: 18
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

RÖRANDE

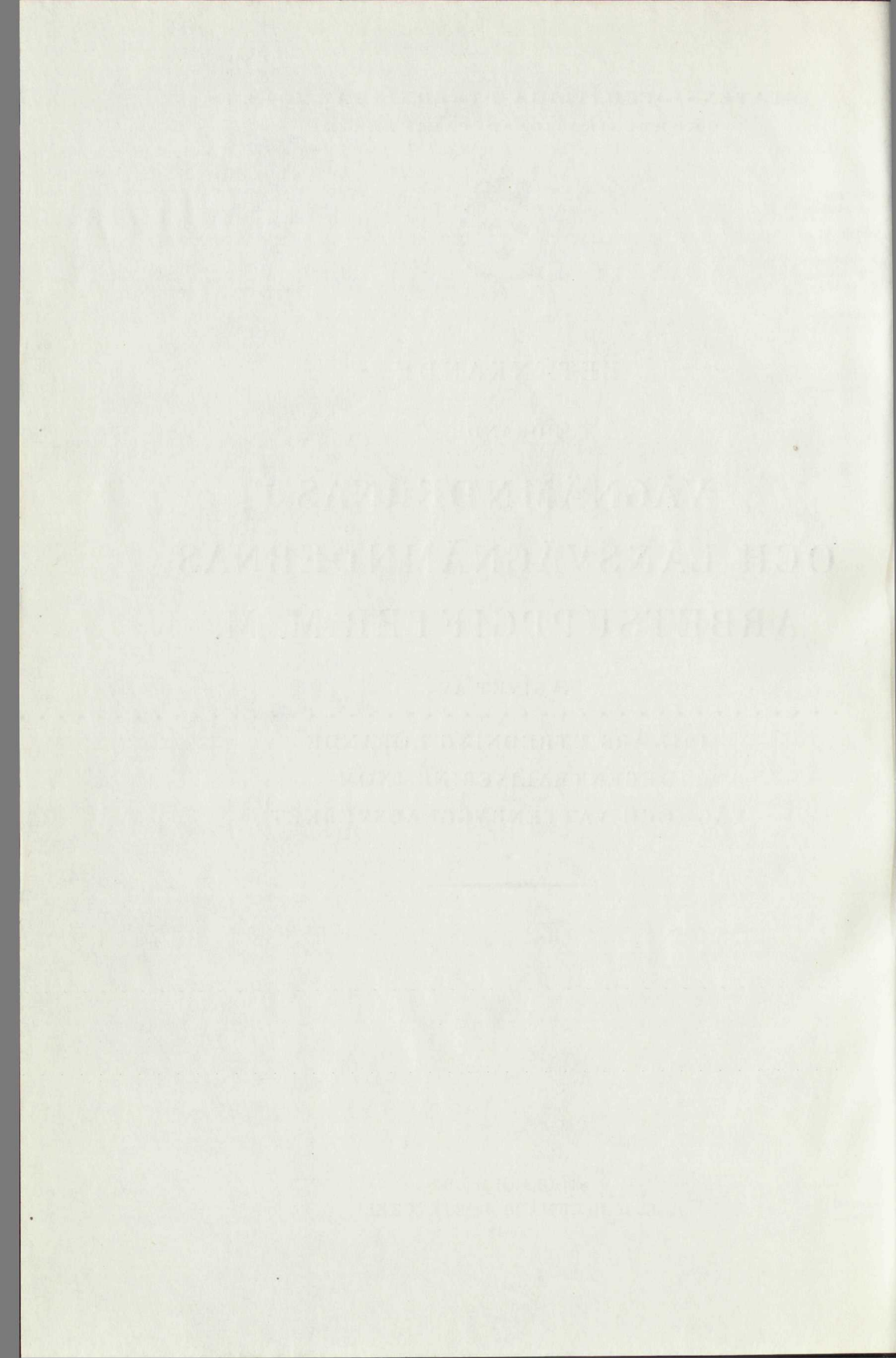
VÄGNÄMNDERNAS
OCH LÄNSVÄGNÄMNDERNAS
ARBETSUPPGIFTER M. M.

AVGIVET AV

1947 ÅRS UTREDNING RÖRANDE
DECENTRALISERING INOM
VÄG- OCH VATTENBYGGNADSVERKET

STOCKHOLM 1948
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[310 48]





INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

Sid

Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet	5
A. Vid vägväsendets förstatligande inrättade organ för de lokala vägintrössena	7
B. Efter vägväsendets förstatligande framkomna önskemål om utredning av de lokala vägintrössenas inflytande i vägfrågor	9
C. Utredningsuppdraget	13
D. Sammanfattning av infordrade uppgifter och yttranden rörande nämndernas verksamhet	14
1. Antal vägnämndssammanträden åren 1944—1947	15
2. Av vägnämnderna behandlade frågor och gjorda framställningar och förslag	17
3. Av vägnämndsledamöter företagna resor och besiktningar	19
4. Områden av vägförvaltningarnas verksamhet, inom vilka det lokala inflytandet anses böra ökas	20
Vägunderhållet s. 23. — Planläggningen för vägbyggandet s. 25. — Medelsfördelningen s. 25. — Trafiksäkerhetsfrågor s. 25. — Enskild vägs förändring till allmän s. 25. — Indragning av väg s. 25. — Enskild väghållning s. 25. — Beslutanderätt s. 25. — Inflytande på vägförvaltningens verkställighetsåtgärder s. 26.	
5. Sambandet mellan nu rådande begränsade byggnadsverksamhet och känslan av för litet lokalt inflytande i vägfrågor	27
6. Åtgärder för ökande av det lokala inflytandet	29
a) Inrättande av vägombudsstämma i varje vägnämndsområde	29
b) Ökade möjligheter för ledamöterna i vägnämnd att företaga resor för bedömande av vägfrågor	33
c) Gemensamt sammanträde med länets vägnämnder för orientering och överläggning	36
d) Andra åtgärder	39

E. Utredningens yttrande och förslag	42
1. Vägnämndernas arbetsuppgifter enligt gällande författningar.....	42
2. Sammanträden och resor	44
3. Gemensamma sammanträden med ett läns samtliga nämnder	47
4. Övriga väckta förslag rörande vägnämnds uppgifter	49
5. Ifrågasatta organisatoriska förändringar	51
F. Sammanfattning av utredningens förslag	53
Bilaga. Skrivelse till ordförandena i samtliga vägnämnder	55

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 14 februari 1947 uppdrog Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet samma dag åt ledamoten av riksdagens andra kammare, folkskolläraren I. Jansson jämte ombudsmannen i svenska väg- och vattenbyggnadsarbetareförbundet E. Grahn, t. f. byråchefen G. Hall, överdirektören K.-G. Hjort, vägdirektören W. Mannerfelt samt ledamoten av riksdagens andra kammare, hemmansägaren V. J. Mattsson att såsom sakkunniga inom kommunikationsdepartementet biträda med utredning rörande möjligheterna av en decentraliserad handläggning av vissa ärenden inom väg- och vattenbyggnadsverket. Departementschefen uppdrog därjämte åt Jansson att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete.

Sedermera ha vägkamreraren E. Olsson och civilingenjören I. Hjort förordnats att såsom experter biträda de sakkunniga.

Såsom sekreterare åt de sakkunniga har förordnats byrådirektören A. Tänneryd.

De sakkunniga ha för sin verksamhet antagit benämningen *1947 års utredning rörande decentralisering inom väg- och vattenbyggnadsverket*.

Kungl. Maj:t har genom beslut den 2 maj 1947, för att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag, till utredningen överlämnat riksdagens skrivelse den 26 april 1947, nr 152, i anledning av väckta motioner om inrättande av vägombedsstämman inom varje vägnämndsområde.

Sedan riksdagen i skrivelse den 6 maj 1947, nr 6, under punkt 7 anfört, att vid utredningen borde beaktas jämväl frågan om beredande för vägnämnderna och länsvägnämnderna av ökade möjligheter att taga aktiv del i vägfrågorna inom länen, har Kungl. Maj:t vidare genom beslut den 30 juni 1947 uppdragit åt utredningen att till behandling upptaga nämnda fråga.

Utredningen påbörjade sitt arbete under år 1947 och har under arbetets gång funnit sig kunna slutgiltigt behandla frågan om beredande för vägnämnderna och länsvägnämnderna av ökade möjligheter att taga aktiv del i vägfrågorna inom länen innan utredningens uppdrag i dess helhet slutförts. Utredningen får nu vördsamt överlämna betänkande rörande vägnämndernas och länsvägnämndernas arbetsuppgifter m. m.

Kungl. Maj:ts ovannämnda uppdrag genom beslut den 2 maj och 30 juni 1947 torde härigenom få anses slutfört.

Genom beslut den 5 februari 1948 har Kungl. Maj:t anbefallt utredningen att till riksdagens jordbruksutskott avgiva yttranden över *dels* motioner II: 192 och I: 193 (likalydande) angående utredning av det statliga vägväsendets organisation, *dels ock* motion II: 378 om ändrad lydelse av 21 § lagen om vägnämnder och länsvägnämnder. Utredningen överlämnar samtidigt härmed särskilda yttranden däröver.

Utredningen fortsätter sitt arbete för fullgörande av uppdraget i övrigt.

Stockholm den 23 februari 1948.

IVAR JANSSON.

ERIK GRAHN.

GÖSTA HALL.

K.-G. HJORT.

W. MANNERFELT.

VICTOR J. MATTSSON.

/ Allan Tänneryd.

A. Vid vägväsendets förstatligande inrättade organ för de lokala vägintressena

De lokala vägintressena, som före vägväsendets förstatligande företrädades av vägstämmor och vägstyrelser, skola enligt 1943 års väglagstiftning företrädas av vägnämnder och länsvägnämnder.

Stadganden rörande dessa nämnder återfinnas i lagarna den 30 juni 1943, nr 431, om allmänna vägar (väglagen) och, nr 436, om vägnämnder och länsvägnämnder (nämndlagen) ävensom i den samtidigt utgivna Kungl. Maj:ts stadga angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadgan), nr 437, och Kungl. Maj:ts kungörelse den 30 augusti 1943 angående rikets indelning i vägnämndsområden, nr 683.

I jordbruksutskottets utlåtande nr 65 till 1946 års riksdag ha gällande bestämmelser m. m. sammanfattats. Då dessa bestämmelser även beröras senare i detta betänkande i den mån de särskilda spörsmålen bli föremål för behandling, har utredningen icke ansett det erforderligt att nu närmare redogöra här för. Utredningen vill endast sammanfattningsvis anföra följande.

Vägnämnderna handha bl. a. de tidigare vägstämmornas och vägstyrelsernas rådgivande uppgifter vid handläggning av frågor om byggande av väg, förändring av enskild väg till allmän samt indragning av väg. Vägnämnd har till uppgift att verka för att vägbehoven inom dess område på bästa sätt tillgodoses. Vägnämnd äger att taga initiativ i vägfrågor samt framställa förslag och anföra besvär i dylika frågor och har att till länsstyrelsen eller vägförvaltningen avgiva yttranden i vägärenden. Länsvägnämnderna skola på samma sätt verka för att vägfrågor, som äro gemensamma för flera eller alla vägnämndsområden inom länet, erhålla den för hela länet ändamålsenligaste lösningen.

Vägnämnd består av fem ledamöter. Ledamöterna jämte suppleanter för dem väljas regelmässigt av ombud för de i vägnämndsområdet ingående kommunerna. I ett mindre antal vägnämndsområden, som bestå av blott en kommun, väljas ledamöterna och suppleanterna av kommunalfullmäktige.

Ombuden jämte suppleanter för dem väljas av kommunalfullmäktige eller stadsfullmäktige eller, där kommunalfullmäktige icke finnes, å kommunalstämma. Antalet ombud bestämmes i förhållande till folkmängden sålunda, att envar kommun utser ett ombud för varje påbörjat befolkningstal av 2 000 eller det lägre tal, som må erfordras för att antalet ombud för hela vägnämndsområdet skall uppgå till minst 10.

Ledamöterna i länsvägnämnden utses av länsstyrelsen samt skogsvårdsstyrelsen (skogsvårdsstyrelserna) och vägnämnderna i länet så att länsstyrelsen förordnar två ledamöter samt skogsvårdsstyrelsen (envar av skogsvårdsstyrelserna) och varje vägnämnd en ledamot, dock att vägnämnd i Gotlands län utser två ledamöter. För varje ledamot utses i enahanda ordning en suppleant.

Nämnderna väljas för en tid av fyra år.

Nämnderna bestämma själva var, när och hur ofta sammanträde skall hållas. Vid sammanträde äga landshövdingen och vägdirektören närvara. Om nämndens ordförande därom framställer begäran, skall vägdirektören eller, om denne är förhindrad, av honom utsedd annan tjänsteman vid vägförvaltningen närvara vid sammanträdet för att tillhandagå med upplysningar.

Av förarbetena till väglagarna framgår, att de ärenden, som ankomma på vägnämnd, böra, där så är möjligt, sammanföras till gemensam handläggning så att antalet sammanträden begränsas. Departementschefen sade sig förut-sätta, att länsstyrelserna komme att ha sin uppmärksamhet riktad på denna sak. Meddelande om utsatt sammanträde skall insändas till länsstyrelsen.

B. Efter vägväsendets förstatligande framkomna önskemål om utredning av de lokala intressenas inflytande i vägfrågor

Vid 1945 års riksdag väcktes motion, II: 150, angående viss ändring av bestämmelserna i 2 § lagen om vägnämnder och länsvägnämnder m. m. Motionärernas förslag gick ut på att vägnämnd skulle beredas tillfälle att yttra sig dels över sådan framställning om statsbidrag till enskild väghållning, som länsstyrelse ansåg icke böra bifallas, dels ock över besvär, som anförts över av länsstyrelse meddelat beslut i ärende angående dylikt statsbidrag.

Jordbruksutskottet anförde i sitt utlåtande nr 18 i anledning av motionen, att motionärernas förslag, såsom framhållits i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande i ärendet, innebure att vägnämnderna skulle tilldelas delvis andra uppgifter än dem de inrättats för. Sistnämnda uppgifter hade varit föremål för riksdagens överväganden vid de nyligen fattade avgörandena i fråga om vägväsendets förstatligande. Det syntes olämpligt att — innan närmare erfarenheter vunnits rörande verkningarna av de då beslutade bestämmelserna — uttala sig för att uppgifterna skulle utvidgas. De av motionärerna föreslagna anordningarna befarades vidare medföra, att behandlingen av ärenden rörande statsbidrag till enskilda vägar skulle bli mera tidsödande och omständlig, än som vore fallet vid den gällande ordningen. Utskottet ville därför icke tillstyrka bifall till motionen. Motionen föranledde icke någon riksdagens åtgärd.

Vid 1946 års riksdag väcktes tre motioner, därav två likalydande, vilka samtliga syftade till att bereda de lokala vägintressena ökade möjligheter att göra sig gällande.

I den ena av dessa motioner, II: 114, anfördes, att erfarenheterna på området gäve vid handen, att vägnämnderna allenast anlätades för avgivande av yttranden i den mån sådana uttryckligen påkallades av myndigheterna men att de i övrigt ställdes helt utanför varje slags befattning med ärenden rörande vägnätet inom respektive vägnämndsområden. Motionären ansåg det vara av synnerlig vikt, att vägnämnderna tagas i anspråk för utövande av sina befogenheter, och hemställde bl. a. om en översyn av gällande bestämmelser angående vägnämnds arbetsuppgifter i syfte att dessa bestämmelser genom avfattning och tillämpning bringades i full överensstämmelse med utgångspunkterna för tillkomsten av dylik nämnd. Den utredning, som härvid borde

företagas, skulle jämväl taga sikte på de ytterligare omständigheter och förhållanden, som vid omprövning funnes ägnade att medföra önskvärd samverkan mellan statens vägförvaltning och de lokala intressena.

I motionerna I: 180 och II: 279 påtalades bl. a. det förhållandet, att ett mycket stort antal kommuner vid nuvarande bestämmelser saknade representanter i vägnämnderna. Motionärerna ansågo, att en lösning av frågan om möjligheterna för de lokala intressena att göra sig gällande kunde vinnas genom att vägombuden, vilka enligt nämndlagens föreskrifter nu blott ha till uppgift att välja ledamöter i vägnämnd, gäves en mera verksam funktion inom vägväsendet på så sätt, att de minst en gång årligen samlades till ombudsstämma inom vägnämndsområdet. Dessa vägombud skulle därigenom inom sitt vägnämndsområde på sätt och vis erhålla liknande funktion som sockenombuden vid de tidigare vägstämmorna. På grund av den kännedom om lokala förhållanden dessa ombud kunde förutsättas ha skulle de säkerligen kunna göra en verksam insats för vägväsendets förbättrande.

Jordbruksutskottet anförde i sitt i anledning av motionerna avgivna utlåtande, 1946: 65, bl. a., att motionärernas påstående, att de lokala intressena efter genomförandet av den nya vägorganisationen haft tämligen svårt att göra sig gällande, i viss omfattning hade vunnit stöd i de av utskottet införskaffade utlåtandena, vilka avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, styrelsen för Svenska landskommunernas förbund och styrelsen för Svenska stadsförbundet. Även utskottet var medvetet om att så understundom varit fallet och ansåg, att vissa skäl syntes tala för att frågan om vad som borde åtgöras för att säkerställa ett ökat inflytande för dessa intressen upptoges till förnyat övervägande. Även förslaget, att en vägstämmoorganisation skulle tillskapas, syntes ur dessa synpunkter ha visst fog för sig. Det förefölle emellertid, som om även inom ramen för den nu gällande lagstiftningen på området möjligheter funnes för de lokala intressena att göra sig gällande i betydligt större omfattning än som hittills syntes ha skett. Utskottet erinrade om de möjligheter att taga initiativ i vägfrågor, som ostridigt stode öppna för vägnämnderna och länsvägnämnderna. I vad mån dessa möjligheter utnyttjades syntes i viss utsträckning bero av nämnderna själva. Vad särskilt rör det förhållandet, att ett mycket stort antal kommuner sakna representanter i nämnderna, anförde utskottet, att den förändring i kommunindelningen, varom förslag framlagts, torde medföra en förbättring i detta avseende.

Utskottet erinrade vidare om, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt utlåtande i ärendet förklarat sig beredd att medverka till ett ökat samarbete mellan de lokala vägförvaltningarna samt vägnämnder och länsvägnämnder, bl. a. genom att dessas ordförande skulle givas tillfälle att medfölja på förvaltningspersonalens tjänsteresor. Det syntes lämpligt, att resultatet härav avvaktades, innan ytterligare åtgärder vidtoges på området. Den tid, som förflutit sedan nu gällande bestämmelser trätt i kraft, syntes också för kort för att man med säkerhet skulle kunna bedöma, hur den nuvarande organisationen fungerade, i all synnerhet som förhållandena därunder på grund av kriget icke

kunde betecknas som normala. Med hänsyn till det anförda och då utskottet utgick ifrån att såväl Kungl. Maj:t som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade sin uppmärksamhet riktad på nu berörda frågor och vidtog de åtgärder, som i förevarande avseende kunde anses lämpliga, ansåg sig utskottet icke böra föreslå riksdagen att vidtaga några åtgärder i anslutning till motionerna. I enlighet med utskottets hemställan avslog riksdagen motionärernas yrkanden.

Vid 1947 års riksdag föreslogs ånyo i tvenne likalydande motioner, I: 207 och II: 323, att vägombudsstämma skulle inrättas inom varje vägnämndsområde.

Efter att ha erinrat om frågans behandling vid 1946 års riksdag anförde motionärerna, att riksdagen i sak då gav motionärerna rätt, ehuru den icke drog de fulla konsekvenserna av denna ståndpunkt på grund av den relativt korta erfarenhetstiden efter vägväsendets förstatligande. I huvudsak samma skäl som tidigare kvarstode alltjämt för motionärernas förslag. Allt större krav ställdes på vägväsendet. Det vore omöjligt för den i förhållande till behoven fåtaliga vägförvaltningspersonalen att kunna överblicka hela det distrikt, som skulle övervakas. En lokaliserad övervakning genom vägom-buden, som motionärerna föreslagit, hade här en stor uppgift att fylla. Det vore visserligen riktigt att, sedan den nya kommunindelningen genomförts i början av 1950-talet, kommunerna i större utsträckning komme att få representeranter i vägnämnderna, men därigenom skedde emellertid ingen förändring i storleken av de vägnämndsområden, som skulle övervakas, och därför ansågos icke heller de lokala vägingresserna få större möjligheter att göra sig gällande efter denna tidpunkt än tidigare.

Motionärerna anförde vidare, att de erfarenheter, som dåmera vunnits sedan vägväsendets förstatligande 1943, gäve vid handen, att det rådande läget icke motsvarade de krav på möjligheter för självständiga och effektiva insatser från de lokala intresserepresentationernas sida, som vore önskvärda eller nödvändiga och som förutsattes komma till stånd vid stiftandet av 1943 års väglagar. Under det år, som förflutit sedan frågan behandlats av 1946 års riksdag, hade icke några förbättringar av betydelse kunnat iakttagas på de punkter, som påpekats i de då väckta motionerna.

Motionärerna föreslogo, att följande nya avdelning skulle införas i lagen om vägnämnder och länsvägnämnder.

Om vägombudsstämma.

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

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

22 §. Kallelse till ombudsstämma skall genom ordförandens försorg utsändas med allmänna posten och vara ombud till handa senast 8 dagar före stämman.

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

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

Jordbruksutskottet erinrade i sitt utlåtande (1947: 21) i anledning av motionerna om lagstiftningen på området samt om frågans tidigare behandling i riksdagen. Utskottet delade i huvudsak motionärernas ovan relaterade uppfattning rörande de vunna erfarenheterna och anförde vidare, att även om vissa av de skäl, som utskottet vid frågans behandling vid 1946 års riksdag anförde mot bifall till de då föreliggande motionerna, alltså i viss mån ägde giltighet, utskottet icke ville motsätta sig att frågan gjordes till föremål för närmare överväganden. Emellertid tilltrorde sig utskottet icke att enbart med stöd av den i ärendet förebragta utredningen kunna fatta någon ståndpunkt till det av motionärerna framlagda författningsförslaget. Utskottet förordade därför, att frågan om på vad sätt och i vilken omfattning önskemålen om ett ökat lokalt inflytande inom vägorganisationen må kunna tillgodoses göres till föremål för utredning, och hemställde, att riksdagen måtte besluta i enlighet härmed. Riksdagen fattade beslut i enlighet med vad utskottet hemställt (skr. 1947: 152).

Vid 1947 års riksdag berörde även statsutskottet i sitt utlåtande nr 6, punkten 7, frågan om det lokala inflytandet i vägfrågor och anförde härom följande.

Enligt lagen den 30 juni 1943 om vägnämnder och länsvägnämnder har vägnämnd till uppgift att verka för att vägbehoven inom nämndens område på bästa sätt tillgodoses. I sådant hänseende har nämnden att avgiva av Kungl. Maj:t, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelsen eller vägförvaltningen i länet infordrade yttranden samt att i övrigt fullgöra vad enligt lagen eller särskild författning ankommer på vägnämnd. Vägnämnd äger jämväl framställa förslag i frågor rörande vägväsendet och vägtrafiken inom nämndens område och må hos Kungl. Maj:t anföra besvär över beslut, som meddelats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller länsstyrelse. Länsvägnämnd åter har till uppgift att verka för att vägfrågor, som äro gemensamma för flera vägnämnder eller alla vägnämndsområden inom länet, erhålla den för hela länet ändamålsenligaste lösningen.

Utskottet anförde vidare, att enligt utskottets mening vägnämndernas och länsvägnämndernas medverkan vid behandling av förekommande vägfrågor icke syntes komma att motsvara vad som förutsatts vid 1943 års väglagstiftning. En orsak härtill kunde måhända vara den starka centraliseringen av vägärenden, som alltså vore för handen. Utskottet menade, att vid utredningen av spörsmålet om en fortsatt decentralisering av vägärenden jämväl borde beaktas frågan om beredande för vägnämnderna och länsvägnämnderna av ökade möjligheter att taga aktiv del i vägfrågorna inom länen.

Riksdagen (skr. 1947: 6 punkten 7) delade den av statsutskottet i ovan nämnda utlåtande uttalade meningen.

C. Utredningsuppdraget

Utredningens uppdrag i vad rör frågan om vägnämndernas och länsvägnämndernas inflytande i vägfrågor har meddelats genom tvenne Kungl. Maj:ts beslut.

Genom beslut den 2 maj 1947 har Kungl. Maj:t till utredningen överlämnat 1947 års riksdags förutnämnda skrivelse nr 152 jämte därtill hörande jordbruksutskottets utlåtande nr 21 samt motionerna I: 207 och II: 323 för att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag.

Genom beslut i brev till statskontoret den 30 juni 1947 angående regleringen för budgetåret 1947/48 av egentliga statsutgifter under sjätte huvudtiteln, avseende vissa anslag inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde, har Kungl. Maj:t under punkten 7 uppdragit åt utredningen att till behandling upptaga den i 1947 års riksdags skrivelse nr 6 under förevärande punkt (se föreg. sida) berörda frågan om beredande för vägnämnderna och länsvägnämnderna av ökade möjligheter att taga aktiv del i vägfrågorna inom länen.

D. Sammanfattning av infordrade uppgifter och yttranden

För att kunna bedöma frågan om behovet av ökade möjligheter för vägnämnderna och länsvägnämnderna att taga initiativ i vägfrågor, har utredningen ansett sig böra erhålla ökad kännedom om nämndernas hittillsvarande verksamhet samt om i vilken utsträckning dessa lokala organ utnyttjat de möjligheter att taga initiativ i vägfrågor, som förefinnas inom ramen för den nu gällande lagstiftningen på området. Därjämte har utredningen ansett det angeläget att utröna i vilken omfattning och i vilka hänseenden de lokala organen ansett, att det lokala inflytandet bör ökas. Även nämndernas mening angående de åtgärder, som kunna anses lämpliga att vidtaga för att bereda större möjligheter för ett ökat lokalt inflytande, har utredningen ansett sig böra utröna.

För att erhålla detta utredningsmaterial har utredningen genom länsstyrelserna tillställt ordförandena i samtliga vägnämnder och länsvägnämnder cirkulärskrivelser rörande dessa frågor (*Bilaga*). Svaren på dessa skrivelser ha ingivits till länsstyrelserna, vilka med eget yttrande samt i vissa fall med yttrande av vägförvaltningen i länet, överlämnat utredningsmaterialet till utredningen. Intresset för frågan belyses av att samtliga nämnder med ett par enstaka undantag avgivit utförliga svar. I åtskilliga fall har såväl från länsstyrelsernas som nämndernas sida frågan ägnats mycket stor uppmärksamhet och värdefulla synpunkter framförts.

I cirkulärskrivelsen till ordförandena i vägnämnderna, vilken även sänts till ordförandena i länsvägnämnderna, har utredningen till en början i korthet redogjort för det i motionerna till 1947 års riksdag gjorda förslaget om inrättande av vägombudsstämmor. Det må här framhållas, att cirkulärskrivelsen utsändes innan utredningen erhållit det i Kungl. Maj:ts brev den 30 juni 1947 lämnade uppdraget.

För att få en överblick över vägnämndernas verksamhet har utredningen införskaffat uppgifter om antalet sammanträden, som hållits, samt uppgifter om i vilken utsträckning nämndernas ledamöter företagit resor, föranledda av vägfrågor inom vägnämndsområdet eller verkställt besiktningar i sådana frågor.

Såsom i det föregående (s. 7) anförts, ha i nämndlagen vägnämndens uppgifter sammanfattningsvis angivits vara att verka för att vägbehoven inom nämndens område på bästa sätt tillgodoses, varjämte vissa slag av ärenden

i vilkas behandling nämnden skall deltaga uppräknats. Nämndens i lagen angivna rättighet att jämväl i övrigt framställa förslag i frågor rörande vägväsendet och vägtrafiken inom nämndens område synes vara det lagrum, som syftar till att ge nämnderna möjligheter att taga initiativ i vägfrågor. För att utröna i vilken omfattning nämnderna utnyttjat denna möjlighet, har utredningen i cirkulärskrivelsen till vägnämndsordförandena inhämtat uppgifter, huruvida nämnden behandlat frågor utöver sådana, beträffande vilka är särskilt föreskrivet att nämnden skall deltaga, eller gjort framställningar och förslag till vederbörande myndigheter i sådana frågor.

Utredningen har vidare genom cirkulärskrivelsen velat efterhöra, i vilken omfattning den meningen är rådande, att det lokala inflytandet inom vägväsendet bör ökas, samt inom vilket område av vägförvaltningarnas verksamhet det lokala intresset f. n. icke anses tillgodosett i tillräcklig grad. Då de alltsedan vägväsendets förstatligande rådande förhållandena med exceptionellt återhållen byggnads- och underhållsverksamhet kunna antagas ha medverkat till känslan av för litet lokalt inflytande, har utredningen framhållit, att i första hand borde beaktas, huruvida andra former för det lokala inflytandet inom vägväsendet än de nu gällande kunde antagas ha medfört bättre förhållanden under den tid, som förflutit sedan vägväsendets förstatligande, samt framställt en direkt fråga rörande nämndernas mening i detta hänseende.

Slutligen har utredningen genom cirkulärskrivelsens sista fråga avsett att hos nämnderna och länsstyrelserna efterhöra, vilken uppfattning man har om de åtgärder, som böra vidtagas för att öka möjligheterna för de lokala intressena att göra sig gällande i vägfrågor. Därvid har utredningen, såsom vid frågans behandling framkomna förslag, angivit den i de förutnämnda motionerna föreslagna vägombudsstämman samt vissa åtgärder, som syfta till att ge nämndledamöterna större möjligheter att skaffa sig insikt i vägväsendets förhållanden och verksamhet för att därigenom öka nämndernas möjligheter att taga för vägväsendet värdefulla initiativ.

Från samtliga län ha inkommit yttranden över cirkulärskrivelserna och, såsom i det föregående omnämnts, ha på ett par enstaka undantag när samtliga nämnder lämnat de begärda uppgifterna och utförligt besvarat frågorna.

I det följande redovisas sammanfattningsvis utredningsmaterialet och i huvudsak de i yttrandena framförda synpunkterna och förslagen.

1. Antal vägnämndssammanträden åren 1944—1947.

Antalet sammanträden, som de olika vägnämnderna hållit, har varit mycket varierande. Vissa nämnder ha hållit endast ett fåtal sammanträden, medan andra vissa år hållit 5 à 6 sammanträden. Från 151 vägnämnder ha så detaljerade uppgifter lämnats, att en viss bearbetning av materialet varit möjlig. Då det totala antalet vägnämnder utgör 161, torde materialet få anses fullt representativt för att ge en bild av nämndernas verksamhet under de gångna åren. Dessa 151 vägnämnder ha under år 1944 hållit sam-

manlagt 364 sammanträden, under år 1945 206 sammanträden och under år 1946 323 sammanträden. Antalet sammanträden per vägnämnd har sålunda i medeltal utgjort cirka 2,4 år 1944, cirka 1,4 år 1945 och cirka 2,1 år 1946. Under år 1947 ha nämnderna endast hållit enstaka sammanträden. Då uppgifterna för år 1947 emellertid icke avse hela året, ha de ej medtagits i denna redovisning.

För att ytterligare belysa vägnämndernas arbete, såsom det tager sig uttryck i antalet sammanträden, ha vägnämnderna indelats i grupper med hänsyn till antalet under respektive år hållna sammanträden. Denna fördelning har givit det resultat, som framgår av följande sammanställning, vari angivits hur stor procent av det totala antalet vägnämnder, som hållit visst antal sammanträden.

Sammanställning utvisande hur stor procent av landets vägnämnder, som under åren 1944—1946 hållit visst antal sammanträden.

Antal sammanträden	År 1944	År 1945	År 1946
0	0 %	21 %	0 %
1	15 "	35 "	23 "
2	45 "	32 "	45 "
3	23 "	7 "	23 "
flera än 3	17 "	5 "	9 "
	100 %	100 %	100 %

Uppgifterna visa sålunda, att nämndernas verksamhet, såvitt den framgår av antalet sammanträden, varit avsevärt mindre under år 1945 än under de båda andra åren.

Särskilt beaktansvärt är, att ett så stort antal som 21 % av vägnämnderna icke hållit något sammanträde under år 1945. För vissa vägnämnder torde den enda anledningen till sammanträden ha varit att avgiva yttrande över upprättade förslag till flerårsplaner. Dessa planer revideras vartannat år. Då någon sådan revidering icke företagits år 1945, har denna anledning att hålla sammanträde icke förefunnits.

Såsom i det föregående (s. 8) anförts, äga nämnderna själva bestämma var, när och hur ofta nämnden skall sammanträda. Det har dock förutsatts, att antalet vägnämndssammanträden i möjligaste mån begränsas genom att ärendena sammanföras till gemensam handläggning samt att länsstyrelserna ha sin uppmärksamhet riktad på denna sak.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har tagit upp denna fråga i skrivelser till vägnämndsordförandena i länet och sålunda i skrivelse den 11 februari 1944 föreskrivit, att vägnämnd icke skall sammanträda enbart för avgivande av yttrande över enstaka remisser från länsstyrelsen med mindre länsstyrelsen anordnat. Till förtydligande härav har länsstyrelsen i skrivelse den 15 februari 1945 meddelat, att länsstyrelsen härmed endast avsett att för kost-

nadernas nedbringande lämna en anvisning, att särskilda sammanträden icke påkallades för ärenden av mindre vikt, vilka uppenbarligen icke krävde omedelbar handläggning. Då fråga vore om ärende av större betydelse, ansågos dock särskilda sammanträden även för behandling av enstaka ärenden icke kunna undvikas. Ordförandena i Pajala och Torneå vägnämnder ha i samband med meddelande, att nämnderna icke företagit några besiktningsresor inom sina områden, åberopat länsstyrelsens ovannämnda skrivelser, vilka ansetts utgöra ett hinder för nämnderna att företaga resor, då dessa måste företagas i samband med sammanträden.

Värmlandsbergs vägnämnd i Värmlands län, som i regel hållit endast ett sammanträde årligen, har även ansett sig böra avgiva en förklaring till det ringa antalet sammanträden. Nämnden har därvid angivit anledningen vara erhållet meddelande om att sammanträden i besparingssyfte icke borde hållas oftare än oundgängligt. Vägnämnden har skött löpande ärenden genom telefonkonferenser. Detta system har nämnden ansett i många fall praktiskt men har dock framhållit, att det kan medföra, att en del synpunkter, som kunnat framkomma vid oftare förekommande sammanträden, ej bli framförda.

2. Av vägnämnderna behandlade frågor och gjorda framställningar och förslag.

Utredningen återger här sammanfattningsvis de uppgifter rörande av vägnämnderna behandlade frågor och gjorda framställningar och förslag, som inkommit såsom svar på följande frågor i utredningens cirkulärskrivelse.

Vilka frågor ha vid dessa sammanträden behandlats utöver följande, beträffande vilka i gällande författningar är särskilt föreskrivet att vägnämnden skall deltaga vid behandlingen: ansökan om anläggning av väg, arbetsplaner till vägföretag, förslag och yttrande beträffande flerårsplaner (investeringsplaner, behovsplaner), förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg, indragning av allmän väg och övertagande av väghållning, som åligger någon på grund av särskild förpliktelse?

Vilka framställningar och förslag i frågor rörande vägväsendet och vägtrafiken inom nämndens område utöver de ovannämnda har nämnden gjort till vägförvaltningen, länsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller Kungl. Maj:t?

Omkring 90 vägnämnder ha meddelat, att de vid sina sammanträden icke behandlat andra ärenden än sådana, som angivits i den förstnämnda frågan. Ett tiotal av dessa nämnder ha dock genom sin ordförande eller annan ledamot mestadels under hand gjort vissa framställningar till vägförvaltningen. En anledning till att några framställningar i många fall icke gjorts torde kunna sökas i vissa uttalanden av nämnderna. Kullings och Vättle vägnämnd exempelvis har anfört, att framställningar och förslag rörande vägväsendet och vägtrafiken icke förekommit, emedan allt vägomläggningsarbete inom vägnämndsområdet legat totalt nere alltsedan staten övertog väghållningen och att det sålunda icke

tjänat något till att framkomma med eventuella förslag. Halmstads och Tönnersjö härads vägnämnd har anfört, att nämnden på grund av arbetsmarknadsläget icke ansett det lönande att framföra några framställningar och förslag. Även Kopparbergs vägnämnd har ansett, att initiativ från nämndens sida av denna anledning icke skulle varit till någon nytta.

Ett flertal nämnder ha även avgivit yttranden i andra ämnen än de här berörda, exempelvis till 1944 års skärgårdsutredning och statens sakrevision.

I flera fall ha dock vägnämnderna tagit initiativ i frågor rörande vägväsendet. Många nämnder ha sålunda dels till vägförvaltningen framfört sina synpunkter på vägunderhållets och vinterväghållningens bedrivande och dels behandlat och till vägförvaltningen vidarebefordrat anmärkningar, som inkommit till nämnden rörande vägunderhållet. Ett antal vägnämnder ha till vägförvaltningarna ingivit framställningar om utförande av vägbyggnadsarbeten, i de flesta fall sådana som tidigare påbörjats men därefter nedlagts. Även behovet av ökade medel för vägunderhåll, vägbyggnads- och förbättringsarbeten har diskuterats vid sammanträden och behandlats i skrivelser till vederbörande myndigheter.

Ett flertal nämnder ha till vägförvaltningen gjort förslag rörande åtgärder för trafiksäkerhetens höjande. Sålunda ha framställningar gjorts om förbättring av siktförhållandena i vissa kurvor, rörande plankorsningar med järnväg, borttagande av vägspärrar, anordnande av mötesplatser, utfärdande av parkeeringsförbud m. m. Även andra frågor rörande vägtrafiken ha varit föremål för nämndernas behandling. Kopparbergs vägnämnd har, med anledning av utfärdad bestämmelse om hjultrycksbegränsning å vissa vägar, föreslagit att detta borde ändras därhän, att sådan inskränkning skulle gälla endast under den tid vår och höst, då vägarna vore svaga. Några vägnämnder ha gjort framställningar beträffande trafiken vid vissa färjor och beträffande färjavgifter.

Frågor rörande byggnadsplaner ha varit föremål för vissa vägnämnders behandling, dels i form av remissyttranden och dels på vägnämndens initiativ. Lagadalens vägnämnd har sålunda i skrivelse till länsstyrelsen framhållit olägenheten av att byggnadsplanen för Genevads stationssamhälle ej fastställts, vilket förhindrade en aktuell vägfrågas lösande.

Vissa vägnämnder ha även till behandling upptagit frågor rörande enskild väghållning. Några vägnämnder ha dryftat fråga om bildandet av kommunal vägförening för hela vägnämndsområdet, avseende underhåll av enskilda allmänneligen befarna vägar. Södra Dals vägnämnd har hos vägförvaltningen hemställt, att enskilda väghållare inom vägnämndsområdet skulle få inköpa väghållningsämnen till självkostnadspris. Vägnämnden har även föreslagit, att nämnden skulle få avgiva yttrande över inkomna ansökningar om statsbidrag till enskilda utfartsvägar inom vägnämndsområdet.

En del vägnämnder ha anfört, att de icke erhållit kännedom om vilka åtgärder framställningarna till vägförvaltningarna föranlett. Enligt de förklaringar, som vissa vägförvaltningar med anledning härav avgivit, framgår dock att nämndernas önskemål beaktats i den mån så varit möjligt med hänsyn till nu rådande omständigheter.

Flera vägnämnder ha meddelat, att vägdirektören närvarit eller låtit sig representera vid nämndens sammanträden, varvid vägnämnden kunnat erhålla önskade upplysningar och framställa förslag och önskemål. I andra fall synes denna kontakt mellan nämnd och förvaltning dock icke ha varit för handen.

3. Av vägnämndsledamöter företagna resor och besiktningar.

Utredningen har framställt följande frågor beträffande vägnämndernas resor och besiktningar.

I vilken utsträckning ha vägnämndens ledamöter företagit resor föranledda av vägfrågor inom vägnämndsområdet eller verkställt besiktningar i sådana frågor

a) i sällskap med vägförvaltningens personal?

b) eljest?

I de län, där vägförvaltningen varit representerad vid sammanträdena, ha dessa oftast förenats med en resa för besiktning av vägar eller vägarbeten. Många vägnämnder ha också företagit dylika resor på egen hand vid sammanträden eller eljest företagit besiktningar, i de flesta fall för att kunna avgiva infordrade yttranden i vägfrågor. En del vägnämnders resor ha skett i den form, att ordföranden eller annan ledamot av vägnämnden följt med vid vägdirektörens eller vägingenjörernas tjänsteresor. I något fall ha också nämndledamöter företagit besiktningssesor i sällskap med vägmästare. Hos de flesta vägnämnder ha endast förekommit enstaka resor eller någon enda resa årligen. Vissa vägnämnder ha dock företagit upp till ett 15-tal resor under de gångna åren.

Av vägnämndernas uppgifter framgår, att 45 nämnder icke företagit några besiktningssesor under den tid, de varit verksamma. Av de 113 vägnämnder, som uppgivit att besiktningssesor företagits av nämnden eller ledamot av nämnden, ha 14 nämnder icke företagit någon resa i sällskap med vägförvaltningens personal, medan 59 nämnder alltid rest tillsammans med vägförvaltningens personal och icke företagit någon resa enskilt.

Flera nämnder, som icke företagit resor, ha givit viss förklaring härtill. Oxie och Skytts vägnämnd har sålunda anført, att nämnden icke anmodats att i anledning av väckta vägfrågor eller ifrågasatta besiktningar företaga resor. Nämnden hade varit av den bestämda meningen, att dylika resor på det allmännas bekostnad icke medgäves. Samma uppfattning ha även andra vägnämnder haft, och ett par av vägnämnderna i Västernorrlands län uppge sig dessutom ha den uppfattningen, att resor endast finge företagas efter anmodan av vägförvaltningen. Många nämnder ha anført, att de av sparsamhetsskäl icke företagit några resor. Norrvikens vägnämnd, som endast företagit en resa, nämligen med 1944 års skärgårdsutredning, har anført, att behov av ytterligare resor icke förelegat på grund av den ringa byggnadsverksamheten, medan Hede vägnämnd icke ansett några resor vara nödvändiga på grund av det utmärkta sätt, varpå vägförvaltningen skött sina åligganden och sökt taga hänsyn till befolkningens intressen inom vägnämndsområdet.

4. Områden av vägförvaltningarnas verksamhet, inom vilka det lokala inflytandet anses böra ökas.

Synpunkterna på behovet av ökat lokalt inflytande ha framförts i svaren på följande frågor.

Bör det lokala inflytandet inom vägväsendet ökas?

Inom vilket område av vägförvaltningarnas verksamhet anses det lokala intresset f. n. icke tillgodosett i tillräcklig grad?

Vad avser vägnämndernas inställning till frågan, huruvida det lokala inflytandet inom vägväsendet bör ökas, har det alldeles övervägande antalet nämnder ansett, att så bör ske, och flera nämnder ha anført, att något lokalt inflytande f. n. över huvud taget icke förefinnes. Många vägnämnder ha dock besvarat frågan jakande utan närmare motivering eller lämnande av förslag. Vägförvaltningen i Värmlands län har ansett, att ett så enkelt svar på en så viktig fråga icke bör tillmätas större betydelse.

Endast i ett län, nämligen Uppsala län, ha samtliga vägnämnder och länsvägnämnden liksom länsstyrelsen och vägförvaltningen ansett, att behov av ökat inflytande för de lokala nämnderna inom vägväsendet icke föreligger. Då denna mening avviker från den mening, som företräts av i stort sett samtliga övriga vägnämnder och länsvägnämnder, har utredningen ansett sig böra ägna särskild uppmärksamhet åt de yttranden, som avgivits av nämnderna och myndigheterna inom detta län, ävensom åt formerna för samarbetet mellan nämnderna och de statliga vägmyndigheterna.

Vägnämnderna i Uppsala län ha i huvudsak uttryckt den meningen, att om nämnderna tillvarataga de möjligheter, som tillerkänts dem i gällande lagstiftning, ortsintresset inom vägväsendet redan nu bör kunna anses tillgodosett.

Även länsvägnämnden i Uppsala län har anført, att den inom nämnden vunna erfarenheten ej vore av den art, att nämnden obetingat funne ett ökat inflytande erforderligt. Om man bortsåge från den begränsning i vägarbetenas omfattning, som betingades av tidvis knappheten i beviljade anslag och i övrigt bristen på arbetskraft, hade länsvägnämndens önskringar blivit tillgodosedda, och nämnden hade i det väsentliga gillat de planer, som framställts av vägförvaltningen, och de arbeten, som utförts. Såsom länsvägnämnden fattat sin uppgift hade nämnden, liksom även vägnämnderna enligt gällande lagstiftning, möjlighet att utöva inflytande inom vägväsendets olika verksamhetsgrenar. Länsvägnämnden har i följd härav ansett sig böra besvara den framställda frågan med nej.

Antalet sammanträden, som hållits av vägnämnderna i Uppsala län, har icke varit anmärkningsvärt stort. Vägnämnderna ha hållit ett eller två sammanträden årligen och länsvägnämnden tre. Länets västra vägnämnd har dock under år 1945 icke hållit något sammanträde. Vägdirektören i Uppsala län har i ärendet upplyst, att samråd äger rum mellan vägförvaltningen och nämnderna i alla ärenden av större vikt, ej endast vid sammanträden och besiktningaresor utan även däremellan per telefon eller vid personligt sammanträffande med ordförändena i respektive nämnder. I samtliga resor, som länets nämnder före-

tagit, har vägdirektören eller annan tjänsteman vid vägförvaltningen deltagit. Vägdirektören har meddelat, att dessa resor befunnits vara mycket värdefulla och att vägförvaltningen därvid bl. a. lämnat redogörelse för mera betydelsefulla vägfrågor samt besvarat av nämndledamöterna framställda frågor. Såväl nämnderna som vägförvaltningen äro av den uppfattningen, att minst en dylik resa per år bör företagas. Resornas antal har varit förhållandevis stort. Under år 1944 ha länets fyra vägnämnder och länsvägnämnden företagit sammanlagt 9 resor, år 1945 12 resor och år 1946 23 resor.

Vägdirektören i Uppsala län, som även ansett, att det lokala inflytandet för detta läns vidkommande icke behövde ökas, har beträffande samarbetet mellan vägförvaltningen och det lokala intresset i fråga om vägunderhållet lämnat följande uppgifter.

Vad som i fråga om vägunderhållet synes vara särskilt angeläget för den lokala representationens del, är ej den fortlöpande kontrollen utan att uppgift om vägarnas beskaffenhet kommer tillräckligt snabbt till väghållarens (befälets) kännedom, så att t. ex. uppkomna skador kunna avhjälpas med tillbörlig skyndsamhet. I syfte att möjliggöra för vederbörande arbetsbefäl att såvitt möjligt äga omedelbar kännedom om vägarnas tillstånd, har vägförvaltningen i Uppsala län i första hand ålagt vägförvaltningens egen personal viss rapportgivning och anhållit om samtliga vägnämndsledamöters rapporter, då så anses påkallat, samt därjämte *dels* infört ett organiserat rapportsystem och *dels* instruktionsvis anbefallt vägförvaltningens personal viss tjänstgöring som väderleksobservatörer.

Rapportsystemet består däri, att vägförvaltningen träffat överenskommelse om viss rapportgivning m. m. med f. n. 65 personer, spridda över hela länet. Nämnda personer, som utgöras av trafikbilägare, omnibuschaufförer, mjölkbilschaufförer, handlande m. fl., och som således på grund av sitt yrke eller eljest stå i ständig kontakt med vägförhållandena, ha förbundit sig bl. a. att *dels* vid telefonpåringning från befattningshavare vid vägförvaltningen lämna de upplysningar rörande vägarnas beskaffenhet, som iakttagits eller försports, *dels* ock, därest brister i fråga om vägunderhållet i orten iakttagits eller försports, rapportera detta per telefon till vederbörande vägmästare. Vidare äro de ifrågavarande personernas bostadstelefoner tillgängliga för vägförvaltningens personal, varigenom sistnämnda personal, t. ex. chaufförerna, kunna stå i ständig kontakt med arbetsbefälet (vägmästaren).

Avsikten med väderleksobservationen nattetid, som utföres vid behov, är att uttryckning av fordon och maskiner skall kunna ske med minsta möjliga tidsutdräkt vid hastigt omslag i väderleken, t. ex. vid hastigt påkommande snöfall eller halkigt väglag.

Länsstyrelsen i Uppsala län har anfört, att inom länet ej framkommit önskemål om ett på ifrågasatt sätt utvidgat lokalt inflytande. De möjligheter till orientering i länets vängängelägenheter, som medgåves inom ramen för befintlig organisation, syntes ha väl tillvaratagits inom vägnämnder och länsvägnämnd. Länsstyrelsen har särskilt understrukt betydelsen av de ovannämnda resorna och framhållit, att de otvivelaktigt varit till stort gagn för erforderlig kännedom inom orten av dylika angelägenheter. De samråd, som därvid förekommit, hade säkerligen bidragit till att skapa en atmosfär av gemensamt ansvar för vägfrågorna.

Inom Västernorrlands län ha vissa vägnämnder samt länsvägnämnden framhållit, att det lokala inflytandet nu icke har möjlighet att göra sig gällande i

samma utsträckning som tidigare, då vägstämmorna kunde bevilja erforderliga medel till väghållningen och vägmästarna icke, såsom nu vore fallet, vore bundna av fastställda stater. Listers vägnämnd har härom anført, att det låge i sakens natur, att det lokala inflytandet är mindre nu än på den tid, då vägdistriktet hade väghållningen om hand. Nämnden har förordat ett ökat lokalt medinflytande i vägfrågor. Länsstyrelsen i Gotlands län har även framhållit denna följd av att beslutanderätten överförts från folkvalda organ till statliga myndigheter, som i sina beslut måste handla efter objektiva grunder, vilka ej alltid överensstämde med mera subjektivt betonade lokala intressen. Länsstyrelsen har ansett, att det ej torde låta sig göra att vid ett förstärkt vägväsende tillskapa möjlighet för lokalt inflytande i den omfattning, att ej missnöje här och var gjorde sig gällande. Vad som kunde göras vore endast, att man skapade garanti för att de lokala intressena icke undandragas de beslutande myndigheternas kännedom utan bliva föremål för dessas ingående prövning. Även länsvägnämnder och vägnämnder ha framhållit sistnämnda synpunkter samt betydelsen av att de lokala organen få en inblick i skälen till av vägförvaltningarna vidtagna åtgärder. Länsstyrelsen i Kalmar län har, med anledning av att länets samtliga vägnämnder givit uttryck för önskemålet om starkare lokalt inflytande inom vägväsendet, anført, att detta torde sammanhånga bl. a. med den stämning mot vägväsendets förstatligande, som alltid torde ha förefunnits på landsbygden, i förening med minnet av den för icke länge sedan förflutna tid, då vägstämman beviljade anslag och vägstyrelsen var det verkställande organet.

Flera länsstyrelser ha i likhet med länsvägnämnder och vägnämnder ansett, att de lokala intresserepresentationernas inflytande i vägfrågor på ett eller annat sätt borde ökas, särskilt med hänsyn till att vägfrågorna icke vore enbart tekniska frågor. Länsstyrelsen i Gävleborgs län har härom anført, att väghållningen vore en fråga, som i hög grad intresserade allmänheten. En rik fond av erfarenheter rörande väghållningsväsendets handhavande finnes även att tillgå hos de kommunala förtroendemännen i bygderna. Enligt länsstyrelsens uppfattning vore detta värden, som förtjänade att tillvaratagas på ett bättre sätt än vad som skett med tillämpningen av den nu gällande lagstiftningen. En reform borde därför komma till stånd, som gäve de lokala myndigheterna större möjligheter att få sina synpunkter framförda och beaktade.

Enligt många länsstyrelser och vägförvaltningars mening bör det lokala inflytandet ha möjlighet att göra sig gällande redan inom ramen för nu gällande lagstiftning. Man förmenar dock, att nämnderna i många fall icke tagit till vara de möjligheter härutinnan, som nu förefinnas. Även ett ökat samarbete mellan vägförvaltning och nämnder har ansetts kunna komma till stånd inom ramen för nu gällande lagstiftning. Länsvägnämnder och vägnämnder ha även framhållit behovet av samarbete mellan vägförvaltning och nämnder. Tärna vägnämnd, som ansett sig vid de nu rådande förhållandena i vad avser medel och arbetskraft för vägväsendet icke kunna ge något bestämt svar på

frågan om det lokala inflytandet bör ökas, har framhållit, att detta måste bli beroende av i vad mån vägförvaltningen med nuvarande författningsbestämmelser tar hänsyn till vägnämndernas önskemål och synpunkter.

I åtskilliga andra yttranden har framhållits, att den nuvarande organisationen fungerat under så kort tid och under så exceptionella förhållanden med bl. a. brist på arbetskraft för vägväsendet, att det icke vore möjligt att nu bilda sig en bestämd uppfattning om organisationens lämplighet och effektivitet under mera normala förhållanden. Frågan om en organisatorisk förändring vore med hänsyn härtill för tidigt väckt.

Länsstyrelsen i Värmlands län har anfört, att man icke kunde undgå att finna, att vägnämnder och länsvägnämnder — trots att i dem i åtskilliga fall upptagits intresserade och kunniga ledamöter av de gamla vägstyrelserna — knappast visat sig vara ägnade att på ett fullgott sätt företräda de lokala intressena, om man med ett sådant företrädande avsåge i första hand effektiva och självständiga lokala insatser till vägväsendets befrämjande. Efter att ha övervägt tänkbara orsaker härtill, till vilka utredningen återkommer under nästa punkt, har länsstyrelsen anfört, att det vore av icke ringa betydelse, att vägväsendet även efter de vidtagna organisatoriska omläggningarna bibehåller en fast förankring hos befolkningen i landets olika bygder. Det mötte emellertid åtskilliga svårigheter att avgiva förslag angående det sätt, på vilket man skall nå detta mål. Såvitt länsstyrelsen kunde finna, borde det lokala inflytandet inom vägväsendet på ett eller annat sätt ökas. De lokala lekmannaorganens medverkan förmenades emellertid svårligen kunna avse den tekniska delen av den allmänna väghållningen, varvid icke vore sagt, att ej nämnderna kunde även i dessa avseenden genom en förtroendefull kontakt med de statliga lokalmyndigheterna gynnsamt påverka utvecklingen. Länsstyrelsen har däremot ifrågasatt, huruvida icke det lokala inflytandet borde ökas beträffande vissa delar av planläggningen för utbyggandet av det allmänna vägväsendet särskilt i fråga om bygdevägar och ödebygdevägar.

Beträffande de områden, inom vilka det lokala inflytandet borde ökas, ha vägnämnderna och länsvägnämnderna i många fall antingen icke angivit något särskilt område eller angivit, att inflytandet över huvud taget borde ökas. Nämnderna ha dock ofta framhållit vissa bestämda områden av verksamheten, där det lokala intresset f. n. icke anses tillgodosett i tillräcklig grad. Då för olika nämnder skilda områden av vägförvaltningarnas verksamhet varit aktuella, ha nämndernas önskemål kommit att omfatta hela verksamhetsområdet, såsom vägunderhållets och vägarbetenas bedrivande, fördelning av medel till underhåll och byggande, trafiksäkerhetsfrågor, planerna för byggnadsverksamheten, frågor om förändring av enskild väg till allmän och om indragning av väg, statsbidrag till enskild väghållning m. m.

I fråga om *vägunderhållet* ha nämnderna särskilt framhållit, att det lokala inflytandet borde ökas i vad avser underhållet av de mindre vägarna och i vissa fall förordat inspektionsrätt för vägnämnderna beträffande underhållet. Förslag ha även framförts, att vägnämnd skulle tillerkännas visst inflytande vid uppgörandet av underhållsstaterna.

De vägförvaltningar, som yttrat sig i denna fråga, ha framhållit, att vägunderhållets bedrivande väsentligen vore en teknisk angelägenhet, sammanhängande med dispositionen av maskiner och arbetskraft och vars planläggning i de särskilda vägmästarområdena berodde av planläggningen för länet i dess helhet. Det vore därför icke lämpligt att vägnämnderna ägde inflytande på frågor i vad rör själva arbetets bedrivande. Fortlöpande kontroll av underhållet från vägnämndernas sida vore därför icke behövlig eller lämplig. Nämndernas rätt att, om misskötsel förekommer, göra framställning om rättelse borde vara tillräcklig.

De flesta nämnderna äro medvetna om att bristen på arbetskraft utgjort ett svårt hinder för skötseln av vägunderhållet, men många mena, att förhållandena härutinnan skulle varit bättre, om det lokala inflytandet haft större möjligheter att göra sig gällande inom vägväsendet.

Länsvägnämnden i Östergötlands län har anfört, att vägunderhållet visserligen anses vara en rent teknisk fråga liksom väg- och brobyggnaderna och sålunda borde skötas av väg- och vattenbyggnadsverket. Vägunderhållet vore dock en sak, som så intimt berörde den stora allmänheten, att denna knappast läte sig nöja med ingripanden från vägnämnder och länsvägnämnder i form av kritikbetonade framställningar. Det bleve en kritik utan ansvar från allmänhetens sida, som mera vore till skada än gagn. Även i andra yttranden har denna tanke framförts. I Södermanlands län har länsstyrelsen framhållit betydelsen av vägnämndernas mera aktiva medverkan i frågor rörande vägunderhållet, och länsvägnämnden har anfört, att en intimare kontakt mellan vägförvaltningen och de lokala intressena vore önskvärd i dessa frågor, utan att vägnämnderna därför hade någon önskan att själva direkt ingripa i vägförvaltningens åtgärder. Oppunda härads vägnämnd har erinrat om att det i förarbetena till nämndlagen (2 §) framhållits, att det icke förefunnes behov av fortlöpande kontroll över vägunderhållet från vägnämndernas sida, försåvitt misskötsel av underhållet ej förekomme, samt vidare anfört följande.

Att definiera vad ordet »misskötsel» innebär är emellertid synnerligen vanskligt och många vägnämnder torde därför hellre tåga, även då uppenbara fall förekomma, än att riskera de obehag och de slitningar, som åberopandet av ett så hårt ord som »misskötsel» ovillkorligen skulle medföra från vägförvaltningens ansvariga tjänstemäns sida. Vägnämnden vill därför föreslå, att 2 § omformuleras så, att vägnämnd får både rätt och skyldighet att hos vägförvaltning framlägga sina synpunkter på även vägunderhållet. Det bör understrykas, att vi härigenom icke avse att ett kontrollorgan i egentlig mening skulle tillskapas än mindre att vägnämnden skulle tillerkännas någon rätt att ingripa i eller dirigera vägförvaltningens åtgärder. Förslaget avser endast att lägga en grund för ett gott samarbete och en förutsättning härför är givetvis att berörda parter taga hänsyn till varandras synpunkter. För vägförvaltningen bör det även vara av värde att fortlöpande få del av vägnämndens uppfattning, då ju denna får anses representera de lokala trafikanternas intressen. Det är vår uppfattning att den ökade befogenhet till ingripanden från vägnämndens sida, som föreslagits, i längden skulle underlätta vägförvaltningens arbete genom att den får en fastare förankring ute i bygden samtidigt som vägnämnderna skulle få en känsla av att de verkligen ha en insats att göra, vilket nu icke är fallet.

Beträffande *planläggningen för vägbyggandet* ha flera nämnder ansett, att det lokala inflytandet borde ökas. Man har därvid liksom beträffande underhållet särskilt framhållit de mindre vägarna. Förslag ha framförts om att vägnämnderna skulle få orientering om planläggningen i vidare bemärkelse än som framgår av flerårsplanerna samt att vägnämnderna skulle höras, innan förslag till flerårsplaner upprättas. Därjämte har föreslagits att vägförvaltningen, då fråga uppkommer om upprättande av förslag till väg, bör söka kontakt med vägnämnden redan på ett förberedande stadium. Flera vägnämnder ha även anført, att det lokala inflytandet borde vara större i vad gäller bedömandet av angelägenhetsordningen vid igångsättandet av vägföretag. Även vissa länsstyrelser ha anført, att det lokala inflytandet borde ökas i vad avser planläggningen av de mindre vägarna.

I fråga om *medelsfördelningen* anse många nämnder, att det lokala inflytandet borde ökas. I denna fråga ha vissa vägnämnder framført särskilt lokalbetonade synpunkter. Stensele vägnämnd exempelvis har anført, att det lokala intresset icke i tillräcklig grad blivit beaktat av högre myndigheter beträffande nybyggnad av vägar. Högre anslag för nybyggnader av vägar inom Stensele vägnämndsområde vore ytterst nödvändigt för avhjälpande av den väglöshet, som alltjämt kvarstode inom området.

I *trafiksäkerhetsfrågor* ha nämnderna huvudsakligen framhållit, att ett stort lokalt inflytande vore behöfligt vid bestämmandet av vilka åtgärder, som borde vidtagas, då nämnderna genom sin lokalkännedom hade särskilt stor möjlighet att bedöma dessa frågor.

I fråga om *enskild vägs förändring till allmän* har framförts önskemål om ett ökat lokalt inflytande, varvid större hänsyn borde tagas till de lokala nämndernas yttranden. Medelsta vägnämnd har anført, att allmänt utbrett missnöje förmärks över att allmänheten saknade tillfälle utöva inflytande och framföra sina önsknings om vägarna. En av grundorsakerna till detta missnöje vore, att möjligheterna för enskild vägs intagande till allmänt underhåll under nuvarande förhållanden i avsevärd grad minskats.

Även i frågor om *indragning av väg* ha vissa nämnder ansett, att det lokala inflytandet borde ökas. Vägnämnden i Västmanlands norra vägnämndsområde har föreslagit, att allmän väg ej skulle få indragas eller vägsträckning få fastställas, om detta ginge emot respektive lokala organs enhälliga uttalanden.

Beträffande *enskild väghållning* ha några vägnämnder ansett, att nämnderna borde få ökat inflytande i frågor rörande fördelning av statsbidragen. Härom har länsstyrelsen i Värmlands län anført, att det kunde ifrågasättas om ej med hänsyn till vägnämndernas lokalkännedom deras medverkan i viss utsträckning och i lämpliga former borde påkallas, när det gällde frågor om statsbidrag till byggande och underhåll av enskilda vägar.

Vissa länsvägnämnder och vägnämnder ha ansett, att en förutsättning för att det lokala inflytandet skall kunna göra sig gällande är, att nämnderna få viss *beslutanderätt*. Ramsele vägnämnd har sålunda ansett, att vägnämnderna borde tillerkännas samma befogenheter som de tidigare vägstyrelserna. Norra Tjusts vägnämnd har härom anført.

Det lokala inflytandet inom vägväsendet efter förstatligandet har varit betydligt och betydelselöst. Vägväsendet skulle utan tvivel hava fördel av att det lokala inflytandet får göra sig mera gällande. Vägnämndernas befogenheter inskränka sig f. n. till yttranderätt, förslagsrätt och överklagningsrätt. Emellertid synas dessa befogenheter icke vara till fyllest, då de ur vägnämndernas synpunkt sett närmast synas endast föranleda meningslösa skrivelser, vilka icke leda till någon synbar effekt. För att avhjälpa detta torde vara nödvändigt att utrusta de lokala organen med beslutanderätt, åtminstone beträffande planläggning och undersökning av bygdevägarna och jämväl verkligt inflytande på medelsfördelningen alltefter angelägenhetsgraden. Beträffande länshuvudvägar böra de lokala myndigheterna vid dessas planläggning få ett större inflytande än som nu är fallet. Beträffande riksvägarna torde det endast vara till fördel om lokaltrafikens behov genom dessa kan tillgodoses utan att vägnämndernas karaktär av genomfartsvägar försämrats. De lokala organens ortskännedom torde därvid vara till ovärderlig nytta och bör utnyttjas.

Enligt vissa nämnders mening borde vägnämnderna ha visst *inflytande på vägförvaltningens verkställighetsåtgärder* eller på eget initiativ få utföra vissa arbeten. Länsvägnämnden i Malmöhus län har ifrågasatt, om icke vägnämnderna borde givas befogenheter att, därest de så finna lämpligt, utföra vissa underhållsarbeten, åtminstone på de mindre vägarna. Det vore då fråga om mindre genomgripande åtgärder, men åtgärder (t. ex. vinterväghållningen) där ett snabbt ingripande vore av betydelse icke minst med hänsyn till tillgång på tillfälligt arbetslösa, varom nämndledamöterna med sin förankring ute i bygder kunde ha kännedom. Sådana arbeten borde kunna få utföras av vägnämnden i samarbete med vederbörande vägmästare.

De länsstyrelser och vägförvaltningar, som yttrat sig i sistnämnda fråga, ha i huvudsak anført, att nämndernas inflytande och deltagande i verkställighetsåtgärderna icke kunde förenas med ett statligt vägväsende. Länsstyrelsen i Malmöhus län har anført, att det icke vore möjligt att utan sönderbrytande av den statliga organisationen tillerkänna vägnämnderna rätt att på statens bekostnad igångsätta och utföra vissa underhållsarbeten. Länsstyrelsen kunde på grund härav icke ansluta sig till länsvägnämndens härovan omnämnda förslag.

Förslag ha även framförts, som gå ut på att representanter för de lokala intresserepresentationerna skulle tillsammans med vägdirektören utgöra en vägstyrelse för länet. Utredningen återkommer härtill i samband med frågan om åtgärder för ökande av det lokala inflytandet (s. 39—40).

Några nämnder ha framhållit, att större hänsyn borde tagas till nämndernas yttranden vid avgörandet av vägärenden. Andra nämnder ha liksom vissa vägförvaltningar och länsstyrelser anført, att de statliga myndigheterna i den mån så vore möjligt redan nu taga hänsyn till lokala önskemål. Länsstyrelsen i Kopparbergs län har härom anført i huvudsak följande.

Såvitt länsstyrelsen har sig bekant, tager vägförvaltningen i länet vid vägärendenas behandling all möjlig hänsyn till vägnämndernas önskemål och avgivna yttranden. Att vägnämnderna likväl anse det lokala inflytandet för ringa, beror med all sannolikhet på bristande kännedom om de möjligheter, som i vart fall

står vägförvaltningen till buds. Den stagnation i vägväsendets utveckling, som inträdde i och med krigsutbrottet 1939 och som alltjämt fortbestår, har ju berott på bristande tillgång på anslagsmedel och arbetskraft. Eftersom vägväsendets förstatligande genomförts under den tid, varom här är fråga, har allmänheten i många fall givit den nya vägorganisationen skulden för stagnationen. Denna uppfattning är uppenbart oriktig och det kan icke finnas någon anledning att ta hänsyn till en opinion, som bygger på sådana grunder. En ökning av det lokala inflytandet på vägärendena kan icke ha någon inverkan på den takt, vari anläggnings- och förbättringsarbeten bedrivs.

5. Sambandet mellan nu rådande begränsade byggnadsverksamhet och känslan av för litet lokalt inflytande i vägfrågor.

Följande fråga har ställts till nämnderna.

Beror känslan av för litet lokalt inflytande i vägfrågor väsentligen på att vägbyggnader på grund av brist på arbetskraft kunnat bedrivas endast i mycket ringa omfattning alltsedan vägväsendets förstatligande?

Omkring hälften av vägnämnderna och länsvägnämnderna ha ansett, att känslan av för litet lokalt inflytande, i den mån denna känsla kan ha förefunnits, har sin orsak i den ringa byggnadsverksamheten sedan vägväsendets förstatligande eller att detta förhållande varit en bidragande orsak till denna känsla. Södra Dals vägnämnd exempelvis har anført, att allmänheten i viss mån kände sig besviken över att såväl vägbyggande som underhåll blivit efterlämnat sedan vägväsendets förstatligande. Några vägnämnder ha ansett, att förhållandena borde bli bättre, då byggnadsverksamheten kommer i gång och företagen kunna planenligt genomföras. Folkare vägnämnd har anført, att det vore ganska naturligt, att folk, som hade intresse för bättre vägar men saknade kontakt med den nya vägorganisationen, i densamma såge orsaken till att så litet gjorts på vägväsendets område efter förstatligandet.

Flera vägnämnder ha omnämnt vissa förhållanden, som kunna ha bidragit till den ringa byggnadsverksamheten. De flesta ha därvid anført, att förhållandena på arbetsmarknaden icke möjliggjort, att tillräcklig arbetskraft tilldelats vägväsendet eller att för liten anslagstilldelning utgjort hinder för byggnadsverksamheten. Även andra synpunkter på dessa förhållanden ha framförts. Norra Tjusts vägnämnd har sålunda anført, att det förefölle som om nuvarande överdrivet centralt dirigerade förvaltning icke arbetade tillräckligt effektivt och använde betydande arbetskraft till improduktivt arbete. En del vägnämnder ha förmenat, att ett ökat lokalt inflytande kunde medverkat till att flera vägföretag kommit till utförande. Fryksdalens vägnämnd har härom anført, att med mera lokalt inflytande, trots nuvarande brist på arbetskraft, en hel del vägarbeten kunnat utföras med arbetskraft, som nu ginge till andra företag av mindre angelägenhetsgrad än många vägbyggnadsföretag i flerårsplanerna. Pitebygdens vägnämnd, bland andra, har anført, att genom den lokala vägnämndens medverkan möjligheter funnes att till de vägföretag, vilka icke kunde igångsättas på grund av brist på arbetskraft, som i regel rek-

vireras genom arbetsförmedlingen, anskaffa sådan arbetskraft, som frigöres sedan jordbruksarbetet slutförts mellan de olika perioderna av sådd och skörd.

Några nämnder ha anfört, att anledningen till den ringa vägbyggnadsverksamheten vore känd för nämnderna och icke vore anledning till känslan av för litet lokalt inflytande. Ett par nämnder ha anfört, att nämnden vore fullt medveten om att under nuvarande förhållanden intet anses mindre viktigt än landsbygdens vägbyggande. Anledningen till känslan av för ringa lokalt inflytande i vägfrågor skulle i stället vara, att nämnderna med nuvarande lagstiftning icke ha möjlighet till något inflytande eller att vägväsendets nuvarande organisation icke gäve det lokala inflytandet tillräckligt utrymme. En del nämnder ha anfört, att den nuvarande lokala representationen vore en dekoration utan möjlighet att i någon större utsträckning göra sin mening gällande. Länsvägnämnden i Stockholms län har anfört följande.

Givetvis beror den mycket utbredda känslan inom de lokala nämnderna att endast vara något slags staffagefigurer utan egentlig betydelse i viss mån på den nuvarande stagnationen inom vägbyggnadsverksamheten. Sannolikt bottnar denna känsla dock ytterst i det faktiska förhållandet att samma förtroendemän, som inom riksdag, landsting, kommun etc. äro vana att på eget ansvar avgöra viktiga ärenden av betydande ekonomisk räckvidd, inom vägväsendet endast tillerkänts rådgivande befogenhet.

I längden kan man säkerligen icke påräkna att få intresserat och kvalificerat folk till dylika uppgifter, varför hela nämndsinstitutionen så småningom torde komma att bli helt betydelselös.

En alltför ringa kontakt med vägförvaltningen ha några nämnder ansett vara anledning till att de känt sig avkopplade från uppgifterna inom vägväsendet. Länsvägnämnden i Västerbottens län har anfört, att nämnden ofta med en viss känsla av olust funne, att den inte med någon auktoritet kunde yttra sig om fördelningen av tillgängliga knappa medel, vilket sammanhängde med att nämnden icke erhållit tillräcklig orientering om eller kunnat sätta sig in i problemen.

Ordföranden i Lidköpingsbygdens vägnämnd har framhållit, att vägdirektörens befogenhet som föredragande och ledamot av länsstyrelsen gäve den statliga vägförvaltningen en alltför dominerande ställning gentemot vägnämnderna och gjorde det svårare för dessa att göra sig gällande. Lämpligare vore att vägdirektören liksom förut vägingenjören underställdes länsstyrelsen.

Vissa länsstyrelser ha anfört, att den ringa byggnadsverksamheten bidragit till att nämnderna icke fått de arbetsuppgifter, som avsetts vid organisationens uppbyggande, och att nämndernas yttranden finge ses mot bakgrunden av dessa förhållanden. Flera länsstyrelser ha dock ansett, att även den nuvarande organisationen och gällande bestämmelser på området medgäve alltför små möjligheter för det lokala intresset att göra sig gällande.

Länsstyrelsen i Hallands län har härom anfört.

Enligt länsstyrelsens förmenande torde det mycket väl inom ramen för nu gällande bestämmelser finnas möjligheter för de lokala intressena att göra sin mening gällande vid behandling av olika slag av vägfrågor. Att de lokala intressena efter vägväsendets förstатligande likväl icke kunnat göra sig gällande på samma

sätt som tidigare torde ha sin grund i flera omständigheter. Genom att de lokala myndigheterna numera icke förvalta vägmedel, måste deras inflytande givetvis bli mindre än tidigare. Vidare har det lokala inflytandet säkerligen minskats genom att förstatligandet av vägväsendet medfört en ökad centralisering av vägfrågornas behandling. Ytterligare har den omständigheten, att vägbyggandet under de senaste åren måst inskränkas, på sina håll måhända framstått som ett eftersättande av de lokala intressena. I detta sammanhang kan slutligen framhållas, att de tvära omkastningarna i statsmyndigheternas vägpolitik, som rådande förhållanden framtvingat, innebärande bl. a. att den rena vägbyggnadsverksamheten plötsligt eftersatts för brobyggnad och beläggningar, kunna ha bidragit till att nämndernas i samband med flerårsplanernas upprättande framförda önskemål blivit skäligen illusoriska.

6. Åtgärder för ökande av det lokala inflytandet.

Utredningen har genom följande fråga velat utröna, vilka åtgärder nämnder och myndigheter anse lämpligen böra vidtagas för att ge möjligheter till ett ökat lokalt inflytande i vägfrågor.

Skulle de lokala intressena få större möjligheter att göra sig gällande genom följande eller andra åtgärder?

a) *Inrättande av vägombudsstämma i varje vägnämndsområde såsom föreslagits i förenämnda motion.*

b) *Ökade möjligheter för ledamöterna i vägnämnden att företaga resor för bedömande av vägfrågor.*

c) *Länets vägnämnder samlas förslagsvis en gång årligen till en överläggning, varvid vägförvaltningens personal lämnar orientering rörande det aktuella läget beträffande länets vägväsende.*

I de inkomna yttrandena ha nämnder och myndigheter dels angivit sin inställning till möjligheten att genom de ifrågasatta åtgärderna öka det lokala inflytandet dels ock i vissa fall föreslagit andra åtgärder för detta ändamål. På de framställda frågorna ha de flesta nämnderna endast avgivit jakande eller nekande svar, medan andra lämnat viss motivering till sin inställning.

a) Vad först avser frågan om *inrättande av en vägombudsstämma* har omkring hälften av vägnämnderna och en fjärdedel av länsvägnämnderna ansett, att tillkomsten av en dylik stämma borde bidraga till att öka det lokala inflytandet, medan den övriga delen av nämnderna icke ansett att så skulle bli fallet. De nämnder, som tillstyrkt inrättandet av en vägombudsstämma, ha emellertid i vissa fall anfört, att stämman icke skulle få någon uppgift att fylla, såvida den icke gäves större befogenheter än vägnämnderna för närvarande ha.

Såsom motiv för inrättandet av vägombudsstämma har bl. a. anförts, att bättre kontakt skulle uppnås mellan de beslutande organen i vägfrågor och bygdens representanter. Därvid har förutsatts, att från vägförvaltningens sida informationer rörande vägväsendet och dess planer skulle lämnas vid stämorna. Vidare ha nämnderna anfört, att det förhållande, att varje vägombud kände väl till vägbehoven inom sitt område, skulle kunna bidraga till att

många önskemål och förslag bleve framförda och allsidigt belysta. Genom kontakten mellan vägmyndigheterna och allmänheten skulle ortsbefolkningen känna sig som medverkande i vägfrågor. Oxie och Skytts vägnämnd har tillstyrkt inrättandet av vägombudsstämma och därvid bl. a. anført, att under de gamla vägstämmornas tid de lokala ombuden alltid voro redo att framföra sin orts alla vägbekymmer och därigenom gävo de verkställande organen månget värdefullt uppslag. Ett uttalande från en större församling gäve utan tvivel ökad tyngd åt framförda åsikter och gjorda framställningar.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län har anført, att ett förverkligande av tanken att skapa vägombudsstämmor möjligen kunde vara ägnat att stärka det lokala inflytandet samt tillika giva nämnderna impulser till framställningar och öka deras kännedom om de önskemål, som föreligga inom olika delar av vägnämndsområdet. Länsstyrelsen i Västernorrlands län har ansett det icke f. n. vara möjligt att tillförlitligt bedöma, huruvida de lokala intressena med nuvarande organisation ha möjlighet att göra sig gällande i önskvärd utsträckning. I princip hyste länsstyrelsen den uppfattningen, att det för vägväsendets utveckling vore till fördel om de lokala intressena kunde beredas ett jämförelsevis stort utrymme för positiv medverkan. Man borde tillvarataga och nyttiggöra det intresse och den erfarenhet, som finnes i orterna, och icke göra möjligheterna för det lokala inflytandet att göra sig gällande så snäva, att det hittillsvarande positiva intresset förbyttes i uteslutande negativt missnöje. Länsstyrelsen har med denna utgångspunkt av såväl psykologiska som praktiska skäl tillstyrkt bl. a. inrättandet av vägombudsstämma.

En del nämnder ha anført, att ett inrättande av vägombudsstämma skulle få betydelse, om stämman jämväl gäves viss beslutanderätt, och några nämnder ha anført, att stämman även borde få rätt att uttaxera behövlige penningmedel.

Andra nämnder däremot ha anført, att stämmans verksamhet borde begränsas till att utgöra ett organ för behovsdiskussioner och för att till orten förmedla informationer från vägmyndigheterna. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har i denna fråga anført följande.

Även om den brist på medel och på arbetskraft, som varit rådande under de senaste åren och som omöjliggjort tillgodoseende av lokala önskemål inom vägväsendets område, i väsentlig mån bidragit till den allmänna känslan av att vägnämnderna icke äga tillräcklig förmåga att rätt bevaka dessa önskemål, förmenar länsstyrelsen, att det krav, som i riksdagsmotionerna framförts på ökade möjligheter för de lokala intressena att i vägfrågor göra sig gällande, är berättigat. Detta är enligt länsstyrelsens mening fallet särskilt beträffande medelstildelning och bedömande av angelägenhetsgraden mellan olika lokala vägbehov. Att helt lita till vägnämnderna i fråga om dylika spörsmål kan medföra den olägenheten, att behovet inom orter, som ligga fjärran från vägnämndsledamöternas boningsorter, icke blir tillräckligt uppmärksammat. En vägombudsstämma, där ombud från varje kommun inom vägnämndsområdet komme tillstädes, måste givetvis öka möjligheten att få alla lokala vägbehov dryftade. Både länsvägnämnden och alla länets vägnämnder hava också uttalat sig för införande av ett dylikt organ. Det har dock härvid av länsvägnämnden och vissa vägnämnder betonats, att vägombudsstämmans uppgift bör inskränkas till att gälla orientering och behovsdiskus-

sioner, och att stämman icke bör få bli en remissinstans beträffande särskilda vägfrågor. Länsstyrelsen delar denna mening och tillstyrker under sådan förutsättning införandet av institutet vägombudsstämma. Att en sådan, som givetvis icke bör erhålla inflytande på annat än lokala vägfrågor, icke tillåtes till behandling upptaga frågor om huvudvägar, får anses självklart. Likaså måste anses utslutet, att vägarbetens disposition och utformning samt över huvud tekniska problem få av vägombudsstämma behandlas.

En del vägnämnder ha framhållit, att vägnämndsområdena äro så stora, att de lokala intressena skulle kunna göra sig gällande på ett bättre sätt än vad nu vore fallet i vägnämnderna, om varje ort bleve bättre representerad såsom fallet skulle bli vid vägombudsstämma.

Länsstyrelserna ha i huvudsak ansett, att de lokala intressenas delaktighet vid behandlingen av vägärenden borde ökas på ett eller annat sätt. Det alldeles övervägande antalet länsstyrelser ha dock ansett, att inrättandet av vägombudsstämma icke vore den form, under vilken ökat inflytande för det lokala intresset borde eller kunde beredas.

Vissa vägnämnder, som avstyrkt inrättande av vägombudsstämma, ha likväl framhållit vikten av att den lokala representationen ökas men föreslagit, att detta i stället för genom vägombudsstämmor borde ske genom att antalet ledamöter i vägnämnden ökades så att de olika kommunerna bleve bättre representerade än vad nu vore förhållandet. Vissa länsstyrelser ha anfört liknande synpunkter och länsstyrelsen i Örebro län har anfört, att den lokala betydelsen av vägnämnder kunde ökas genom att antalet ledamöter i vägnämnd avvägdes i anslutning till den nya kommunindelningen på sådant sätt, att vägnämndsområdets olika delar bleve väl representerade.

I några yttranden har anförts, att en vägombudsstämma skulle bli en alltför månghövdad representation för att kunna fatta värdefulla beslut. Många vägnämnder ha anfört, att stämman endast skulle få formen av ett diskussions-sammanträde utan att ge något resultat. Man har också befarat, att stämman skulle komma att skapa split och splittring inom vägnämndsområdet. Länsstyrelsen i Skaraborgs län, som icke ansett sig böra förorda inrättandet av vägombudsstämma, har anfört, att med nuvarande kommunindelning i länet stämman skulle innebära, att cirka 50 ombud skulle komma att deltaga, vilket bleve en både dyrbar och tungrodd apparat, som dessutom befarades komma att lida av den svagheten, att tillfälliga synpunkter och hänsyn lätt kunde spela in vid ärendenas behandling.

Åtskilliga länsstyrelser ha som skäl för sitt avstyrkande av förslaget om inrättande av vägombudsstämma anfört, att en sådan anordning skulle tynga förvaltningsapparaten beträffande vägfrågor, vilket vore i strid mot den förenkling, man eljest eftersträfvade. Även flera nämnder ha framhållit dessa synpunkter. Länsstyrelsen i Malmöhus län har i detta sammanhang framhållit, att vägombudsstämman, om den skulle få någon verklig betydelse, måste göras till remissinstans. Inrättandet av stämman skulle, då dess uppgifter bleve desamma, som f. n. åvila vägnämnden, innebära onödigt och föga ändamålsenligt påbyggnad av vägnämndsorganisationen.

I flera yttranden har anförts, att det lokala inflytandet icke kunde bli bättre, om det finge två organ. Länsstyrelsen i Gävleborgs län har befarat, att tillskapandet av två lokala intresserepresentationer med i stort sett samma arbetsuppgifter icke komme att befrämja ett ökat lekmannainflytande på vägväsendets område utan endast leda till split och splittring.

Även vägnämnder ha befarat, att alltför lokalbetonade synpunkter skulle komma att framföras vid vägombudsstämmorna, då ombuden ej skulle kunna samla sig om objektiva förslag. Man har ansett, att ortsintressena bättre och på ett vidsyntare sätt kunna tillvaratagas av vägnämnderna och länsvägnämnden. Vägdirektören i Gotlands län har härom i huvudsak anført, att det lokala intresset bleve i hög grad subjektivt inriktat. Vidare medförde lätt ett representantskap för lokalintressen från alltför små administrativa enheter, att var och en av prestigehänsyn överbetonade just sin orts vägbehov.

Många vägnämnder, särskilt i södra och mellersta Sverige, ha liksom vissa länsstyrelser ansett, att vägnämndsområdena icke vore större än att det lokala intresset kunde anses tillräckligt representerat genom vägnämnden, som borde kunna överblicka de lokala behoven, i synnerhet om nämndledamöterna bereddes tillräckliga möjligheter att företaga resor. Länsstyrelsen i Gotlands län, som ansett att vägnämnderna vore synnerligen lämpliga för sin uppgift och att föga skulle vinnas genom tillskapandet av vägombudsstämmor, har framhållit, att vägnämnderna besutte en ingående kännedom om vägnas tillstånd inom respektive områden och att det för övrigt stode kommuner och enskilda inom kommunen fritt att till vägnämnden eller direkt till vägförvaltningen framföra sina önskemål och synpunkter. Det borde sålunda icke föreligga någon risk för att, där klagomål skulle vara berättigade, sådana icke framfördes eller över huvud taget lokala önskemål och intressen icke bleve för vederbörande kända och föremål för prövning. Länsvägnämnden i Malmöhus län har bl. a. framhållit, att möjligheten till kontakt med kommunala organ från vägnämndens sida borde bliva större, sedan den nya kommunindelningen genomförts.

Ett par vägnämnder i Norrland ha framhållit, att för deras del kommunalfullmäktige skulle komma att utgöra vägombudsstämma. Arvidsjaurs vägnämnd har anført, att det lokala intresset på vägområdet därigenom skulle på ett effektivt sätt representeras varjämte de lokala önskemålen och behoven inom vägnämndsområdet skulle bättre återspeglas och snabbare bli föremål för utredning och eventuell åtgärd. Arjeplogs vägnämnd har framhållit, att socknens kommunalfullmäktige redan begagnade sig av möjligheten att framlägga förslag om vägfrågor, som de funne påkallade. Även vägnämnder i vägnämndsområden, som äro sammansatta av flera kommuner, ha framhållit, att de kommunala organen redan nu ha möjligheter att framföra lokala önskemål i vägfrågor.

Några vägnämnder ha berört kostnadsfrågan och därvid framhållit, att en vägombudsstämma skulle komma att bli en relativt kostsam anordning och att nyttan av densamma icke skulle komma att motsvara kostnaden. Länssty-

relsen i Kalmar län har anfört, att stämman näppeligen kunde få någon praktisk uppgift att fylla och att stämmans verksamhet i varje fall icke torde kunna beräknas motsvara de kostnader, som den komme att betinga.

Ett skäl för avstyrkande av den föreslagna vägom-budsstämman har från vissa vägnämnders sida varit det förhållandet, att man förutsatt, att stämman inte skulle få större befogenheter än vägnämnden nu har. Man har därvid ansett, att det vore bättre för det lokala inflytandet, om vägnämnderna gäves större befogenheter än att ett nytt organ inrättades. Vägnämnden i Uppsala läns södra vägnämndsområde har framhållit, att en vägom-budsstämmas utrymme inom ett förstatligat vägväsende skulle bli mycket begränsat. Det syntes däremot vägnämnden, som om ett påpassligt samarbete mellan vägom-buden, vägnämnderna och vägförvaltningen enligt nuvarande bestämmelser såväl vid planering av vägföretag som då det gällde underhåll skulle ge bättre effekt och kosta mycket mindre än ett tungrovt stämmoförfarande.

Några vägnämnder ha föreslagit, att kommunombuden borde kallas vid förrättning enligt 18 § vägstadgan. Länsstyrelsen i Västmanlands län har i likhet med vägförvaltningen och länsvägnämnden även funnit lämpligt med en sådan anordning, varvid ombuden skulle få bevaka de lokala intressena i hemkommunen vid arbetsplaners behandling.

Ett par av de vägnämnder, som inte funnit sig böra tillstyrka en vägom-budsstämman varje år, ha dock föreslagit, att dylik stämman vid behov skulle få sammankallas av länsstyrelsen för lämnande av information eller för att bereda tillfälle till överläggning. Ett sådant sammanträde skulle vara särskilt betydelsefullt, då nya vägom-bud valts vart fjärde år.

Beträffande motionärernas förslag om vägom-budens uppgifter har länsstyrelsen i Kopparbergs län anfört följande.

Att döma av de vid 1947 års riksdag väckta och i utredningens rundskrivelse åberopade motionerna skulle ombudsstämman ledamöter utöva något slags inspektionsmyndighet och övervaka även vägunderhållet. En sådan anordning kan icke vara ändamålsenlig. Skulle någon form av kontroll på vägunderhållet införas, borde denna — liksom före förstatligandet — ligga hos länsstyrelsen och landsfiskalerna.

b) I det övervägande antalet yttranden har anförts, att vägnämnderna och länsvägnämnderna borde få *ökade möjligheter att genom resor skaffa sig kännedom om vägförhållandena* inom respektive områden och företaga sådana inspektionsresor, som vore erforderliga för att kunna avgiva yttranden i ärenden, som underställts nämnderna. Särskilt i de län, där resor företagits i liten omfattning och där nämnderna haft den uppfattningen, att rätten att företaga resor är strängt beskuren, ha nämnderna starkt understrukit betydelsen av att resor få företagas i större utsträckning än hitintills. Ett par nämnder ha anfört, att ersättning för resorna borde utgå utan alltför mycket besvärigheter. Även inom län, där resor företagits i viss omfattning, ha dock ökade rese-möjligheter förordats. Inom Kristianstads län exempelvis, där samtliga nämnder i samband med sammanträden företagit resor, har en-

dast en vägnämnd anført, att möjligheterna till resor vore tillräckliga. Övriga vägnämnder i länet och länsvägnämnden ha ansett, att ökade möjligheter att företaga resor vore behöfliga, varvid särskilt framhållits inspektioner av underhållet. Vägdirektören i Kristianstads län har i ärendet anført, att om vägnämnden så önskade, resor brukade företagas, då till nämnden remitterat ärende krävde besiktning på ort och ställe. Vid dylik resa besiktigades även pågående väg- och brobyggnader. Vägnämnderna hade funnit denna anordning tillfredsställande. På grund av att antalet till vägnämnden remitterade ärenden varit ringa och vägbyggnadsverksamheten i stort sett legat nere, hade resornas antal hittills icke varit stort. Med hänsyn till de tätt förekommande inspektionsresor, som företoges av vägförvaltningens personal, ansågos resor, som i övrigt kunde företagas av vägnämnderna, knappast ha värde på annat sätt än som ren information. Länsstyrelsen i Kristianstads län har anført, att vägnämnderna och länsvägnämnderna mera än hittills i allmänhet varit fallet borde beredas tillfälle att deltaga i vägärendenas behandling. I första hand borde vägnämnderna erhålla ökade möjligheter att genom resor göra sig underrättade om vägförhållandena inom vägnämndsområdet, varvid i förekommande fall kontakt borde sökas med de kommunala myndigheterna.

I yttrandena har framhållits angelägenheten av att vid vägnämndernas resor representanter för vägförvaltningen, eventuellt vägmästare, deltaga, så att nämnden vid sådan resa kan erhålla orienteringar och upplysningar rörande de frågor, som äro föremål för behandling. Klarälvdalens vägnämnd har ansett önskvärt, att även representanter för länsstyrelsen vid större frågors behandling om möjligt deltaga i dessa resor. Det har i vissa yttranden särskilt framhållits lämpligheten av att representanter för nämnderna i skälig utsträckning beredas tillfälle att medfölja befattningshavare inom vägväsendet på deras inspektionsresor, då därigenom nämndens resekostnader skulle bli obetydliga. Vägdirektören i Skaraborgs län har framhållit, att det visat sig svårt att ordna resdagar så, att det passat både vägförvaltningens personal och vägnämnd. Viss dag för dylik inspektionsresa borde därför på förhand fastställas. Under resan borde protokoll föras över önskemål och anmärkningar, vilket sedan skulle behandlas av vägförvaltningen. Redogörelse för de med anledning härav företagna åtgärderna skulle vägförvaltningen sedermera lämna vid vägnämndssammanträde.

Man har även framhållit, att ökade resor skulle stimulera intresset för vägfrågor hos de lokala organen. Vägnämnden i Örebro läns södra vägnämndsområde har härom anført.

Vägnämndernas möjlighet att nu sammanträffa är så beskuren, att någon vetenskap om hur vägarna se ut är helt utesluten. Vi anse att en vidgad rätt för vägnämnderna att sammanträda och företa resor där hela nämnden är närvarande är av ofantlig betydelse för vägnämndernas verksamhet i fortsättningen. Utan kontakt med det som sker blir vägnämndernas tillvaro skuggbetonad, vilket kommer att bli i ännu högre grad markerat i den mån ledamöterna från de gamla vägstyrelserna försvinna ur vägnämnderna.

I vissa yttranden har anförts, att ökade möjligheter att företaga resor icke skulle kunna öka det lokala inflytandet, medan i andra yttranden anförts, att ökade resemöjligheter vore erforderliga för att nämnderna skulle få ökad kompetens att rätt bedöma vägfrågor och därigenom kunna göra sin mening gällande. Lits vägnämnd exempelvis har ansett, att ökade resemöjligheter liksom övriga i utredningens cirkulärskrivelse ifrågasätta åtgärder något kunde bidra till ökade möjligheter för de lokala intressena att göra sig gällande, ehuru dessa åtgärder i och för sig knappast vore tillräckliga. De ifrågasatta anordningarna hade måhända sitt största värde däri, att de bidrogo till att vidmakthålla intresset för vägfrågor över huvud taget hos de lokala vägorganisationerna.

I Sorsele vägnämnd, som icke företagit några resor under de gångna åren, har vägnämndens ordförande anført, att ökade resemöjligheter för bedömande av vägfrågor icke skulle vara till nytta f. n., då ledamöterna i vägnämnden redan vore väl insatta i vägbehovet och vägnätet inom sitt område. Vid ökade resemöjligheter kunde man befara, att i vägnämnd invaldes i vägfrågor mindre väl insatta personer med tanke på att dessa genom resor senare skulle få kännedom om vägbehovet.

Länsvägnämnden i Uppsala län har anført, att nu gällande bestämmelser ej utgjort hinder för anordnande i erforderlig omfattning av inspektionsresor avseende de allmänna vägarna. En sådan befogenhet att företaga resor kunde likväl ej anses böra tillkomma enskilda ledamöter utan samband med sammanträde. Länsvägnämnden har emellertid ifrågasatt, huruvida icke vägnämndens ordförande borde tillerkännas rätt att på vägdirektörens kallelse delta i resa till enskilda vägar, vartill statsbidrag avses att utgå.

Listers vägnämnd har härom anført följande.

Givetvis bör vägnämnden äga rätt att företaga de resor inom vägnämndsområdet som äro av behovet påkallade för att nämnden på ett författningsenligt sätt skall kunna sköta sitt uppdrag, även i sådana fall där icke vägförvaltningen påkallar sådan resa. I konsekvens härmed bör också vägnämndens ordförande eller de ledamöter, som nämnden lämnar sådant uppdrag, äga rätt att företaga resor i vägangägenheter för vägnämndsområdet, även i sådana fall då resorna måste utsträckas utanför vägnämndsområdet, exempelvis till den plats, där vägförvaltningen har sitt kontor, eller till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetslokaler.

I fråga om länsvägnämnden, som består av ledamöter från olika delar av länet, vilka givetvis var och en har lokalkännedom beträffande sin ort, är det av nöden för ett objektivt bedömande utav angelägenhetsgraden mellan olika vägföretag, att nämnden företager resor för att på ort och ställe skaffa sig sakkännedom innan beslut fattas i nämnden.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län har ansett, att det skulle vara mycket värdefullt, om vägnämnderna (länsvägnämnd) bereddes möjlighet att mera verkamt och i större omfattning än f. n. delta i vägärendenas behandling, väcka förslag och genom på ort och ställe införskaffade upplysningar få säker grundval för sitt bedömande av vägfrågor. Enligt den gällande lagen om vägnämnder och länsvägnämnder vore nämndernas verksamhet mycket beskuren, då

något uttryckligt stadgande ej förefunnes om rätt för dem att företaga resor i annan mån än det påkallades av sammanträden i bestämda ärenden, där deras yttrande infordrats. Nämndernas verksamhet skulle på ett helt annat sätt levandegöras, om de finge större egen handlingsfrihet. Länsstyrelsen har ansett av synnerligt värde, att de lokala synpunkterna och önskemålen komma fram och ha tillfredsställande språkrör, något som skulle bli fallet om genom en ändring i nämndlagen nämnderna bereddes större möjligheter att genom företagna resor skaffa sig upplysningar i vägfrågor.

I flera andra yttranden har anförts, att vägnämnd oberoende av om visst ärende föreläge för behandling skulle få företaga en resa årligen inom vägnämndsområdet.

Ehuru många vägnämnder anfört, att möjligheterna att företaga resor böra ökas, ha dock åtskilliga ansett, att dylika möjligheter f. n. finnas i tillräcklig utsträckning. I flera yttranden har emellertid anförts, att, då oklarhet i många fall syntes föreligga om rätten att företaga resor, bestämmelserna härutinnan borde klarläggas och att de hinder, som förmenas föreligga, borde undanröjas. I vissa yttranden har också framhållits, att vägnämnderna borde bättre utnyttja sin rätt att företaga resor inom sitt område.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har erinrat därom, att ordföranden och annan ledamot i vägnämnd respektive länsvägnämnd jämlikt 19 och 24 §§ nämndlagen äga rätt till ersättning av statsmedel för resa, som påkallas av uppdraget, och fortsättningsvis anfört följande.

Måhända kan det vara tveksamt, huruvida med stöd av dessa stadganden en nämndsledamot, som exempelvis önskar besiktiga en väg för utrönande av vägunderhållet, är berättigad till ersättning för en resa, som för dylikt ändamål företages. Enligt länsstyrelsens mening bör ersättning utgå i ett dylikt fall. Över huvud taget synas ordförande och nämndsledamot böra vara berättigade till ersättning i alla fall, då ordföranden eller ledamoten företager resa, som sammanhänger med varje vägfråga, som ligger inom nämndens kompetensområde.

c) Den i cirkulärskrivelsen till vägnämndsordföranden ifrågasatta anordningen med ett *gemensamt sammanträde med ett läns samtliga vägnämnder*, varvid vägförvaltningens personal skulle lämna orientering rörande det aktuella läget beträffande länets vägväsende, har tillstyrkts i det alldeles övervägande antalet yttranden.

Vissa vägnämnder ha emellertid avstyrkt denna anordning under den motiveringen, att länsvägnämnden på ett tillfredsställande sätt kunde fylla den uppgift, som ett dylikt sammanträde skulle ha. Man har också anförts, att de informationer, som lämnas länsvägnämnden, kunna vidarebefordras till vägnämnderna genom deras representanter i länsvägnämnden. En del vägnämnder förmena, att ett dylikt sammanträde icke i något hänseende skulle gagna det lokala inflytandet på vägväsendet eller förbättra detsamma. Man har därvid framhållit, att sammanträdet endast skulle komma att tjänstgöra såsom informationsmöte från vägförvaltningens sida. Det vore inte detta, som erfordrades, utan i stället större inflytande och beslutanderätt från de lokala organen. Lagadalens vägnämnd har anförts i huvudsak sistnämnda syn-

punkter och menar, att informationer nu lämnas vägnämnderna skriftligen, vilket kunde anses billigare för statsverket.

I ett par yttranden har anförts, att sammanträdet skulle bli en alltför vidlyftig apparat. Vägförvaltningen i Norrbottens län har härom framhållit, att vid ett dylikt sammanträde skulle komma att närvara över 70 ledamöter från vägnämnderna. Vägförvaltningen menar, att den avsedda orienteringen i stället borde lämnas till länsvägnämnden. Det vore dock lämpligt, om vägnämndens representant i länsvägnämnden alltid vore vägnämndens ordförande, som ju hade den största förutsättningen att sätta sig in i verksamheten och orientera respektive vägnämnd om vad som förekommit.

Väne och Ale vägnämnd har anført, att det gemensamma vägnämndssammanträdet icke skulle ha någon egentlig uppgift att fylla. Varje vägnämnd vore lokaliserad till sitt vägnämndsområde och saknade kännedom och erfarenheter om befintliga orter och vägar inom andra delar av länet. Länsvägnämnden i Älvsborgs län har ansett, att ett dylikt sammanträde borde kunna hållas på initiativ av länsstyrelsen utan särskild laglig föreskrift eller bemyndigande. Nämnden har dock ifrågasatt värdet härav för vägväsendets utveckling. Enligt nämndens erfarenhet vore också kännedomen om befintliga vägar i andra delar av länet, än där den enskilde ledamoten är bosatt, icke så detaljerad, att någon allmän saklig överläggning kunde äga rum. De orienteringar, som vägförvaltningens tjänstemän skulle lämna vid ett dylikt sammanträde, befarades också kräva ett synnerligen omfattande förarbete och iordningställande av särskilda kartor och ljusbilder för att det relativt stora auditoriet skulle ha någon behållning av lämnad orientering.

Länsstyrelsen i Jönköpings län har funnit ifrågavarande uppslag föga fruktbart. Anordningen skulle av allt att döma innebära en påtaglig överorganisation och i viss mån vara ägnad att undergräva länsvägnämndens ställning. Länsstyrelsen har ansett, att önskvärd kontakt mellan vägförvaltningen (och länsstyrelsen) å ena sidan samt nämnderna å andra sidan för information och meningsutbyte bäst syntes kunna ernås dels via länsvägnämnden och dels vid vägdirektörens och dennes medhjälparens talrika resor ute i bygder. Länsstyrelsen har härvid hänvisat till departementschefens uttalande i proposition nr 223 till 1943 års riksdag med förslag till lag om allmänna vägar m. m. Departementschefen anförde i propositionen (s. 146) följande.

I anledning av länsstyrelsens i Örebro län förslag om att ersättning av statsmedel skulle utgå till vägnämndernas ledamöter, om samtliga nämnder i länet kallades till sammanträde för att bese utförda vägarbeten eller för att dryfta gemensamma angelägenheter, vill jag framhålla, att om behov uppkommer av att orientera vägnämnderna om viss fråga eller att bereda representanter för vägintrössena i skilda delar av länet tillfälle att giva uttryck åt sina synpunkter, detta lämpligast och billigast kan ske på det sätt, att länsvägnämnden kallas till sammanträde. Då varje vägnämnd kommer att ha en representant i länsvägnämnden, kan på detta sätt för information och meningsutbyte ernås en god kontakt med de olika nämnderna.

En del vägnämnder, som icke funnit sig böra tillstyrka en anordning med ett gemensamt länssammanträde, ha i stället framhållit önskvärdheten av

att representanter för vägförvaltningen och eventuellt länsstyrelsen helst en gång årligen äro närvarande vid vägnämndernas sammanträden.

Såsom tidigare nämnts har ett skäl för avstyrkande varit, att sammanträdet endast skulle bli av informatorisk art. I en hel del yttranden, där anordningen med det gemensamma sammanträdet tillstyrkts, har just värdet av en dylik information understrukits. Kinds vägnämnd exempelvis har här om anført följande.

Sammanträde med länets samtliga vägnämnder till gemensamma överläggningar en gång årligen, varvid vägnämnden genom vägförvaltningens personal kunde bli orienterad om det aktuella läget beträffande länets vägförhållanden vore givetvis till stor fördel för vägnämndens arbete, som härigenom kunde bli mera sakkunnigt och effektivt. Som vägväsendet nu berör hela länet är det för vägnämnden svårt att orientera sig i aktuella spörsmål, då ingen närmare kontakt finnes emellan de olika vägnämnderna och vägförvaltningen.

Offerdals vägnämnd har även anført, att ett sådant sammanträde helt säkert skulle bidra till dels bättre insikter i frågor rörande länets vägväsende och dels ett vidgat samarbete mellan vägförvaltningens personal och vägnämnderna. Genom dessa överläggningar skulle mindre irritationsmoment kunna elimineras och ett ömsesidigt förtroende mellan parterna upprättas.

Flera nämnder ha anført, att ett dylikt sammanträde skulle ha betydelse för att minska känslan hos nämnderna av att stå utanför vad som sker inom vägväsendet samt att sådana framställningar, som kunde komma från en dylik stor representation, skulle ha utsikter att bättre beaktas av vederbörande myndigheter. En del av vägnämnderna ha dock tillstyrkt anordningen med det gemensamma sammanträdet endast under förutsättningen, att möjligheter till verkliga ingripanden på vägväsendets område därigenom skulle bli möjliga.

Man har även framført, att sammanträdet skulle ha stort värde genom att lokala synpunkter inte skulle bli dominerande utan en viss förståelse för länets olika problem skulle kunna ernås hos vägnämnderna. Ett par vägnämnder ha anført, att en stor del av anledningen till nämndernas missbelåtenhet med det förstatligade vägväsendet vore, att nämnderna ha den uppfattningen, att andra delar av länet blivit mera gynnade än den del nämnden representerar. Det har också framhållits, att denna sammanhållning av länets gemensamma problem visserligen kunde utföras av länsvägnämnden, vilket dock icke vore tillräckligt för att lämna vägnämnderna erforderlig information.

I flera yttranden har framhållits, att sammanträdena vid olika tillfällen borde hållas på olika platser inom länet och att sammanträdena borde kombineras med en besiktningresa till något aktuellt arbete inom länet.

I vissa yttranden har föreslagits, att sammanträdet skulle hållas samtidigt med länsvägnämndens sammanträde. Därjämte har föreslagits, att länsstyrelsen borde vara representerad vid sammanträdet eller att sammanträdet borde hållas inför länsstyrelsen. Härom har länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, som för sin del livligt tillstyrkt den ifrågasatta åtgärden, anført, att, om sammanträdena ägde rum inför länsstyrelsen, desamma skulle få ett

särskilt värde genom den omedelbara kontakt mellan länsstyrelsen och representanter för länets olika vägnämndsområden, som sålunda skulle vinnas.

I en del yttranden har anförts, att det inte skulle vara motiverat att hålla ett dylikt sammanträde varje år. Det har i stället föreslagits såsom lämpligt med ett dylikt sammanträde de år flerårsplaner upprättas, varvid vägförvaltningen finge tillfälle att för samtliga vägnämnder lämna en översikt rörande hela länets aktuella vägfrågor. Såsom lämpligt har också föreslagits ett sammanträde de år vägnämnderna förnyas, varvid de nya nämndledamöterna skulle bli insatta i sin uppgift på ett lämpligt sätt.

I ett par län ha för länets vägnämnder gemensamma sammanträden vid något tillfälle hållits. Vägförvaltningen i Västmanlands län har härom anfört följande.

Vid ett tillfälle under år 1946 ha samtliga vägnämnder jämte länsvägnämnden varit kallade till sammanträde å rikssalen med föredrag och diskussion. Därjämte anordnade länsstyrelsen och vägförvaltningen gemensamt 1945 en vägvårdsdag, till vilken ett stort antal representanter för skilda intressen hade infunnit sig. Även vägnämnderna och länsvägnämnden voro inbjudna deltaga i denna konferens, som berörde vägfrågor av intresse även för angränsande län.

d) Utöver de av utredningen ifrågasatta åtgärderna ha i vissa yttranden föreslagits *andra åtgärder*, som ansetts bidra till att öka det lokala inflytandet inom vägväsendet.

Såsom i det föregående omnämnts, har i några yttranden anförts, att vägnämnden skulle ha ett obligatoriskt sammanträde varje år, även om något särskilt ärende icke föreläge till behandling. Oppunda vägnämnd har sålunda föreslagit, att sådant tillägg göres i nämndlagens 13 §, att vägnämnden får skyldighet att sammanträda minst en gång årligen.

Inom Östergötlands län ha vägnämnderna och länsvägnämnden i sina i huvudsak likalydande yttranden anfört följande.

Vägnämnden anser, att den nuvarande vägorganisationen icke medger de möjligheter till insyn i vägförvaltningens verksamhet, som från de lokala intresse-representationernas sida vore önskvärd. Detta kunde i viss mån åvägbringas genom att inom länsvägnämnden utsågs ett »vägråd» om högst 3 ledamöter, med vilket vägdirektören skulle ha skyldighet till regelbundet samråd angående vägunderhållets bedrivande. Närmare utformning av »vägrådets» befogenheter, så att största möjliga effektivitet säkerställes, bör av statsmakterna preciseras.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har funnit detta förslag förtjänt av övervägande.

Även i andra yttranden har förslag om dylik länsvägstyrelse framförts. Sålunda har länsvägnämnden i Jämtlands län anfört följande.

Vägförvaltningarna givas en något ändrad konstruktion, så att förvaltningsåtgärderna, efter härför i behörig ordning fastställd instruktion, handläggas och beslutas av en nämnd, styrelse eller eventuellt annan lämplig korporationsbe-teckning, så sammansatt, att i densamma ingår såsom fackmän vägdirektören och honom underställda avdelningschefer å vägförvaltningen samt dessutom för upp-giften kvalificerade och lämpliga personer (lekmän), boende inom länet, och till lika antal som den förstnämnda gruppen. Dessa sistnämnda ledamöter skulle då utses av den lokala vägorganisationen, vägnämnder och/eller länsvägnämnd.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har under förutsättning att vägförvaltningarna erhålla ökade befogenheter i vissa av länsstyrelsen närmare angivna avseenden ansett, att man borde överväga lämpligheten av länsvägnämndens förslag att vägförvaltningarna förstärkas med lekmän. Länsstyrelsen har ansett, att ett dylikt lekmannainslag måhända skulle bidra till att i någon mån eliminera eventuellt förekommande missnöje från allmänhetens sida och på så sätt göra samarbetet med allmänheten mjukare. I varje fall syntes denna fråga vara förtjänt av närmare utredning.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län har ansett, att den i nämndlagen stadgade rätten för vägdirektör att låta sig representeras vid vägnämndernas sammanträden borde göras till en skyldighet. Därjämte har länsstyrelsen anført, att även suppleanterna i vägnämnderna borde kallas till nämndernas sammanträden och där äga yttranderätt, då man därigenom skulle ge suppleanterna större möjligheter att följa vägväsendets utveckling och skapa förutsättningar för ortsintressena inom vägnämndsområdena att komma till klart uttryck.

Såsom i det föregående (s. 31) nämnts har föreslagits, att det lokala intresset borde stärkas genom att öka antalet ledamöter i vägnämnderna, så att varje kommun erhöles en representant. Det har dock ansetts, att med nuvarande antal kommuner i vägnämndsområdena detta mången gång skulle medföra, att vägnämnderna bleve ohanterligt stora. En sådan anordning borde lämpligen upptagas till övervägande först sedan den pågående kommunala indelningsändringen blivit slutgiltigt genomförd.

Vägnämnden i Uppsala läns norra vägnämndsområde har anført, att det vore önskvärt och lämpligt att på möjligast breda bas bibringa en större allmänhet kännedom om vägväsendets arbete. Nämnden har i sådant avseende föreslagit, att det skulle ankomma på länsstyrelsen att, i samråd med vägförvaltningen, inom varje vägnämndsområde exempelvis vartannat år hålla ett allmänt informationsmöte, dit varje kommun inom vägnämndsområdet ägde att sända ett eller flera ombud för framförande av mera allmänna önskemål rörande vägväsendet och för erhållande av informationer. Även länsstyrelsen i Värmlands län har förordat liknande sammanträden, där allmänheten skulle beredas tillfälle närvara, vilket ansetts kunna bli av betydelse för vägväsendets popularisering.

Länsvägnämnden i Jämtlands län har anført, att det lokala inflytandet i vägfrågor borde stärkas genom att länsvägnämnden gives ökade befogenheter och beslutanderätt i vissa frågor och ej enbart yttranderätt. Denna beslutanderätt skulle närmast avse vägunderhålls- och ombyggnadsfrågor.

Slutligen har i olika yttranden såväl från vägnämnder och länsvägnämnder som från vägförvaltningar och länsstyrelser anförts, att det lokala inflytandet skulle stärkas genom en ytterligare decentralisering av beslutanderätten i vissa vägfrågor till länets organ, länsstyrelse och vägförvaltning. Utredningen har för avsikt att i annat sammanhang upptaga decentraliseringsfrågan och vill här endast omnämna vissa synpunkter, som framförts i denna fråga.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län har härom anført.

I annat sammanhang har länsstyrelsen beträffande den sedermera genomförda och nu gällande statliga vägorganisationen framställt erinran mot den betydande centraliseringen av ärenden till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, där *avgörandet* av praktiskt taget alla vägbyggnadsfrågor skall ligga. Länsstyrelsen vill nu liksom då ifrågasätta, om det kan vara nödvändigt att vägfrågor av relativt underordnad betydelse och av rent lokal natur skola avgöras centralt. De vid länsstyrelsernas sida varande vägförvaltningarna äro ju utrustade med en stor stab teknisk personal och det vill därför synas som om exempelvis fastställande av arbetsplaner för bygdevägar, förändring av enskild väg till allmän och inrättande av vinterväg skulle kunna definitivt avgöras av länsstyrelsen. Vidare ifrågasättes om ej fyraårsplanernas prövning och fastställande borde få ankomma på länsstyrelserna och vägförvaltningarna inom ramen för vissa av Kungl. Maj:t till förfogande ställda anslag.

Länsstyrelsen är allttjämt av den uppfattningen, att en viss decentralisering av ärenden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till länsstyrelserna respektive vägförvaltningarna torde vara önskvärd och lämplig. Möjligheten till mera självständighet i prövning och avgörande skulle förvisso också skapa större intresse för uppgifterna och frammana initiativ.

Södra Möre vägnämnd har även framhållit betydelsen av decentralisering och därvid i huvudsak anfört, att avgörande av mindre frågor krävde alltför lång tid, innan de kunde lösas. Vägnämnden har som exempel anfört ombyggnad av vissa mindre, fallfärdiga broar och anfört, att bygden svårigen kunde förstå, att åratals utredningar skulle vara behövlige för ombyggnad av en bro med 5 meters spännvidd. Vidare har nämnden understrukt betydelsen av ett enkelt förfarande vid användningen av det s. k. förstärkningsanslaget. Länsstyrelsen i Kalmar län har härom anfört i huvudsak följande.

Det synes länsstyrelsen att erfarenheterna hittills tydligt givit vid handen att centraliseringen av vägväsendet i den utsträckning som skett icke varit till fördel för organisationens effektivitet. Vad vägnämnderna anfört angående behovet av decentralisering av vägväsendet genom att vägförvaltningarna givas större befogenhet samt att vissa ärenden få avgöras genom lokala organ finner länsstyrelsen beaktansvärt. Möjligheten av en samverkan mellan länsstyrelse, vägförvaltning och vägnämnd för erhållande av snabba beslut och smidigare handläggning av åtskilliga ärenden bör undersökas.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har understrukt betydelsen av en ur rationaliserings- och effektivitetssynpunkt lämplig decentralisering av vissa ärenden inom väg- och vattenbyggnadsverket till vägförvaltning eller länsstyrelse. Därigenom skulle ökade möjligheter skapas för de lokala representationerna att komma i kontakt med de beslutande och verkställande vägmyndigheterna och ökat inflytande i fråga om vägväsendet skulle vinnas. En dylik decentralisering tillgodosåge sålunda enligt länsstyrelsens mening på ett rationellt sätt det syfte, som låge bakom motionerna om inrättande av vägombudsstämma.

E. Utredningens yttrande och förslag

De vid vägväsendets förstatligande år 1944 inrättade lokala representationsorganen, vägnämnderna och länsvägnämnderna, ha till uppgift att bevaka de lokala intressena i vägfrågor. I vägförfattningarna har särskilt framhållits nämndernas medverkan i vägbyggnads- och därmed sammanhängande frågor. Emellertid har verksamheten på vägväsendets område, i synnerhet vägbyggnadsverksamheten, alltsedan år 1940 inskränkts under åberopande av statsfinansiella skäl eller brist på material och arbetskraft. Under senare år ha dessa inskränkningar ytterligare skärpts. På grund av dessa omständigheter ha nämnderna icke haft arbetsuppgifter av den omfattning, som väntades vid deras inrättande. Av nu nämnda orsaker har i många fall icke den kontakt uppehållits mellan vägförvaltningarna och nämnderna, som är erforderlig för att de lokala representationsorganen skola komma förvaltningarnas arbete och vägväsendet till avsedd nytta..

Det förhållandet, att vägnämnderna i många fall haft få vägbyggnadsfrågor under behandling, har medfört, att nämnderna fått alltför ringa kontakt även med verksamheten inom vägväsendet i övrigt. Av de till utredningen inkomna yttrandena att döma ha en del nämnder på grund av den begränsade verksamheten icke haft möjlighet att ännu sätta sig in i det arbete, som åligger dem. Det synes därför vara lämpligt att till vägnämndernas kännedom lämnas en sammanfattning av deras arbetsuppgifter. Beträffande länsvägnämnderna torde särskild sådan redogörelse ej erfordras.

1. Vägnämndernas arbetsuppgifter enligt gällande författningar.

Med tillämpning av bestämmelserna i väglagen, nämndlagen och vägstadgan böra vägnämndernas uppgifter enligt utredningens mening vara följande.

Frågor om *byggande av väg* komma under vägnämnds behandling i följande sammanhang.

Vägnämnd kan hos länsstyrelsen göra framställning om byggande av väg. Därest dylik framställning göres av annan än vägnämnd, skall nämnden till länsstyrelsen avgiva infordrat yttrande för den utredning om vägens betydelse, som ankommer på länsstyrelsen.

Vägnämnd skall avgiva yttrande över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag till femårsplaner för huvudvägar och kan därvid föreslå jämkningar i förslaget.

Vägnämnd skall, innan fyraårsplaner för bygdevägar och ödebygdsvägar upprättas, till länsstyrelsen lämna uppgifter om de vägföretag, som anses böra utföras under den tid, planerna avse.

Vägnämnd skall avgiva yttrande över av länsstyrelsen upprättade förslag till fyraårsplaner och kan därvid föreslå jämkningar i planerna.

Vägnämnd kan hos länsstyrelsen göra framställning om jämkning i fastställd flerårsplan.

Vägnämndens ordförande, med vilken samråd skall äga rum vid upprättande av arbetsplan, bör i erforderlig utsträckning inhämta övriga vägnämndsledamöters uppfattning rörande vägens sträckning och vägförslagets utformning i övrigt.

Vägnämndens ordförande eller av honom utsett ombud har att på kallelse närvara vid terrängundersökningen för upprättande av vägförslag och därvid framföra sina synpunkter.

Under den tid, inom vilken anmärkningar mot arbetsplan skola ingivas till länsstyrelsen, skall planen för allmänheten finnas tillgänglig hos vägnämndens ordförande.

Vägnämnden skall avgiva yttrande över arbetsplanen.

I handläggningen av frågor rörande *förändring av enskild väg till allmän* deltagar vägnämnd på följande sätt.

Vägnämnd kan hos länsstyrelsen göra framställning om förändring av enskild väg till allmän. Göres dylik framställning av annan än vägnämnden, skall nämnden till länsstyrelsen avgiva infortrat yttrande däröver.

Om länsstyrelsen finner, att vägen icke utan betydande omlägnings- och förbättringsarbeten kan upplåtas för allmän trafik, underrättas sökanden här- om. Frågan om vägens byggande kan därefter av vägnämnden, om så anses lämpligt, upptagas såsom ett vägbyggnadsärende.

Vidare har vägnämnd att i huvudsak i den ordning, som gäller i fråga om förändring av enskild väg till allmän, deltaga i behandlingen av ärenden rörande *indragning av väg, inrättande av särskild vinterväg samt övertagande av väghållning, som åligger någon på grund av särskild förpliktelse.*

Förutom i sålunda särskilt angivna vägfrågor äger vägnämnd framställa förslag i *frågor i övrigt rörande vägväsendet och vägtrafiken* inom nämndens område i första hand till vägförvaltningen eller länsstyrelsen eller ock till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller Kungl. Maj:t. Vid riksdagsbehandlingen av nämndlagen angavs exempelvis, att det skulle ankomma på vägnämnden att föra de lokala intressenas talan i vad gäller behovet av *snöplogning* samt att taga initiativ till åtgärder för *trafiksäkerhetens främjande*. Beträffande *vägunderhållet* skulle vägnämnd, om misskötsel förekomme, göra framställning om rättelse. Behov av fortlöpande kontroll över underhållet från nämndernas sida ansågs dock icke föreligga.

Slutligen kan vägnämnd hos Kungl. Maj:t anföra besvär över beslut, som myndighet meddelat i vägärende, såsom länsstyrelsens beslut i anledning av

framställning om byggande av väg, om förändring av enskild väg till allmän, om indragning av väg m. m. eller beslut, varigenom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt flerårsplan eller arbetsplan ävensom styrelsens beslut i ärende rörande förändring av enskild väg till allmän eller indragning av väg m. m.

Av det anförda framgår, att beträffande vissa slag av vägärenden särskilt stadgats den ordning, i vilken de skola bliva föremål för vägnämndernas behandling. I fråga om andra däremot har vägnämndernas befattning med desamma endast antytts mera allmänt. Som regel gäller dock att vägnämnd har att verka för att vägbehoven inom nämndens område på bästa sätt tillgodoses. Detta ger vägnämnd icke blott rätt till samråd med vägmyndigheterna och skyldighet att besvara vissa remisser utan även rätt och skyldighet till initiativ i vägväsendet berörande frågor. Utredningen återkommer till detta i det följande, särskilt till frågan om vägnämndernas befogenheter i fråga om underhållet.

Det är av mycket stor vikt, att vägnämnderna ha kännedom om sina arbetsuppgifter. Med hänsyn härtill föreslår utredningen att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdrages att informera nämnderna om dem åvilande uppgifter.

2. Sammanträden och resor.

De frågor, till vilka vägnämnd har att taga ställning, behandlas på nämndens sammanträden, men bliva även ofta föremål för underhandssamråd dels mellan nämndens ledamöter, dels ock mellan ordföranden (ledamot av nämnden) och vägdirektören (annan tjänsteman vid vägförvaltningen). För att få erforderlig lokalkännedom för behandling av förekommande ärenden kan nämnden företaga resor.

Enligt 13 § nämndlagen sammanträder vägnämnd å det ställe och å de tider nämnden bestämmer och dessutom så ofta ordföranden finner det nödigt ävensom då länsstyrelsen därom förordnar eller minst två ledamöter för uppgivet ändamål göra framställning därom. Vägnämnd kan sålunda själv bestämma, när sammanträde skall hållas.

Om denna frihet för vägnämnd att själv besluta om sina sammanträden skulle kunna framkalla farhågor för allt för täta sammanträden, så har erfarenheten visat, att utvecklingen i vissa fall gått till den andra ytterligheten (se s. 16). Troligen på grund av de ringa arbetsuppgifterna på vägbyggnadsområdet har ett så stort antal som en femtedel av landets vägnämnder icke hållit något sammanträde under år 1945. Då så lång tid som ett år eller mera förflyter mellan vägnämnds sammanträden, måste svårigheter uppstå för nämndens ledamöter att hålla erforderlig kontakt med vägförhållandena inom vägnämndsområdet.

Även om vägnämndernas sammanträden böra förläggas så, att till desamma kunna sammanföras flera ärenden, kan dock enligt utredningens mening anledning till sammanträde finnas även om inget till nämnden remitterat

ärendet föreligger till behandling. Utan att vilja förorda obligatoriska årliga sammanträden — utredningen föreslår i det följande ett gemensamt årligt sammanträde för samtliga vägnämnder inom länet — vill utredningen framhålla, att i regel minst ett sammanträde årligen bör hållas med varje vägnämnd för att erforderlig kontakt med vägfrågorna inom nämndens område skall kunna uppehållas. Utredningen finner lämpligt att vägdirektören kallas att själv eller genom representant närvara vid åtminstone ett sammanträde årligen med nämnden för ömsesidig information i lokala vägfrågor.

Då vägnämnd har att behandla frågor rörande viss eller vissa vägar, är det ofta erforderligt, att nämnden i samband med ärendenas behandling genom resa skaffar sig kännedom om de lokala förhållandena. Nämndens sammanträde bör då förläggas till sammanträdeslokal i anslutning till resrutten. Jämlikt 19 § nämndlagen utgår ersättning för sådan resa.

Om under en längre tid inga särskilda vägärenden föranlett besiktningsresor, kan det vara lämpligt, att nämnd företager särskild resa för att skaffa sig kännedom om väghållningen inom sitt område. Enligt utredningens mening är det nämligen nödvändigt att nämnderna känna väl till vägförhållandena, vägbehovet och trafikutvecklingen inom sitt område. Endast då kunna de bedöma allmänhetens önskemål och eventuella klagomål samt vara vägförvaltningen till hjälp vid bedömande av lokala vägfrågor, vilket utredningen förmenar vara en av vägnämndernas viktigare uppgifter inom vägväsendet.

Utredningen vill framhålla, att det bör åligga vägnämnd att vid resor, som nämnden företager, i lämplig utsträckning söka kontakt med vederbörande kommunala representanter och andra intressenter, vilka kunna beröras av de vägfrågor, som föranleda resan. Genom dylik kontakt bör vägnämnden på ett uttömmande sätt få de lokala synpunkterna på vägfrågan belysta.

Även länsvägnämnd behöver företaga resor för bedömande av frågor, som nämnden har att taga ställning till. Länsvägnämnds besiktningsresor böra dock inskränkas till ärenden, som äro svårbedömbara eller av principiell betydelse för länets vägväsende.

Till fullgörande av nämnds åligganden är det emellertid icke alltid erforderligt att resa företages av nämnden i dess helhet. Enligt vägstadgans 18 § skall tillfälle beredas vägnämndens ordförande eller av honom utsett ombud att under förrättning för upprättande av arbetsplan närvara vid terrängundersökningen. Dylik närvaro torde i regel föranleda resa. Det ankommer på ordföranden att bedöma, om han själv eller annan ledamot eller suppleant bör närvara vid förrättningen. I det senare fallet bör såsom ombud utses den, som har bästa kännedomen om vägförhållandena i den ort, förrättningen berör.

Om vid förrättningen uppkomna frågor därtill giva anledning, bör ordföranden kalla vägnämnden till sammanträde. Nämnden i dess helhet får därigenom möjlighet att på ett tidigt stadium behandla uppkomna vägbyggnadsfrågor och framföra sina synpunkter.

Den praxis med samråd under enkla former mellan vägförvaltning och

vederbörande nämnd, som på en del håll utbildat sig, bör enligt utredningens mening vinna ökad tillämpning. Då sådant samråd sker, bör det från vägförvaltningens sida alltid ske med nämndens ordförande eller med den ledamot, som denne anvisar. Ordföranden skall därvid ha ansvaret att bedöma, huruvida frågan är av sådan vikt, att den omedelbart bör delgivas nämndens samtliga ledamöter. En förutsättning för sådant samrådsförfarande är, att ordföranden lämnar en kort redogörelse därför vid nämndens nästa sammanträde. Då sådant samråd kombineras med resa, bör denna planeras gemensamt med vägförvaltningen, varvid förvaltningens tjänstebilar böra utnyttjas i den utsträckning, som är möjlig med hänsyn till personalens arbete. I vissa fall kan det vara lämpligt, att nämndens ordförande eller — efter dennes uppmaning — annan ledamot gör särskild resa i visst vägärend. Då så låter sig göra med hänsyn till vägförvaltningens övriga arbetsuppgifter, bör även dylik resa samordnas med en tjänsteresa från vägförvaltningen.

Det har framförts förslag om, att varje ledamot av vägnämnd borde få företaga besiktningsresor, när han så funne lämpligt. Utredningen anser emellertid, att ett sådant förfarande kunde medföra onödiga resor. Kravet på att nämnds övriga ledamöter skola ha ordförandens uppdrag att företaga resor grundar sig på behovet av att ordföranden sammanhåller vägnämndens verksamhet. Vägförvaltningen bör därför i varje ärende i första hand vända sig till vägnämndens ordförande, som har att göra den fördelning av arbetsuppgifterna, som han anser lämplig.

Enligt utredningens mening kan ersättning för resa utgå enligt 19 § nämndlagen i samtliga de fall, som nu diskuterats. Utredningen förutsätter då att behovet av resan är uppenbart.

Enligt allmänna resereglementet skall resa företagas (ersättning för resa utgå) enligt det färd sätt, som med avseende på resans ändamål är billigast. I regel torde vid sammanträde med vägnämnden eller vid förrättning för besiktning i vägfråga själva sammanträdet eller förrättningen anses vara resans ändamål. Dylik resa skulle sålunda i regel komma att företagas med tåg eller buss. Då i vägnämndens åligganden ingår att äga kännedom om vägnätet inom området samt vägväsendets och trafikens utveckling, anser utredningen det vara förenligt med nämndens arbetsuppgifter, att resorna i rimlig omfattning företagas med bil, varvid besiktning av väghållningen och vägförhållandena utmed färdvägen kan ske. Utredningen förutsätter, att ledamöterna i vägnämnd må inom det egna vägnämndsområdet i viss utsträckning företaga resa med bil och erhålla ersättning härför, även om detta icke skulle vara det billigaste färd sättet för resa till sammanträde eller förrättning. Det bör dock åligga nämndens ledamöter att iakttaga, att resekostnaderna nedbringas genom samåkning, då flera nämndledamöter ha samma färdväg. Därest nämndledamot har anledning att företaga flera tätt på varandra följande resor för förrättning på en plats, föreligger i regel icke skäl att företaga mera än en av resorna med bil, därest annat billigare färd sätt lämpligen kan användas.

Nämnda regler för vägnämnds resor böra även vara tillämpliga vid resor, som företagas av ledamot i länsvägnämnd.

Utredningen anser, att en dylik tillämpning av resereglementet ger nämnderna ökade möjligheter att erhålla och bibehålla kännedom om de lokala vägförhållandena och vägbehoven.

Ersättningen till nämndledamot är i 19 § nämndlagen bestämd till 18 kronor för sammanträdesdag. Ordföranden åtnjuter härutöver ett årligt arvode av 200 kronor. Förutom beträffande rese- och traktamentsersättning är intet utsagt om ersättning för annan förrättningsdag än sammanträdesdag. Såsom ovan nämnts, kan emellertid ledamot av vägnämnd eller länsvägnämnd kallas till viss förrättning, som icke direkt är att anse som ett nämndsammanträde. Viss tvekan torde råda, huruvida vederbörande i ett dylikt fall är berättigad till dagarvode. Utredningen förmenar emellertid, att dagarvode bör utgå för varje förrättning, som ordföranden i nämnden finner sig böra företaga eller uppdrager åt annan nämndledamot att företaga. Sådan förrättningsdag bör sålunda betraktas som eller jämföras med sammanträdesdag. Utredningen anser en sådan tolkning av 19 § nämndlagen möjlig, att ersättning utgår för dylik förrättningsdag.

I samma lagrum föreskrives vidare, att för dag, då dagarvode utgår, traktamentsersättning ej må beräknas. Det har upplysts utredningen, att man inom vissa nämnder haft den uppfattningen, att ej heller traktamente för natt må utgå, då dagarvode åtnjutes för anslutande dag. Det synes utredningen skäligt, att traktamente för *natt* utgår oberoende av huruvida dagtraktamente eller dagarvode åtnjutes för anslutande dag.

3. Gemensamma sammanträden med ett läns samtliga nämnder.

I det föregående har utredningen understrukit nödvändigheten av att vägnämndernas ledamöter erhålla kännedom om lokala önskemål inom vägväsendet samt följa de lokala orternas utveckling och därav följande förändringar i trafiken och behoven inom vägväsendet. Utredningen anser det emellertid lika angeläget, att vägnämnderna för att kunna fylla sin uppgift erhålla mera allmän kännedom om vägväsendet även inom länet i dess helhet. Vägproblemen inom det egna vägnämndsområdet torde också komma i en riktigare belysning, om vägnämnden får dem jämförda med liknande problem inom andra delar av länet. Vägnämndernas arbete bör även bli mera fruktbarande, om nämnderna bli insatta i vägförvaltningens arbete och erhålla kännedom om hur man inom den statliga vägorganisationen ser på länets vägproblem. För vägförvaltningarna torde det vara till mycket stort gagn att närmare få dryfta de planer, som äro aktuella, med representanter för lokalintressena. F. n. måste det vara av särskilt värde för vägförvaltningarna att för de lokala representationsorganen få klargöra, vilka svårigheter bristen på materiel och arbetskraft erbjuda vägförvaltningarna i deras strävanden att vidmakthålla och förbättra vägnätet. För detta ändamål erfordras en redogörelse av vägförvaltningen för vad som uträttas och planeras inom länet.

Såsom angivits i det föregående (s. 37) framfördes vid vägväsendets förstatligande förslag om att gemensamma sammanträden med vägnämnderna i ett län skulle kunna anordnas. Det ansågs emellertid då, att ett dylikt sammanträdes funktion skulle kunna fyllas av länsvägnämnden, i vilken länets samtliga vägnämnder äro representerade. Utvecklingen har emellertid visat, att behov av dylika sammanträden föreligger för att skapa ökad kontakt på bredare bas mellan de lokala organen och den statliga vägorganisationen. Det kan nämligen icke skäligen krävas av länsvägnämndens ledamöter, att de till sina vägnämnder skola förmedla alla de ofta detaljerade upplysningar, som erhållas vid länsvägnämndens sammanträden.

I överensstämmelse med den mening, som kommit till uttryck i det alldeles övervägande antalet yttranden till utredningen, föreslår utredningen, att gemensamma sammanträden med länsstyrelsen, vägförvaltningen, länsvägnämnden och vägnämnderna hållas inom varje län. Dylika länssammanträden skulle fylla en stor uppgift.

Utredningen vill erinra därom, att före vägväsendets förstatligande de olika länens vägstyrelseföreningar anordnade väg dagar, där länets samtliga vägstyrelser oftast voro fulltaligt representerade. Dessa väg dagar hade stort värde för vägstyrelsernas arbete. Även efter vägväsendets förstatligande ha i ett par län dylika väg dagar anordnats med vägnämnderna. Vidare vill utredningen erinra om att landets länsvägnämnder funnit behov föreligga av en sammanslutning av länsvägnämnderna i ett Länsvägnämndernas förbund. Till förbundets verksamhet har statsbidrag beviljats. Förbundet anordnar sammanträden, vid vilka samtliga länsvägnämnder äro representerade. Ehuru icke samtliga ledamöter i länsvägnämnderna deltaga i förbundets sammanträden, är förbundets bildande ett uttryck för behovet hos nämnderna att få vägfrågorna belysta i ett större sammanhang. I stort sett skulle länssammanträdena fylla samma behov för vägnämnderna.

Sammanträdena skulle i första hand bereda de lokala representationsorganen tillfälle att gemensamt dryfta frågor av betydelse för samtliga nämnder och att erhålla de redogörelser härutinnan från den statliga vägorganisationen, som nämnderna anse erforderliga. Det ligger därjämte otvivelaktigt i vägmynigheternas intresse, att nämnderna erhålla de upplysningar om väghållningen, som äro nödvändiga för att de skola kunna fullgöra sina uppgifter, i syfte bl. a. att erhålla deras medverkan till att önskemålen i lokala vägfrågor bli tillgodosedda på ett sätt, som är förenligt med önskemålen för utvecklingen av länets vägväsende och näringsliv.

Efter att ha överblickat olika alternativ för den form, under vilken de olika organen skola samverka, har utredningen funnit lämpligast att sammanträdena ordnas på följande sätt.

För länssammanträdena bör i varje län finnas en bestyrelse bestående av landshövdingen, länsvägnämndens ordförande och vägdirektören. Formerna för bestyrelsens arbete böra icke bindas genom detaljföreskrifter utan

kunna för varje län utformas på det sätt, som befinnes lämpligast. I bestyrelsen bör landshövdingen vara ordförande.

På bestyrelsen bör ankomma att bestämma tidpunkten för sammanträdet samt programmet vid detsamma. Utredningen förutsätter, att länsvägnämndens ordförande gör sig underrättad om, vilka spörsmål vägnämnderna önska få behandlade på sammanträdena, samt tillser, att nämndernas önskemål i görligaste mån beaktas. Om den orientering m. m. från det statliga vägväsendet, som bör meddelas, ankommer det på vägdirektören att taga initiativ.

Sammankallandet av länsvägnämnden och vägnämnderna bör lämpligen ske genom att länsstyrelsen förordnar om sammanträde såsom i 13 § nämndlagen förutsatts kunna ske.

Utredningens förslag om ett gemensamt sammanträde med nämnderna inom ett län synes icke föranleda ändring i nämndlagen.

Det torde i regel ankomma på vägförvaltningen att vid sammanträdena svara för huvudanförandet såsom inledning till den diskussion om länets vägfrågor, som synes böra utgöra sammanträdets huvuddel. Därest så är möjligt, vore det också värdefullt för kontakten mellan de lokala och centrala organen inom vägväsendet, om vid vissa sammanträden representanter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunde närvara. Vidare torde man kunna överväga att vid något sammanträde orientera vägnämnderna rörande frågor, som inte direkt falla inom nämndernas verksamhet men som ändå nära anknyta till deras arbetsuppgifter, exempelvis frågor om enskild väghållning och skogsväsendets vägproblem.

Som regel bör ett dylikt sammanträde hållas varje år. Sammanträdesorten bör åtminstone i de större länen varieras. Sammanträdena böra kunna kombineras med studiebesök och kortare studieresa till aktuella vägbyggnads- eller vägunderhållsarbeten.

4. Övriga väckta förslag rörande vägnämnds uppgifter

Utredningen finner det vara uppenbart, att de lokala representationsorganen kunna vara värdefulla för vägväsendet, icke uteslutande för att bevaka, att de lokala behoven inom vägnämndsområdet tillgodoses. Genom att fortlöpande iakttaga förhållandena inom vägnämndsområdet kunna nämndens ledamöter erhålla ingående kännedom om de lokala vägförhållandena och vägbehoven, vilket bör vara av stort värde för de tjänstemän inom den statliga vägorganisationen, som handha väghållningen. Utredningen vill understryka vikten av att vägförvaltningarna uppehålla kontakt med vägnämnderna och vill framhålla lämpligheten av att vägförvaltningarna utnyttja vägnämndsinstitutionen genom att dryfta lokala spörsmål i vägfrågor med nämndernas ledamöter. Dylikt samråd behöver ej nödvändigtvis föranleda sammanträde, utan kan ske på enklaste sätt, under hand. Vägnämnderna kunna även komma i närmare kontakt med vägväsendet genom att ledamöterna, i den mån så lämpligen kan ske, anlitas för vissa tillfälliga uppdrag. Detta förfarande har i viss

utsträckning tillämpats exempelvis vid frågor om upplåtelser av mark för vägbyggnadsändamål, varvid nämndledamöternas Orts- och personkännedom otvivelaktigt kan vara av värde.

I en del yttranden har föreslagits, att vägnämnderna skulle få sig tilldelade vissa verkställighetsuppgifter i fråga om vägunderhåll och vägbyggande eller att nämnderna gemensamt med vägförvaltningarna skulle få dela ansvaret för vissa sådana uppgifter. Utredningen finner icke en sådan splittrad ansvarsfördelning vara förenlig med ett statligt vägväsende. Enligt utredningens mening måste ansvaret för handhavandet av väghållningen helt ligga hos den statliga vägförvaltningen, som därvid jämväl inom ramen för gällande författningar på eget ansvar måste få vidtaga de åtgärder, som förvaltningen anser erforderliga. Såsom i det föregående anförts utesluter detta dock icke, att samråd med vägnämnderna bör ske.

Vägnämndernas medverkan till ett förbättrande av väghållningen anser utredningen bör ligga i en värdefull positiv kritik av de resultat, som uppnåtts genom vägförvaltningens åtgärder. Genom en intim kontakt mellan vägförvaltning och vägnämnder bör kritiken i stället för att få formen av ett uttryck för ett lokalt missnöje med väghållningen bli ett uttryck för vägnämndernas vilja att medverka till förbättringar.

Beträffande vägunderhållet har, såsom i vissa yttranden till utredningen framhållits, vid riksdagsbehandlingen av nämndlagen förutsatts, att nämnderna icke skulle ha fortlöpande kontroll över vägunderhållet utan endast ha rätt att göra framställningar, då misskötsel av underhållet förekommer. Det vill synas, som om detta riksdagens uttalande på en del håll givits en strängare tolkning än som torde ha varit avsett. Utredningen finner det uppenbart, att vägnämnd hos vägförvaltningen kan göra påpekanden rörande underhållet, även om nämnden icke anser, att direkt misskötsel föreligger. Nämndernas befogenhet att framställa förslag i frågor rörande vägväsendet och vägtrafiken inom nämndens område måste nämligen avse även vägunderhållet. Frågor rörande vägunderhållet kunna alltså göras till föremål för behandling vid nämndernas sammanträden. Det intimare samarbete mellan vägförvaltning och vägnämnder, som utredningen i det föregående förordnat, torde också underlätta möjligheterna för vägnämnderna att med vägförvaltningen dryfta frågor om vägunderhållet.

En del vägnämnder ha föreslagit ökat inflytande i frågor rörande planläggning av väg. Såsom i det föregående angivits, ha dock vägnämnderna mycket stora möjligheter att framföra sin mening vid olika tillfällen under planläggningens gång. Utredningen kan därför icke finna, att någon förändring av vägnämndernas befogenhet i detta hänseende är av behovet påkallad.

För behandlingen av vissa frågor rörande den enskilda väghållningen m. m. har Kungl. Maj:t förordnat särskild utredningsman. Dennes uppdrag omfattar frågor rörande såväl enskilda vägar, till vilka länsstyrelserna bevilja statsbidrag, som enskilda vägar, vilka i statsbidragshänseende falla inom skogsstyrelsens och egnahemsstyrelsens verksamhetsområden. Frågan om huruvida

och i vilken omfattning vägnämnder och länsvägnämnder skola deltaga i handläggningen av ärenden rörande enskilda vägar har utredningen efter samråd med utredningsmannen funnit lämpligen böra behandlas i samband med dennes uppdrag. Utredningen har därför funnit sig i detta sammanhang icke närmare böra ingå härpå.

5. Ifrågasatta organisatoriska förändringar.

Genom ett fullt utnyttjande av de möjligheter till samråd och initiativ i vägfrågor, som vägnämnderna ha redan nu, kunna dessa taga större aktiv del i behandlingen av länets vägfrågor än som hittills i många fall skett. De av utredningen föreslagna åtgärderna syfta till att öka effekten av nämndernas arbete. Den decentralisering av beslutanderätten till de lokala organen inom väg- och vattenbyggnadsverket, som redan skett och som utredningen har till uppgift att undersöka möjligheterna att utvidga, kan även förväntas bidra härtill. Dessa förhållanden komma att medverka till att nämnderna komma i intimare kontakt med de lokala önskemålen och med förhållandena i övrigt inom länets vägväsende. Utredningen förmenar, att en sådan effektivisering av de redan befintliga lokala organen är till bättre nytta för vägväsendet än inrättandet av nya lokala organ i form av *vägombudsstämmor* på sätt föreslagits i motion I: 207 till 1947 års riksdag. Till utredningens ståndpunkts-tagande bidra även följande skäl. Inrättandet av ytterligare ett lokalt organ, som skulle utgöra remissinstans, skulle komma att tynga förvaltningsapparaten och anses därför motverka de förenklingar, man syftar att uppnå. Då arbetsuppgifterna skulle bli i stort sett desamma för vägnämnd och vägombudsstämma, skulle stämman komma att utgöra en onödig påbyggnad av organisationen. Såsom utredningen tidigare framhållit, bör det åligga vägnämnderna att i möjligaste mån följa väghållningen. Detta torde kunna ske effektivare genom de vidgade resemöjligheter, som utredningen föreslagit. Rapportering till vägförvaltningen av hastigt påkommande skador kan ske genom vägnämndsledamöternas medverkan och dessutom kunna speciella åtgärder vidtagas, såsom anlitande av särskilda rapportörer, vilket tillämpats inom vissa län. Då även den av motionärerna omnämnda lokala övervakningen synes kunna ske på ett fullt tillfredsställande sätt utan inrättande av vägombudsstämma, finner sig utredningen i likhet med flertalet av dem, som avgivit yttrande till utredningen, böra avstyrka motionärernas förslag.

I ett par yttranden till utredningen har föreslagits inrättande av ett s. k. *vägråd*, vari förutom vägdirektören och tjänstemän vid vägförvaltningen skulle ingå representanter för de lokala intressena. Den nuvarande organisationen inom vägväsendet har prövats under en relativt kort tid och under exceptionella förhållanden. Man har sålunda ingen erfarenhet av hur organisationen under normala förhållanden skulle verka. Av de inkomna yttrandena framgår, att vägnämndernas verksamhet under de gångna åren i regel varit begränsad. En effektivisering av vägnämndernas verksamhet och en intimare

kontakt mellan vägförvaltning och vägnämnder anser utredningen i viss mån kunna fylla samma ändamål som dylika vägråd. Då den föreslagna organisatoriska förändringen icke heller skulle kunna få någon betydelse för att hjälpa nu rådande svårigheter för vägväsendets utveckling, anser sig utredningen icke kunna förorda en dylik förändring.

Utredningen anser sig icke heller kunna förorda, att *antalet ledamöter i vägnämnd* ökas. En nämnd med fem ledamöter är i regel tillräckligt stor för att nämnden skall äga erforderlig kännedom om förhållandena inom vägnämndsområdet. Samtidigt blir nämnden icke större än att samtliga ledamöter kunna delta i behandlingen av de frågor, som kunna bli föremål för nämndens behandling. Om antalet ledamöter i nämnden skulle vara större, torde i vissa fall fråga uppkomma om tillsättande av särskilt arbetsutskott, vilket utredningen icke anser vara fördelaktigt för ett tillgodoseende av de lokala intressena inom vägnämndsområdet.

Beträffande länsvägnämnd har utredningen i särskilt yttrande till riksdagens jordbruksutskott tillstyrkt viss ökning av antalet ledamöter.

F. Sammanfattning av utredningens förslag

Utredningen lämnar redogörelse för de arbetsuppgifter, som åligga vägnämnderna, och föreslår, att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdrages att informera nämnderna härom (s. 42—44).

Utredningen finner, att vissa vägnämnder haft så få sammanträden, att nämndledamöterna icke kunnat hålla den erforderliga kontakten med vägförhållandena inom vägnämndsområdet. Med anledning härav framhåller utredningen, att anledning till sammanträde med vägnämnd kan finnas, även om inget till nämnden remitterat ärende föreligger till behandling. I regel bör minst ett sammanträde årligen hållas med varje vägnämnd. Utredningen finner lämpligt, att vägdirektören kallas att själv eller genom representant närvara vid åtminstone ett sammanträde årligen med nämnden för ömsesidig information i lokala vägfrågor (s. 44—45).

Utredningen upptager till behandling frågan om i vilken omfattning vägnämnd och länsvägnämnd böra företaga resor, och vilka olika ärenden, som kunna föranleda resor. Utredningen framhåller, att det bör åligga vägnämnd att vid resor i lämplig utsträckning söka kontakt med vederbörande kommunala representanter och andra intressenter i vägfrågor (s. 45).

Utredningen finner, att den praxis med samråd under enkla former mellan vägförvaltning och vederbörande nämnd, som på en del håll utbildat sig, bör vinna ökad tillämpning. Dylikt samråd bör från vägförvaltningens sida alltid ske med nämndens ordförande eller med ledamot, som denne anvisar. Med anledning av väckt förslag om att varje ledamot av vägnämnd borde få företaga besiktningresa, när han så finner lämpligt, anför utredningen, att nämndledamot bör företaga resa endast efter uppdrag av nämndens ordförande (s. 45—46).

Utredningen anser det förenligt med vägnämnds och länsvägnämnds arbetsuppgifter att resor i rimlig omfattning företagas med bil, varvid besiktning av väghållningen och vägförhållandena utmed färdvägen kan ske. Utredningen förutsätter med hänsyn härtill att ersättning kan utgå för resa med bil i viss utsträckning även om annat färd sätt är billigare (s. 46).

Utredningen föreslår sådan tillämpning av nämndlagen, att dagarvode må utgå för förrättningsdag, även om denna icke tillika är sammanträdesdag. Utredningen belyser vidare frågan om traktamentsersättningar till nämndledamöter (s. 47).

Utredningen föreslår, att vägnämnderna och länsvägnämnden i varje län

en gång årligen kallas till gemensamt sammanträde eventuellt i förening med besiktningsresa (s. 47—49).

Utredningen framhåller betydelsen av samarbete mellan vägförvaltning och nämnder i syfte att tillvarata nämndledamöternas lokalkännedom. Utredningen anser icke, att vägnämnderna skola tilldelas verkställighetsuppgifter i fråga om vägunderhåll och vägbyggande eller ansvar för sådana uppgifter (s. 49—50).

Utredningen finner det uppenbart, att vägnämnd hos vägförvaltningen kan och bör göra påpekanden om önskade förbättringar i vägunderhållet, även om nämnden icke anser att misskötsel föreligger. Frågor om vägunderhållet kunna göras till föremål för behandling vid nämndernas sammanträden (s. 50).

Utredningen avstyrker det motionsvis framförda förslaget om inrättande av vägombudsstämma (s. 51).

Utredningen avstyrker under utredningsarbetet framkomna förslag om inrättande av s. k. vägråd, vari skulle förutom vägdirektören och tjänsteman vid vägförvaltningen ingå representanter för de lokala intressena, (s. 51) samt om utökande av antalet ledamöter i vägnämnd (s. 51—52).

Utredningen anser att de framlagda förslagen kunna genomföras utan ändring av gällande författningar under förutsättning att vissa av utredningen gjorda tolkningar av gällande bestämmelser lämnas utan erinran.

*Bilaga**Till ordförandena i samtliga vägnämnder.*

Enligt bemyndigande av Kungl. Maj:t har Statsrådet och Chefen för kommunikationsdepartementet tillkallat sakkunniga för att inom departementet biträda med utredning rörande möjligheterna av en decentraliserad handläggning av vissa ärenden inom väg- och vattenbyggnadsverket. De sakkunniga ha antagit benämningen 1947 års utredning rörande decentralisering inom väg- och vattenbyggnadsverket.

För att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag har Kungl. Maj:t till utredningen överlämnat riksdagens skrivelse 1947: 152 i anledning av väckta motioner om inrättande av vägombudsstämma inom varje vägnämndsområde.

I motionen 1947: 207 i första kammaren (likalydande med motion 323 i andra kammaren) har bl. a. anförts, att de erfarenheter, som numera vunnits sedan vägväsendets förstatligande, gåve vid handen, att det rådande läget icke motsvarade de krav på möjligheter för självständiga och effektiva insatser från de lokala intresserepresentationernas sida, som vore önskvärda och som förutsattes komma till stånd vid stiftandet av 1943 års väglagar.

I syfte att åstadkomma en förbättring av dessa förhållanden ha motionärerna föreslagit, att de inom varje vägnämndsområde valda vägombuden, vilka nu välja ledamöter i vägnämnd, skola utgöra vägombudsstämma. Stämman skulle ha till uppgift att verka för att de lokala vägförhållandena inom varje ombudsområde på bästa sätt tillgodoses.

Stämman skulle sammanträda minst en gång om året under oktober månad och skulle även sammanträda på kallelse av vägnämnd eller förordnande av länsstyrelsen för inhämtande av yttrande eller förslag i vägfrågor. Stämman skulle äga att för vägnämnden framlägga de förslag till åtgärder och ingripanden i vägfrågor, som befunnes påkallade. Vägnämnden skulle därefter med eget yttrande vidarebefordra sådan framställning till den myndighet saken närmast rör.

Jordbruksutskottet, som haft att behandla motionen, har icke ansett sig enbart med stöd av den av motionärerna förebragta utredningen kunna fatta någon ståndpunkt till motionärernas förslag utan förordat, att frågan om på vad sätt och i vilken omfattning önskemålen om ett ökat inflytande inom den statliga vägorganisationen må kunna tillgodoses göres till föremål för utredning.

1947 års utredning rörande decentralisering inom väg- och vattenbyggnadsverket har ansett det önskvärt, att för bedömande av denna fråga erhålla följande uppgifter rörande vägnämndernas hittillsvarande verksamhet.

1. Antal sammanträden år 1944, 1945, 1946 och 1947.
2. Vilka frågor hava vid dessa sammanträden behandlats utöver följande, beträffande vilka i gällande författningar är särskilt föreskrivet att vägnämnden skall deltaga vid behandlingen: ansökan om anläggning av väg, arbetsplaner till vägföretag, förslag och yttrande beträffande flerårsplaner (investeringsplaner, behovsplaner), förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg, indragning av allmän väg och övertagande av väghållning, som åligger någon på grund av särskild förpliktelse?
3. Vilka framställningar och förslag i frågor rörande vägväsendet och vägtrafiken inom nämndens område utöver de ovannämnda har nämnden gjort till vägförvaltningen, länsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller Kungl. Maj:t?

4. I vilken utsträckning ha vägnämndens ledamöter företagit resor föranledda av vägfrågor inom vägnämndsområdet eller verkställt besiktningar i sådana frågor

- a) i sällskap med vägförvaltningens personal?
- b) eljest?

Vid de överväganden om det lokala inflytandet i ärenden rörande vägväsendet, som gjorts inom utredningen, har utredningen ställt nedanstående frågor. Det vore av värde för utredningen att få del av den syn på dessa frågor, man har inom landets vägnämnder. I första hand synes böra beaktas, huruvida andra former för det lokala inflytandet inom vägväsendet än de nu gällande skulle medfört bättre förhållanden under den tid som förflutit sedan vägväsendets förstataligande.

5. Bör det lokala inflytandet inom vägväsendet ökas?

6. Inom vilket område av vägförvaltningarnas verksamhet anses det lokala intresset för närvarande icke tillgodosett i tillräcklig grad?

7. Beror känslan av för litet lokalt inflytande i vägfrågor väsentligen på att vägbyggnader på grund av brist på arbetskraft kunnat bedrivas endast i mycket ringa omfattning alltsedan vägväsendets förstataligande?

8. Skulle de lokala intressena få större möjlighet att göra sig gällande genom följande eller andra åtgärder?

a) Inrättande av vägomбудsstämman i varje vägnämndsområde såsom föreslagits i förenämnda motion.

b) Ökade möjligheter för ledamöterna i vägnämnden att företaga resor för bedömning av vägfrågor.

c) Länets vägnämnder samlas förslagsvis en gång årligen till en överläggning, varvid vägförvaltningens personal lämnar orientering rörande det aktuella läget beträffande länets vägväsende.

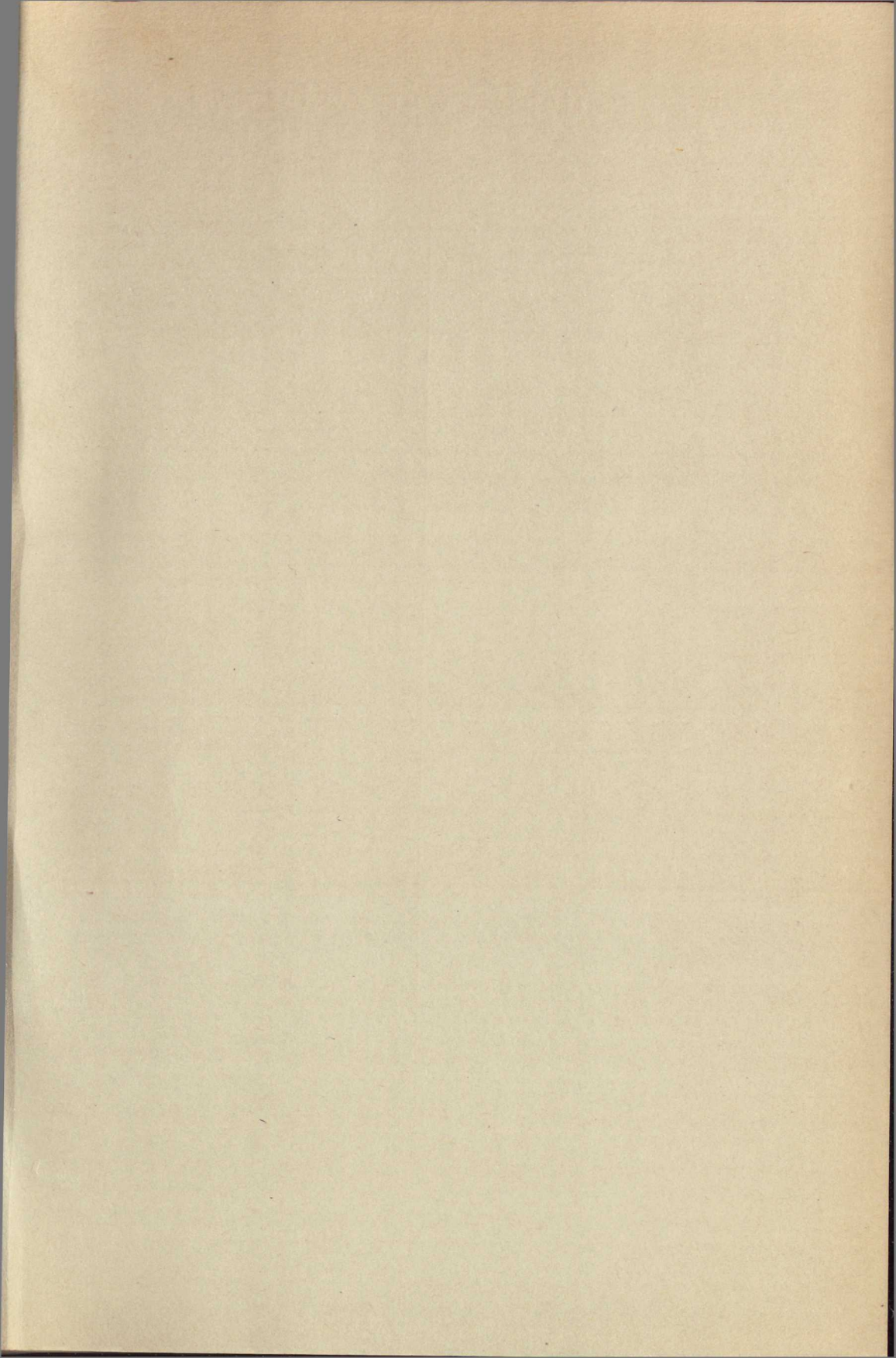
Utredningen får sålunda anhålla, att Ni ville lämna de begärda uppgifterna samt meddela Eder vägnämnds syn på de framställda frågorna, varvid svaren böra givas samma nummerbeteckning som motsvarande fråga och insändas till länsstyrelsen för vidare befordran till utredningen.

Stockholm den 21 juni 1947.

1947 års utredning rörande decentralisering inom väg- och vattenbyggnadsverket.

Ivar Jansson,

Allan Tänneryd,



Statens offentliga utredningar 1948

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till ändrad butikstängningslagstiftning. [3]

Markutredningen. 1. Betänkande med förslag till vissa ändringar i expropriationslagstiftningen. [4]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Parlamentariska undersökningskommissionen ang. flyktingärenden och säkerhetstjänst. 3. Betänkande ang. säkerhetstjänstens verksamhet. [7]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Kommitténs för partiellt arbetsföra betänkande. 4. Förslag ang. partiellt arbetsförs anställning i allmän tjänst. [11]
Förslag till sjuvårstidslag [16]

Hälso- och sjukvård.

Den öppna läkarvården i riket. [14]

Allmänt näringsväsen.

Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 6—7. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Jönköpings län och Kronobergs län. [6] 2:16. Skaraborgs län. [15]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande med förslag rörande organisation och avlöningsförhållanden m. m. vid lantmäteristyrelsen och länslantmäterikontoren. [1]

Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av verksamheten för jordbrukets yttre och inre rationalisering. [2]

Yttenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Betänkande med förslag till ny Kungl. Maj:ts förordning ang. explosiva varor m. m. [8]

Kommunikationsväsen.

Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 3. Smalspåriga järnvägar i Östra Småland och Östergötland. [9]

Betänkande ang. skärgårdstraffen m. m. [10]

Betänkande ang. statens järnvägars organisation. Del 1. Den centrala ledningen. [18]

Betänkande rörande vägnämndernas och länsvägnämndernas arbetsuppgifter m. m. [18]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Trädgårdsundervisningen. [5]

Statens trädgårdsförsök. [12]

Betänkande ang. utbildning av sjuksköterskor och annan sjukvårdspersonal [17]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.