



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1941: 12
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG
TILL
FÖRSTATLIGANDE AV
DEN ALLMÄNNA VÄGHÅLLNINGEN
PÅ LANDET M. M.

AVGIVET AV
INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET
TILLKALLADE SAKKUNNIGA

S T O C K H O L M
1 9 4 1

Statens offentliga utredningar 1941

Kronologisk förteckning

1. Sociala försvarsberedskapskommittén. Betänkande. Del 3. Förslag till krigspensionsförordning m. m. Beckman. 120 s. **Fö.**
2. Betänkande med förslag rörande restaureringen av Uppsala domkyrka. Uppsala, Almqvist & Wiksell. 82 s. 16 pl. **E.**
3. Åtgärder för bekämpande av homosexualitetens samhällsfarliga yttringar. Norstedt. 58 s. **Ju.**
4. Utredning angående byggnadskostnaderna. Beckman. viij, 386 s. **S.**
5. Betänkande med allmänna riktlinjer för åstadkommande av tidigare inbetalning av utskylder. Del 1. Marcus. 522 s. **Fi.**
6. Betänkande med allmänna riktlinjer för åstadkommande av tidigare inbetalning av utskylder. Del 2. Marcus. 143 s. **Fi.**
7. Förslag till rättegångsbalk av Kungl. Maj:t den 14 februari 1941 godkänt såsom grundval för processlagberedningens fortsatta verksamhet. Norstedt. iv, 530 s. **Ju.**
8. Lagberedningens förslag till lag om aktiebolag m. m. 1. Lagtext. Norstedt. vij, 141 s. **Ju.**
9. Lagberedningens förslag till lag om aktiebolag m. m. 2. Motiv. Norstedt. 720 s. **Ju.**
10. 1938 års pensionsakkunniga. Betänkande med förslag till allmänna tjänste- och familjepensionsreglementen. Marcus. 435 s. **Fi.**
11. Betänkande med förslag om inrättande av en statlig brandskola m. m. Beckman, 63 s. **K.**
12. Betänkande med förslag till förstatligande av den allmänna väghållningen på landet m. m. Beckman. 288 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.** = eklelesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1941: 12
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG
TILL
FÖRSTATLIGANDE AV
DEN ALLMÄNNA VÄGHÅLLNINGEN
PÅ LANDET M. M.

AVGIVET AV
INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET
TILLKALLADE SAKKUNNIGA

STOCKHOLM 1941
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI

[232 41]



STATENS ÖFVERSTYCKNING ÖFVER
KOMMUNIKATIONSLÄRAN



BETÄNKANDE ÖFVER

FÖRSTÄLLNINGEN

ÖFVER DEN ALLMÄNNA VÄGVAJNINGEN

PÅ LANDET M. M.

AF ÖFVERSTYCKNINGEN ÖFVER
KOMMUNIKATIONSLÄRAN

STOCKHOLM

ÅR 1854



INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
<i>Skrivelse till Statsrådet och Chefen för Kommunikationsdepartementet</i>	5
<i>Kap. 1. Direktiven för de sakkunnigas arbete</i>	7
<i>Kap. 2. Återblick på rättsutvecklingen med redogörelse för den nuvarande vägorganisationen</i>	10
<i>Kap. 3. Om kostnaderna för den allmänna väghållningen</i>	20
<i>Kap. 4. De allmänna dragen av ett statligt vägväsende</i>	27
Den statliga väghållningsverksamhetens föremål 27. — Huvuddragen av den statliga vägförvaltningen enligt de sakkunnigas förslag 28.	
<i>Kap. 5. Vissa frågor som uppkomma vid ett förstatligande och som äro av betydelse för organisationens utformande i detalj</i>	33
A. Om riksdagens anslagsbeviljande och om fördelningen av anslag	33
B. Om ordnandet av vägbyggnadsverksamheten på landsbygden	40
Nu gällande ordning 40. — Riktlinjer för vägbyggnadsverksamhetens ordnande 43. — Den förberedande utredningen om behovet av vägföretag 44. — Planer för vägbyggnadsverksamheten 45. — Arbetsplaner 46. — Länsstyrelsernas befattnings med vägfrågor 48. — Den lokala representationen 49. — Förfarandet vid utredning om behovet av vägföretag samt vid upprättandet av flerårs- och arbetsplaner 51. — Sammanfattning 55.	
C. Om handläggning av frågor om förändring av enskild väg på landet till allmän och om indragning av väg	56
D. Om tillsyn å väghållningen	58
E. Om vägarbetenas utförande i egen regi eller på entreprenad	58
F. Om vägorganisationens förrådsrörelse	60
<i>Kap. 6. Utformning i detalj av en statlig vägorganisation</i>	65
A. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation	65
Om fullmäktige 65. — Utövändet av beslutanderätten i styrelsen 66. — Generaldirektören 68. — Byråindelningen 68. — Anställningsform och löneställning för vissa chefsbefattningar 69. — Byråorganisationens närmare gestaltning 70. — Överrevisorer 87. — VoVs löne-kostnader 88. — Expens- och resekostnader 90. — Sammanfattning 91.	
B. Distriktsorganisationen	92
Allmänna synpunkter på distriktsindelningen 92. — Alt. I 94. — Alt. II 107. — Vägmästarorganisationen 112. — Jämförelse mellan alt. I och alt. II 119. — Sammanfattning 120.	
C. Den lokala representationen	121
D. Om vägsynenämnd	123
<i>Kap. 7. Angående ifrågasatt inrättande av ett rådgivande centralt organ (riksvägnämnd)</i>	125
<i>Kap. 8. Övergångsfrågor</i>	126
A. Övertagandet av vägdistriktens tillgångar och skulder	126
B. Förstatligandets följder för personalen vid den nuvarande vägorganisationen	129
C. Om pensionsrätt för de anställda vid den nya vägorganisationen	131
<i>Kap. 9. Jämförelse mellan administrationskostnaderna för den nuvarande och den föreslagna organisationen</i>	134
<i>Kap. 10. De sakkunnigas ställningstagande till frågan om ett förstatligande av vägväsendet</i>	137
Historisk översikt av tidigare uttalanden 137. — Om den nuvarande vägförvaltningens ändamålsenlighet 148. — Om förutsättningarna för en rationell och rättvis fördelning av vägmedlen 155. — Brister ur skatte-synpunkt 157. — Förändrade förhållanden efter tillkomsten av gällande lagstiftning 159. — Om möjliga reformer inom den nuvarande organisationens ram 161. — Fördelar av ett förstatligande 162. — Om behovet av ett förstatligande för förhållanden under krig och kristider 164. — Granskning av tidigare anförda skäl mot ett förstatligande 167. — Slutligt ställningstagande 169.	
<i>Kap. 11. Om ett förstatligande under nu pågående kris</i>	171

Specialfrågor.

	Sid.
I. <i>Den allmänna väghållningen i köpingar och municipalsamhällen</i>	176
Om väghållningens ombesörjande 176. — Omfattningen av den allmänna väghållningen i samhällena 178. — Normer för väghållningen inom samhällena 181. — Sammanfattning 182.	
II. <i>Om den allmänna väghållningen i städerna och om ändrade grunder för statsbidrag till städernas väg- och gatuväsende</i>	183
Om väghållningens ombesörjande 183. — Om lättnad i städernas väg- och gatuhållningsbördor 184. — Återblick på utvecklingen beträffande statsbidrag 184. — Nu gällande bestämmelser rörande statsbidrag 186. — Förslag till ändrade grunder för statsbidrag 189. — OrdnanDET av vägbyggnadsverksamheten 193. — Om tillsyn av väghållningen i städerna 195. — Sammanfattning 196.	
III. <i>Om de stadsliknande samhällenas skyldighet att tillhandahålla vägmark</i> 197	197
Historisk återblick 197. — Gällande regler 199. — Anförda skäl för och emot samhällenas markanskaffningsskyldighet. De sakkunnigas utredningsuppdrag 200. — Införskaffat utredningsmaterial 207. — De sakkunnigas mening och förslag 211. — Sammanfattning 223.	
IV. <i>Om sättet att förvärva rätt till mark för allmän väg</i>	225
Nu gällande bestämmelser om förvärv av rätt till vägmark 225. — Ordningen för ersättningens bestämmande vid vissa andra tvångsförvärv 230. — Om behovet av ett enkelt och billigt förfarande 232. — Tillstånd att taga mark i anspråk 233. — Om äganderätt eller nyttjanderätt till vägmark 236. — Ordningen för ersättningens bestämmande. Jämförelse mellan expropriation och förfarande enligt vägrättslagen 236. — Vägrättsmålens överflyttning till ägodelningsrätt 242. — Om rätt för väghållare att välja mellan expropriationslagens och vägrättslagens ordning för ersättningens bestämmande 244. — Sammanfattning 247.	

Särskilda yttranden av:

N. Bolinder 249. — A. Lidén 250. — G. Quensel 253. — A. De Geer 257.

Bilagor.

1. Översikt av vägväsendet i våra grannländer	261
2. P. M. av sekreterare Nils Isoz om pensionskostnader	265
3. Kostnaderna för den allmänna väghållningen på landet 1930—1939	270
4. Uppgifter rörande vägstyrelsernas förvaltningskostnader 1938	272
5. Uppgifter rörande huru stor del av länsstyrelse-tjänstemännens arbete, som belöper på vägväsendet	274
6. Länsstyrelsernas kostnader för vägväsendet	275
7. Uppgifter rörande vägdistriktens marklösenkostnader och beträffande kostnaderna för byggnadsarbeten i egen regi och på entreprenad	276
8. Jämförelsekvantiteter vid en distriktsindelning enl. alt. I	277
9. Vägbyggnadsbehovet för huvudvägar inom distrikt enl. alt. I	278
10. Antalet arbetsområden inom de föreslagna distrikten enl. alt. I och kostnaderna för uppförande av garage m. m.	278
11. Jämförelsekvantiteter vid en distriktsindelning enl. alt. II	279
12. Vägbyggnadsbehovet för huvudvägar inom distrikt enl. alt. II	280
13. Antalet arbetsområden per distrikt enl. alt. II m. m.	281
14. Arbetsledareförbundets utredning rörande avlöningsförmånerna för vägdistriktens tekniska personal	281
15. Vägstyrelsernas uppgifter rörande vägmästarnas löneförmåner under 1939	282
16. Vägdistriktens tillgångar och skulder	283
17. Förteckning över stadsliknande samhällen, vilka under åren 1937 och 1938 själva helt eller delvis omhänderhaft den allmänna väghållningen inom sina områden	285
18. Vägingenjörernas uppgifter rörande praxis inom olika län med avseende å vilka gator inom de stadsliknande samhällena som skola anses såsom allmänna	287

Såsom förkortning av benämningen *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* användes *VoV*.

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Genom beslut den 25 november 1938 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst sju sakkunniga för att inom departementet biträda med verkställande av utredning av frågan om ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet samt inkomma med de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Med stöd av bemyndigandet tillkallade departementschefen nämnda dag såsom sakkunniga för ändamålet före detta generaldirektören Carl Gösta Oskar Malm, generaldirektören Nils Leonard Bolinder, hovrättsrådet Sven Gösta Ludvig Quensel, extra byråchefen Karl-Gustaf Magnus Hjort och ordföranden i Svenska vägstyrelsernas förbund, ledamoten av riksdagens första kammare, friherre Arvid Louis Gerard De Geer. Ytterligare tillkallades den 1 november 1939 landshövdingen Arvid Lidén. Åt Malm uppdrogs att i egenkap av ordförande leda de sakkunnigas arbete, varjämte assessorn, numera hovrättsrådet Tor Alfred Bexelius förordnades att vara sekreterare åt de sakkunniga. Dessa antogo benämningen 1938 års sakkunniga för utredning om vägväsendets förstatligande.

Förutom ovannämnda utredning har Kungl. Maj:t den 17 november 1939 uppdragit åt de sakkunniga att bland annat verkställa av riksdagen i skrivelse den 29 maj 1936, nr 285, begärd utredning om ändring i skyldigheten enligt 17 § väglagen för köping och annat samhälle, för vilket stadspanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning, att kostnadsfritt tillhandahålla vägmark.

Dessutom ha för att tagas i övervägande vid fullgörandet av de sakkunnigas uppdrag till dem med remisskrivelser nedan angivna dagar överlämnats handlingarna i följande ärenden:

1. den 12 maj 1939 svenska väg- och vattenbyggnadsarbetareförbundets skrivelse den 15 mars 1939 om vidtagande av åtgärder för beredande av pensionsrätt åt de hos vägdistrikten anställda vägarbetarna;

2. den 15 juni 1939 riksdagens skrivelse den 3 juni 1939, nr 351, i anledning av väckta motioner om beredande åt stadspanelagda samhällen på landet av lättnad i dem åvilande bördor för väg- och gatuhållning;

3. den 13 september 1939 motormännens riksförbunds skrivelse den 6 april 1939 med hemställan om åtgärder för undanröjande av förefintliga missförhållanden vid fastställande av ersättning för vägmark;

4. den 23 september 1939 väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 20 september 1939 i anledning av framställning från Sveriges arbetsledareförbund om förbättring av avlöningsvillkoren för de hos vägdistrikten anställda arbetsledarna;

5. den 20 oktober 1939 Kungl. automobilklubbens i skrivelse den 17 april 1939 med instämmande av ett nittiotal till klubbens landsförbund anslutna organisationer gjord framställning, avseende vissa vägväsendet och vägtrafiken berörande frågor;

6. den 2 december 1939 riksdagens skrivelse den 29 april 1939, nr 219, såvitt angår frågan om marklösen vid vägbyggnad; samt

7. den 10 maj 1940 handlingarna i besvärssärende rörande möjlighet för vägingenjör att vid tjänsteresor begagna egen automobil.

För fullgörande av de erhållna uppdragen ha vissa av de sakkunniga och deras sekreterare med vederbörligt tillstånd företagit studieresor i olika delar av landet och till Finland. För komplettering av tillgängligt utredningsmaterial rörande vägväsendet ha de sakkunniga infordrat åtskilliga uppgifter från länsstyrelser, vägstyrelser, vägingenjörer m. fl. Under utredningen ha de sakkunniga samrått bland andra med olika befattningshavare inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess tjänstemän inom länen. På uppdrag av de sakkunniga har vägingenjören, kaptenen i väg- och vattenbyggnadskåren Einar G. Almquist i enlighet med givna direktiv verkställt vissa utredningar samt utarbetat vissa förslag.

De sakkunniga framlägga härmed ett principbetänkande rörande frågorna om ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet, om det allmänna vägväsendet i städerna och om nya grunder för statsbidrag till städernas väg- och gatuhållning, om skyldigheten för de stadsliknande samhällena att tillhandahålla mark för allmän väg samt om sättet att förvärva rätt till mark för allmän väg m. m. Efter samråd under hand med departementschefen har icke ansetts erforderligt att på detta stadium, då det gällt att skaffa underlag för det principiella bedömandet av frågan om ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet, närmare utforma texterna till de författningar, som erfordras för ett genomförande av de sakkunnigas förslag i olika hänseenden.

De sakkunniga — som av Kungl. Maj:t fått i uppdrag dels att verkställa av riksdagen i skrivelser den 13 mars 1931, nr 71, och den 23 maj 1939, nr 299, begärd utredning om affisering m. m. utmed vägar och järnvägar, dels ock att avgiva utlåtande över ett av telegrafstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 1 februari 1936 gemensamt avgivet förslag till kungörelse med vissa bestämmelser rörande telegraf-, telefon- och andra svagströmsledningar — ha för avsikt att under den närmaste framtiden avgiva särskilda utlåtanden rörande dessa frågor.

Särskilda yttranden av Bolinder, Lidén, Quensel och De Geer bifogas.

Stockholm den 9 april 1941.

G. MALM.

NILS BOLINDER.

ARVID LIDÉN.

G. QUENSEL.

K. G. HJORT.

ARVID DE GEER.

/Alfred Bexelius.

Kap. 1. Direktiven för de sakkunnigas arbete.

Direktiven för de sakkunnigas arbete innehållas i ett yttrande till statsrådsprotokollet den 25 november 1938 av chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Forslund.

I yttrandet erinrade departementschefen till en början, att kommunalskatteberedningen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 10 oktober 1938 hemställt om utredning rörande vägväsendets förstatligande under framhållande att, enligt beredningens mening, mycket allvarliga erinringar ur skatteutjämnings synpunkt kunde riktas mot den nuvarande ordningen. Efter en redogörelse för denna och efter att ha berört de förändringar som vägtrafiken och vägväsendet undergått, sedan frågan om vägorganisationen senast var föremål för prövning, anförde departementschefen:

»I 1938 års statsverksproposition anförde jag, att väghållningen numera måste betraktas icke såsom ett ortsintrasse utan i likhet med övriga viktiga kommunikationsmedel som ett allmänt intresse. Automobiltrafikens utveckling har åter skänkt landsvägen en stor del av dess gamla betydelse som samfärdselled. Den har dessutom förändrat vägtrafiken så, att landsvägarna numera icke blott som tidigare uppbära en i huvudsak lokalt betonad trafik. I stor utsträckning tjäna landsvägarna såsom förbindelseleder mellan varandra vitt åtskilda orter. Ur denna synpunkt blir det, såsom kommunalskatteberedningen framhåller, av ökad betydelse att väghållningsbördan fördelas i möjligaste mån jämnt över hela landet. På grund av den olika folktätheten i skilda delar av riket komma emellertid med distriktsindelningen vägsträckor av mycket olika längd per vägskatte-krona inom skilda distrikt. Härav följer en betydande ojämnhet i skattebördan, vilken måste uppfattas såsom irrationell, sedan vägarna i den grad som skett förvandlats från lokala till allmänna samfärdsleder. Den nuvarande skatteutjämnningen skapar icke den trygghet som önskligt vore för behovens tillfredsställande i den inbördes ordning, som ur hela samfärdselns synpunkt är fördelaktigast, enär uttaxeringen är grundad på, bland annat, arbetets omfattning, vilken avgöres av lokala myndigheter.

Kommunalskatteberedningen framhåller i sin förut nämnda skrivelse, att en tillfredsställande skatteutjämnning icke vunnits trots att staten betalade huvudparten av vägstnaderna, utan vägskatten tryckte skattebetalarna mycket ojämnt och i åtskilliga fall synnerligen hårt. Enär de skattetyngda distrikten oftast omfattade skattetyngda kommuner, komme hög vägskatt att trycka skattebetalare, vilka redan förut voro hårt belastade.

Det är emellertid icke blott önskvärdheten av skattebördans utjämning, som motiverar en förnyad prövning av frågan om den ändamålsenligaste vägorganisationen. Den förändring av vägtrafikens karaktär, som aktualiserar skatteutjämningsfrågans upptagande till prövning, ökar också betydelsen av att vägarna i olika delar av landet hållas i ett i förhållande till trafikmängden något så när likartat skick. Delvis är avsett att åvägbringa detta genom den under utarbetande varande generalplanen för utbyggnad av rikets vägnät. Uppenbarligen skulle dock den önskvärda enhetligheten vara lättare att åstadkomma, därest skötseln av de allmänna vägarna befunde sig i en hand. Under nuvarande förhållanden kunna vägar, som genomlöpa flera distrikt, på skilda sträckor befinna sig i ett mycket olika skick. Denna skillnad kan uppkomma icke blott genom varierande

utbyggnadstakt beträffande samma väg inom skilda distrikt utan även därigenom att underhållet kan vara av olika kvalitet. Icke heller behöver den antydda skillnaden mellan distrikten nödvändigtvis hänföra sig till medelstillgången. Den kan också framkallas av skiljaktigheter i uppfattningen hos olika vägstyrelser om en vägs betydelse.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i egenskap av högsta tekniska myndighet för vägväsendet möjligheter att tillse, att, om en väg bygges eller förbättras, vägen efter färdigställandet fyller skäligen anspråk ur teknisk synpunkt. Däremot äger styrelsen endast i ringa grad inflytande på frågan, i vilken takt vägarbetena inom ett distrikt eller ett län skola bedrivas. Initiativet till olika vägarbeten ligger i huvudsak i de lokala myndigheternas händer, och den centrala myndigheten kan öva inflytande övertvägande i negativ riktning genom den rätt till granskning av flerårs- och arbetsplaner styrelsen äger.

På grund av statens växande andel av väghållningsbördan har det i och för sig egendomliga förhållandet uppstått, att väghållningen väsentligen finansieras genom en central inkomstkälla, över vilken beslutanderätten i huvudsak ligger hos lokala myndigheter. Då staten betalar den övertvägande delen av kostnaderna följer emellertid, att staten måste utöva en förhållandevis noggrann kontroll över de lokala organen. Staten måste upprätthålla en omfattande lokal kontrollorganisation för vägväsendet, den under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utövas s. k. vägorganisationen i länen. Genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utövas dessutom en ingående väginsektion, varjämte styrelsen har att granska flerårs- och arbetsplaner samt vägdistriktens räkenskaper. Det synes mig emellertid klart, att denna kontroll särskilt i fråga om underhållet svårigen kan göras fullt effektiv och lämna de bästa garantier för nödig sparsamhets iakttagande med statens medel, då den väsentligen måste utföras i efterhand sedan olika inköp redan äro verkställda eller arbeten beslutade och utförda. Under de övertväganden rörande vägväsendets organisation, som ägde rum inom 1929 års vägsakkunniga, uttalades vissa farhågor för att ett statens fullständiga övertagande av vägväsendet skulle medföra en byråkratisering av detta. Departementschefen anslöt sig i yttrande till statsrådsprotokollet delvis härtill. I den mån dylika farhågor voro berättigade, synas mig de befarade olägenheterna böra ha följt redan av den allt intensivare kontroll staten måste underkasta vägdistriktens handhavande av väghållningen, efter hand som staten övertagit en allt större del av kostnaderna för väghållningen. I själva verket är oberoende härav nuvarande ordning för genomförande av ett vägföretag synnerligen omständlig och medför en betydande omgång med beslut och yttranden av många olika instanser, varigenom dess igångsättande kan dröja mycket länge, även sedan anslag beviljats och medel finnas tillgängliga. Det synes mig sannolikt, att det administrativa arbetet med väghållningen skulle förenklas därigenom att det omhänderhades av ett enda organ i stället för att skötas av ett stort antal lokala myndigheter, vilka dock alla skola kontrolleras av ett centralt statsorgan. En omläggning i dylik riktning skulle även äga ett betydande intresse med hänsyn till de senare årens strävan att så långt möjligt är förlägga det allmännas investeringsverksamhet till tider av vikande konjunkturer inom det privata näringslivet. Det torde kunna antagas att den enhetliga organisationen för vägväsendet skulle kunna även ur denna synpunkt effektivare planera arbetet och vid behov snabbt igångsätta arbeten, som ur konjunktursynpunkt vore önskvärda.

Det synes också sannolikt, att genom en central organisation för vägväsendets handhavande vissa fördelar skulle kunna uppnås vid inköp av maskiner och redskap samt större förbrukningsartiklar. Att förvaltningskostnaderna i allmänhet nedgå vid en centralisering av verksamheten är en såväl inom statlig som privat verksamhet förvärvat erfarenhet. Det torde finnas skäl att antaga, att samma erfarenhet skall göras även vid en centralisering av vägorganisationen.

Att, såsom 1929 års vägsakkunniga föreslogo i fråga om vägbyggnadsverksamheten, förstatliga väghållningen beträffande blott en del av de allmänna vägarna, de s. k. huvudvägarna, synes mig icke vara en praktisk lösning. En sådan lösning torde förutsätta bibehållande av den nuvarande vägorganisationen samt fortsatt uttagande av vägs katt genom vägdistriktet. Härmed synes också följa upprätthållande av skatteutjämning i någon form, och den centrala myndighetens kontroll över vägdistriktet måste fortbestå i betydande omfattning. En sådan ordning synes mig komma att komplicera i stället för förenkla organisationen för den allmänna väghållningen.

Å andra sidan finner jag klart, att de lokala intressena icke helt kunna avkopplas från varje inflytande på vägväsendet. Det torde därför, även om vägväsendet förstatligas, vara nödvändigt att på ett eller annat sätt lämna de lokala synpunkterna möjlighet att framträda och behörigen göra sig gällande i rådgivande syfte.

I fråga om städernas väg- och gatuhållning synes mig däremot i här berörda hänseende icke någon förändring böra vidtagas. Städerna åtnjuta bidrag endast till de för automobiltrafiken viktiga gatorna och vägarna, medan kostnaderna för större delen av gatunätet uteslutande påvila staden. Att i här avsedda hänseende dela på en stads gatunät och överföra de för automobiltrafiken viktiga lederna till staten, medan den övriga gatuhållningen fortfarande skulle vara stadens angelägenhet, synes av skäl, som jag nyss anfört beträffande huvudvägarna, böra undvikas. Städerna torde sålunda fortfarande böra vara väghållare inom sina områden med möjlighet till statsbidrag till de för automobiltrafiken viktiga lederna. I den mån under utredningens gång anledning kan visa sig uppkomma till förändring i gällande grunder för statsbidrag till städerna synes emellertid även detta spörsmål kunna upptagas till behandling.

Den utveckling, som sålunda ägt rum inom vägväsendets och vägtrafikens områden, sedan frågan om vägväsendets organisation senast var föremål för omprövning, synes mig motivera att spörsmålet upptages till förnyad utredning. En sådan utredning torde böra omfatta frågan om den allmänna väghållningens på landet fullständiga övertagande av staten. Den torde vidare få avse frågan om behörlig organisation för statens handhavande av väghållningen. Frågan om det lokala intressets medverkan vid vägfrågornas lösning torde få övervägas och i samband därmed spörsmålet om på vilket sätt och genom vilka organ ortssynpunkterna skola göras gällande.

Genom vägväsendets fullständiga förstatligande löses frågan om vägs kattbördans utjämning. Spörsmålet, om någon speciell vägs katt vidare skall uttagas, sedan staten helt övertagit den allmänna väghållningen, torde däremot icke böra ingå i här åsyftade utredning. Under utredningens gång torde samråd böra äga rum med kommunalskatteberedningen, som i sin förut nämnda skrivelse hemställt att utredningen skulle så bedrivas att frågan om vägväsendets förstatligande kunde föreläggas riksdagen samtidigt med förslag till ny ordning för den kommunala beskattningen.

Under utredningen lär också få tagas under omprövning i vilken mån en revision av lagstiftningen rörande vårt allmänna vägväsen i övrigt kan behöva företagas på grund av de förslag, vilka kunna komma att framläggas i huvudfrågan. Givetvis måste utredningen ägna särskilt intresse åt omständigheterna vid själva övergången samt framlägga förslag till dennas ordnande.»

Kap. 2. Återblick på rättsutvecklingen med redogörelse för den nuvarande vägorganisationen.

Ända till slutet av 1800-talet ålåg väghållningen på landet uteslutande ägare och brukare av jord. Man skilde förr mellan dels större stråkvägar — vanligen kallade lands- eller kungsvägar — vilka förde till tingsställen eller andra betydande samlingsplatser eller förbundo landskap, härad eller socknar med varandra, dels ock vägar till kyrka, kvarn, åker och äng samt utfartsvägar från byarna. Den senare gruppen benämndes ofta med ett gemensamt namn byvägar. Medan bönderna torde ha ägt ganska stor frihet att själva bestämma om byvägarna, ankom fråga om anläggning eller omläggning av landsväg på häradsrättens prövning. Även uppsikten över väghållningens fullgörande utövades ursprungligen av häradsrätterna. I och med att statsförvaltningen erhöll en fastare organisation, övertog denna tillsynen över anläggning och underhåll av landsvägarna samt snart också fördelningen av väghållningsbördan med avseende å dem. Härigenom uppkom i administrativt hänseende en tydligare skillnad mellan landsvägarna och byvägarna. För de förra reserverades termen allmän väg och så småningom utbildades såsom motsats härtill begreppet enskild väg.

Beträffande landsväg stadgades i 25 kap. 1 § byggningsbalken av 1734 års lag att den »skall läggas i länet där den tarvas; och låte Konungens befallningshavande vid tinget ransaka var den jämnast och genast göras kan». Vilka vägar som skulle anses såsom landsvägar angav lagen dock icke närmare. I en kungl. resolution den 8 januari 1735 förklarades emellertid, »att inga andra för kungs- och allmänna landsvägar böra anses, än de, som gå antingen genom landet, stapel- och uppstäderna emellan, samt med gästgivargårdar försedda äro, vilka till det minsta skola vara 10 alnar breda, eller ock sådana som i landet, där det tarvas, efter vederbörande tingsrätts ransakning med Kungl. Maj:ts befallningshavandes samtycke likmätigt lag hädanefter anläggas och med gästgivargårdar förses». Genom kungl. förordning den 19 februari 1824 föreskrevs att bestämmelsen i 25 kap. 1 § byggningsbalken om landsvägs anläggande skulle gälla »även för väg till hamn, lastplats, varunederlagsplats samt emellan segelleder, båtleder och flottleder ävensom för väg till alla sådana ställen, där vägar prövas vara för varutransporten av allmän nytta och nödvändighet».

Med avseende å de allmänna vägarna på landet fördelades väghållningen i äldre tid vanligen häradsvis mellan bönderna efter byamål (sedermera mantal) samt utgjordes, åtminstone i fråga om underhållet, uteslutande genom naturaprestationer.

Städerna skulle själva hålla sina vägar. I övrigt gällde om vägar i städerna i tillämpliga delar vad som föreskrivits om vägar på landet.

Reformsträvanden, åsyftande en skälig lindring i jordbrukets väghållnings-

börda, gjorde sig gällande redan på 1700-talet. Om man bortser från de anslag, som staten sedan 1841 årligen lämnat — till en början med mycket små belopp — till anläggning av nya och omläggning av mindre goda vägar, ledde dessa strävanden till ett bredare skatteunderlag först genom 1891 års lag om väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Denna lag avsåg enligt sitt eget innehåll väg på landet, som prövades vara för allmänna samfärdseln nyttig och nödig. Sådan väg benämndes allmän. Definitionen gav icke begreppet allmän väg något nytt innehåll. Genom lag den 13 juni 1919 kom i de flesta avseenden att med allmän väg likställas ödebygdsväg, varmed avsågs väg som till avsevärd längd sträcker sig över fjäll, genom skogar eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru den icke prövats vara för allmänna samfärdseln nyttig och nödig, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande. Vaghållningen ålåg, enligt 1891 års lag, särskilda för ändamålet bildade kommunala samfälligheter, väghållningsdistrikt, i allmänhet omfattande ett härad. Även enligt denna lag var det till huvudsaklig del jordbruksfastigheterna som fingo bära väghållningsbördan. Dessa hade att efter vägdelning in natura ombesörja underhållet av vägarna. Till övriga väghållningskostnader bidrogo emellertid även andra beskattningsföremål med penningar, som uttogos genom vägskatt och ingingo till en för varje distrikt gemensam vägkassa under förvaltning av en vägstyrelse. Ur denna kassa bestredos utgifter för vägbyggnad, vintervaghållning, underhåll av ny väg, intill dess den ingått i vägdelning, eller av väg för vilken kassan undantagsvis var väghållare, underhåll av större broar, förvaltningskostnad m. m. Till vägunderhållet utgick, enligt stadgande i lagen, statsbidrag med $\frac{1}{10}$ av kostnaden för underhållet in natura. De huvudsakliga motiven för denna statshjälp angåvos vara att bereda jordbruket skäligen lindring i väghållningsbesväret samt att de allmänna vägarnas underhåll i viss mån kunde betraktas som ett statsändamål.

Ett stycke in på 1900-talet började reformarbetet på vägväsendets område framgå i allt hastigare tempo. Vad som särskilt påkallade statsmakternas uppmärksamhet var frågor om skilda beskattningsföremåls repartition i väghållningsskyldigheten och om statens deltagande i väghållningsbördan.

År 1905 genomfördes vissa ändringar i 1891 års lag: Till lindrande av jordbruksfastigheternas bördor utsträcktes väghållningsskyldigheten till flera förut fritagna beskattningsföremål och skärptes samma skyldighet för en del andra. Det ordinarie statsbidraget till vägunderhåll höjdes till $\frac{3}{20}$ av den uppskattade underhållskostnaden med föreskrift tillika att bidrag skulle utgå även för underhåll av oindlad väg, bro och färja, varjämte väghållningsdistrikt som voro med väghållning synnerligt betungade kunde, utöver det ordinarie underhållsbidraget, erhålla särskilt understöd, i den mån medel som anslogos för ändamålet lämnade tillgång därtill.

Ytterligare ändringar i 1891 års lag vidtogos gång efter annan, delvis åsyftande en reglering av vägskattebördan till förmån särskilt för jordbruks-

fastigheterna samt i övrigt mestadels betingade av behovet att med hänsyn till den alltmera tilltagande automobiltrafiken åstadkomma förutsättningar för ett bättre vägunderhåll. Det ordinarie statsbidraget till underhållet höjdes 1918 till $\frac{3}{10}$. Genom en lagändring 1921 bereddes väghållningsdistrikten större möjlighet att övertaga samtliga allmänna vägar inom ett distrikt till underhåll medelst vägkassan. Samtidigt bestämdes, att statsbidraget till vägunderhåll inom distrikt som begagnat sig av denna möjlighet skulle beräknas å de verkliga kostnaderna.

Den under innevarande sekel ökade vägtrafiken har medfört en nästan oavbruten stegring av vägunderhållskostnaderna. Som väghållningsdistrikten icke voro i stånd att bära mera än en mindre del av dessa ökade kostnader, fick staten träda hjälpande emellan. Genom den 1922 införda samt därefter successivt utvidgade och skärpta beskattningen av motortrafiken har staten fått medel att väsentligt öka de bidrag till väghållningen, som årligen utgått vid sidan av det lagstadgade bidraget.

Genom den under 1920-talets senare år med avseende å underhållets utförande skedd allmänna övergången till vägunderhåll medelst vägkassan kommo stora delar av 1891 års lag — vilken ju byggde på principen om vägunderhållets utförande in natura av jordbruksfastigheternas innehavare — att sakna tillämpning, något som gjorde en revision av väglagstiftningen önskvärd. En sådan ansågs påkallad även av andra skäl, bland annat behovet av att genom en minskning av antalet väghållningsdistrikt åstadkomma en skatteutjämning och skapa större förutsättningar för ett rationellt bedrivande av väghållningen. De stora statsbidragen till denna hade vidare framkallat behov av ett ökat statligt inflytande på den vägkommunala förvaltningen.

Nu gällande bestämmelser.

En nyreglering av den allmänna väghållningen i riket kom till stånd genom de nu gällande lagarna av den 7 juni 1934 om allmänna vägar och om vägdistrikt. I den förra, vilken har karaktär av allmän civillag, ha inrymts bestämmelser om vad som är att hänföra till allmän väg och till väghållning, vem väghållningen åligger, ordningen för behandling av frågor om byggande av väg eller vägs övertagande till allmänt underhåll, tillsyn å väghållning ävensom angående enskildas av väghållningen berörda förhållanden. Lagen om vägdistrikt, vilken är av kommunallags natur, innehåller bestämmelser om att riket skall vara indelat i vägdistrikt, om sådant distrikts beslutande, verkställande och kontrollerande organ, om utgifts- och inkomststat samt om medel till bestridande av vägdistrikts utgifter.

Väglagen avser, i motsats till 1891 års lag, allmänna vägar såväl på landet som i stad. I begreppet allmän väg gjorde väglagen icke någon annan saklig ändring än som betingades av att ödebygdsvägarna helt inordnades bland de allmänna vägarna.

Väghållningen åligger på landet vederbörande vägdistrikt och inom stadsområde staden och står under överinseende av länsstyrelserna samt väg-

och vattenbyggnadsstyrelsen och dess tjänstemän i länen. Länsstyrelserna ha den viktiga uppgiften att besluta om vägbyggnadsföretag, ifråga om stad dock med visst undantag.

För väghållningen är rikets landsbygd indelad i 170 *vägdistrikt* av växlande storlek. I medeltal omfattar ett vägdistrikt omkring 50 mil vägar.

Medlem av vägdistrikt är en var som är medlem av kommun inom det samma. Vägdistrikt äger att inom vissa av lagen bestämda gränser självt vårda sina gemensamma angelägenheter. Dess beslutanderätt utövas å vägstämman. Förvaltning och verkställighet tillkomma en i särskild ordning utsedd vägstyrelse.

För utövande av vägdistriktets beslutanderätt skola ombud för de till detsamma hörande kommunerna sammanträda å vägstämman. Ombuden jämte suppleanter för dem väljas å kommunalstämma. Antalet ombud bestämmas i förhållande till folkmängden. Rösträtt vid val av ombud tillkommer en var i kommunens gemensamma angelägenheter röstberättigad man eller kvinna, som enligt nästföregående års taxeringslängder är skyldig att erlägga vägskatt till distriktet och som ej häftar för vägskatt, som förfallit till betalning under de tre sistförflutna kalenderåren. Bolag och andra juridiska personer äga icke rösträtt. Varje röstberättigad äger en röst. Å vägstämman röstar ombud för kommun, som utsett allenast ett ombud, för kommunens hela rösttal, d. v. s. antalet röstberättigade enligt den för senaste ombudsvalet upprättade röstlängden. Ha flera ombud utsetts för en kommun, fördelas kommunens rösttal mellan dem och varje ombud röstar för sin kvotdel.

Två ordinarie vägstämmor skola årligen hållas, den ena för beslut i anledning av berättelsen om föregående års räkenskaper och förvaltning och den andra för fastställande av vägdistriktets utgifts- och inkomststat samt för val av ledamöter i vägstyrelsen och av revisorer.

Antalet ledamöter i vägstyrelsen bestämmas av vägstämman. Det må dock icke vara under tre eller över fem. En ledamot förordnas av länsstyrelsen. Övriga väljas av vägstämman.

Vägstyrelsen har att ombesörja väghållningens utförande, att förvalta för distriktets vägväsende avsedda medel, att verkställa vederbörande myndighets eller vägstämmas beslut rörande vägväsendet, att bereda de ärenden som skola förekomma till behandling å vägstämman samt att vidtaga övriga åtgärder som jämlikt lag eller författning ankomma på vägstyrelsen.

Vägstämmornas och vägstyrelsernas befogenheter i nu angivna avseenden äro emellertid icke oinskränkta. Sålunda skall — för att vinna bindande kraft — vägstämmas beslut angående upptagande av lån, ställt på längre återbetalningstid än två år, underställas Kungl. Maj:ts prövning och fastställelse. Vissa andra vägstämmobeslut skola underställas länsstyrelsens prövning och fastställelse. Detta är fallet beträffande dels beslut om upptagande av lån i vissa andra fall än nyss sagts, dels beslut om årsarvode till ledamot av vägstyrelse eller till revisor, såvida icke fråga är om förnyande

av dylikt för nästföregående år fattat, lagligen gällande beslut, dels ock beslut om utgifter som erfordra uttaxering under längre tid än fem år. Även vissa vägstyrelsebeslut skola underställas länsstyrelsens prövning. Sådan underställning skall ske, om vägstyrelsens beslut avser upplåtande av vägarbete på entreprenad, såframt arbetet innefattar en väsentlig del av väghållningen på den vägsträcka, detsamma avser, eller tillsättande av vägmästare eller annan dylik befattningshavare för tillsyn å eller ledning av väghållningen. Vägstämmas och vägstyrelsens beslut kunna vidare överklagas hos länsstyrelsen. Sådan talan må dock endast grundas på att beslutet icke tillkommit i laga ordning, står i strid mot allmän lag eller författning eller annorledes överskrider vägstämmans eller vägstyrelsens befogenhet eller kränker den klagandes enskilda rätt eller eljest vilar på orättvis grund.

Kostnaderna för väghållningen inom ett vägdistrikt bestridas huvudsakligen med statsbidrag och genom uttaxering av vägskatt.

Enligt nu gällande författning skall statsbidrag utgå med 85 procent av distrikts verkliga kostnader för vägunderhåll och vinterväghållning under näst föregående kalenderår. För 1940 har dock på grund av särskild bestämmelse bidraget nedsatts till 75 procent av ifrågavarande kostnader under 1939. Till kostnaderna för underhåll av ödebygdsväg och vinterväghållning å sådan väg lämnas ett särskilt tilläggsbidrag, så att staten betalar 95 procent av dessa kostnader. Till byggande av väg kan statsbidrag beviljas med 80—90 procent eller, om synnerliga skäl därtill föreligga, ännu större andel av de beräknade kostnaderna.

Vägdistrikts medelsbehov skall, i den mån det icke fylles av statsbidrag eller andra inkomster, täckas genom uttaxering av vägskatt. Skyldighet att utgöra vägskatt åligger i regel envar som jämlikt senast fastställda taxeringslängder är inom distriktet skattskyldig till allmän kommunalskatt. Vägskatt utgöres av skattskyldig i förhållande till det antal vägskattekronor och vägskatteören, som påföres honom. För varje skattekrona och skatteöre, som enligt kommunalskattelagen påförts skattskyldig såsom underlag för fastighetsskatt, påföres honom, såvitt angår jordbruksfastighets jordbruksvärde samt tomt- och industrivärde så ock annan fastighet, $1\frac{1}{2}$ vägskattekrona respektive vägskatteöre samt, såvitt angår jordbruksfastighets skogsvärde, $1\frac{3}{4}$ vägskattekrona respektive vägskatteöre. För varje skattekrona och skatteöre, som enligt kommunalskattelagen påförts skattskyldig såsom underlag för kommunal inkomstskatt, påföres honom en vägskattekrona respektive ett vägskatteöre, dock skall i fråga om fysisk person, som för kommunal inkomstskatt i hemortskommunen påförts mindre än tre skattekronor, sådan påföring därstädes icke äga rum.

Till utjämning av vägskatten lämnas, enligt nu gällande bestämmelser, statsbidrag till vägdistrikt, vars beräkneliga behov av uttaxering skulle, därest dylikt bidrag icke utginge, överstiga 1 kr. 50 öre per vägskattekrona, med 35 procent av den del av vägskatten, som överstiger nämnda belopp men icke 2 kr. per vägskattekrona, och med 70 procent av den del av vägskatten, som överstiger 2 kr. per vägskattekrona.

Stad åliggande väghållning verkställes av den kommunala nämnd eller styrelse, som därtill utsetts. Väghållningen är sålunda för staden en kommunal angelägenhet, för vars handhavande lagen om kommunalstyrelse i stad och på grund av denna tillkomna stadgar och reglementen äro i huvudsak normerande.

Staten utövar sitt inflytande på den allmänna väghållningen inom städerna — förutom genom länsstyrelsernas ovannämnda beslutanderätt i vägbyggnadsfrågor — huvudsakligen därigenom att jämlikt författningarna om statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall tillse att dylikt bidrag till stad på lämpligt sätt användes för avsett ändamål.

Köpingar och municipalsamhällen ha i väghållningshänseende alltid hänförs till landsbygden.

Som emellertid stadsplanelagens bestämmelser för stad gälla även de s. k. stadsliknande samhällena (köpingar och flertalet municipalsamhällen), äro dessa skyldiga att i behörigt skick upplåta ny gata till allmänt begagnande, i den mån bebyggelsen utmed gatudelen fortskridit till viss angiven omfattning, och att underhålla gata.

Då dessa bestämmelser blevo gällande för de stadsliknande samhällena (1908), medförde detta att ett vägdistrikt — så snart allmän väg ingick i mark, som skulle vara upplåten till allmänt begagnande såsom gata — befriades från skyldigheten att hålla vägen. Samhällena fingo sig sålunda ålagt att hålla trafikleder, vilka ägde karaktär av allmän väg, men samhällenas invånare voro det oaktat pliktiga att efter samma grunder som övriga medlemmar i vägdistriktet utgiva vägskatt till detsamma. Detta förhållande sökte man 1927 avhjälpa genom att ålägga distrikten skyldighet att gälda vederbörande samhälle ersättning för den allmänna väghållning som detta utförde.

Enligt nu gällande bestämmelser är stadsliknande samhälle berättigat och, om vederbörande vägdistrikt därom framställer begäran, skyldigt att vara väghållare i fråga om vägsträcka, som jämlikt stadsplanelagen skall vara upplåten för allmänt begagnande såsom gata. Samhället är även berättigat men kan ej mot sin vilja förpliktas att, i vidare mån än nu sagts, för distriktets räkning ombesörja väghållningen inom sitt område. Ersättning för sålunda av samhälle utförd väghållning skall gäldas av vägdistrikt med belopp som bestämmes av länsstyrelsen. Ersättningen är såtillvida begränsad att den icke får utgå med högre belopp än det, vartill kostnaden för väghållningens utförande efter samfärdselns behov skäligen kan skattas. Skall väg byggas inom område för vilket stadsplan blivit fastställd, åligger det samhället att utan kostnad för vägdistriktet tillhandahålla mark som erfordras för vägens byggande.

Med avseende å den allmänna väghållningen äro viktiga uppgifter anförda i *länsstyrelserna*.

På vederbörande länsstyrelse ankommer, såsom förut berörts, först och främst prövningen av frågor om byggande av väg. Enda undantag härifrån är att i stad väg, som enligt fastställd stadsplan, stomplan eller avstyckningsplan skall ingå i gata eller annan allmän plats, må byggas utan föregående prövning av länsstyrelsen. Även beslut om enskild vägs förändring till allmän och om indragning av allmän väg ankomma på länsstyrelsen.

Sedan gammalt åligger det länsstyrelsen att öva tillsyn å den allmänna väghållningen. Denna tillsyn utövas med biträde av bland andra vägingenjörer, landsfiskaler och magistrater. Underlåter väghållare att verkställa beslut om byggande av väg eller yppas brist i vägunderhåll eller vinterväghållning och sker ej rättelse efter tillsägelse av den myndighet eller tjänsteman i orten, som har att biträda länsstyrelsen vid tillsyn å väghållningen, kan länsstyrelsen förelägga väghållaren viss tid, inom vilken erforderliga åtgärder skola hava företagits vid äventyr att åtgärderna eljest vidtagas genom länsstyrelsens försorg på väghållarens bekostnad.

I syfte att bereda staten tillbörligt inflytande på den vägkommunala förvaltningen har åt länsstyrelserna anförtrots en del uppgifter, vilka framgå av följande föreskrifter: Länsstyrelsen förordnar en ledamot i vägstyrelsen jämte suppleant för honom. För vägstyrelsen skall finnas ett av länsstyrelsen efter vägstämmans hörande fastställt reglemente. Länsstyrelsen äger förordna om hållande av sammanträde med vägstämman eller vägstyrelsen. Om vägstämmas hållande skall länsstyrelsen underrättas. Landshövdingen eller den han i sitt ställe förordnar äger att vara tillstådes vid vägstämma och deltaga i överläggningarna men ej i besluten. Avskrift av det vid vägstämmans sammanträde hållna protokollet skall insändas till länsstyrelsen. Detsamma gäller vägstyrelsens protokoll, om åtgärden äskas av någon av styrelsens ledamöter eller av vägingenjören. Såväl förslag till utgifts- och inkomststat som den sedermera fastställda staten skola i avskrift tillställas länsstyrelsen. Denna myndighet skall utse en av de tre revisorer, som skola granska vägstyrelsens förvaltning, och revisorererna äga att när som helst inventera vägkassan samt taga del av räkenskaper och andra handlingar, som beröra förvaltningen. Skulle länsstyrelsen finna ansvarsfrihet för vägstyrelsens förvaltning icke böra meddelas, äger länsstyrelsen förordna om vidtagande av därav påkallade åtgärder. Såsom redan förut framhållits skola vissa av vägstämmans och vägstyrelsens beslut, för att vinna bindande kraft, underställas länsstyrelsens prövning och fastställelse.

Fördelningen inom varje län av statens bidrag till vägbyggnader på landet ankommer på länsstyrelsen. Fördelningen sker i huvudsaklig överensstämmelse med en av länsstyrelsen upprättad flerårsplan för allmänna vägars byggande.

I fråga om vägbyggnadsföretag på landet, till vilka statsbidrag ifrågasatts eller beviljats, har länsstyrelsen — i syfte att säkerställa att företaget utföres på bästa och billigaste sätt — att vidtaga vissa åtgärder.

Slutligen har länsstyrelsen även i vissa andra avseenden att taga befattning med det allmänna vägväsendet. Länsstyrelsen har bland annat att pröva

besvär över vägstämmans och vägstyrelsens beslut. Ersättning till köping eller municipalsamhälle för väghållning, som av sådant samhälle utförts för vägdistriktets räkning, bestämmes, såsom förut berörts, av länsstyrelsen. Vidare ankommer på länsstyrelsen att i särskilda fall dispensera från eller inom vissa gränser utsträcka lagens ordnings- och säkerhetsföreskrifter med avseende å grindar, upplag och byggnad invid väg m. m.

Den centrala tekniska och ekonomiska uppsikten över vägväsendet tillkommer *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* (VoV), som är det centrala statliga organet icke blott för vägväsendet utan även för vissa andra grenar av kommunikationsväsendet. Styrelsens ämbetsbefattning omfattar sålunda handläggning av tekniska, ekonomiska, kamerala och administrativa ärenden, som angå anläggning, omläggning eller förbättring samt underhåll av vägar, broar, färjor, kanaler, slussar, hamnar och andra dylika företag, ävensom sjöars och vattendrags tillgodogörande för sjöfart, flottning eller andra industriella behov, skyddsåtgärder mot skärningar och översvämningar av sådan omfattning och beskaffenhet, att de anses böra utföras av staten, samt enskilda järnvägar, vägtrafiken, automobilbesiktningsväsendet och den civila luftfarten.

Med avseende å vägväsendet har VoV, såsom det helt allmänt heter i den för styrelsen gällande instruktionen, att noga aktgiva å vägväsendet med hänsyn till dess förmåga att tillgodose trafikens krav. Särskilt skall styrelsen verka för god ekonomi och hushållning vid arbetsföretagen liksom ock vid det löpande vägunderhållet samt för tillgodogörandet av tekniska framsteg och tillämpandet av enhetliga normer.

Genom den omorganisation av den statliga vägförvaltningen, som trädde i kraft den 1 juli 1930, verkställdes i fråga om vägärendenas handläggning en vidsträckt decentralisation från Kungl. Maj:t och VoV till länsstyrelserna »i syfte att tillgodose kraven på ärendenas behandling med mindre omgång och tidsutdräkt samt för vägdistriktet mindre betungande skriftväxling än yad tidigare varit fallet». Denna decentralisation visade sig emellertid snart vara alltför stor. Genom en omorganisation 1934 gavs — utan rubbning av den lokala organisationen — den centrala myndigheten större möjlighet att ingripa icke blott kontrollerande i efterhand utan, där så för nödig enhetlighet och undvikande av lokala misstag erfordrades, såsom ett ledande statligt centralt vägorgan. VoV har sålunda att ingripa både i utformandet av landets vägsystem och i utförandet av de särskilda vägföretagen.

VoV:s huvudsakligaste uppgifter med avseende å vägväsendet äro: Styrelsen skall utfärda allmänna tekniska och tekniskt-ekonomiska anvisningar och normalbestämmelser. Av länsstyrelserna upprättade flerårsplaner för byggande och förbättring av allmänna vägar skola granskas av VoV, därvid denna skall tillse att anslagsmedlen bliva i förhållande till behoven ändamålsenligt använda samt att största möjliga planmässighet och enhetlighet länen emellan vinnas. I fråga om brobyggnader och konstarbeten skall VoV granska arbetsplaner och kostnadsförslag samt, då så finnes erforderligt, granska entreprenadanbud och godkänna entreprenör, utöva tillsyn över

arbetet, förordna platskontrollant samt övervaka underhållet. Även beträffande vägbeläggningar har styrelsen att granska arbetsplaner och kostnadsförslag ävensom att granska entreprenadanbud och godkänna entreprenör samt att utöva tillsyn över arbetet. Styrelsen skall vidare alltid granska arbetsplaner och kostnadsförslag rörande vägföretag, som med hänsyn till den genomgående trafiken eller eljest äro av särskild betydelse. Styrelsen må för granskning infordra arbetsplaner och kostnadsförslag även för andra vägföretag. Ha arbetsplan och kostnadsförslag för visst företag granskats av VoV, äger länsstyrelsen bevilja statsbidrag till företaget endast för dess utförande enligt av VoV godkänd plan. Vägdistriktens räkenskaper för väg- och brobyggnader skola granskas av styrelsen. Denna har även att genom stickprovsgranskning av distriktens räkenskaper i övrigt utöva kontroll över kostnaderna för vägunderhåll och vinterväghållning. På styrelsen ankommer att utanordna statsbidrag till vägdistriktens underhållskostnader samt städernas väg- och gatu-hållning ävensom att såsom nyss nämnts övervaka att de medel, som tilldelats stad i sistnämnda hänseende, på lämpligt sätt användas för avsett ändamål. Styrelsen utövar vidare den statliga uppsikten över vägdistriktens inköp av maskiner samt tillhandagår vägdistrikt och andra myndigheter med råd och upplysningar beträffande vägväsendet.

VoV utgöres av en generaldirektör och chef samt såsom ledamöter sex byråchefer. Byråcheferna förestå var sin byrå, nämligen vägbyrån, brobyrån, hamnbyrån, järnvägs- och luftfartsbyrån, vägtrafikbyrån och kameralbyrån. Efter beredning och föredragning av vederbörande byråchef avgör generaldirektören ensam de ärenden, i vilka han deltagar, med undantag dock för disciplinära frågor. Samtidigt med den nya lokala vägorganisationens tillkomst år 1930 tillfördes VoV tre väginpektörer, var och en med sitt inspektionsområde. Väginpektörerna ha att genom inspektionsresor skaffa sig ingående kännedom om vägväsendets tillstånd och behov samt verka för dess ändamålsenliga utveckling, att övervaka vägingenjörspersonalens verksamhet, att granska arbetsplaner, att ägna noggrann uppmärksamhet åt undersöknings- och renstakningsförrättningar och verka för åstadkommande av enhetlighet i planläggning och utförande av arbetena samt att vid sina resor öva tillsyn över pågående arbetens utförande och lämna erforderliga anvisningar härför. Därest icke åsyftad rättelse annorledes vinnes, har väginpektören att anmäla av honom framställda erinringar till VoV, varefter det ankommer på styrelsen att vidtaga erforderliga åtgärder.

Vägingenjörstjänsterna tillkommo genom beslut vid 1929 års riksdag. *Vägingenjörerna* äro, ehuru de tjänstgöra hos länsstyrelserna, tjänstemän hos VoV. Länsstyrelsen bestämmer över vägingenjörrens tjänstgöring med den inskränkning, som föranledes av att vägingenjören i sin tjänsteutövning är pliktig att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter och anvisningar av teknisk och teknisk-ekonomisk art, som VoV meddelar. Den ställning vägingenjören sålunda fått har betingats av angelägenheten av ett fast samband mellan den lokala och den centrala vägorganisationen. Genom VoV:s direkta

förmanskap över länsstyrelsernas tekniska rådgivare och biträden i vägärenden stärkes den centrala myndighetens ställning i rent tekniska frågor.

Vägingenjör har främst till uppgift att utöva kontroll å vägundersökning, vägbyggnad och vägunderhåll i länet. Härvid skall vägingenjör särskilt tillse och övervaka att alla arbeten bliva ändamålsenligt utförda efter godkända planer samt att vägunderhållet och vinterväghållningen bedrivs rationellt och ekonomiskt, söka rätta tekniska misstag, föreslå ändringar eller åtgärder, som kunna lända till förbättring, förenkling eller besparing, avgiva förslag i fråga om utbetalande av statsbidrag till arbetsföretag samt avsyna slutförda arbeten. I samband med sådan avsyning skall vägingenjören granska de för arbetet förda räkenskaperna. Vidare skall han biträda länsstyrelsen vid upprättandet av flerårsplaner. Efter kontroll och granskning av vägdistriktens räkenskaper beträffande vägunderhåll och vinterväghållning har vägingenjören att till VoV avgiva intyg om den verkliga kostnaden för ifrågasvarande ändamål. Vägingenjören har vidare att för VoV och länsstyrelsen verkställa utredningar beträffande vägväsendet ävensom att stå vägstyrelser och landsfiskaler till tjänst med råd och upplysningar samt närvara vid viktigare vägstämmor och vägstyrelsesammanträden. I den utsträckning tjänsten i övrigt medgiver skall vägingenjör verkställa vägundersökningar, upprätta arbetsplaner och kostnadsförslag samt utföra renstakning, ävensom utöva särskild kontroll och arbetsledning samt verkställa besiktningar. Vägingenjören har vidare att granska av andra undersökningsförrättare uppgjorda arbetsplaner och kostnadsförslag eller av annan utförd renstakning.

För att biträda vägingenjören i dennes göromål finnas i alla län utom Gotlands anställda en biträdande vägingenjör och en vägingenjörsassistent.

Såsom redan förutsågs vid genomförandet av 1929 års statliga vägorganisation har arbetsgöromålens mängd icke medgivit vägingenjörerna och deras biträden att själva verkställa alla vägundersökningar och renstakningar samt att utöva kontroll och arbetsledning vid alla byggnadsföretag. Vägdistriktens behov av ingenjörshjälp för sådana förrättningar har därför i stor utsträckning måst tillgodoses genom anlitande av icke statsanställda *praktiserande ingenjörer*.

Då det är av vikt, att vägdistriktet för vägundersökningar och renstakningar icke anlita andra än fullt kompetenta ingenjörer, har föreskrivits att sådan förrättning skall, om statsbidrag till företaget ifrågasättes, utföras av särskild, av länsstyrelsen förordnad förrättningsman. Förordnande må meddelas, förutom för vägingenjör och hans biträden, endast för person, som av VoV förklarats behörig verkställa dylik förrättning. Sådan förklaring kan av VoV meddelas viss person antingen generellt eller för visst arbete.

Auktoriserad ingenjör, som verkställer vägundersökning, skall samråda med vägingenjören, vilken jämväl skall granska plan och kostnadsförslag. Även renstakning, som verkställs av auktoriserad ingenjör, skall granskas av vägingenjören.

Ersättning till auktoriserad ingenjör för hans arbete utgår enligt en av Kungl. Maj:t fastställd taxa.

Kap. 3. Om kostnaderna för den allmänna väghållningen.

Omfattningen av den allmänna väghållningen på landet under senare år framgår av en såsom bil. 3 till betänkandet fogad sammanställning över kostnaderna för väghållningen under åren 1930—1939.

I sammanställningen ha kostnaderna uppdelats i fyra grupper, nämligen egentliga administrationskostnader, vissa andra för underhåll och byggande gemensamma utgifter, övriga kostnader för vägarnas underhåll, däri inberäknat bland annat vissa förbättringsarbeten, samt de kostnader för byggande av väg vilka icke ingå i de tre första grupperna.

Administrationskostnaderna.

Till administrationskostnaderna ha hänförts utgifterna för vägstyrelsernas förvaltning, vägingenjörsorganisationen och de konsulterande ingenjörerna samt VoV:s och länsstyrelsernas kostnader för vägväsendet. I den mån den allmänna väghållningen inom städerna förorsakat VoV samt länsstyrelserna särskilda utgifter, ingå de i sammanställningen. Till denna grupp ha däremot icke hänförts kostnaderna för vägmästarorganisationen och för ledningen av beredskaps-, reserv- och stensättningsarbetena.

Kostnaderna för administrationen av den allmänna väghållningen, beräknade på nu angivet sätt, ha stigit från 2·63 milj. kr. under 1930 till 5·11 milj. kr. under 1938.

Den största posten bland administrationskostnaderna avser *vägstyrelsernas förvaltning*. Kostnaderna härför ha under 1937—1939 i genomsnitt uppgått till 2·61 milj. kr. om året.

En sammanställning av från vägstyrelserna infordrade uppgifter rörande dessa kostnader under 1938 har fogats såsom bil. 4 till betänkandet.

Av sammanställningen framgår till en början att i arvoden till vägstyrelseordförandena utbetalats tillhoppa 512 900 kr. I detta hänseende föreligga uppgifter även för 1939 och 1940. För vart och ett av dessa år ha arvoden, däri inberäknat jämväl ersättning till ordförandena för uppdrag såsom kassörer och sekreterare, uppgått till sammanlagt 559 000 kr. respektive 553 400 kr. och sålunda i medeltal för varje distrikt utgjort 3 288 kr. respektive 3 255 kr. Några enhetliga grunder för arvodenas bestämmande synas icke ha tillämpats. De ha sålunda varierat under sistnämnda två år mellan lägst 90 kr. och högst 7 000 kr. Vägstyrelseordföranden i Sunnerbo vägdistrikt, som är ett av landets största, har åtnjutit en årlig gottgörelse med endast 600 kr. För Stockholms och Gävleborgs län ha arvoden i genomsnitt uppgått till mera än 5 200 kr. Kronobergs län har haft det lägsta medeltalet med 1 633 kr. under 1939.

Kostnaderna för ordförandenas resor i tjänsten ha under 1938 uppgått till 256 600 kr.

Till övriga vägstyrelseledamöter ha under samma år utbetalats i arvoden 136 000 kr. och för resor 201 000 kr. eller sålunda tillhoppa 337 000 kr. Även

en del av dessa ledamöter ha åtnjutit löneförmåner för befattningar hos vägstyrelserna. Frånsett dessa löner ha vägdistriktens utgifter för ordförandena och övriga ledamöter i vägstyrelserna följaktligen uppgått till 1 106 500 kr.

I löner till »kamrerare», kassörer, sekreterare, kassakontrollanter och skrivbiträden åt vägstyrelserna utbetalades under 1938 492 500 kr. Bortses från de befattningar av detta slag, som innehades av ordförandena och övriga styrelseledamöter, uppgingo utgifterna för vägdistriktens kamerala personal under 1940 till i runt tal 373 000 kr. För kontorslokaler, värme, ljus, städning, telefon, porton, kontors- och skrivmateriel, trycksaker, annonser o. dyl. hade vägdistriktet under 1938 kostnader till ett sammanlagt belopp av 595 200 kr. I arvoden och reseersättningar utbetalades under samma år till vägstyrelsernas revisorer 98 600 kr. och till vägstämmoombuden 146 100 kr.

Kostnaderna för *vägingenjörerna* och deras biträden, expenser och reseersättningar inräknade, uppgingo för 1939 till cirka 1 milj. kr. En del härav, cirka 133 000 kr., har betalats av vägdistriktet genom ersättningar till statsverket för vägförrättningar som utförts av vägingenjörerna och deras biträden. Tidigare ha ersättningarna för vägingenjörernas förrättningar uppgått till högre belopp (se bil. 3) och statsverkets nettoutgifter för vägingenjörerna varit förhållandevis något mindre. Anledningen härtill torde vara, att vägingenjörerna på grund av ständigt ökad arbetsbörda icke hunnit att verkställa förrättningar i samma utsträckning som förr.

Till administrationskostnaderna ha vidare hänförs ersättningarna till *de konsulterande ingenjörerna* för vägundersökningar och renstakningar samt för arbetsledning och kontroll. Sammanlagda beloppet av dessa ersättningar ha under 1931—1938 växlat mellan 714 000 kr. under 1931 och 1 milj. kr. under 1933 (i samband med den dåvarande arbetslöshetskrisen). För 1938 uppgingo ersättningarna till de konsulterande ingenjörerna till sammanlagt 993 000 kr.

Kostnaderna för *länsstyrelsernas administration av vägväsendet* äro svåra att uppskatta. Med ledning av uppgifter från länsstyrelserna rörande den del av länsstyrelsetjänstemännens arbetstid, som tagits i anspråk för handläggning av vägärenden (bil. 5), har den del av de till tjänstemännen utbetalade lönerna, som belöper på vägväsendet (bil. 6), beräknats till omkring 180 000 kr. för 1937 och 186 000 kr. för 1938. Härvid har landshövdingarnas egen befattning med vägärendena icke medräknats.

Länsstyrelsernas övriga kostnader för administrationen ha, enligt infordrade uppgifter (bil. 6), uppgått till omkring 11 600 kr. under 1937 och 11 000 kr. under 1938. Ett flertal länsstyrelser ha uppgivit att de icke haft några andra kostnader än för personalen.

Av utgifterna för länsstyrelsernas administration av vägväsendet komma ungefär 15 procent på de enskilda vägarna.

Å vägväsendet belöpande kostnader för *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* uppgingo för 1930 till 282 250 kr. och ha sedan stigit till 515 500 kr. för 1939.

Vissa för underhåll och byggande gemensamma utgifter.

I sammanställningen över väghållningskostnaderna på landet (bil. 3) ha till en särskild grupp hänförs vissa för underhåll och byggande gemensamma utgifter, vilka icke äro att anse såsom egentliga administrationskostnader. Till denna grupp höra utgifter för statens väginstitut och för andra forskningsändamål samt vägstyrelsernas kostnader för inköp av maskiner, för räntor m. m. Dessa för underhåll och byggande gemensamma utgifter ha för åren 1937—1939 i genomsnitt uppgått till över 10 milj. kr.

Som synes av sammanställningen ha vägstyrelsernas inköp av maskiner och inventarier uppgått till betydande belopp. Att kostnaderna härför under 1937 — 7·2 milj. kr. — äro så avsevärt mycket större än för övriga år, torde ha sin förklaring däri, att den nya distriktsindelningen, som trädde i kraft den 1 januari nämnda år, föranledde särskilt stora maskininköp. För åren 1938 och 1939 uppgingo inköpen till 5·8 resp. 5·2 milj. kr.

Vägstyrelsernas ränteutgifter ha med visst undantag hänförs till denna grupp, enär det icke är möjligt att med säkerhet fastställa huru de av vägstyrelserna upptagna lånen förbrukats. Till övervägande del torde dock lånen ha upptagits till finansierande av byggnadsarbeten. Ränteutgifterna uppgingo under 1930 till 1·97 milj. kr. och ha sedan nästan oavbrutet stigit till 2·71 milj. kr. under 1938. Sedan under de sista åren betydande avbetalningar gjorts på lånen, torde ränteutgifterna — om räntesatserna icke stiga — komma att minska.

Vägdistriktens underhållskostnader.

Vägdistriktens kostnader för barmarksunderhåll och vinterväghållning — omfattande jämväl vissa förbättringsarbeten, halvpermanenta beläggningar och vägmästarorganisationen men däremot icke vägstyrelsernas förvaltning och maskininköp — ha på sätt framgår av sammanställningen (bil. 3), stigit från 42·9 milj. kr. under 1930 till 74·9 milj. kr. under 1938 eller alltså över

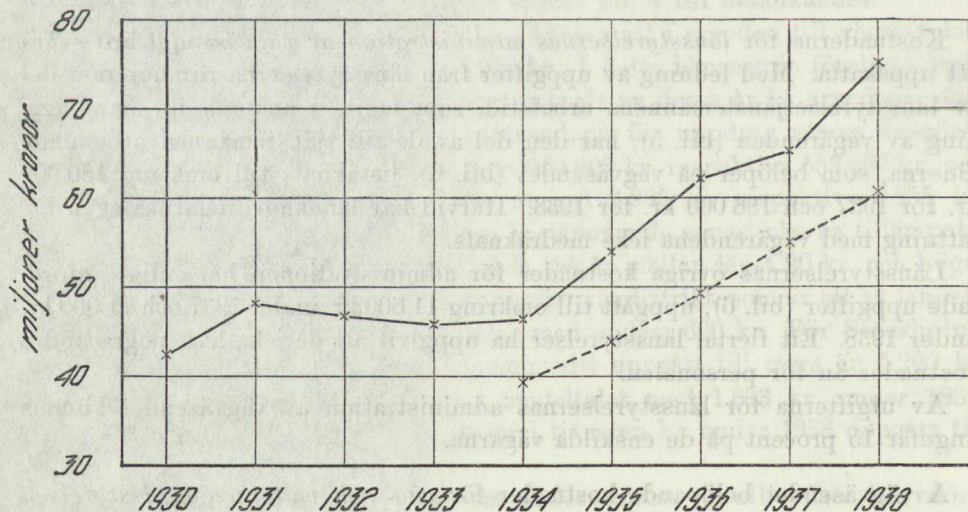


Diagram 1.

30 milj. kr. Den heldragna linjen å diagram 1 visar underhållskostnadernas utveckling under ifrågavarande år.

Den streckade linjen återger utvecklingen av underhållskostnaderna, om däri icke inräknas utgifterna för förbättringsarbeten, halvpermanenta beläggningar och annuiteter å lån för permanenta beläggningar.

De underhållskostnader, till vilka statsbidrag utgår — omfattande även vägstyrelsernas förvaltning, avskrivningar på maskiner m. m. — ha uppgått till 72·5 milj. kr. under 1937 och 82·5 milj. kr. under 1938 samt fördela sig på följande sätt:

	1937	1938
	kr.	kr.
Förvaltning	2 704 900	2 466 000
Vägmästare, tillsyningsmän	2 601 900	2 970 800
Gemensamma kostnader	1 842 200	1 902 200
Avskrivningar	3 606 600	4 272 000
Grusning, makadam	20 988 900	22 252 800
Hyvling, sladdning, vältning	4 771 700	5 561 600
Dammbindning	6 438 800	8 619 600
Röjning, dikesrensning m. m.	8 052 700	9 378 300
Vinterväghållning	7 799 100	7 032 500
Ödebygdsvägar {vägunderhåll {intervväghållning}	798 000	1 028 700
Broar, färjor	1 909 300	2 081 100
Underhåll av halvpermanent beläggning	1 593 400	1 480 300
Grundförbättringar, rätningar	3 086 300	6 069 700
Halvpermanenta beläggningar	5 989 600	7 168 300
Annuiteter å lån för permanenta beläggningar	1 090 100	1 179 500
Summa kr.	73 273 500	83 463 400
Avdrag för vissa inkomster	739 200	918 100
Nettoutgift kr.	72 534 300	82 545 300

Kostnaderna för vägmästarorganisationen uppgingo för 1934 till 1·7 milj. kr. och ha därefter successivt stigit till 3·1 milj. kr. för 1939.

Vägbyggnadskostnaderna.

De i sammanställningen över väghållningskostnaderna upptagna utgifterna för vägbyggnader omfatta icke blott de arbeten, som ombesörjts av vägstyrelserna och VoV, utan även reservarbeten, stensättningar samt statens järnvägars arbeten för skenfria korsningar.

Kostnaderna för alla dessa arbeten ha under de år sammanställningen avser varierat mellan 43·1 milj. kr. under 1930 och 95·2 milj. kr. under 1934. Under vart och ett av åren 1937 och 1938 har vägbyggandet dragit en kostnad av omkring 57 milj. kr. Bortses från de till arbetslöshetens lindrande bedrivna reservarbetena, har vägbyggnadsverksamheten under 1930—1938 varit tämligen jämn på sätt framgår av efterföljande grafiska framställning, å vilken den streckade linjen visar kostnaderna för andra byggnadsarbeten än reservarbeten och den heldragna linjen utmärker kostnaderna för alla arbeten.

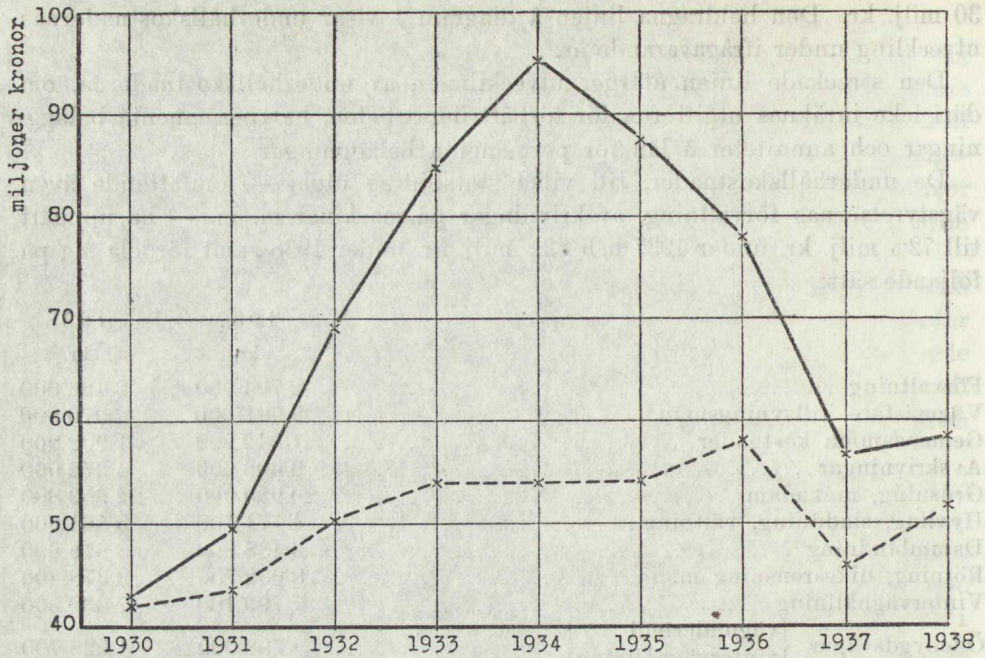


Diagram 2.

Vägdistriktens utgifter för vägbyggnadsarbeten ha under ifrågavarande år varit tämligen konstanta och växlat blott mellan 40 och 50 milj. kr. Härei ingå icke ersättningar till de konsulterande ingenjörerna för vägförrättningar, kostnader för maskininköp, räntor o. dyl.

De särskilda administrationskostnader, som föranletts av de statliga vägbyggnadsarbetena, ha i sammanställningen upptagits bland vägbyggnadskostnader och icke bland administrationskostnaderna. Anledningen härtill är ifrågavarande arbetens tillfälliga och speciella natur.

Till en del av de statliga arbetena ha vägdistriktet lämnat vissa bidrag. Dessa ha i sammanställningen redovisats i kolumnen för distriktets kostnader för vägbyggnadsarbeten. I övriga kolumner ha såsom en följd härav upptagits — icke de verkliga kostnaderna för angivna slag av arbeten — utan endast statens nettoutgifter för desamma.

Totalkostnaderna för den allmänna väghållningen.

Totalkostnaderna för den allmänna väghållningen — vilka för 1930 uppgingo till 95,9 milj. kr. — nådde 1934 ett högsta belopp av 151,4 milj. kr. Fastän vägbyggnadsverksamheten därefter minskat avsevärt, ha likväl utgifterna för den allmänna väghållningen, till följd av ökade underhållskostnader, nedgått endast obetydligt och utgjorde för 1938 148,8 milj. kr. Den heldragna linjen å efterföljande diagram visar totalkostnadernas utveckling under 1930—1938.

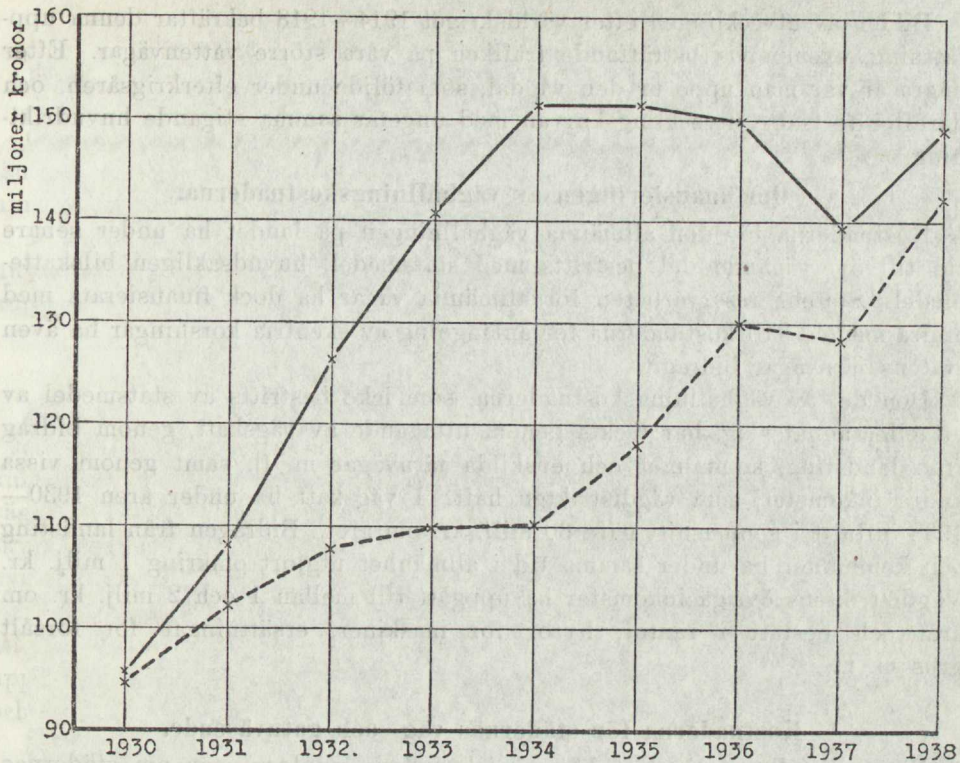


Diagram 3.

Den streckade linjen å diagrammet visar utvecklingen av kostnaderna för väghållningen, om däri icke inräknas reservarbetena. Bortses från dessa, ha väghållningskostnaderna under åren 1930—1938 ökat med över 47 milj. kr. från 94.88 till 142.23 milj. kr.

Den framtida utvecklingen.

Den under de 20 sista åren starkt stegrade omfattningen av den allmänna väghållningen har till huvudsaklig del föranletts av motorfordonstrafikens utveckling. Av de 1926 och 1936 företagna allmänna trafikräkningarna framgår att trafikintensiteten under 10-årsperioden ökats med icke mindre än 150 procent. Vissa efter 1936 företagna trafikräkningar synas giva vid handen, att vägtrafiken åren 1936—1938 ökat ytterligare, så att den sistnämnda år utgjorde 250 procent av 1926 års trafik.

Efter utbrottet av nu pågående stormaktskrig har vägtrafiken av kända orsaker nedgått avsevärt, så att den i oktober månad 1940 utgjorde endast 39 procent av 1936 års trafik.

Även om krisverkningarna av kriget komma att märkas på detta område långt efter det fredliga förhållanden inträtt, torde man kunna räkna med en fortsatt stegring av trafikarbetet på våra vägar med därav följande ökat behov av underhåll och av anläggning, omläggning och förbättring av vägarna.

Bilden av utvecklingen efter världskriget 1914—1918 bekräftar denna uppfattning, exempelvis beträffande trafiken på våra större vattenvägar. Efter några år var man uppe ur den vågdal, som följde under efterkrigsåren, och därefter fortsatte utvecklingskurvan med ungefär samma stigande huvudriktning.

Om finansieringen av väghållningskostnaderna.

Kostnaderna för den allmänna väghållningen på landet ha under senare tid till övervägande del bestritts med statsmedel, huvudsakligen bilskattemedel. Statens reservarbeten för allmänna vägar ha dock finansierats med andra medel. Till kostnaderna för anläggning av skenfria korsningar ha även statens järnvägar bidragit.

Den del av väghållningskostnaderna, som icke bestritts av statsmedel av ett eller annat slag, har täckts genom uttagande av vägs katt, genom bidrag från landsting, kommuner och enskilda järnvägar m. fl. samt genom vissa andra inkomster, som vägdistriktet haft. I vägs katt ha under åren 1930—1938 influtit i genomsnitt nära 30 milj. kr. om året. Bidragen från landsting och kommuner ha under samma tid i allmänhet utgjort omkring 1 milj. kr. Vägdistriktets övriga inkomster ha uppgått till mellan 1 och 2 milj. kr. om året och bestått i räntor, hyror för maskiner, ersättningar för försålt grus m. m.

Kostnaderna för städernas väg- och gatuväsende.

Den officiella statistiken lämnar icke några upplysningar om städernas kostnader för den allmänna väghållningen. Anledningen härtill är, att städerna — vilka äro skyldiga att bygga och underhålla även alla gator, som skola vara upplåtta för allmänt begagnande — i sin bokföring icke skilja mellan utgifter för allmänna vägar samt för övriga vägar och gator.

Icke heller skiljes i bokföringen mellan kostnaderna för sådana vägar och gator, som äro av större betydelse för den allmänna samfärdseln, samt för övriga vägar och gator. Vid en nyligen inom VoV företagen utredning ha emellertid kostnaderna under 1938 för underhållet av de för automobiltrafiken viktiga vägarna och gatorna i städerna beräknats till omkring 5 milj. kr. De årliga kostnaderna för tillgodoseende av behovet av nyanläggning och förbättring av sådana vägar och gator ha vid en tidigare utredning beräknats till 18 milj. kr. I detta belopp ingå icke kostnader för marklösen.

I statsbidrag till städernas väg- och gatuväsende ha för de senaste 10 budgetåren utbetalats följande belopp, nämligen

1930/31	8 884 434 kr.	1935/36	13 513 512 kr.
1931/32	10 286 298 »	1936/37	13 029 610 »
1932/33	10 209 782 »	1937/38	15 050 471 »
1933/34	11 440 605 »	1938/39	— ¹
1934/35	13 268 973 »	1939/40	9 388 750 »

¹ På grund av beslut om ändrad ordning för utbetalande av statsbidrag till städernas väg- och gatuväsende beviljades icke något anslag för budgetåret 1938/39. Detta medförde dock icke något uppehåll i bidragstilldelningen.

Kap. 4. De allmänna dragen av ett statligt vägväsende.

Om staten övertager vägväsendet, måste tillskapas en statlig organisation, lämpad för att omhändertaga den arbetsuppgift, som den allmänna väghållningen innebär.

I detta kapitel skall lämnas en redogörelse för denna arbetsuppgift och huvuddragen av en statlig förvaltningsorganisation, sådan den enligt de sakkunnigas mening bör te sig.

Den statliga väghållningsverksamhetens föremål.

Någon ändring av gränsdragningen mellan allmän och enskild väghållning i samband med ett förstatligande har icke ifrågasatts i direktiven för de sakkunnigas arbete. Det må ock framhållas, att lagstiftningen om enskilda vägar nyligen varit föremål för revision, därvid särskilt väghållnings-skyldigheten med avseende å enskilda vägar inom tätbebyggda områden nyreglerats. En förändring av begreppet allmän väg betingas icke heller av själva förstatligandet. De sakkunniga ha därför ansett sig sakna anledning att till vidare prövning upptaga nämnda spörsmål annat än i sammanhang med uppdragandet av riktlinjerna för den allmänna väghållningen inom köpingar och municipalsamhällen.

Beträffande omfattningen av den statliga väghållningen må erinras, att tidigare föreslagits att denna endast skulle avse vägar som nyttjas för långväga, genomgående trafik och av vilka samfärdselns behov är störst. Mot detta förslag riktades under förarbetena till 1934 års väglag anmärkningar i flera avseenden. Bland annat framhölls att en statlig väghållning av ifrågasvarande omfattning skulle innebära, att ansvaret för och arbetet med väghållningen inom särskilda delar av landet komme att åvila beträffande vissa vägar staten men i övrigt kommunala vägsamfälligheter. En dylik uppdelning av väghållningens organisation och utförande vore irrationell och ägnad att höja de med arbetena förbundna totalkostnaderna, varjämte den vore olämplig ur skatteutjämnings synpunkt.

Med hänsyn härtill bör omfattningen av den statliga väghållningen bestämmas på sådant sätt, att något behov av särskilda kommunala vägsamfälligheter på landet icke kvarstår. Då man principiellt icke kan utgå från att vägar, som äro nödiga för den allmänna samfärdseln eller som äro av ödebygdsvägs natur, skola hållas av enskilda, föreligger med avseende å sådana vägar behov av väghållning genom det allmännas försorg. För att något behov av särskilda vägsamfälligheter icke skall kvarstå, måste därför den statliga väghållningen i princip omfatta alla vägar av nyssnämnda slag eller alltså hela den väghållningsskyldighet som nu åvilar vägdistriktet.

Därmed avses dock icke att väg, så snart den kan anses nödig för den allmänna samfärdseln, omedelbart skall byggas av staten respektive intagas

till allmänt underhåll. Varje utvidgning av det allmänna vägnätet bör efter ett förstatligande även *i princip* göras beroende av att tillräckliga medel kunna påräknas för ändamålet (jämför sid. 56).

Möjligen kan ifrågasättas om icke statens övertagande av denna väghållningsskyldighet borde föregås av en undersökning av huruvida alla de vägar, som nu underhållas såsom allmänna, äro nödiga för den allmänna samfärdseln eller ha karaktär av ödebygdsväg. Många vägar ha nämligen — sedan de en gång, kanske lång tid tillbaka, införlivats med det allmänna vägnätet — genom anläggning av nya vägar eller eljest på grund av ändrade förhållanden förlorat betydelse för den allmänna samfärdseln. Därjämte ha på sina håll, till följd av en alltför vid tolkning av begreppet allmän väg, med det allmänna vägnätet införlivats vägar, vilka icke äro av den betydelse att de böra äga karaktär av allmänna. En utgallring av en del mindre viktiga vägar kan anses påkallad såsom ägnad att minska totalkostnaderna för de allmänna vägarnas underhåll, men om denna gallring skedde på en gång, skulle detta avsevärt försvåra övergången till en statlig väghållning. Beslut som fattas vid förrättning för fastställande av vägs betydelse skulle givetvis kunna överklagas. Till följd härav skulle det kunna dröja länge, innan omfattningen av det statliga vägnätet bleve slutligen fastställt. Det måste med hänsyn härtill vara lämpligare att staten utan vidare övertager underhållet av alla dessa vägar. I den mån det visar sig, att väg vars underhåll övertagits av staten icke är av den betydelse att den bör hållas såsom allmän, bör fråga om dess indragande, liksom nu, kunna upptagas till prövning.

Av skäl som i andra sammanhang skola utvecklas torde den statliga vägförvaltningen regelmässigt böra ombesörja den allmänna väghållningen inom köpingar och municipalsamhällen ävensom hållandet av de viktigaste trafiklederna i sådana mycket små städer, vilka sakna förutsättningar att på ett nöjaktigt sätt själva handha denna uppgift.

Huvuddragen av den statliga vägförvaltningen enligt de sakkunnigas förslag.

Med vägväsendet förenade arbetsuppgifter äro särskilt följande:
 planläggning av vägnätet och vägbyggnadsverksamheten;
 upprättande av arbetsplaner för de särskilda vägföretagen;
 utförande av vägbyggnadsarbeten; samt
 ombesörjande av vägunderhåll.

Härtill kommer upprätthållande av ordning och säkerhet på vägarna.
 Handhavandet av väghållningen i hela landet innefattar en teknisk-ekonomisk byggnads- och förvaltningsuppgift av mycket stora mått. Planläggningen av vägbyggnadsverksamheten måste ske med tillgodoseende av samhällets behov och intressen samt med beaktande av de näringspolitiska och sociala synpunkter, som därvid framträda.

Vid uppbyggandet av den organisation, som erfordras för statens övertagande av vägväsendet i landet, måste sålunda tillses, dels att en byggnads-

och förvaltningsorganisation skapas, som är mäktig att på tekniskt samt affärsmässigt och i alla hänseenden ekonomiskt fullmåligt sätt omhänderha den omfattande byggnads- och förvaltningsuppgift, som föreligger, dels ock att det gives tillbörlig plats och inflytande åt sådan sakkunskap, som tryggar vägnätets anpassning efter samhällets behov och intressen.

Efter denna grundprincip är de sakkunnigas förslag utarbetat.

Överinseendet över hela vägförvaltningen tillkommer Kungl. Maj:t såsom högsta administrativa myndighet. I sådant hänseende har Kungl. Maj:t bland annat att meddela instruktioner beträffande de olika organens uppgifter med avseende å väghållningen. Det lärers vidare tillkomma Kungl. Maj:t att tillse att vägbehoven i olika delar av riket såvitt möjligt bliva på ett rättvist och likformigt sätt tillgodosedda. Detta kommer i huvudsak att ske genom fördelning av tillgängliga anslag och genom prövning av besvär och framställningar i vägärenden.

Riksdagen förutsättes skola utöva en reglerande inverkan på vägväsendets utveckling, särskilt genom att bestämma storleken av anslagen för olika vägändamål.

För omhändertagande av de uppgifter med avseende å det allmänna vägväsendet, vilka äro av övervägande teknisk-ekonomisk natur, bildas ett statligt verk, bestående av en *centralstyrelse* i Stockholm samt ett antal lokalförvaltningar ute i landet, s. k. *distriktsförvaltningar*.

Centralstyrelsen tillskapas genom utbyggnad av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*. För ändamålet måste den nuvarande vägbyrån helt omändras och förstärkas, så att den inom VoV kan omhändertaga alla tekniska ärenden rörande vägbyggnader och vägunderhåll. Den nuvarande kameralbyrån ersättes med en kanslibyrå samt ett ekonomi- och kammarkontor på grund av den med omorganisationen följande starka ökningen av kamerala ärenden och personalärenden. Vidare inrättas en förrådsbyrå för ledning av den mycket stora förrådsrörelse, som uppstår genom sammanförande av de nuvarande 170 vägstyrelsernas arbetsuppgifter under enhetlig ledning. Slutligen ske vissa mindre jämkningar i vägtrafikbyråns och ett par andra byråers sammansättning.

De sakkunniga ha övervägt, huruvida icke styrelsen borde, om vägväsendet förstatligas, befrias från vissa till väghållningen ej hörande ärenden som nu ankomma på styrelsen. För närvarande omfattar, på sätt förut berörts, VoV:s ämbetsbefattning även ärenden som angå anläggning, omläggning eller förbättring samt underhåll av kanaler, slussar och hamnar, sjöars och vattendrags tillgodogörande för sjöfart, flottning eller andra industriella behov, skyddsåtgärder mot skärningar och översvämningar av större omfattning, enskilda järnvägar, vägtrafiken, automobilbesiktningsväsendet samt den civila luftfarten. Nu nämnda grupper av ärenden sakna eller äga blott ringa sammanhang med väghållningen. För denna anställd personal och anskaffade

maskiner kunna emellertid utnyttjas även vid vattenbyggnader samt vid byggande av flygfält m. m. Vid sådana arbeten erfordras ej sällan den speciella geotekniska sakkunskap som finnes att tillgå inom styrelsen. Därjämte må framhållas att det ur ekonomisk synpunkt kan vara lämpligt, att vägväsendets förrådsorgan verkställa de inköp, som fordras för hamnbyråns arbeten eller för luftfarten. En gemensam centralstyrelse för ifrågakomma ärenden och för vägväsendet kan sålunda innebära vissa fördelar. Härtill kommer att ärendena rörande vattenbyggnader, civil luftfart och enskilda järnvägar för närvarande icke äro av den omfattning att ett särskilt centralt verk torde böra tillskapas för dem. På grund härav ha de sakkunniga, efter samråd med olika befattningshavare inom VoV, icke ansett sig kunna göra gällande eller behöva förutsätta, att vägväsendets förstatligande tills vidare skall medföra att ifrågavarande vid sidan av väghållningen liggande ärenden skiljas från den centrala vägorganisationens förvaltning. Denna myndighet förutsattes därför även efter ett förstatligande av vägväsendet bibehålla benämningen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Distriktsförvaltningarna ställas under ledning av en vägdirektör i varje distrikt. Han får till sitt förfogande erforderlig teknisk, kameral och förrådspersonal för att besörja inom distriktet förekommande projekterings-, byggnads- och underhållsarbeten.

Beträffande den lokala organisationen ha de sakkunniga utarbetat två alternativa förslag. Enligt det ena (*alt. I*) skulle landet indelas i tolv till arbetsmängden ungefär lika stora vägdistrikter. Enligt det andra alternativet (*alt. II*) skulle distriktsförvaltningarnas områden sammanfalla med länen, dock att de två minsta länen, Gotlands och Blekinge län, ansetts för små att bilda egna distrikt och därför i förevarande hänseende sammanförts, det förre med Stockholms län och det andra med Kronobergs län.

Då distriktsindelningen enligt *alt. I* skett så, att alla distrikten ha ungefär lika stor arbetsbörda, ha de skilda distriktsförvaltningarna i detta fall med ett undantag kunnat organiseras lika. Vid en distriktsindelning enligt *alt. II* blir arbetsbördan icke lika stor för alla distrikten. Distriktsförvaltningarna måste anpassas med hänsyn härtill och bliva följaktligen av varierande storlek.

Enligt båda alternativen skola distrikten med tanke särskilt på vägunderhållet indelas i arbetsområden så, att sammanlagda antalet blir omkring 320, alla med ungefär lika stor arbetsbörda. Vid indelningen har man utgått från att underhållstjänsten skall giva full sysselsättning åt vederbörande områdesbefäl, en *vägmästare*. Detta torde ej hindra att denne inom sitt område kan ombesörja även förekommande smärre byggnadsarbeten.

Fördelningen av arbetsuppgifterna mellan centralstyrelsen och distriktsförvaltningarna ger sig naturligt och är utvecklad i det följande.

Den sålunda i korta drag angivna statliga vägorganisationen skulle omhändertaga all teknisk och ekonomisk befattning med de allmänna vägarna, således även den som nu ombesörjes av länsstyrelserna och nu befintliga

vägstyrelser, samt även det projekteringsarbete, som för närvarande utföres av auktoriserade konsulterande ingenjörer.

De sakkunniga föreslå även, att VoV under Kungl. Maj:ts överinseende leder planläggningen av vägbyggnadsverksamheten och beslutar, om och huru väg skall byggas.

Vid utförande av denna del av sin uppgift måste dock VoV anlita den sakkunskap, som finnes hos olika myndigheter och organ rörande bygdens och näringslivets intressen.

Det är här, som *länsstyrelserna* först och främst böra träda in. Dessa myndigheter få på grund av sin mångskiftande verksamhet möjlighet till god överblick över länens förhållanden i alla avseenden och böra därför äga goda förutsättningar för att bedöma orternas vägbehov. Vägorganisationen bör under arbetets gång etablera intimt samarbete med länsstyrelserna, så att deras kännedom om länens behov nyttiggöres på ett tidigt stadium av utredningsarbetet. Formellt skulle deras befattning med hithörande ärenden främst komma till synes i avgivna yttranden.

Men länsstyrelsernas befattning med vägbyggnadsfrågor bör icke inskränkas till de ärenden, i vilka deras uppfattning inhämtas. De böra ock vaka över att länens behov av vägar blir väl tillgodosett samt att vägar byggas där de bäst behövas. I sådant syfte böra länsstyrelserna vid behov själva taga initiativ till vägundersökningar.

I den mån länsstyrelses uppfattning i viss fråga icke beaktas av vägorganisationen, bör frågan av länsstyrelsen kunna hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning.

Slutligen böra länsstyrelserna alltjämt behålla tillsynen över ordning och trafiksäkerhet på vägarna.

Vid utarbetande av arbetsplan för vägföretag bör vägorganisationen samråda även med de myndigheter vilkas verksamhetsområden beröras.

Såsom departementschefen i direktiven för de sakkunnigas arbete framhållit måste det även finnas form för att lämna de lokala intressena — de som för närvarande representeras av vägstyrelserna och vägstämmorna — möjlighet att framträda och behörigen göra sig gällande.

Att för ändamålet bibehålla de nuvarande vägstyrelserna, sedan deras tekniskt-ekonomiska byggnads- och förvaltningsuppgifter övertagits av den statliga organisationen, lärer väl icke kunna komma i fråga, men de sakkunniga ha sökt en lösning, som likväl skulle göra det möjligt att tillvarata den kunskap på vägväsendets område, som finnes inom de nuvarande vägstyrelserna.

Förslaget i denna del går ut på följande.

Varje statligt distrikt indelas i områden, som förutsättas skola i huvudsak sammanfalla med de nuvarande vägdistrikten. För varje sådant område väljes — på sätt i det följande angives — en *vägnämnd*, bestående av 5

personer. Vägnämndens uppgift är att tjäna såsom språkrör för de lokala intressena med avseende å frågor, om och huru väg skall byggas. I sådant hänseende skall nämnden äga att taga initiativ till vägföretag samt att yttra sig över förslag som väckts av andra. Den har vidare att utse ombud, som skola närvara vid vägundersökningar för att framföra lokala synpunkter. Slutligen skall tillfälle alltid beredas vägnämnden att yttra sig över arbetsplaner och kostnadsförslag.

Uppgiften blir sålunda av rådgivande natur, vilket ju också i huvudsak är fallet beträffande de nuvarande vägstyrelsernas och vägstämmornas befattning med planläggning av väg.

I samband härmed föreslå de sakkunniga, att den nuvarande vägnämnden, som har en helt annan uppgift, efter förstatligandet gives namnet *vägsynenämnd*.

Vid handläggningen av frågor, som beröra hela distriktets samlade vägintrössen, kunna de föreslagna vägnämnderna icke vara några lämpliga organ. Dessa intressen skola i stället, enligt de sakkunnigas förslag, företrädas av en *distriktsvägnämnd*, vars ledamöter utgöras av ordförandena i distriktets vägnämnder. Distriktsvägnämnden skulle särskilt ha till uppgift att medverka vid planläggningen av vägbyggnadsverksamheten inom distriktet.

Kap. 5. Vissa frågor som uppkomma vid ett förstatligande och som äro av betydelse för organisationens utformande i detalj.

A. Om riksdagens anslagsbeviljande och om fördelningen av anslag.

Vissa synpunkter på finansieringen.

Ehuru frågan om finansieringen av den allmänna väghållningen efter dess förstatligande icke omfattas av utredningsuppdraget, vilja de sakkunniga dock i detta sammanhang beröra vissa finansiella frågor, som äro av betydelse för vägarbetenas planläggande och därmed för organisationen.

Att kostnaderna för vägunderhåll och vinterväghållning icke böra bestridas med lånemedel synes utan vidare klart. De sakkunniga förutsätta att även kostnaderna för byggande av väg normalt bestridas av skattemedel. Emellertid är tänkbart, att vägarbeten som medföra minskning av underhållskostnaderna delvis gäldas med lånemedel, vilka förräntas och amorteras genom ett på underhållsstaten upptaget belopp. Särskilt vägbeläggningar äro ofta, åtminstone på viss sikt, direkt produktiva arbeten som medföra betydande besparingar för hela folkhushållet. En finansiering medelst lånemedel som amorteras på kort tid kan stundom anses påkallad för forcering av vissa vägarbeten under onormala förhållanden. Denna utväg bör emellertid icke utnyttjas annat än i undantagsfall. Det är ekonomiskt sundare och för konsolidering av statens finanser klokare, om sådana år efter år återkommande utgifter bestridas av skattemedel. Detta innebär, att man vid varje tidpunkt har det allmänna vägnätet nedskrivet till ett värde lika med noll. I stort sett har detta varit grundtanken vid finansieringen även enligt nu gällande ordning. Såsom allmän regel torde därför, enligt de sakkunnigas mening, böra gälla, att kostnaderna för såväl underhåll som byggande bestridas med skattemedel. Därmed är intet utsagt om den form, i vilken de erforderliga skattemedlen skola uttagas.

Om riksdagens anslagsbeviljande.

Vägväsendet måste vid ett förstatligande självfallet gestaltas så att åt statens högsta organ gives samma möjlighet att leda och kontrollera utvecklingen på detta område, som dessa organ äga beträffande likartade grenar av statlig verksamhet. Detta innebär bland annat, att kostnadsstaten för den allmänna väghållningen måste utformas så att riksdagen, genom att fastställa storleken av olika anslag, kan utöva en reglerande inverkan på utvecklingen inom olika områden av vägväsendet.

Riksdagens anslag för den allmänna väghållningen kan vid framställningen här lämpligen uppdelas i följande huvudgrupper, nämligen:

- A. anslag för administrationen;
- B. anslag för underhållet av de allmänna vägarna på landet;
- C. anslag för projektering;
- D. anslag för vägbyggnader på landet och för brobyggnader; samt
- E. anslag till städernas väg- och gatuväsende.

Anslaget för administrationen omfattar staterna för VoV och distriktsorganisationen.

Detta anslag kommer att närmare behandlas under kap. 6.

För *underhåll av de allmänna vägarna på landet*, däri inbegripna även broar och färjor, beräknade medel böra fördelas på två anslag, nämligen

1. för barmarksunderhållet samt
2. för vinterväghållningen.

Det förra anslaget skall särskilt avse löner till lagförmän och arbetare för underhållet samt kostnaderna för grusning, hyvling och sladdning av vägar, dammbindning, röjning och dikesrensning, reparation av broar, trummor o. dyl., underhåll av beläggningar, drift och reparation av färjor, materiel, personalens resor samt hyra för lokaler. Lönekostnader för personalen vid distriktsförvaltningarnas underhållsavdelningar och vägmästarna skola däremot icke ingå i denna post utan i anslaget för administrationen.

De båda anslagen för barmarksunderhåll och för vinterväghållning torde böra erhålla karaktär, det förra av obetecknat anslag och det senare av förslagsanslag. Medan kostnaderna för barmarksunderhållet under normala förhållanden böra kunna på förhand beräknas med tämligen stor säkerhet och i varje fall i sin helhet hållas inom beräknad ram, äro kostnaderna för vinterväghållningen i hög grad beroende av väderleksförhållanden som icke kunna förutses.

För *projekteringsverksamhet* bör finnas ett särskilt anslag, varmed bestridas kostnaderna för löner till icke ordinarie personal, den ordinarie och den icke ordinarie personalens resor samt hantlangning vid vägundersökningar. Det har visserligen ifrågasatts, att dessa kostnader skulle förskottas av tillgängliga medel för att slutligen gäldas av vederbörande byggnadsanslag. Som det emellertid icke är säkert, att undersökningen av visst företag leder till dess utförande, bör det finnas ett särskilt anslag för projektering. Härigenom kan också utövas viss kontroll över att projekteringsverksamheten ej blir onödigt omfattande.

Beträffande storleken av detta anslag lämnas uppgifter i kap. 6 (sid. 103 och 109).

Anslaget bör äga karaktär av reservationsanslag.

Enligt nu gällande ordning fastställer riksdagen på förslag av Kungl. Maj:t storleken av *anslagen för olika vägbyggnadsändamål*. För närvarande utgå följande särskilda anslag, nämligen till

- a) vägförbättringsarbeten på landsbygden (inklusive belägningsarbeten);
- b) nyanläggning av landsvägar;
- c) nyanläggning av ödebygdsvägar;
- d) byggande av broar.

Det torde även efter ett förstatligande vara tillfyllest, att riksdagen fastslår beloppen av nu nämnda anslag till vägväsendet och överlämnar till Kungl. Maj:t att disponera medlen enligt nedan närmare angivna grunder och de eventuellt preciserade förslag, som lämnas i vägpropositionerna till riksdagen. Det förutsättes, att Kungl. Maj:t i dessa propositioner lämnar erforderliga redogörelser och belysning.

Under senare tid ha för vägändamål anvisats medel från särskilda anslag till stensättningsarbeten och till beredskapsarbeten. Dessa anslag äro emellertid övertägnande av den sociala karaktär, att de sakkunniga sakna anledning att i detta sammanhang närmare beröra desamma.

För *anslagen till städernas väg- och gatuväsende* redogöres nedan (sid. 189—193) i sammanhang med grunderna för statsbidrag till detta ändamål.

Anslagen torde böra omfatta bidrag även till de köpingar och municipal-samhällen, vilka själva ombesörja den allmänna väghållningen inom sina områden. Å andra sidan torde de mycket små städer, där väg- och gatuhållningen av de viktigaste trafiklederna övertagits av den statliga vägorganisationen, böra i anslagshänseende räknas till landet.

Fördelningen av anslag.

Administrationsanslaget disponeras helt och hållet i enlighet med de fastställda personalstaterna och fördelningen av detsamma fordrar därför icke någon särskild kommentar.

För *barmarksunderhållet anslagna medel* fördelas av VoV mellan distrikten i överensstämmelse med stater som uppgöras för varje distrikt. Några särskilda föreskrifter för fördelningen torde icke erfordras.

Förslagsanslaget för vinterväghållningen fördelas av VoV mellan distrikten i enlighet med behovet för varje distrikt. Anslaget bör icke få överskridas av VoV utan tillstånd av Kungl. Maj:t.

De sakkunniga förutsätta att VoV vid fördelningen av båda dessa anslag mellan distrikten avsätter en mindre del av de beviljade medlen för oförutsedda utgifter.

Fördelningen av vägbyggnadsanslagen måste ske så, att vägbehoven i olika landsdelar tillgodoses på ett likformigt och rättvist sätt. Detta kan i allmänhet icke ske utan att man uppgör *planer för vägbyggnadsverksamheten* vilka taga sikte på flera år framåt.

Innan de sakkunniga närmare beröra hithörande spørsmål, skall först till förtydligande angivas, vad som menas med de olika slag av vägbyggnadsplaner, varom i det följande kommer att talas.

Med *behovsplan* avses en sammanställning av de för visst område erforderliga byggnadsföretagen, upptagna i ordning efter angelägenhetsgrad. Behovsplan avser således ej viss tid.

Generalplan avser en hela riket omfattande sammanställning av de olika områdenas behovsplaner för visst eller vissa slag av arbeten. I det följande

kommer i huvudsak endast att talas om generalplanen för förbättringsarbeten på huvudvägar.

Med ledning av behovsplaner upprättas *arbetsprogram*, varmed förstås de till utförande bestämda arbetena för viss tid. Om ej annat utsäges, avser arbetsprogrammet ett år.

Flerårsplan (femårsplan, fyraårsplan etc.) är detsamma som arbetsprogram för visst antal år. För uppgörande av arbetsprogram respektive flerårsplan måste man någorlunda kunna beräkna storleken av för olika år tillgängliga medel ävensom kostnaderna för de olika vägföretagen.

Rörande förfarandet vid upprättandet av ovannämnda planer redogöres i ett följande avsnitt av betänkandet. I detta sammanhang lämnas endast en framställning i stora drag av fördelningen av vägbyggnadsanslagen och de olika planer som erfordras härför.

Vad först angår *anslaget till vägförbättringar* disponeras detta, enligt nu gällande ordning, på det sättet att — sedan från anslaget fränskilts ett belopp för vägbeläggningar — återstoden fördelas mellan länen för omläggning och förbättring av allmänna vägar.

Andelen för vägbeläggningsarbeten beräknas med ledning av uppgifter från vägstyrelserna om behovet av medel till vägbeläggningar. Vägstyrelsernas till VoV ställda framställningar bruka ingivas till vederbörande länsstyrelse eller vägingenjör, varefter länsstyrelsen med eget yttrande och förslag överlämnar dem till VoV, där de sammanställas och prövas. Det belopp, som av Kungl. Maj:t på framställning av styrelsen ställes till förfogande för ändamålet, fördelas av styrelsen på sätt denna finner lämpligast.

Flerårsplan för vägbeläggningsarbeten till grund för fördelningen av nu ifrågakomna medel har hittills icke ansetts lämplig. Med avseende å beläggningsarbeten förändra sig förhållandena så raskt att det skulle bliva nödvändigt att revidera upprättad plan varje år. Fördelningen av medlen torde därför även efter ett förstatligande böra ske enligt samma grunder som nu. Den andel av vägförbättringsanslaget som av Kungl. Maj:t ställes till VoV:s förfogande för vägbeläggningar skall sålunda disponeras i enlighet med ett av styrelsen för varje år med ledning av förslag från länsstyrelserna och distriktsförvaltningarna upprättat arbetsprogram.

Enligt nu gällande ordning fördelas återstoden av vägförbättringsanslaget mellan länen till omläggning och förbättring av riks- och länshuvudvägar samt bygdevägar. Fördelningen verkställs av Kungl. Maj:t efter förslag av VoV. Länens andelar fördelas av länsstyrelserna i huvudsaklig överensstämmelse med de av dem upprättade och av VoV granskade flerårsplanerna.

Även efter ett förstatligande bör den del av vägförbättringsanslaget som återstår, sedan förenämnda andel för vägbeläggningsarbeten avskilts, användas för vägförbättringsarbeten på huvudvägar samt bygdevägar.

Det har vid behandlingen av frågan om förstatligandet av de allmänna vägarna uttalats farhågor för att detta skulle leda till huvudvägarnas gynnande till förfång för bygdevägarna. För att säkerställa bygdevägnätets utveckling

i tillfredsställande mån föreslå därför de sakkunniga, att riksdagen vid sitt anslagsbeslut fäster villkor, att till bygdevägarnas förbättrande skall utgå viss andel, vars storlek av riksdagen bestämmes med hänsyn till vad vid varje särskild tid kan anses skäligt. (Under de senare åren har denna andel utgjort omkring 25 procent.)

Fördelningen av de *medel* som bliva tillgängliga för *omläggning och förbättring av huvudvägar* bör ske så, att medlen nedläggas där de ur rikssynpunkt bäst behövas med hänsyn till en jämn utveckling för hela landet. En fördelning ur nämnda synpunkt förutsätter kännedom om och jämförelse mellan olika behov av förbättringsarbeten i skilda landsdelar. Uppgifter härom ha sammanställts i den generalplan för sådana arbeten, som enligt Kungl. Maj:ts beslut den 10 december 1937 för närvarande är under utarbetande i VoV.

Syftet med generalplanen är bland annat att erhålla en fast grund för fördelningen av vägbyggnadsmedlen mellan länen. Generalplanen skall angiva icke blott föreliggande behov av förbättringsarbeten på huvudvägarna utan även angelägenhetsgraden av de olika arbetena sinsemellan, bedömda med utgångspunkt från den allmänna samfärdseln.

Generalplanen torde emellertid vara alltför omfattande för att kunna läggas till grund för fördelning av de medel, varom nu är fråga. Det torde därför vara nödvändigt att på grundval av generalplanen beträffande varje distrikt upprätta en flerårsplan för de företag, vilka böra komma till utförande under en första tidsperiod. För att giva flerårsplanerna tillräcklig stabilitet böra de omfatta flera års arbeten. Å andra sidan torde, trots det vidlyftiga och noggranna arbete som nedlagts på generalplanen, det icke vara lämpligt att låta flerårsplanerna avse större del av de i generalplanen upptagna arbetena. Det kan trots allt inträffa omständigheter, som göra justeringar nödvändiga i både det ena och det andra avseendet. Med hänsyn härtill torde vara lämpligt att flerårsplanerna för förbättringsarbeten på huvudvägar avse en *tidrymd av fem år*.

På sätt nedan i annat sammanhang beröres böra femårsplanerna fastställas av Kungl. Maj:t. Själva fördelningen mellan distrikten av de medel, som ställas till förfogande för förbättringsarbeten på huvudvägar, verkställas av VoV med ledning av de fastställda planerna. Skulle större rubbningar i de ekonomiska förutsättningarna för anslagsbeviljandet inträffa, bör hänsyn härtill tagas vid uppgörandet av vägbyggnadsstaten för varje år. Fastställandet av plan bör ej innebära ett fastläsande i detalj av medlens användning. En viss frihet att »laga efter läglighet» bör lämnas VoV, som dock skall svara för att programmet så nära som möjligt följes. Innan avvikelser från planen sker, bör tillfälle lämnas vederbörande länsstyrelse att yttra sig. Skälen för avvikelserna böra protokollföras och beslutet delgivas länsstyrelsen.

För fördelningen av de *medel* som ställas till förfogande för *omläggning och förbättring av bygdevägar* kommer vid ett förststatligande sannolikt icke att finnas någon generalplan. Någon sådan är nämligen för närvarande icke under uppläggning.

I de flerårsplaner som nu upprättas genom länsstyrelsernas försorg finnes emellertid underlag för behovsplaner för de olika distrikten. Med ledning härav kan vid förstatligandet bedömas, dels huru tillgängliga medel till förbättring av bygdevägar rättvist böra fördelas mellan de nya distrikten, dels ock vilka arbeten på bygdevägar som närmast böra igångsättas inom dem.

För framtiden torde ett bättre underlag för fördelningen av medlen erfordras. För ändamålet synes för varje distrikt böra sammanställas *en fyra-årsplan som förnyas vartannat år*. Anledningen till att planläggningen beträffande bygdevägar bör revideras vartannat år är främst att förarbetena för dessa planer, åtminstone till en början, icke kunna bli lika grundliga som beträffande huvudvägar. Framdeles kan man naturligtvis övergå till planer med längre giltighetstid även för bygdevägarna, om erfarenheten talar härför. En sådan revision av planläggningen motiveras även av att de utslagsgivande förutsättningarna för ordningsföljd o. dyl. skifta snabbare för lokala vägar och att möjlighet därför måste finnas för en hastigare anpassning. På samma sätt som föreslagits beträffande femårsplan bör jämkning av fastställd fyra-årsplan kunna ske.

Med ledning av de för varje distrikt upprättade fyraårsplanerna, vilka föreslås skola fastställas av VoV, upprättar denna — sedan beloppet av de medel vilka skola ställas till förfogande för förbättringsarbeten på bygdevägar bestämts — ett förslag till medlens fördelning mellan de olika distrikten. Detta förslag bör prövas och fastställas av Kungl. Maj:t. Härigenom skapas största möjliga förtroende för att fördelningen av medlen sker på ett rättvist sätt. Därjämte beredes länsstyrelser, vägnämnder och representanter för ortsintressena tillfälle att hos Kungl. Maj:t framföra sina synpunkter på fördelningen.

Inom varje distrikt skola tilldelade medel disponeras i enlighet med fyraårsplanen.

Enligt de sakkunnigas mening torde vara lämpligt, att en mindre del av de medel, som bli tillgängliga för omläggning och förbättring av allmänna vägar, ställes till VoV:s förfogande för att användas till smärre förbättrings-företag, vilka icke upptagits i fem- eller fyraårsplanerna.

Beträffande fördelningen av *anslaget till nyanläggning av landsvägar* torde ej vara nödvändigt att föreskriva att viss del skall användas till bygdevägar, ty de flesta vägar som nyanläggas torde ha denna karaktär.

Anslaget fördelas nu mellan länen av Kungl. Maj:t på VoV:s förslag. Detta brukar grundas på de av länsstyrelserna upprättade flerårsplanerna jämte vad styrelsen i övrigt har sig bekant om behovet av nya landsvägar. Varje läns andel disponeras i enlighet med flerårsplanen.

Även efter ett förstatligande bör det ankomma på Kungl. Maj:t att på förslag av VoV fördela anslaget för nyanläggning av landsvägar. För fördelningen torde, på samma sätt som i fråga om förbättringsarbeten på bygdevägar, för varje distrikt böra upprättas och fastställas *en fyraårsplan* för nyanläggning av landsvägar, *vilken förnyas vartannat år*.

Vid fördelningen av detta anslag måste hänsyn tagas till olika faktorer, ej minst sådana av social natur. Härom kunna emellertid ej skrivas detaljerade anvisningar. Man får lita på att vid prövningen föreligger bästa möjliga belysning och att Kungl. Maj:t gör det »landsfaderligt sett» klokaste bedömandet.

Fördelningen av *anslaget för anläggning av ödebyggsvägar* torde efter förstatligandet böra ske på samma sätt som föreslagits med avseende å anslaget för anläggning av landsvägar. Till grund för fördelningen bör alltså för varje distrikt, i den mån behov därav förefinnes, upprättas och fastställas särskild *fyraårsplan, som förnyas vartannat år.*

Anslaget för broarbeten fördelas för närvarande av Kungl. Maj:t mellan olika företag, därvid Kungl. Maj:t fastställer byggnadskostnaden för varje särskilt företag. Till grund för fördelningen ligger ett av VoV, med ledning av uppgifter, som inforrats från länsstyrelserna rörande de mest angelägna arbetena, utarbetat förslag.

Att upprätta någon flerårsplan för broarbeten, vilken kan läggas till grund för fördelningen av anslaget, torde vara svårt. På grund av ändrade förhållanden skulle en sådan plan behöva revideras mest varje år. Det kan ju t. ex. bli nödvändigt att använda en del av tillgängliga medel för ett reparationsarbete som icke upptagits i planen, men som är synnerligen angeläget på grund av inträffad skada.

Den nu tillämpade ordningen för anslagets fördelning måste emellertid anses vara alltför omständlig. Det synes lämpligare att anslaget efter ett förstatligande fördelas av VoV. Denna bör emellertid för varje år utarbeta och till Kungl. Maj:t överlämna en förteckning på de broföretag, upptagna i ordning efter angelägenhetsgrad, vilka böra utföras under budgetåret. Då Kungl. Maj:t därefter ställer det av riksdagen beviljade anslaget till VoV:s förfogande, bör Kungl. Maj:t — om granskningen av förteckningen icke föranleder till annat — föreskriva att anslaget skall disponeras i huvudsaklig överensstämmelse med densamma. Styrelsen bör emellertid äga vidtaga jämkningar i förslaget till disposition av medlen, om sådant blir erforderligt på grund av ändrade förhållanden. Sker avvikelse från förslaget, böra skälen härför protokollföras.

För fördelningen av *anslagen till städernas väg- och gatuväsende* redogöres i samband med förslag till ändrade grunder för statsbidrag till städernas väg- och gatuväsende.

Sammanfattning.

De sakkunniga förutsätta att av riksdagen för vägväsendet beviljade medel skola uppdelas på i huvudsak samma anslag som för närvarande. För att säkerställa bygdevägnätets utveckling i tillfredsställande mån föreslås emellertid, att riksdagen vid beviljande av anslag bestämmer, huru stor andel av de

för förbättringsarbeten på huvud- och bygdevägar tillgängliga medlen som skall disponeras för arbeten av det senare slaget av vägar.

För att tjäna såsom underlag för fördelningen av vägbyggnadsmedlen skola för vart och ett av de nya distrikten upprättas dels en *femårsplan* för förbättringsarbeten på huvudvägar, dels en *fyraårsplan* för förbättringsarbeten på bygdevägar, dels en *fyraårsplan* för nyanläggning av landsvägar och dels, i den mån behov därav förefinnes, en *fyraårsplan* för anläggning av ödebygdevägar. För bro- och beläggningsarbeten skola årliga förteckningar eller arbetsprogram, avseende hela riket, upprättas.

B. Om ordnandet av vägbyggnadsverksamheten på landsbygden.

Nu gällande ordning.

Sedan gammalt tillkommer det länsstyrelse att besluta, var och huru de allmänna vägarna inom länet skola byggas.

Fråga om anläggning av allmän väg handlägges, enligt nu gällande bestämmelser, i följande ordning: Ansökning om anläggandet, vartill initiativ kan tagas av envar, skall göras hos länsstyrelsen. Har ansökningen gjorts av annan än vägstyrelsen, skall länsstyrelsen först inhämta dennas yttrande i ärendet. Länsstyrelsen äger jämväl, därest med hänsyn till frågans omfattning och betydelse så finnes lämpligt, kalla trafikanter samt övriga vilka saken kan angå att vid sammanträde inför länsstyrelsen eller den länsstyrelsen förordnar yttra sig i frågan. Föranleder icke den verkställda utredningen avslag å ansökningen, skall länsstyrelsen låta på vägdistriktets bekostnad upprätta plan och kostnadsförslag rörande företaget. Härtill förordnas vägingenjör eller någon av hans biträden eller auktoriserad förrättningsman. Sedan plan och kostnadsförslag upprättats och i vederbörlig ordning granskats, skola de under viss kortare tid hållas tillgängliga för allmänheten för avgivande av de påminnelser, vartill fog kan finnas. Berör företaget område, för vilket stadsplan, stomplan, byggnadsplan eller avstyckningsplan fastställts, eller invid sådant område belägen mark, skall från byggnadsnämnd, där sådan finnes, inhämtas yttrande, huruvida ur plansynpunkt något är att erinra mot företaget. Efter det vägstyrelsen ånyo och jämväl vägstämman beretts tillfälle att yttra sig samt länsstyrelsen föranstaltat om den utredning i övrigt, som kan anses erforderlig, företager länsstyrelsen ärendet till slutligt avgörande. Beslut om anläggning av viss väg brukar ha formen av ett åläggande för vederbörande väghållare att utföra företaget.

I enahanda ordning handlägges fråga angående omläggning eller förbättring av väg. Är fråga om företag av mindre omfattning eller betydelse, kan dock proceduren förenklas.

Enligt nu gällande bestämmelser må statsbidrag till visst företag — om arbetsplan och kostnadsförslag för detsamma granskats av VoV — beviljas endast för dess utförande enligt av styrelsen godkänd plan. Då VoV äger infordra alla vägförslag för granskning, har styrelsen härigenom fått möjlighet att utöva inflytande på frågan, huru viss väg skall byggas.

Tidpunkten för utförandet av företag, som blivit beslutat av länsstyrelsen, är numera i nästan alla fall beroende av när statsbidrag till arbetet beviljas och bestämmes i regel av den ordning, i vilken företaget blir upptaget i flerårsplanen för länet.

Syftet med de flerårsplaner, som nu i enlighet med föreskrifter i Kungl. brev den 25 oktober 1929 och den 31 maj 1934 upprättas för varje län, är att för vägväsendets rationella utveckling åvägbringa största möjliga planmässighet och ändamålsenlighet i de för vägväsendet avsedda anslagsmedlens användning samt att ernå jämnhet i arbetenas bedrivande.

För vinnande av detta syfte skall det vid flerårsplanernas upprättande klargöras *dels* vilka vägar som med hänsyn till den genomgående trafiken eller eljest böra anses vara av särskild betydelse (huvudvägar), *dels* vilka viktiga vägföretag i allmänhet som, såvitt kan överskådas, böra komma till utförande, *dels* vilka vägföretag som anses böra genomföras under den tidsperiod, flerårsplanerna skola omfatta, *dels* ock i vilken ordning och i vilken arbetstakt sistnämnda vägarbeten kunna, bland annat med hänsyn till vägdistriktens ekonomi och tillgängliga statsbidrag, utföras.

Härutöver har beträffande sättet för flerårsplanernas upprättande i omnämnda brev föreskrivits bland annat: Planerna skola upprättas genom länsstyrelsernas försorg och utvisa de arbeten för vilka statsbidrag är avsett att utgå. Beträffande varje sådant arbete skall i plan upptagas — förutom dess benämning och beskaffenhet, väglängd och vägbredd — beräknad totalkostnad, föreslaget procenttal för bidrag av staten samt det beräknade bidragets totalsumma och fördelning. Till ledning för upprättandet ha länsstyrelserna att från vägstyrelserna inhämta erforderliga uppgifter. Vid flerårsplanens uppgörande skall samarbete sökas med VoV, till vilken planen sedermera skall översändas för granskning. Eventuellt behövlige jämkningar i planen ske genom samverkan mellan VoV och länsstyrelsen. Sedan VoV försett planen med påskrift om verkställd granskning, skall densamma gälla såsom huvudsaklig ledning vid fördelning av de för länet tillgängliga anslagsmedlen. Flerårsplanerna skola upprättas för fyraårsperioder och förnyas vartannat år.

Med avseende å fördelningen av tillgängliga anslag för budgetåret 1940/41 har föreskrivits, att flerårsplanerna skola icke blott granskas utan även godkännas av VoV. Det torde kunna förutsättas att planerna i fortsättningen städse skola godkännas av styrelsen.

De nuvarande flerårsplanerna utgöra icke några egentliga arbetsprogram, som utvisa vilka arbeten som skola utföras under olika år, ehuru så från början avsetts. Sålunda måste med nuvarande system i planerna upptagas företag, som redan färdigbyggts, men till vilka statsbidrag i full utsträckning ännu icke utgått. Planerna ha, åtminstone tidigare, icke varit tillräckligt enhetligt upprättade, då länsstyrelserna icke alltid tillämpat samma principer. Särskilt har det visat sig svårt att få ett enhetligt bedömande av angelägenhetsgraden.

Det var för erhållande av en verklig grund för fördelningen av de medel som anslås för omlägnings- och förbättringsarbeten å huvudvägar som åt

VoV uppdrogs att upplägga en generalplan för dylika arbeten. För utarbetandet av denna ha givits bland annat följande direktiv: Såsom ett första led skall VoV med stöd av trafikräkningar utarbeta riktlinjer rörande de tekniska bestämmelser, som böra gälla för olika huvudvägar, såsom önskvärd vägbredd, minimiradie i kurvor, maximilutningar, behovet av gång- och cykelbanor samt av grundförstärkning, beläggning av vägbanan m. m. Sedan dessa riktlinjer utarbetats, verkställs inom de skilda länen i samarbete med länsstyrelserna och med biträde av vägingenjörerna en inventering av huvudvägarna, varvid undersökes i vilken omfattning omlägnings- och förbättringsarbeten behöva utföras för att bringa respektive huvudvägar i det skick, vari de enligt de tekniska bestämmelserna böra vara. I samband härmed uppgöras — i den mån arbetsplaner icke finnas — approximativa kostnadsberäkningar. På grundval av sålunda inom varje län verkställd inventering upprättas en länets behovsplan, i vilken de erforderliga arbetena upptagas i ordning allteftersom de med hänsyn till trafikens omfattning och vägarnas beskaffenhet anses behöfliga. VoV upprättar slutligen med stöd av länens behovsplaner och, sedan de olika länens behov vägts mot varandra, en hela landet omfattande behovsplan i vilken vägarbetena upptagas efter angelägenhetsgrad. Härvid avses dock icke att samtliga i länsplanerna angivna företag skola uppföras i en hela landet avseende ordningsföljd, där varje särskilt vägföretag inplaceras efter angelägenhetsgrad. I planen skola i stället upptagas vissa vägarbeten i varje län, för vilka medel på en gång anses böra anvisas.

Behovsplanen — som sålunda utgör den begärda generalplanen — skall underställas Kungl. Maj:ts prövning. Arbetet med planens uppläggande är ännu icke avslutat.

Vägdistriktet utföra i stort sett icke några andra vägbyggnadsföretag än dem, till vilka statsbidrag beviljats. På grund härav och då flerårsplanerna skola gälla såsom huvudsaklig ledning för fördelning av de för länen tillgängliga statsbidragen, har VoV, genom föreskriften att planerna skola godkännas av styrelsen, fått ett betydande inflytande på frågan om vilka vägar, som skola byggas och tidpunkten härför. På sätt nyss framhållits har VoV även fått möjlighet att inverka på huru vägarna skola byggas. De vidgade befogenheter, som sålunda i betydelsefulla hänseenden givits VoV under senaste tid, ha betingats av nödvändigheten att samordna vägbyggnadsverksamheten inom de olika länen för att skapa ett rationellt vägnät för landet i dess helhet. Härigenom har ledningen av vägbyggnadsverksamhetens planläggning alltmera glidit över i VoV:s händer. Samtidigt har genom upplägandet av generalplanen skapats större förutsättningar för styrelsen att bedöma vägbyggnadsbehovet i skilda delar av landet.

Riktlinjerna för vägbyggnadsverksamhetens ordnande efter ett förstatligande.

Av vad förut anförts om dispositionen av anslag torde framgå att planer för vägbyggnadsverksamheten erfordras jämväl efter ett förstatligande för att kunna på ett rättvist och likformigt sätt fördela tillgängliga medel såväl distrikten emellan som inom desamma. Sådana planer äro vidare nödvändiga för ett rationellt utformande av landets vägnät och för att byggnadsarbetena skola kunna bedrivas på ett jämnt och ekonomiskt sätt.

Flerårsplanerna måste — för att man skall kunna vinna de med dem avsedda syftena — innehålla uppgifter om alla de företag som avses skola komma till utförande under viss period och om den inbördes ordningen mellan dem. Genom visst företags upptagande i flerårsplan blir därför — under förutsättning att rubbning i planen ej sker genom medelstildelningen — i själva verket bestämt att och när arbetet skall utföras.

Upptagandet av ett företag i flerårsplan måste föregås av en förberedande utredning om behovet av arbetet och om angelägenhetsgraden av detsamma. Denna utredning bör äga rum under intimt samarbete mellan vägorganisationen samt vederbörande länsstyrelse och organ för de lokala intressena.

Jämväl utarbetandet av flerårsplanerna bör ske genom samverkan av berörda myndigheter och organ. Upprättade flerårsplaner böra fastställas att under ovan berörda förbehåll lända till efterrättelse. För att fördelningen av vägmedlen skall kunna ske på ett rättvist och för landet i dess helhet ändamålsenligt sätt måste fastställandet ske centralt av myndighet, som äger överblick över vägbehoven i hela landet. Såsom nyss nämnts har redan nu, om ock endast beträffande fördelningen av vägmedlen för budgetåret 1940/41, föreskrivits, att flerårsplanerna skola godkännas av VoV.

Innan ett i flerårsplan upptaget arbete påbörjas, måste arbetsplan och kostnadsförslag för detsamma upprättas och fastställas. Vägundersökningen samt bestämmandet av vägs sträckning och huru vägen i övrigt skall byggas äro uppgifter, som förutsätta teknisk sakkunskap och som därför av de sakkunniga ansetts böra ankomma på vägorganisationen. I samband med projekteringsarbetet bör samråd äga rum med vederbörande länsstyrelse och lokala nämnder. Före fastställandet av arbetsplan bör dessutom tillfälle beredas länsstyrelser, andra myndigheter, organ för de lokala intressena, ägarna av de fastigheter som beröras av företaget samt allmänheten i övrigt att framföra sina synpunkter och önskemål.

Handläggning av vägbyggnadsfråga kommer sålunda regelmässigt att innefatta tre huvudmoment, nämligen:

1. förberedande utredning om behovet och angelägenhetsgraden av visst företag;
2. dess upptagande i flerårsplan i den ordning, som dess angelägenhetsgrad betingar; samt

3. upprättandet och fastställandet av arbetsplan och kostnadsförslag för företaget.

Dessa tre moment skola tillsammans ersätta det förfarande som nu utmynnar i länsstyrelsernas beslut om vägbyggnad. Den föreslagna ordningen för handläggningen av vägbyggnadsfråga innebär att sättet och tidpunkten för utförandet av visst vägföretag bestämmas genom olika beslut, sättet genom fastställandet av arbetsplan och tidpunkten genom fastställandet av flerårsplan, i vilken arbetet upptagits.

I vissa fall kunna behovet och angelägenhetsgraden av smärre förbättringsföretag vara så klara att särskild utredning därom ej erfordras. Ej heller kräves alltid att företaget upptagits i flerårsplan. Exempelvis kan ett mindre, ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderligt byggnadsarbete vara så brådskande att det måste utföras, fastän det icke upptagits i flerårsplan.

Beträffande ordningsföljden mellan de olika momenten må framhållas, att upprättandet och fastställandet av arbetsplan för visst företag ej sällan torde komma att föregå arbetets upptagande i flerårsplan.

Allmänna synpunkter på den förberedande utredningen om behovet av visst vägföretag.

Liksom nu bör även efter ett förstatligande av vägväsendet initiativ till vägföretag kunna tagas icke blott av alla myndigheter utan även av varje enskild medborgare.

Väckes förslag om utförande av vägföretag, skall först och främst utredas, huruvida behov av arbetet förefinnes. Med nu gällande ordning förekommer ej sällan att företag beslutas, ehuru de icke äro av den angelägenhetsgrad, att medel till desamma kunna påräknas bli tillgängliga inom de närmaste åren. Upprättas arbetsplan och kostnadsförslag beträffande visst företag lång tid, innan arbetet kan påbörjas, föreligger risk, att de på grund av ändrade förhållanden få göras om. Det är därför av vikt att arbetsplan och kostnadsförslag icke upprättas beträffande andra företag än sådana som kunna förväntas bli utförda under de närmaste åren. Undantag härifrån kan emellertid behöva göras, såsom t. ex. när det påkallas av hänsyn till byggnadsverksamheten i orten eller laga skifte.

Vid den förberedande utredningen skall följaktligen undersökas, förutom att behov av företaget finnes, huruvida detta — vid jämförelse med andra ifrågasatta arbeten — är av den angelägenhetsgrad, att medel till desamma kunna påräknas under de närmaste åren.

Bedömandet härav förutsätter ej blott en överblick över landets vägbyggnadsbehov och möjlighet att beräkna tillgången på medel utan även en ingående kännedom om de lokala förhållandena. Tillfälle bör därför beredas myndigheter och organ som väl känna dessa förhållanden att utöva inflytande på beslutet. Även om initiativ till vägföretag framkommer inom vägorganisationen, är det av vikt, att bygdens mening om behovet kommer till uttryck,

innan dyrbart arbete nedlägges på undersökning. Skulle behovet av företaget stå alldeles klart för vägorganisationen, erfordras naturligtvis icke någon särskild utredning härom, innan markundersökning sker. Stundom kan ett vägföretag på grund av särskilda skäl vara så brådskande, att markundersökning icke bör fördröjas med alltför tidsödande utredning om vägbehovet. Som regel torde dock lokala myndigheter och organ böra höras, innan undersökning beslutes.

Om vid den förberedande utredningen blir klart, att arbetet är av den angelägenhetsgrad, att medel till detsamma kunna påräknas under de närmaste åren, blir företaget såsom regel vid nästföljande förnyelse av flerårsplanen upptaget i denna samt föremål för vägundersökning.

Visar det sig åter vid den förberedande utredningen, att behov av det föreslagna arbetet icke finnes eller att detsamma, med hänsyn till dess angelägenhetsgrad, icke kan komma till utförande på många år, skall ansökningen ej föranleda vidare åtgärd. I så fall bör envar äga möjlighet att liksom nu få frågan överprövad av Kungl Maj:t.

Allmänna synpunkter på upprättandet av planer för vägbyggnadsverksamheten.

I det föregående har redogjorts för de planer, som erfordras för en ändamålsenlig planläggning av den till sin omfattning betydande byggnadsverksamhet, som efter ett förstatligande torde komma att åvila vägorganisationen under normala förhållanden.

Sedan staten övertagit vägväsendet, komma de flerårsplaner, som skola upprättas (femårsplaner för förbättringsarbeten på huvudvägar samt fyraårsplaner för förbättringsarbeten på bygdevägar och för nyanläggning av landsvägar och ödebygdsvägar), att — på sätt framgår av det anförda — få ökad betydelse för regleringen av byggnadsverksamheten.

De allmänna grunder, enligt vilka vägbehov och angelägenhetsgrad skola bedömas, kunna icke nämnvärt avvika från dem, som hittills följts, och det torde därför icke vara erforderligt att i detta sammanhang närmare beröra dem.

Till grund för uppgörandet av flerårsplaner måste läggas de anslagsbelopp, som kunna påräknas för olika slag av arbeten under den period varom fråga är. Då det är svårt att på förhand beräkna dessa belopp, blir varje flerårsplan att betrakta såsom en ram. Årligen får en justering ske med hänsyn till i verkligheten anslagna belopp.

Planläggningen av vägbyggnadsverksamheten skall, såsom förut nämnts, ske under samverkan av vägorganisationen, länsstyrelserna och organ för de lokala intressena. Själva utarbetandet av planerna torde böra ske inom vägorganisationen. Endast denna har härför erforderlig sakkunskap och personal. Härtill kommer att vid utformandet av planerna hänsyn måste tagas även till tekniskt-ekonomiska synpunkter, exempelvis en rationell disposition av arbetsmaskiner, arbetskraft o. dyl. I allmänhet torde vara lämpligast att för-

slag till flerårsplanerna uppgöras av distriktsförvaltningarna. Femårsplaner för förbättringsarbeten å huvudvägar böra dock utarbetas av VoV med hänsyn till att generalplanen för sådana arbeten vilken upprättas centralt skall ligga till grund för dessa planer. Vidare böra de årliga arbetsprogrammen för bro- och beläggningsarbeten upprättas av styrelsen.

Såsom redan förut framhållits bör fastställelse av flerårsplan ske centralt.

Då femårsplanerna för förbättringsarbeten å huvudvägar avse högst betydande arbeten, synes lämpligt att femårsplanerna fastställas av Kungl. Maj:t.

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

Allmänna synpunkter på upprättande av arbetsplaner för de olika företagen.

På vägorganisationen skall ankomma att i god tid förbereda varje särskilt företag, så att arbetsplan för detsamma föreligger färdig, granskad och fastställd, när arbetet står i tur och medel för detsamma finnas tillgängliga. Härför erforderliga åtgärder skola i första hand ankomma på vederbörande distriktsförvaltning.

Vägbyggnader äro numera mycket kostsamma företag. Det är därför viktigt att på deras planläggning, konstruktion och kostnadsberäkning nedlägges ett lika omsorgsfullt förarbete som för andra tekniska byggnadsföretag. Så sker med nu gällande ordning icke alltid.

Mot det nuvarande sättet för upprättande av arbetsplan och kostnadsförslag för ifrågasatt vägföretag genom privata, auktoriserade ingenjörer har riktats en del anmärkningar. Främst vänder man sig mot systemet att ersättningen beräknas efter väglängd, oberoende av terrängens beskaffenhet. Man förmenar att detta system lätt leder till att undersökningen göres lättvindigt. Härigenom kunna brister i undersökningen och härav föranledda missvisande kostnadsförslag uppkomma, särskilt med avseende å markens bärighet och beskaffenhet i övrigt, berggrundens läge m. m. Vid granskning av upprättade förslag är det i allmänhet icke möjligt att upptäcka de fel, som bero av en bristfällig terrängundersökning.

Då det under alla förhållanden torde innebära större garanti för att vägundersökningarna utföras riktigt, om arbetsplanerna upprättas av ingenjörer vid vägorganisationen, vilka stå under ledning av experter på området och i ständig kontakt med de arbetsledare, som skola ombesörja byggnadsföretagen, vilja de sakkunniga föreslå att all projekteringsverksamhet för de allmänna vägarna utföres av ingenjörer vid distriktsförvaltningarna.

I samband med vägundersökningen bör samråd äga rum med vederbörande länsstyrelse samt tillfälle beredas riksantikvariens ombud, länsarkitekten och i förekommande fall byggnadsnämnden att uttala sin mening i frågan. Till undvikande av onödigt intrång för fastighet eller en ur fastighetsbildnings-synpunkt olämplig sträckning av väg bör förrättningsman före markundersökning inhämta upplysningar på vederbörligt lantmäterikontor rörande skiftesläggning o. dyl.

De ombud, som nu bruka utses av vägstämman för att närvara vid vägförrättningar, kunna ofta lämna förrättningsmannen värdefulla upplysningar om de lokala förhållandena. Med hänsyn härtill torde även efter ett förstatligande särskilda representanter för orten böra ha tillfälle att närvara vid vägundersökningar. Dessa representanter böra utses av organ för de lokala intressena.

De sakkunniga förutsätta att alla arbetsplaner skola upprättas med stor omsorg enligt anvisningar som meddelas av VoV. Då, på sätt i annat sammanhang närmare utvecklas, fastställande av arbetsplan enligt de sakkunnigas förslag skulle medföra rätt för vägorganisationen att taga erforderlig mark i anspråk för vägföretaget, bör arbetsplanen innehålla förteckning över de fastigheter som beröras av företaget med angivande av ägarnas namn och adress ävensom vilken mark som av skilda fastigheter erfordras för vägen.

Sedan arbetsplan och kostnadsförslag beträffande vägföretag upprättats, böra de, liksom enligt nu gällande ordning, under viss kort tid hållas tillgängliga för allmänheten för granskning och avgivande av de påminnelser, vartill fog kan finnas. Därjämte böra ägarna till de fastigheter, över vilka vägen är avsedd att framdragas, särskilt underrättas om den ordning, i vilken anmärkningar mot planen böra framställas.

Sedan vägförslag utarbetats, bör detsamma delgivas myndigheter och organ, vilka väl känna de lokala förhållandena, ävensom i förekommande fall militära myndigheter samt sådana verk och institutioner som lantmäteristyrelsen, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, telegrafstyrelsen, riksantikvarieämbetet m. fl.

Med hänsyn till arbetsplans betydelse i olika hänseenden bör planen, om den kan godkännas, fastställas att lända till efterrättelse. Beslut härom bör, för vinnande av enhetlighet, meddelas av VoV. Ett centralt avgörande av dessa ärenden betingas även av den verkan, som fastställandet av arbetsplan, enligt de sakkunnigas förslag, tillmätas i expropriationshänseende.

För att VoV icke skall få alltför mycket detaljarbete förutsättes, att fastställande av arbetsplan beträffande smärre vägförbättringsföretag och andra mindre viktiga arbeten skall — under förutsättning att anmärkning icke framkommit mot planen från myndighet, fastighetsägare eller annan eller eljest anledning förekommer till granskning — kunna ske utan att VoV företagit någon mera ingående granskning. Det måste såsom regel anses tillräckligt att planer beträffande sådana smärre arbeten granskas av vederbörande distriktsförvaltning.

Envar bör äga rätt att hos Kungl. Maj:t överklaga VoV:s beslut om arbetsplans fastställande.

Vid dröjsmål med utförande av vägföretag förändra sig ofta förhållandena så, att den fastställda sträckningen icke längre är den lämpligaste. Med hänsyn härtill bör fastställd arbetsplan förlora sin giltighet, om planen ej kommit till utförande inom viss kortare tid. En sådan begränsning betingas även av de rättsverkningar i olika hänseenden, fastställelsebeslutet skulle medföra. De sakkunniga vilja därför föreslå, att beslut om fastställande av arbetsplan skall anses förfallet, i den mån marken icke genom renstakning tagits i anspråk inom viss tid, som lämpligen synes böra bestämmas till tre år, från det beslutet vunnit laga kraft.

Länsstyrelsernas befattning med vägbyggnadsfrågor.

För att det bedömande av olika landsändars behov, som måste ligga till grund för planläggningen av vägbyggnadsverksamheten, skall kunna bli så allsidigt som möjligt, böra myndigheter och organ som väl känna dessa behov taga del i handläggningen av hithörande frågor. Framför allt böra länsstyrelserna medverka. Med hänsyn till dessa myndigheters övriga ämbetsuppgifter och ingående kännedom om förhållandena inom länen kan deras medverkan förväntas bli av stort värde för att lära känna alla vägbehov och för ett riktigt bedömande av den inbördes angelägenhetsgraden hos olika företag.

De sakkunniga förutsätta att intimt samarbete mellan vägorganisationen och länsstyrelserna skall äga rum vid handläggningen av förevarande spörsmål, så att länsstyrelsernas kännedom om länens behov nyttiggöres på olika stadier av handläggningen.

Sammanfattningsvis skulle en länsstyrelses viktigaste uppgifter med avseende å vägbyggnadsfrågor kunna angivas på följande sätt:

Länsstyrelsen skall

vaka över att länets vägbehov tillgodoses och därför bland annat själv taga erforderliga initiativ;

avgiva yttranden över behovet och angelägenhetsgraden av ifrågasatta vägföretag samt rörande upprättade förslag till flerårs- och arbetsplaner;

äga att till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta frågor, i vilka länsstyrelsens uppfattning icke beaktats av vägorganisationen;

samt tillse att flerårsplanerna följas på sätt som överensstämmer med länets intressen.

Vidare bör med hänsyn till länsstyrelsens större orts- och personalkännedom den förberedande utredningen om behovet av föreslaget vägföretag ske genom länsstyrelsens försorg. Av samma skäl bör länsstyrelsen även ombesörja delgivningen av utarbetade vägförslag med dem, som böra erhålla tillfälle att yttra sig däröver.

För vägfrågornas beredande skall länsstyrelse äga begära samråd med och upplysningar av vederbörande distriktsförvaltning. Skulle länsstyrelsen på-

kalla mera omfattande utredning, än vad distriktsförvaltningen anser erforderligt eller möjligt med hänsyn till omständigheterna, må hänvändelse ske till VoV.

Det har ifrågasatts att länsstyrelserna skulle erhålla större befogenhet vid handläggningen av förenämnda frågor. De sakkunnigas mening har varit att gestalta förfarandet så, att vid vägfrågornas behandling allt nödigt utrymme gives åt länsstyrelsernas stora kännedom om länens förhållanden och behov, men de sakkunniga ha ansett nödvändigt att såväl utarbetandet av de olika planerna som det slutliga fastställandet av desamma böra — i den mån det ej behöves läggas direkt i Kungl. Maj:ts hand — ankomma på den organisation, som tillskapas för att leda och utföra arbetena och där den tekniska sakkunskapen finnes.

Den lokala representationen.

De lokala intressena i vägbyggnadsfrågor företrädas, enligt nu gällande ordning, av vägstyrelserna och vägstämmorna. Även efter ett förstatligande måste — av tillbörlig hänsyn till såväl nämnda intressen som behovet att erhålla råd och upplysningar av organ vilka väl känna ortsförhållandena — anses önskvärt att de lokala synpunkterna få tillfälle att göra sig gällande.

Innan här närmare angives i vilka hänseenden medverkan av organ för berörda intressen kan anses erforderlig, vilja de sakkunniga först till jämförelse erinra om arten och omfattningen av vägdistriktsorganens befattning med vägbyggnadsverksamheten.

Av den förut lämnade redogörelsen för den nuvarande ordningen för handläggning av fråga om byggande av väg torde framgå, att de befogenheter som härutinnan tillkomma de vägkommunala organen äro begränsade. Någon bestämmanderätt ha de icke vare sig det gäller att avgöra, huruvida viss väg skall byggas, eller beträffande sträckningen av föreslagen väg. De kunna emellertid taga initiativ till vägföretag. Har fråga härom uppkommit annorledes än genom ansökning av vägstyrelsen, skall denna städse höras häröver. Länsstyrelsen äger emellertid även mot vägstyrelsens vilja föranstalta om vägundersökning. Över upprättad arbetsplan med kostnadsförslag skall tillfälle beredas vägstyrelse och vägstämman att yttra sig. Då länsstyrelsen därefter företager ärendet till avgörande, är den icke på något sätt bunden vid distriktsorganens ställningstagande. Deras verksamhet i dessa hänseenden är sålunda endast av rådgivande natur. De kunna emellertid genom besvär hänskjuta länsstyrelsens beslut till Kungl. Maj:ts prövning. Själva verkställandet av beslut om byggande av väg åvilar visserligen vägstyrelsen, men utgår statsbidrag till företaget — och något annat förekommer knappast — är vägstyrelsen underkastad en särskilt vittgående kontroll i syfte att säkerställa, att statsbidraget erhåller en fullgod användning.

Med avseende å upprättandet av flerårsplaner har i författning icke föreskrivits att de vägkommunala organen skola medverka på annat sätt än genom att lämna uppgifter om förefintliga vägbehov.

De befogenheter, som böra givas de organ, som efter förstatligandet skola företräda de lokala intressena vid handläggning av fråga om byggande av väg, torde på detta område böra vara av ungefär samma slag och omfattning som de, vilka nu i fråga om planläggningen tillkomma vägstyrelser och vägstämmor, och sålunda vara av i huvudsak rådgivande natur. De nya organen böra vara behöriga att taga initiativ till vägföretag samt såsom regel erhålla tillfälle att yttra sig över förslag som väckts av andra ävensom över upprättade arbetsplaner. Vid vägundersökningar böra ombud, utsedda av vederbörande organ, äga närvara för att framföra lokala synpunkter.

Det område, som ett dylikt organ skall företräda, får icke vara alltför vidsträckt, om representanterna, utan att vara alltför många, skola äga förutsättningar att i detalj uttala sig om vägbehoven inom området och om den ändamålsenligaste sträckningen av föreslagen väg. Å andra sidan bör området vara av den storlek att representanterna äga erforderlig överblick över vägbehoven.

De lokala intressena vid upprättandet av flerårsplaner beaktas för närvarande huvudsakligen av länsstyrelserna. Helt visst komma dessa intressen även framdeles att tillvaratagas av länsstyrelserna vid planläggningen av vägbyggnadsverksamheten. Men även om de såsom regel äga ingående kännedom om sina län och vägbehoven, är det dock önskvärt att ha möjlighet att få upplysningar även från andra språkrör för de lokala intressena. Särskilt för det fall att distrikten omfatta större områden än länen är det — vid avvägningen av de lokala intressena i olika distriktsdelar — av värde att äga tillgång till ett organ som företräder hela distriktets samlade vägintressen. De uppgifter, som skulle tillkomma representanterna för de lokala intressena vid upprättandet av flerårsplaner, skulle huvudsakligen bliva att uttala sig om vilka företag, som under den tid planläggningen avser böra komma till utförande och den inbördes ordningen mellan arbetena.

Därest de lokala synpunkterna icke beaktas av vägorganisationen, böra nu ifrågakomna organ äga befogenhet att hänskjuta uppkommen meningsskiljaktighet till Kungl. Maj:ts prövning.

Med hänsyn till de anspråk, som sålunda måste ställas på de rådgivande organen med avseende å olika uppgifter, torde vara nödvändigt att äga tillgång till dels ett mera lokalt betonat organ för handläggning av frågor, om och huru väg skall byggas, dels ock ett organ som skall företräda hela distriktets samlade vägintressen vid upprättandet av flerårsplaner.

Det har ifrågasatts huruvida de rådgivande funktionerna med avseende å frågor om byggande av väg skulle kunna anförtros något redan befintligt organ. Man har därvid särskilt tänkt på kommunalnämnderna. Dessa väljas emellertid för helt andra uppgifter; tyngdpunkten i deras verksamhet ligger vägväsendet ganska fjärran och det kan icke utan vidare tagas för givet att bland ledamöterna alltid finnas personer med tillräcklig insikt i vägfrågor och med intresse för dessa. Härtill kommer att kommunerna äro av alltför

växlande storleksordning och i regel för små för att bilda de här åsyftade lokala organen.

Området för ett sådant organ bör helst bestämmas så, att det bildar en geografisk enhet med, såvitt möjligt, gemensamma väg- och trafikintressen. Det vill synas som om de nuvarande vägdistrikten tämligen väl fylla dessa krav. Vägdistrikten äro i allmänhet icke större än att vägstyrelserna kunna äga god kännedom om sina distrikts vägbehov och förutsättningar att uttala sig om den ändamålsenligaste sträckningen av föreslagen väg. Att göra de nuvarande vägdistrikten till enheter för de rådgivande organ, som skola medverka vid handläggningen av frågor, om och huru väg skall byggas, har ju även den fördelen, att det ansluter sig till nu rådande förhållanden. De sakkunniga anse sig därför böra förorda en lösning i enlighet härmed. Även om ett och annat av de nuvarande vägdistrikten är för stort eller för litet för nu ifrågakomna uppgifter, torde dock gällande indelning i huvudsak kunna följas. Jämkning i indelningen torde, där så erfordras, böra på förslag av VoV fastställas av Kungl. Maj:t.

Det organ som skall övertaga vägstämmornas och vägstyrelsernas rådgivande uppgifter vid handläggning av fråga om byggande av väg föreslås skola kallas *vägnämnd*. Denna benämning har visserligen genom 1934 års väglag givits åt den lokala institution, som bland annat har till uppgift att avgöra vissa smärre tvister mellan vägdistrikt och fastighetsägare. De sakkunniga föreslå emellertid, att sistnämnda institution — som, på sätt i annat sammanhang skall närmare beröras, bör bibehållas — i stället kallas »vägsynenämnd». Den sålunda föreslagna terminologien användes här nedan, då annat ej framgår av sammanhanget.

Det organ, som skall företräda hela distriktets samlade vägentressen vid planläggningen av vägbyggnadsverksamheten, bör lämpligen benämnas *distriktsvägnämnd*.

Till frågan huru vägnämnderna och distriktsvägnämnderna skola gestaltas för att bäst fylla dem åvilande uppgifter återkomma de sakkunniga i annat sammanhang (sid. 121—123).

Förfarandet vid utredning om behov av ifrågasatt vägföretag samt vid upprättandet och fastställandet av flerårsplaner och arbetsplaner.

Med tillämpning av det anförda skulle förfarandet vid handläggning av vägbyggnadsfrågor gestalta sig på nedan angivet sätt.

Den förberedande utredningen om behovet av ifrågasatt vägföretag: Uppkommer fråga om byggande av väg, skall länsstyrelsen utreda, huruvida behov av vägen föreligger, samt huruvida detta behov är av den art att det bör tillgodoses med allmän väg och av den angelägenhetsgrad att företaget, jämfört med andra, bör utföras under de närmaste åren. För ändamålet skall länsstyrelsen höra vederbörande vägnämnd samt de övriga

myndigheter eller andra, som kunna antagas äga kännedom om behovet av den föreslagna vägen. Länsstyrelsen bör ock, liksom nu, äga att — därest med hänsyn till frågans omfattning och betydelse eller eljest så finnes lämpligt — kalla trafikanter och övriga vilka saken kan angå att vid sammanträde inför länsstyrelsen eller den länsstyrelsen därtill förordnar yttra sig i frågan.

Sedan erforderlig utredning införskaffats, skall samråd ske mellan länsstyrelsen och distriktsförvaltningen.

Finnes därvid att något behov av företaget icke föreligger eller att detsamma icke är av den vikt, att det kan komma ifråga för upptagande i flerårsplan under den närmaste tiden, föranleder förslaget icke någon åtgärd. Eljest beaktas utredningen vid nästföljande revision av flerårsplanen. För sistnämnda fall ha länsstyrelse och distriktsförvaltning därjämte att pröva, huruvida företaget är av den angelägenhetsgrad, att arbetsplan och kostnadsförslag beträffande detsamma böra omedelbart upprättas. Vid meningskiljaktighet i något hänseende kan frågan hänskjutas till VoV:s prövning.

Tages initiativ till vägförslag av annan än Kungl. Maj:t, vägorganisationen eller länsstyrelsen, bör det ske ansökningsvis. Framställning göres lämpligast hos länsstyrelsen, men bör också få ske hos vägorganisationen. Föranleder sådan framställning icke vägundersökning, skall sökanden äga rätt att hos VoV påkalla beslut i saken. Detta skall kunna överklagas hos Kungl. Maj:t.

Med avseende å smärre förbättringsarbeten torde det förberedande förfarandet vid behandlingen av fråga om byggande av väg kunna förenklas med hänsyn till omständigheterna i varje fall. Om så finnes lämpligt, böra arbetsplan och kostnadsförslag kunna direkt upprättas. Delgivning av arbetsplan måste dock alltid ske, om annan tillhörig mark skulle tagas i anspråk och överenskommelse icke träffats med fastighetsägaren.

Femårsplanen för förbättringsarbeten på huvudvägar: Förslag till femårsplan för varje distrikt — upptagande de företag, vartill medel kunna påräknas under den period planen avser, och angivande huru arbetena böra fördelas på olika år — utarbetas inom VoV på grundval av generalplanen och efter samråd under hand med lokala myndigheter och nämnder. Över de upprättade förslagen till planer inhämtas yttranden av vederbörande länsstyrelser och distriktsvägnämnder, vilka därvid ha att uttala sig om huruvida alla de företag som upptagits i planen för distriktet äro av den angelägenhetsgrad, att de böra utföras eller påbörjas under den period planen avser, om ytterligare något företag bort upptagas, om den ordning, i vilken företagen skola utföras, och om lämpligheten av att forcera eller på flera år uppdelas visst arbete. Sedan samtliga yttranden inkommit och VoV vidtagit de jämkningar i förslagen som styrelsen finner påkallade, hänskjutes ärendet till Kungl. Maj:t för planernas fastställande.

Fyraårsplanerna för omläggning och förbättring av bygdevägar: Förslag utarbetas särskilt för varje distrikt av dess förvaltning. Till grund för upp-

rättandet lägges den beräknade medelstillgången för detta ändamål. Uppgift härom måste i god tid lämnas av VoV till de olika distriktsförvaltningarna. För utarbetandet infordras uppgifter från vägnämnderna inom distriktet rörande förefintliga behov. Till ledning vid förslaget upprättande tjäna, förutom sistnämnda uppgifter, gällande flerårsplan i ej verkställda delar, resultatet av utförda vägundersökningar och utredningar i anledning av gjorda framställningar om vägföretag samt vad distriktsförvaltningen eljest har sig bekant om vägbehovet i förevarande hänseende. Planen skall upptaga dels vid tiden för dess ikraftträdande påbörjade, men ej avslutade arbeten, dels ock, i ordning efter angelägenhetsgrad, de företag som, utöver de pågående, böra utföras eller påbörjas under de fyra år planen avser med angivande av fördelningen av arbetena på olika år och arbetskostnaderna. Under utarbetandet skall distriktsförvaltningen samråda med länsstyrelserna i de län som beröras av planen samt distriktsvägnämnden. Sedan förslaget färdigställts samt nämnden tillika avgivit yttrande över detsamma, har distriktsförvaltningen, eventuellt efter vidtagande av jämkningar i förslaget, att överlämna detsamma jämte nämndens yttrande till vederbörande länsstyrelser. Dessa skola avgiva utlåtanden i ärendet samt därefter insända handlingarna till VoV för fastställelse. Vid sin fastställelseprövning har VoV att söka tillse, att alla de företag, som upptagits i de olika distriktsförvaltningarnas förslag, äro att hänföra till ungefär samma angelägenhetsgrad, så att vägbehoven i alla distrikt bliva i största möjliga mån likformigt tillgodosedda.

Upprättandet av *fyraårsplaner för nyanläggning av landsvägar och ödebygdsvägar* skulle tillgå på samma sätt som upprättandet av fyraårsplaner för förbättringsarbeten på bygdevägar.

De årliga *förteckningar över beläggnings- och broarbeten*, vilka skola ligga till grund för VoV:s anslagsäskanden och samtidigt utgöra arbetsprogram för sådana arbeten, skulle upprättas på följande sätt: Inom distriktsförvaltningarna utarbetas i samråd med vederbörande länsstyrelser och efter infordrande av uppgifter från vägnämnderna förteckningar över behovet av arbeten av dessa slag inom distriktet. Förteckningarna jämte länsstyrelsernas yttranden över desamma insändas årligen vid viss tid till VoV. Med ledning av dessa uppgifter sammanställs inom VoV en hela landet avseende förteckning över de företag vilka böra utföras under det år som avses.

Upprättandet och fastställandet av arbetsplaner: Vägundersökningen verkställs av befattningshavare vid distriktsförvaltningen. Förrättningsmannen skall före förrättningen underrätta länsstyrelsen, vederbörande vägnämnd för utseende av ortsbud ävensom fastighetsägare och de övriga vilka, på sätt förut berörts, skola höras i ärendet.

Planen för företaget skall utarbetas enligt anvisningar, som meddelas av VoV, och i samråd med länsstyrelse och lokala nämnder.

Sedan arbetsplan och kostnadsförslag utarbetats, skola desamma överlämnas till vederbörande länsstyrelse (eller länsstyrelser). I vissa fall böra dock dessförrinnan handlingarna preliminärt granskas av VoV. Detta gäller, därest företaget inrymmer svåra tekniska arbeten eller avser väg, som sträcker sig genom mera än ett distrikt, eller infartsväg till stad eller huvudväg i annat fall än då fråga är om enstaka kortare sträcka av sådan väg.

Vägförslaget skall genom länsstyrelsens försorg delgivas vägnämnder, vederbörande kommunala nämnder, landsfiskaler samt fastighetsägare och övriga, vilkas intressen beröras av företaget, för avgivande av yttrande. Detta synes kunna ske på följande sätt: Till vägnämndsordförande överlämnas kopior av planen och kostnadsförslaget. Övriga myndigheter erhålla endast meddelande om vägförslaget. Varje fastighetsägare skall underrättas om arbetsplanens upprättande, var avskrift av densamma hålles tillgänglig, vad av ägarens mark som tages i anspråk för företaget, den tidpunkt, då anmärkningar mot planen senast böra komma länsstyrelsen tillhanda, ävensom att, därest planen blir genom lagakraftgående beslut fastställd, detta medför rätt för vägororganisationen att mot ersättning, som senare kommer att bestämmas, taga vägmarken i anspråk.

Länsstyrelsen bör vidare inhämta yttrande från myndighet, sammanslutning eller annan, vars hörande kan antagas bliva till upplysning i saken. I likhet med vad nu gäller skola planen och kostnadsförslaget därjämte under viss tid hållas tillgängliga för allmänheten. Vem som helst är sålunda behörig och har tillfälle att framställa de erinringar mot plan och kostnadsförslag, vartill fog kan finnas.

Framkomma anmärkningar mot vägförslaget, skall länsstyrelsen infordra distriktsförvaltningens yttrande över desamma. Arbetsplan och kostnadsförslag skola därefter jämte inkomna yttranden och utlåtande av länsstyrelsen översändas till VoV för fastställelseprövning.

Om VoV vid sin prövning finner planen böra överarbetas, föranstaltar styrelsen därom på sätt som den finner lämpligast. Företages vid sådan överarbetning någon förändring i planen som icke kan anses oväsentlig, skola plan och kostnadsförslag på nytt delgivas därav berörda. Ändring i vägens bredd eller läge får sålunda icke ske utan vederbörande fastighetsägares hörande.

Innan VoV fastställer arbetsplanen, skall styrelsen om det upprättade förslaget underrätta sådana statliga myndigheter och institutioner, för vilka saken kan antagas vara av intresse och som ej förut hörts i ärendet.

Finner VoV vid granskning att planen och kostnadsförslaget kunna godtagas och att frågan äger tillräcklig aktualitet, skall styrelsen genom formligt beslut fastställa planen att lända till efterrättelse vid företagets framtida utförande.

Beslutet, som ju skall kunna överklagas, bör i vedertagen ordning kungöras för allmänheten. Därjämte skola ägarna till de fastigheter, över vilka vägen skall framdragas, särskilt underrättas om beslutet och om vad den, som vill klaga däröver, har att iakttaga samt om äventyret, om sådant försummas.

Det nu beskrivna förfarandet kan synas omständligt. Det betingas emellertid av det ingrepp i den enskildes rätt som blir en följd av arbetsplans fastställande. Den föreslagna proceduren är, på sätt ovan berörts, avsedd att ersätta bland annat hela det nuvarande förfarandet vid ansökan hos Kungl. Maj:t om rätt till expropriation för vägändamål.

Sammanfattning.

Enligt de sakkunnigas förslag skall den nuvarande ordningen vid handläggningen av fråga om byggande av väg ersättas av ett förfarande, innefattande dels en förberedande utredning om behovet av föreslagen väg, dels arbetets upptagande i flerårsplan i den ordning som betingas av dess angelägenhetsgrad, dels ock upprättande och fastställande av arbetsplan för företaget. Genom arbetets upptagande i flerårsplan blir — med planens fastställande och under förutsättning att rubbning i planen ej sker genom medelstildelningen — bestämt, att detsamma skall utföras och tidpunkten härför. Hur arbetet skall utföras bestämmes genom fastställande av arbetsplan för detsamma.

Den förberedande utredningen om behovet av ifrågasatt vägföretag skall ske genom länsstyrelsens försorg och tillgå på i huvudsak samma sätt som för närvarande. Vid utredningen skola de lokala intressena företrädas av vägnämnder, vilkas områden skola vara av ungefär samma storlek som de nuvarande vägdistriktet.

Förslag till flerårsplaner skola utarbetas inom vägorganisationen — femårsplanerna inom VoV på grundval av generalplanen och övriga flerårsplaner inom distriktsförvaltningarna — i samråd med länsstyrelser och organ för varje distrikts samlade vägintressen (distriktsvägnämnder). Innan planerna fastställas — vilket skall ske av Kungl. Maj:t, såvitt avser femårsplanerna, samt av VoV, såvitt avser övriga flerårsplaner — skall tillfälle beredas länsstyrelserna och distriktsvägnämnderna att yttra sig över desamma.

Upprättande av arbetsplan och kostnadsförslag för vägföretag skall ske inom distriktsförvaltningarna. Utarbetat vägförslag skall genom länsstyrelsens försorg delgivas vägnämnd, myndigheter och andra, som saken rör, samt hållas tillgängligt för allmänheten för avgivande av påminnelser. Sedan länsstyrelsen efter vägnämndens hörande avgivit yttrande samt förslaget blivit i vederbörlig ordning granskat inom vägorganisationen, skall arbetsplanen, om den kan godkännas och frågan äger tillräcklig aktualitet, av VoV fastställas att lända till efterrättelse vid företagets utförande.

Den som ej åtnöjes med VoV:s åtgärd beträffande flerårs- eller arbetsplaner eller eljest med VoV:s beslut i vägbyggnadsfråga äger klaga däröver hos Kungl. Maj:t.

C. Om handläggning av frågor om förändring av enskild väg på landet till allmän och om indragning av väg.

Fråga om förändring av enskild väg på landet till allmän ankommer nu på länsstyrelsens prövning. Handläggningen sker principiellt på samma sätt som ärenden rörande byggande av väg. Länsstyrelsen hör vederbörande vägstyrelse och vägstämma samt föranstaltar om den utredning i övrigt, som kan anses erforderlig, innan länsstyrelsen meddelar sitt beslut. Detta kan överklagas hos Kungl. Maj:t.

Med den föreslagna ordningen för handläggningen av vägbyggnadsfrågor skulle fastställandet av flerårs- och arbetsplaner med visst undantag ankomma på VoV. Ärenden rörande intagande av enskild väg till allmänt underhåll torde äga sådant sammanhang med frågor om byggande av allmän väg, att de böra avgöras av samma myndighet. Det kan ju t. ex. vara så, att valet står mellan att bygga en ny väg och att i förening med iståndsättande intaga en enskild väg till allmänt underhåll. Ett centralt avgörande av ärenden av sistnämnda slag skapar därjämte förutsättningar för en enhetlig praxis. Med nu gällande ordning har denna blivit synnerligen ojämn.

På grund av det anförda föreslås, att ärenden rörande förändring av enskild väg till allmän skola avgöras av VoV. Länsstyrelsernas kännedom om de lokala förhållandena bör emellertid utnyttjas vid handläggning av dessa frågor. Även vägnämndens uppfattning bör regelmässigt inhämtas.

På fråga om vilka krav, som måste uppställas å betydelsen av vägen för att man överhuvud skall kunna förändra den till allmän, skola de sakkunniga ej här ingå. Denna fråga har nyligen varit föremål för undersökning (se S. O. U. 1939: 1). Principiellt sett spelar det för närvarande, för spörsmålet om vägen skall intagas i det allmänna vägnätet, ej större roll i vad skick vägen befinner sig. Tarvas avsevärd iståndsättning, innebär visserligen intagningsbeslutet även beslut om vägbyggnadsåtgärder, men även sådana kan ju länsstyrelsen ålägga vägdistriktet, oberoende av om statsbidrag kan påräknas eller ej. I praktiken torde dock vanligen med hänsyn till statsbidragsfrågan och distriktets ekonomi vägens skick tillmätas betydelse. Om vägväsendet förstatligas, kommer väl ej ens teoretiskt frågan om väghållningens finansiering att bli sekundär, utan den prövande myndigheten har att räkna med den begränsning av tillgångarna, som är given i de påräkneliga anslagen för vägändamål. Man måste därför jämföra vägens vikt för den allmänna samfärdseln med de kostnader, som vägens iståndsättning och underhåll beräknas draga. Vidare måste tagas i betraktande vad verkan vägens övertagande kan få på den ekonomiska möjligheten av andra liknande åtgärder och övriga till den allmänna väghållningen hörande företag.

Anses vägen ej utan betydande omläggnings- och förbättringsarbeten kunna godtagas såsom allmän eller ifrågasättes t. o. m. så omfattande byggnadsarbeten för att försätta vägen i ett för samfärdseln tillfredsställande skick, att företaget i själva verket får natur av nyanläggning, bör frågan om ut-

förändret av nämnda arbeten behandlas i den för vägbyggnadsärenden föreslagna ordningen. Påkallar emellertid sökande i något av nu berörda fall omedelbart avgörande, kan beslutet på grund av vägens beskaffenhet då icke bliva annat än avslag. Om omedelbart beslut icke påfordras, bör spörsmålet om vägens förändring till allmän lämpligen prövas i samband med den uppkomna byggnadsfrågan. Tarvas iståndsättningsåtgärder, vilka blott äro av mindre omfattning, bör detta ej utgöra hinder för vägens förändring till allmän, om blott medel för iståndsättningsarbetena finnas eller kunna påräknas bliva tillgängliga under den närmaste framtiden. (Härtill kunna disponeras de medel, vilka föreslagits skola avsättas av vägförbättringsanslaget för att användas för smärre, i flerårsplanerna ej upptagna vägförbättringsföretag.)

Uppkommer fråga om förändring av enskild väg till allmän (ansökning därom bör kunna göras antingen hos länsstyrelsen eller hos vägorganisationen), skall sålunda först utredas vägens betydelse för den allmänna samfärdseln och i vilket skick den befinner sig. Länsstyrelsen och distriktsförvaltningen böra härutinnan samverka, länsstyrelsen såsom särskilt ägnad att bedöma den förra frågan och distriktsförvaltningen den senare. Länsstyrelsen bör inhämta yttrande från vägnämnden och de ortsmyndigheter eller andra, vilkas hörande finnes vara av intresse. I vissa fall kan ju vara uppenbart eller vid en tämligen enkel utredning framgå, att vägen ej uppfyller minimifordringarna å betydelse för den allmänna samfärdseln, i vilket fall någon undersökning av vägens beskaffenhet ej erfordras. Även eljest kan stundom utredningen i ena eller andra avseendet förenklas med hänsyn till kända eller eljest klarlagda förhållanden.

Sedan erforderlig utredning skett, avger distriktsförvaltningen yttrande och överlämnar detta jämte övriga handlingar i ärendet till länsstyrelsen, som jämte eget utlåtande insänder handlingarna till VoV för ärendets avgörande.

För vinnande av enhetlig praxis och större överblick torde regelmässigt samtliga på prövning beroende ärenden av detta slag böra företagas till avgörande i ett sammanhang en gång om året.

VoV:s beslut i dylika ärenden böra kunna överklagas genom besvär hos Kungl. Maj:t av envar, som saken rör, så ock av vederbörande vägnämnd, varjämte länsstyrelsen bör äga hänskjuta beslutet till Kungl. Maj:ts prövning.

Fråga om indragning av väg från allmänt underhåll prövas för närvarande av länsstyrelse och handlägges i tillämpliga delar på samma sätt som frågor om byggande av allmän väg och om intagning av enskild väg till allmänt underhåll.

Om, såsom de sakkunniga föreslagit, beslutanderätten i frågor om anläggning av allmän väg och om enskild vägs förändring till allmän skall tillkomma VoV, bör även fråga om indragning av allmän väg avgöras av styrelsen. Ärenden av sistnämnda slag måste uppenbarligen prövas av samma myndighet, som beslutar om vägnätets utvidgning.

Initiativ till indragning av allmän väg torde såsom regel komma att tagas av den statliga vägorganisationen. Sedan beslutats att väg skall anläggas eller

omläggas, bör VoV alltid till prövning upptaga frågan, huruvida väg, som helt eller delvis ersättes av ny, skall bibehållas såsom allmän.

Den utredning, som erfordras för bedömning av fråga om indragning av allmän väg, bör verkställas av vederbörande distriktsförvaltning, som i sådant hänseende skall inhämta yttrande av vägnämnd samt de ortsmyndigheter, vilkas hörande kan vara av intresse. Sedan distriktsförvaltningen med ledning av den verkställda utredningen avgivit utlåtande i ärendet, överlämnas detta till länsstyrelsen, som har att med eget yttrande översända handlingarna till VoV för ärendets avgörande. Styrelsens beslut bör kunna överklagas hos Kungl. Maj:t av länsstyrelse, vägnämnd och enskild.

Sammanfattning av de sakkunnigas förslag i denna del.

Beslutanderätten i frågor om förändring av enskild väg till allmän och om indragning av väg föreslås skola tillkomma VoV. Före avgörandet av sådana ärenden skall tillfälle beredas vederbörande länsstyrelser och vägnämnder m. fl. att yttra sig. För åstadkommande av enhetlighet i rättstillämpningen skola regelmässigt alla under ett år uppkomna frågor om intagning av enskild väg till allmänt underhåll prövas i ett sammanhang.

D. Om tillsyn å väghållningen.

Enligt nu gällande bestämmelser skall den närmaste uppsikten över vägväsendet utövas av länsstyrelserna; och åligger det förty länsstyrelse att övervaka väghållningens behöriga fullgörande samt att vidtaga därför nödiga åtgärder.

Efter ett förstatligande torde i tekniskt hänseende någon fortlöpande tillsyn över den allmänna väghållningen på landet från länsstyrelsens sida icke kunna komma i fråga. Såsom högsta polismyndighet i länet har länsstyrelsen emellertid även efter ett förstatligande att liksom hittills vaka över ordning och säkerhet på de allmänna vägarna. På grund av denna skyldighet bör länsstyrelsen — för den händelse brist i väghållningen skulle yppa sig — hos vägorganisationen eller, då så erfordras, hos Kungl. Maj:t göra de framställningar som påkallas av förhållandena. Finnes viss brist utgöra fara för trafiken på vägen, kan länsstyrelsen avstänga vägen från trafik.

Frågan om tillsynen över de allmänna vägarna i städerna behandlas nedan i annat sammanhang.

E. Om vägarbetenas utförande i egen regi eller på entreprenad.

Underhållsarbetena.

Vägunderhåll och vinterväghållning ha under senare år till övervägande del bedrivits i vägdistriktens egen regi. Av de statsbidragsberättigade underhållskostnaderna för 1937, tillhoppa 72·5 milj. kr., avsåg, enligt uppgifter från vägstyrelserna, endast ett belopp av 8·71 milj. kr. kostnader för arbeten som utförts på entreprenad. Motsvarande siffror för 1938 voro 82·5 milj. kr. och 9·33 milj. kr. Följande sammanställning visar de slag av arbeten som utförts på entreprenad och omfattningen av desamma:

Slag av arbeten	1937	1938
	kr.	kr.
Barmarksunderhåll på generalentreprenad.....	631 895	291 639
Barmarksunderhåll genom smärre entreprenörer (grusning, hyvling, sladdning, röjning m. m.)	714 050	660 281
Vinterväghållning	803 442	799 339
Vägförbättringar.....	287 996	1 042 866
Utförande av halvpermanenta beläggningar.....	4 699 438	5 421 150
Underhåll av beläggningar.....	739 835	549 698
Broarbeten	732 204	471 364
Reparation av färjor, färjlägen.....	63 065	51 097
Drift av färjor	38 900	44 700
Summa kr.	8 710 825	9 332 134

Av de i sammanställningen upptagna entreprenadarbetena äro vägförbättringar och utförande av halvpermanenta beläggningar rätteligen att anse såsom byggnadsarbeten, vilka endast på grund av numera upphävd bestämmelser påförts distriktens underhållskonton. Om man bortser från dessa byggnadsarbeten, ha kostnaderna för de underhållsarbeten vilka utförts på entreprenad uppgått endast till 3 723 391 kr. för 1937 och 2 868 118 kr. för 1938.

Tidigare förekom det ej sällan att hela barmarksunderhållet utlämnades på generalentreprenad. Under 1937 och 1938 var detta fallet endast i några få distrikt. Efter den 1 januari 1940 ombesörjes vägunderhållet i samtliga distrikt, om man bortser från en del smärre arbeten, helt och hållet i egen regi.

Vägunderhållet bör vid ett förstатligat vägväsende drivas i egen regi. Det är nämligen svårt att på förhand fixera den arbetsprestation som erfordras för vägunderhåll och att kontraktsmässigt fastställa vad som skall uträttas, varför entreprenadsystemet i fråga om underhåll befunnits vara mindre lämpligt. För vinterväghållningen bör dock ackordsavtal kunna träffas med buss- och lastbilsägare om plogning som vid behov beordras av distriktsförvaltningen.

Byggnadsarbetena.

Även vägdistriktens vägbyggnadsarbeten ha under senare år till en betydande del utförts i distriktens egen regi. Förhållandet för hela riket mellan arbeten i egen regi och genom entreprenörer framgår av följande sammanställning, som upprättats med ledning av uppgifter från samtliga vägdistrikt rörande vägbyggnadskostnaderna under 1937 och 1938:

Å r	Verkliga byggnadskostnader i kr.	
	för vägarbeten i vägdistriktens egen regi	för vägarbeten utförda av entreprenörer
1937.....	17 629 343	23 758 237
1938.....	19 902 538	25 378 775

I förestående belopp torde åtminstone delvis ingå även sådana byggnadsarbeten vilka författningsenligt påförts underhållskontot.

På sätt framgår av bil. 7 är omfattningen av byggandet i egen regi mycket olika i skilda län. I södra och mellersta Sverige är det vanligare att byggnadsarbeten utföras på entreprenad än i egen regi. Undantag finnas dock. På Gotland utföras alla vägbyggnadsarbetena i distriktens egen regi. I Stockholms, Uppsala och Kristianstads län ha byggnadsarbeten i egen regi förekommit i stor omfattning, under vissa år t. o. m. i större utsträckning än arbeten på entreprenad. I Dalarna och Norrland ha arbeten i egen regi dominerat. Antagligen är det i huvudsak endast brobyggnads- och vägbeläggningsarbeten som utförts på entreprenad i dessa delar av landet. Under 1939 och 1940 ha dock entreprenadarbeten i Dalarna och Norrland förekommit i större omfattning än tidigare.

De sakkunniga ha tagit under övervägande, huruvida man vid vägväsendets förstatligande i någon större utsträckning bör från början övergå från entreprenadsystem till byggande i egen regi. Därmed skulle följa en viss ansvällning av den statliga byggnadsorganisationen och en ökning av det kapital som måste nedläggas i byggnadsinventarier och redskap. Det kan emellertid icke anföras några avgörande skäl för ändring i sättet för arbetenas utförande utan frågan synes böra överlämnas åt framtiden.

Vid gestaltandet av den statliga vägorganisationen synes man därför böra utgå från ett i huvudsak oförändrat förhållande mellan vägbyggande i egen regi och på entreprenad. Organisationen bör emellertid givas sådan elasticitet att anpassning kan ske efter det system som är bäst lämpat efter förhållandena inom olika landsändar.

F. Om vägorganisationens förrädsrörelse.

Enligt nu gällande ordning inköper i allmänhet varje vägstyrelse för sig de maskiner, övriga inventarier och förbrukningsartiklar som erfordras för väghållningen inom distriktet. Genom ett förstatligande vinnas förutsättningar för gemensamma inköp för väghållningen. Det är påtagligt att priserna bland annat genom eliminerande av mellanhänder böra kunna nedpressas avsevärt, om inköpen för hela landet ligga i en hand. Härför erfordras en särskild förrädsorganisation som omhänderhar alla uppköp. Med en för hela vägväsendet gemensam förrädsorganisation blir det även möjligt att utnyttja maskiner och redskap på effektivaste sätt. De sakkunniga anse därför nödvändigt att särskilda organ omhänderha förrädsrörelsen vid vägväsendet.

Huru betydelsefullt det är, att förrädsrörelsen vid vägväsendet är rationellt organiserad, framgår av den väldiga omfattningen av de årliga inköpen av maskiner, redskap och material för väghållningen.

Omfattningen av förrädsrörelsen.

De sakkunniga ha uppdragit åt vägingenjören, kaptenen E. Almquist att enligt vissa direktiv verkställa en beräkning av omslutningen för den samlade förrädsrörelsen vid ett förstatligt vägväsende.

Vid beräkningen har förutsatts, att väghållningsarbetena efter ett förstatligande komma att vara av ungefär samma omfattning som under 1938, att proportionen mellan arbeten i egen regi och på entreprenad efter omorganisationen blir densamma som under 1938 samt att förrädrörelsen vid den statliga vägorganisationen följaktligen kommer att vara av ungefär samma omfattning som den sammanlagda förrädrörelsen vid vägdistrikten och vid de av VoV bedrivna vägbyggnadsarbetena under nämnda år. Vissa närmare motiverade justeringar ha dock gjorts.

Vid undersökningen ha analyserats kostnaderna för inventarier och materialier i samtliga vägdistrikt under 1938 vid följande slags arbeten, nämligen

1. vägbyggnadsarbeten,
2. beläggningsarbeten och
3. underhållsarbeten.

Som endast några få mindre broar utförts i egen regi under 1938, omfattar undersökningen icke sådana arbeten.

Vid utredningen har på sedvanligt sätt skilts mellan större och mindre inventarier samt materialier. Till större inventarier ha hänförts endast sådana fordon och maskiner, för vilkas inköp VoV:s medgivande erfordras, d. v. s. bilar, vägmaskiner o. dyl. Kostnaderna härför uppgå till omkring 6 milj. kr. om året. Till mindre inventarier ha hänförts tippvagnar, räls, stenkranar, stubbrytare, skottkärror, spadar, spett o. dyl. Med material eller förbrukningsartiklar avses driv- och smörjmedel, cement, reservdelar, gummiringar, hyvelstål, rivarstål, krossplattor, borrarstål, sprängämnen och fördämningsmattor, trä, navföljare av järn, cement- och tegelrör, vägmärken, spik, skruv, trassel m. fl. mindre förbrukningsartiklar och kontorsmateriel.

Kostnaderna för inköp av inventarier och materialier ha, utom i de fall, då erforderliga uppgifter kunnat hämtas direkt ur tillgänglig statistik, erhållits på följande sätt. Från vägdistrikt m. fl. ha införskaffats uppgifter rörande den del av kostnaden som — inom i ovannämnda grupper ingående olika slag av arbeten — i normala fall belöper på inventarier respektive materialier. Uppgifterna ha därefter bearbetats samt uttryckts i procent av totalkostnaden (inventariiekostnadsprocent respektive materialkostnadsprocent). Genom att multiplicera total årskostnad för ifrågavarande i egen regi utförda arbeten med dessa procenttal har kostnaden per år för inköp av inventarier och materialier beräknats.

Enligt de inhämtade uppgifterna uppgår kostnaden för mindre inventarier till 1 procent av totalkostnaderna för samtliga ovannämnda tre grupper av arbeten. Materialkostnaden däremot växlar procentuellt för olika slags arbeten och för olika delar av landet. Den uppgår i *genomsnitt* till 10 procent för vägbyggnadsarbeten, till 27 procent för beläggningsarbeten (exklusive stenmaterial), till 35 procent för arbeten med ytbehandling av vägbeläggningar samt till 20 procent för underhållsarbeten.

Med ledning av dessa kostnadsprocent och av inhämtade uppgifter rörande omfattningen av de i vägdistriktens och VoV:s egen regi utförda vägarbetena

ha de totala årliga inköpskostnaderna för inventarier och materialier för dessa arbeten beräknats till 28 251 000 kr. på sätt framgår av följande sammanställning:

1. Större maskiner		6 000 000	
2. Mindre inventarier för			
a) vägbyggnadsarbeten	292 000		
b) beläggningsarbeten	13 840		
c) verkliga underhållsarbeten	527 160		833 000
3. Material (förbrukningsartiklar)			
a) material för vägbyggnadsarbeten	2 920 000		
b) material för beläggningsarbeten	374 000		
c) dammbindningsmedel för vägunderhållet	7 744 000		
d) material för underhåll av beläggningar	350 000		
e) övrig materialkostnad för underhållet	10 030 000		21 418 000
			<u>Summa kostnader kr. 28 251 000</u>

Då totalkostnaderna för vägdistriktens och VoV:s samtliga arbeten i egen regi under 1938 uppgingo till omkring 95 milj. kr., utgjorde sålunda utgifterna för maskiner, inventarier och materialier ungefär 30 procent av totalkostnaderna.

I ovan angivna belopp, 28 251 000 kr., ingå icke kostnaderna för grus, sand och makadam. Sistnämnda kostnader äro svåra att beräkna, då vägdistriktet i rätt stor utsträckning ha egna grustag. För förrådsrörelsens organiserande torde emellertid dessa kostnader vara av mindre betydelse.

VoV:s inköp och förvaltning av gatsten ha icke heller medtagits i denna utredning. Visserligen bör även stenavdelningens förrådsrörelse, ehuru den måste anses vara av tillfällig beskaffenhet, efter ett förstatligande ombesörjas av vägväsendets förrådsorganisation, men den extra personal som erfordras härför bör bekostas av stenanslagen och inverkar därför icke på förrådsrörelsens organiserande i övrigt.

Inom VoV verkställas betydande inköp även för andra ändamål än vägväsendet. För dessa inköp fanns tidigare icke någon enhetlig förrådsrörelse. Varje byrå inom styrelsen inköpte och förvaltade erforderliga inventarier och materialier. Sålunda verkställde järnvägs- och luftfartsbyrån inköp för flygfältens underhåll och drift samt för anläggning av nya eller utvidgning av befintliga flygfält. Å hamnbyrån inköptes och förvaltades inventarier och materialier för byggande och underhåll av hamnar, vattenledningar m. m. Därjämte ombesörjde var och en av dessa byråer bortsättandet av arbeten på entreprenad. Kameralbyrån köpte möbler, skrivmaskiner, skriv- och ritmateriel m. m.

Från och med den 1 november 1940 har emellertid inom styrelsen inrättats en förrådsavdelning, vars personal avlönas med byggnadsmedel och som i samråd med respektive byråer handlägger alla ärenden beträffande entreprenader, större inköp av materialier eller inventarier samt upphandling av gods som avses skola komma till användning inom flera verksamhetsområden.

Omfattningen av den årliga förrådsrörelsen inom ovannämnda byråer kan approximativt beräknas till följande kostnadsbelopp:

Kameralbyrån	100 000 kr.
Järnvägs- och luftfartsbyrån	135 000 »
Hamnbyrån	2 500 000 »
	<hr/>
	Summa 2 735 000 kr.

Det synes utan vidare klart att, om en särskild förrådsorganisation för vägväsendet tillskapas, denna bör omhänderha all förrådsrörelse inom styrelsen. Den totala årsomslutningen för VoV:s hela förrådsorganisation skulle följaktligen kunna beräknas uppgå till över 31 milj. kr. De förrådsinköp, som nu verkställas av beredskapsavdelningen vid VoV och som ha en årlig omslutning av omkring 515 000 kr., ingå i det beräknade beloppet av de årliga inköpen för vägväsendet. Kostnaderna för förrådsrörelsen vid de under 1938 såsom statliga reservarbeten bedrivna vägarbetena ha däremot icke beaktats vid beräkandet av förenämnda belopp, 31 milj. kr.

Riktlinjer för förrådsorganisationens utformande.

Utredningen visar att vägorganisationens förrådsrörelse efter förstatligandet får en mycket stor omslutning och det är säkerligen icke små summor som kunna sparas genom en affärsmässig och sakkunnig skötsel. Med hänsyn till den ekonomiska betydelsen av att denna väldiga förrådsrörelse skötes väl, måste densamma omhänderhas av organ som äro särskilt skickade härför.

För att kunna driva rörelsen affärsmässigt måste finnas dels ett centralt organ som verkställer gemensamma inköp och tillser att inventarierna effektivt utnyttjas, dels ock lokala organ för smärre inköp och för förvaltning av de lokala förråden. Det centrala organet bör bestå av en särskild förrådsbyrå i VoV. De lokala organen kunna lämpligen inordnas i distriktsförvaltningarna.

För att få affärsmässigt bästa resultat böra *inköpen* så mycket som möjligt ske genom förrådsbyrån. De böra sammanföras till stora upphandlingar som under normala tider göras för vissa lämpliga perioder. Förrådsbyråns inköp av mindre inventarier och av materialier kunna i tämligen stor utsträckning ske på det sättet att distriktsförvaltningarnas förrådsorgan berättigas att hos vederbörande leverantör under viss tid och till bestämda priser uttaga behövliga varor. Uttagen böra därvid hållas inom vissa ungefärligen uppgivna kvantiteter. Att här gå närmare in på detaljer i denna fråga torde emellertid icke vara nödvändigt. De sakkunniga förutsätta att den stora erfarenhet som finnes samlad hos de affärsdrivande verken helt tillgodogöres. Självfallet bör förrådsbyrån vid sina upphandlingar åtnjuta samma lättnader som statens affärsdrivande verk beträffande den formella behandlingen av anbud m. m.

Upphandlingen av en del materialier, såsom exempelvis trä, makadam, grus e. dyl., kan ej lämpligen ske centralt utan bör verkställas genom vederbörande

distriktsförvaltning. Såvitt möjligt böra dock andra köp genom distriktsförvaltningarnas organ undvikas, då sådana gärna bliva relativt dyra.

För att största möjliga fördelar av förstatligandet skola kunna utvinnas, måste ordnas så att de större inventarierna (vägmaskiner och arbetsmaskiner) bli utnyttjade på effektivaste sätt. För det ändamålet böra de bokföringsmässigt inom VoV:s förrådsbyrå sammanhållas i ett *centralförråd för större inventarier*, som skötes såsom en självständig affär. Alla större inventarier, som äro i användning ute i distrikten, skrivas på distriktsförvaltningarna och förvaltas av dem. De inventarier, som ej användas, ligga i depåer för centralförrådets räkning. Vid behov rekvirerar vederbörande förvaltning ett inventarium därifrån och skall för den tid, detsamma utnyttjas, erlægga en hyra till centralförrådet med visst per dagsverke utgående belopp, som fastställles av VoV. Med de inflytande hyrorna finansieras erforderliga, normala reparationer och göras behövlige avskrivningar. Centralförrådets depåer böra ordnas i omedelbar anknytning till distriktsförråden och förvaltas av distriktens förrådsorgan under förrådsbyråns överinseende.

Över de olika inventariernas användning skola distriktsförvaltningarna föra listor. Med ledning av dessa debiteras månatligen de olika arbetena hyra för inventarierna i enlighet med de av förrådsbyrån fastställda prisen.

För att centralförrådet skall fungera väl, bör det innehålla lämpliga inventarier i tillräckligt antal samt väl utnyttjas. För att så skall ske har chefen för förrådsbyrån att samråda med vederbörande chefer om förekommande behov.

Vid övergången till det nya systemet kommer centralförrådet att bestå av de större inventarier som nu tillhöra VoV och vägdistrikten. De sakkunniga förutsätta att förrådet — genom att vederbörande anslag belastas med avgifter för hyra av inventarierna — till total omfattning hålles någorlunda oförändrat. I den mån det visar sig att förrådet icke är tillräckligt stort för utförandet av förekommande arbeten, bör den utökning av detsamma, som kan komma att beslutas, finansieras med särskilt anslag.

De mindre inventarierna böra levereras direkt till distriktsförvaltningarnas förråd eller till de platser, som av förvaltningarna anvisas, samt förvaltas av dem. Dessa inventarier skola bokföras endast vid distriktsförråden och debiteras de olika arbetena alltefter förbrukningen, så att de äro helt avskrivna, när de blivit förslitna.

Även materialier levereras direkt till distriktsförråden eller anvisade förbrukningsplatser. Förvaltningen av materialierna omhänderhas av distriktens förrådsorgan. Debitering av vederbörande anslag sker alltefter förbrukningen.

Man kan givetvis tänka sig att hela förrådsrörelsen — alltså även mindre inventarier och materialier — på samma sätt som vid statens järnvägar behandlas såsom en självständig affär. Denna fråga inverkar emellertid knappast på organisationen eller kostnaderna för densamma, vadan den bör lösas på det sätt som efter erfarenhetsrön visar sig bäst.

Beträffande förrådsbyråns sammansättning och om distriktsförvaltningarnas personal för förrådsrörelsen redogöres nedan i kap. 6.

Kap. 6. Utformning i detalj av en statlig vägorganisation.

A. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation.

Då VoV:s nuvarande organisationsform visat sig ändamålsenlig, torde densamma vid ett förstatligande av vägväsendet böra till sina grunddrag bibehållas oförändrad. De nya och vidgade arbetsuppgifterna betinga emellertid en utbyggnad av och vissa jämkningar i organisationen.

Fråga huruvida fullmäktige böra ingå i styrelsen.

Med avseende å sammansättningen av styrelsen — som nu utgöres av en generaldirektör och chef samt såsom ledamöter cheferna för de olika byråerna — ha de sakkunniga övervägt, huruvida fullmäktige böra ingå i styrelsen vid handläggningen av viktigare ärenden.

Fullmäktigeinstitutionen finnes inom en del centrala verk. Det första i vilket fullmäktige inrättades var järnvägsstyrelsen. Syftet angavs därvid vara att sätta denna i intim beröring med affärsvärlden. Institutionen infördes därefter i ett flertal andra verk av olika anledningar. I vissa fall har motivet varit att tillföra vederbörande verksstyrelse viss sakkunskap. I andra fall har man velat bereda verket tillfälle till intimt samråd med representanter för viss verksamhet eller att giva vederbörande styrelses beslut större auktoritet. Fullmäktigeinstitutionen har emellertid ifråga om åtskilliga verk så småningom befunnits obehövligen eller mindre ändamålsenlig och därför icke bibehållits.

Hittills har icke ansetts erforderligt att införa fullmäktige i VoV. De sakkunnigas övervägande har med hänsyn härtill närmast avsett frågan, huruvida vägväsendets förstatligande bör medföra införandet av fullmäktigeinstitutionen.

Då inom VoV skulle komma att finnas framstående sakkunskap på det vägbyggnadstekniska området, lär adjungerandet av en eller annan sakkunnig fullmäktig vid avgörande av större frågor inom detta område knappast kunna förväntas bliva av något egentligt värde. Fullmäktige torde icke heller ha någon uppgift att fylla med avseende å den till sin omfattning stora, men eljest ganska enhetliga inköps- och affärsverksamhet, som vid ett förstatligande skulle ankomma på VoV. För träffande av avtal med arbetareorganisationer torde viktigast vara samarbete med övriga statliga verk för vinnande av enhetlig lönepolitik. Beträffande det betydelsefulla arbetet med vägbyggnadsverksamhetens planläggning med hänsyn till samhällets och näringslivets behov få, enligt de sakkunnigas förslag, representanter för alla förekommande intressen tillfälle att yttra sig, innan frågor härom avgöras i VoV. Det torde vara svårt att finna utanför stående fullmäktige som äga en

sådan överblick över hela landets vägbehov, att de kunna bilda sig en utslagsgivande mening i dessa frågor och dessutom ha tid att nedlägga det erforderliga arbetet på studium av alla frågor av detta slag. De sakkunniga ha med hänsyn härtill icke ansett sig böra föreslå fullmäktigeinstitutionens införande i VoV.

En sak för sig är att inrätta en *utanför* styrelsen stående nämnd, med vilken styrelsen skulle kunna samråda i viktigare ärenden. Till denna fråga återkomma de sakkunniga i annat sammanhang (kap. 7).

Utövändet av beslutanderätten i styrelsen.

Beträffande sättet för ärendenas avgörande inom styrelsen torde nu gällande ordning böra bibehållas. Generaldirektören skall sålunda äga ensam beslutanderätt i alla de frågor, i vilkas prövning han deltagar, med undantag dock för de disciplinära. Föredragande eller annan tillstådesvarande ledamot, vilkens mening icke överensstämmer med fattat beslut, skall liksom för närvarande ha rätt och skyldighet att till protokollet anteckna sin skiljaktiga mening.

Enligt nu gällande instruktion för VoV har chefen att deltaga i avgörandet av samtliga på verkets handläggning ankommande ärenden med undantag endast för dem, som äro av beskaffenhet att de icke skäligen böra i varje fall underställas styrelsens prövning. Ärende av sistnämnda slag må avgöras av vederbörande byråchef utan föregående föredragning i styrelsen eller ock överlämnas till underordnad tjänsteman för vidtagande av åtgärd. Frågor om utanordning av medel skola alltid avgöras av styrelsen.

Om generaldirektören även efter ett förstatligande skulle avgöra alla ärenden, som enligt nu gällande instruktion skola prövas i styrelsen, skulle han bliva belastad med en sådan mängd löpande ärenden, att det kunde befaras att han icke finge tid att ägna tillräcklig omsorg åt de stora linjerna inom alla de områden som äro föremål för VoV:s verksamhet. Man måste uppmärksamma, att det gäller utformande och ledning av en organisation av mycket stora mått, och att hos chefen måste sammanknytas bedömandet av landets trafikförsörjning beträffande så gott som alla förekommande slag av trafikmedel. Instruktionens bestämmelser måste därför ändras så att erforderlig lättnad beredes chefen.

Till en början torde vara nödvändigt att befria honom från befattningen med utanordningsfrågor. Med den ökning av dessa ärenden som måste följa av förstatligandet är det icke rimligt, att han betungas härmed. I likhet med vad som är fallet inom andra verk böra utanordningar kunna beslutas av vederbörande byråchef. Anordningarna skola dock alltid kontrasigneras av annan tjänsteman.

Att härutöver begränsa omfattningen av de ärenden, som enligt nu gällande ordning skola avgöras i styrelsen, måste ur principiella synpunkter anses olämpligt. Om sålunda gränsdragningen mellan styrelse- och byråchefsärendena icke rubbas på annat sätt än här förutsatts, torde spörsmålet, huru

generaldirektören skall få tillräcklig tid att ägna sig åt de stora frågorna, icke kunna lösas på annat sätt, än att åt någon befattningshavare vid verket gives befogenhet att i generaldirektörens ställe i styrelsen avgöra en del av de löpande ärendena. Särskilt erfordras biträde åt generaldirektören vid handläggningen av frågor, som sträcka sig över gränserna för flera arbetsområden och som därför kräva gemensam handläggning. Behovet av biträde vid koordination av arbetet inom styrelsen gör sig i all synnerhet gällande inom vägväsendets område. Sammanförs de avdelningar, vilkas arbetsuppgifter särskilt ofta kräva en gemensam behandling, till en stor byrå och erhåller chefen för denna befogenhet att efter generaldirektörens bestämmande i styrelsen avgöra även ärenden, som eljest skulle ankomma på verkets chef, torde erforderlig befrielse från de löpande ärendena härigenom beredas denne.

De sakkunniga vilja därför föreslå att handläggningen av de ärenden, för vilka en gemensam ledning är särskilt önskvärd och som icke äro av mera speciell natur, sammanförs till en byrå, som lämpligen bör benämnas vägbyrån. Till denna skulle, på sätt i annat sammanhang skall närmare utvecklas, främst hänföras ärenden rörande planläggningen av vägbyggnadsverksamheten, om byggande av väg, om utförande av underhålls- och byggnadsarbetena, om städernas väg- och gatuväsende och rörande de enskilda vägarna. Dessa ärenden äro i mycket stor utsträckning av den natur att de enligt nu gällande ordning sammanhållas och handläggas inom vägbyrån med därtill hörande inspektioner. Den föreslagna anordningen anknyter därför till nu bestående förhållanden. Genom en koordination av nyssnämnda ärenden vinnes garanti för att handläggningen av desamma sker med minsta omgång och tidsförlust.

På grund av ovan anförda skäl vilja de sakkunniga vidare föreslå, att åt chefen för vägbyrån gives befogenhet att i styrelsen avgöra alla på byrån ankommande ärenden, i vilkas prövning generaldirektören icke behöver deltaga. Vägbyråns chef bör med hänsyn till de särskilda befogenheter, som sålunda skulle tillkomma honom, givas överdirektörs ställning.

Fördelningen av arbetsuppgifterna inom vägbyråns område mellan generaldirektören och överdirektören torde icke böra i detalj angivas i instruktionen utan böra ske i enlighet med vissa däri lämnade allmänna anvisningar efter generaldirektörens prövning i varje särskilt fall. De ärenden, i vilka den senare bör ha att besluta, skulle framför allt bliva viktigare frågor om organisationen, vägväsendets planläggning och ledning, anslagsäskanden och fördelningen av vägmedlen samt betydelsefulla verkställighetsfrågor. Med hänsyn till arbetsplanernas vikt och den rättsverkan, deras fastställande enligt de sakkunnigas förslag skall medföra i olika hänseenden, bör generaldirektören även deltaga i prövningen av ärenden om byggande av väg. Desamma bör gälla om indragning av väg och om förändring av enskild väg till allmän. Övriga på styrelsens prövning ankommande ärenden inom vägbyråns område skulle avgöras av överdirektören, i den mån generaldirektören icke förbehåller sig själv desamma. Överdirektören bör också genom närvaro vid

föredragningar och samråd med generaldirektören få tillfälle att följa verksamheten vid övriga byråer, vilka handlägga frågor rörande vägväsendet. Han skulle vidare vikariera för generaldirektören, då denne befunde sig på tjänsteresa eller eljest av någon anledning vore förhindrad att utöva sitt ämbete ävensom på anmodan av generaldirektören i dennes ställe förrätta inspektioner.

Inom de sakkunniga har även framförts den tanken, att de olika sektionerna inom vägbyrån skulle utgöra självständiga byråer, vilkas chefer skulle vara ledamöter med föredragningsskyldighet i styrelsen, samt att till biträde åt generaldirektören skulle inrättas en särskild befattning såsom souschef i detta ords vedertagna bemärkelse. Denne skulle sålunda stå utom och över byråorganisationen. Åt souschefen skulle av generaldirektören bland annat kunna uppdragas att i styrelsen avgöra visst ärende, vissa grupper av ärenden eller under viss tid alla till en avdelning hörande ärenden. Vad som särskilt talar för detta alternativ är, att en souschef skulle av generaldirektören kunna vid behov utnyttjas för uppgifter inom samtliga byråer och avdelningar. Då emellertid biträde åt generaldirektören huvudsakligen behöves för koordination av arbetet inom vägväsendets område, och då ett sammanhållande av hittills hörande ärenden inom en byrå utgör en garanti för att handläggningen av desamma sker med minsta omgång och tidsutdräkt, har den av de sakkunniga föreslagna anordningen ansetts lämpligare. Det föreslagna arrangemanget skulle bliva av stor betydelse särskilt vid utformandet av den nya organisationen. Framdeles kan det måhända visa sig ändamålsenligare att ha en souschef som står utanför och över byråorganisationen.

Generaldirektörens ställning i lönehänseende.

Även med nu angivna grunder för utöandet av beslutanderätten i VoV torde ett förstatligande av vägväsendet likväl medföra en icke oväsentligt ökad arbetsbörda för generaldirektören ävensom ett större ansvar.

De medel för vilkas ändamålsenliga användning han i första hand har att svara komma att avsevärt öka vid ett förstatligande. Av kommunikationsverken torde endast statens järnvägar få en större omslutning. Generaldirektörens ledning blir därför av största ekonomiska betydelse.

Den ökade arbetsbörda och det ökade ansvar som sålunda skulle åvila honom böra komma till synes i hans ställning i lönehänseende. Lönen måste bliva sådan, att den ger garanti för att man får en duglig man. De sakkunniga föreslå därför, att generaldirektörsbefattningen som nu är placerad i lönegrad C 12 uppflyttas i lönegrad C 15.

Byråindelningen.

För ärendenas beredande till avgörande bör VoV liksom nu vara organiserad på byråer, vilka handlägga olika slags ärenden. De nuvarande byråerna äro till antalet sex, nämligen vägbyrån, brobyrån, hamnbyrån, järn-

vägs- och luftfartsbyrån, vägtrafikbyrån och kameralbyrån. Härtill komma militäravdelningen och den geotekniska avdelningen.

Av redan berörda organisatoriska skäl böra de på VoV ankommande arbetsuppgifterna inom vägväsendets område, vilka icke äro av mera speciell natur, vid ett förstатligande sammanföras till *vägbyrån*, vilken för ändamålet måste helt omorganiseras. För ombesörjande av förrådsrörelsen inom vägväsendet och VoV:s övriga arbetsområden bör inrättas en ny byrå, *förrådsbyrån*. På grund av ändrade och vidgade uppgifter bör den nuvarande kameralbyrån ombildas till en *kanslibyrå* samt ett *ekonomi- och kammarkontor*, den förra för personalärenden, revisionsfrågor samt juridiska och administrativa ärenden och det senare för anslagskontroll samt kassa- och bokföringsgöromål. *Vägtrafikbyråns* arbetsuppgifter torde vid ett förstатligande böra begränsas till ärenden rörande väg- och motorfordonstrafiken samt därmed sammanhängande frågor. Beträffande *brobyrån*, *hamnbyrån*, *järnvägs- och luftfartsbyrån*, *militäravdelningen* och *den geotekniska avdelningen* föranleder förstатligandet icke några eller blott obetydliga organisatoriska förändringar.

Jämfört med den nuvarande byråindelningen innebär de sakkunnigas förslag sålunda en ökning med en byrå och ett kontor. Med hänsyn till omfattningen av vägbyråns arbetsuppgifter torde emellertid vara nödvändigt att sammanföra olika grupper av ärenden till särskilda avdelningar inom byrån. Dessa bliva i flera hänseenden att jämföra med självständiga byråer. Då cheferna för dessa avdelningar föreslås skola vara högt kvalificerade befattningshavare, torde envar av dem böra inträda såsom ledamot i styrelsen, närhelst ärenden som beröra hans avdelning handläggas i styrelsen. Antalet föredragande i styrelsen skulle härigenom icke oväsentligt öka i förhållande till vad nu är fallet. Denna ökning torde dock icke medföra någon olägenhet.

Allmänna synpunkter på anställningsform och löneställning för vissa av cheferna för styrelsens byråer och avdelningar.

1936 års lönekommitté har i sitt betänkande med förslag till civilt avlöningsreglemente förklarat sig medveten om, att för en del byråchefstjänster liksom också för vissa andra befattningar med ledaransvar eller eljest förutsättande särskilt stora kvalifikationer, en högre löneställning kunde vara behövlig. I den mån vid en blivande tjänsteförteckningsrevision en förbättrad löneställning befundes erforderlig, borde emellertid denna komma till stånd genom befattningarnas omändring till tjänster, vilka tillsättas medelst förordnande, en anställningsform som enligt kommitténs mening borde vinna utsträckt tillämpning för statsförvaltningens ledande befattningar.

I ett sedermera av sakkunniga för revision av tjänsteförteckningen, i vad avser statens affärsdrivande verk, den 13 februari 1939 avgivet betänkande framhålles, att det torde finnas och komma att inrättas befattningar, som faktiskt ligga på ett sådant plan, att möjlighet bör förefinnas att bereda be-

fattningshavarna något högre lön än den som eljest skulle tillkomma byråchefer. Såsom förutsättning härför måste dock enligt betänkandet uppställas krav på att tjänsten ostridigt omfattar uppgifter, som ligga väsentligt över vad som regelmässigt brukar vara förenat med byråchefsbefattning, samt att detta förhållande genom organisationsform och tjänstens benämning kommer till uttryck.

De sakkunniga anse att vad sålunda uttalats i förenämnda betänkanden är tillämpligt med avseende å dem av befattningarna såsom chefer för VoV:s byråer och avdelningar, vilka äro förenade med särskilt stort ledaransvar eller eljest av största betydelse för vägväsendets ekonomi. Med hänsyn härtill böra den anställningsform och den lönesättningsmetod som anvisas i betänkandena komma till användning vid lönegradsplaceringen av dessa befattningar.

Byråorganisationens närmare gestaltning.

1. Vägbyrån.

Å vägbyrån handlägges för närvarande flertalet ärenden som avse vägväsendet. Vägbyrån skall särskilt handha uppsikten över och ledningen av vägväsendet samt verka för god ekonomi vid arbetsföretagen liksom vid det löpande vägunderhållet. I sådant hänseende har vägbyrån bland annat att handlägga ärenden angående tekniskt-ekonomiska anvisningar och normalbestämmelser, generalplanen för rikets huvudvägnät, granskning av flerårsplaner och arbetsplaner samt kontroll över de byggnads- och underhållsarbeten som utföras med statsbidrag.

Åtskilliga vägärenden handläggas emellertid även på andra byråer eller avdelningar. Sålunda handläggas frågor angående vägarkiv, kartverk över vägarna, vägnumrering, utformande av vägskal m. m. å vägtrafikbyrån. Ärenden angående stensättning av vägar med smågatsten från de statliga stenförråden beredas på stenavdelningen. Sedan år 1937 har Kungl. Maj:t uppdragit åt VoV att utföra vissa statliga beredskapsarbeten. Ärenden rörande dessa arbeten handläggas av en särskild avdelning, vars personal avlönas med byggnadsmedel. Från och med hösten 1939 finnes en särskild avdelning för ärenden angående statsbidrag till enskilda vägars byggande och underhåll.

Med de förut angivna riktlinjerna för vägbyråns organisation skulle vid ett förstatligande alla ärenden som avse byggande, konstruktion och underhåll av de allmänna vägarna på landet, inklusive stensättnings- och beredskapsarbeten, ävensom vissa frågor rörande städernas väg- och gatuväsende samt de enskilda vägarna handläggas på vägbyrån. För behandlingen av dessa ärenden torde byrån böra uppdelas på följande avdelningar, nämligen:

- a) utredningsavdelningen;
- b) byggnadsavdelningen;
- c) underhållsavdelningen;
- d) avdelningen för rikets städer; samt
- e) avdelningen för enskilda vägar.

På *utredningsavdelningen* skulle i huvudsak ankomma följande arbetsuppgifter:

a) planläggning av vägnätets utbyggnad och ombyggnad, såsom revidering och komplettering av generalplanen för förbättringsarbeten på huvudvägarna, upprättande av femårsplaner för sådana arbeten samt granskning och fastställande av de av distriktsförvaltningarna upprättade fyraårsplanerna ävensom upprättande och vidmakthållande av den s. k. beredskapsplanen över sådana vägbyggnadsföretag, som utan uppskov kunna igångsättas vid inträdande arbetslöshet;

b) prövning av ärenden rörande vägundersökning samt föranstaltande på eget initiativ av sådana undersökningar;

c) teknisk granskning av arbetsplaner för vägföretag, inklusive vägbeläggningar, utformande av vägskal och vägtekniska konstruktioner till trafiksäkerhetens främjande;

d) fastställande av arbetsplan för vägföretag samt meddelande av beslut om förändring av enskild väg till allmän och om indragning av väg;

e) granskning och fastställande av distriktens byggnadsstater, fördelning av tillgängliga anslag, anslagsäskanden;

f) att i samråd med statens väginstitut och vägtrafikbyrån följa utvecklingen inom vägväsendet både inom och utom landet samt att utarbeta och revidera normalbestämmelser för vägars byggande och alla de tekniska anvisningar, som skola reglera distriktens handhavande av vägbyggnadsverksamheten;

g) till avdelningen överflyttas de vägärenden, som nu handläggas å vägtrafikbyrån, såsom upprättande och vidmakthållande av vägarkivet — i samarbete med militäravdelningen — samt av kartregistret och kartverket över landets vägnät, ävensom genomförande av vägnätens enhetliga numrering och förande av vägstatistik.

Inom *utredningsavdelningen* skall, såsom av det anförda framgår, planläggningen av landets vägbyggnadsverksamhet ske. Där skola under samarbete med lokala myndigheter och organ riktlinjer fastställas, huru tillgängliga medel skola användas och fördelas mellan olika slag av vägar eller på olika distrikt.

Utredningsavdelningen bör organiseras för handhavande av nu nämnda arbetsuppgifter vid normal vägbyggnadsverksamhet. Skulle arbetsuppgifterna på grund av igångsättande av beredskapsarbeten till lindrande av arbetslöshet öka, måste avdelningens personal förstärkas i erforderlig grad.

Inom *byggnadsavdelningen* skola handläggas alla ärenden som avse själva utförandet av beslutade byggnadsföretag. I sådant hänseende har avdelningen att utreda, huruvida visst vägföretag bör utföras i egen regi eller på entreprenad samt att övervaka och inspektera de byggnadsarbeten som utföras av distriktsförvaltningarna i egen regi. Bortsättandet av vägarbeten på entreprenad skall, i den mån detta icke överlämnas till distriktsförvaltningarnas

handläggning, ombesörjas av byggnadsavdelningen, som jämväl skall kontrollera och avsyna dessa arbeten.

Därest vid inträdande arbetslöshet uppdrag lämnas VoV att utföra beredskapsarbeten, skola hithörande ärenden handläggas å byggnadsavdelningen, vars personal för sådant fall kan vid behov tillfälligt utökas.

Byggnadsavdelningen skall vidare leda och övervaka distriktsförvaltningarnas handläggning av marklösenfrågor o. dyl. I sådant hänseende har avdelningen att utarbета förslag till bestämmelser och anvisningar för enhetlig markvärdering. De sakkunniga förutsätta att avdelningen härvid anlitar experter på olika områden.

Vid handhavandet av entreprenadärenden — anbud och kontrakt — bör samarbete äga rum med kanslibyrån. I byggnadsfrågor i allmänhet bör vidare samarbete i förekommande fall ske mellan byggnadsavdelningen samt övriga avdelningar eller byråer inom styrelsen och med väginstitutet.

Den verksamhet, som sålunda skall ankomma på byggnadsavdelningen, är visserligen icke till sin art ny för VoV, men har hittills omfattat blott byggandet av ödebygdevägar och vissa andra vägar samt beredskapsarbeten och statliga stensättningar.

Enligt statsmakternas beslut finnes sedan hösten 1938 inom VoV en vägunderhållsinspektion inrättad. Denna har bland annat till uppgift att genom statistisk bearbetning av vägdistriktens räkenskaper samt genom inspektioner av det tekniska och ekonomiska handhavandet av vägunderhållet få möjlighet till en ingående kontroll av underhållsmedlens handhavande.

Vägunderhållsinspektionens verksamhet bör fullföljas även efter ett förstatligande samt jämte andra uppgifter sammanföras till en särskild avdelning inom vägbyrån, *underhållsavdelningen*. På denna böra handläggas alla å VoV ankommande ärenden med avseende å vägunderhållet. Särskilt skall det åligga avdelningen att utarbета anslagsäskanden samt att granska av distriktsförvaltningarna upprättade förslag till vägunderhållsstater vilka skola ligga till grund för förvaltningarnas underhållsarbeten. Vidare skall på denna avdelning handläggas ärenden rörande underhållets organisation, erforderliga byggnader och garage m. m. Avdelningen skall biträda förrådsbyrån vid inköp av vägmaskiner för vägunderhållet och vinterväghållningen samt kanslibyrån beträffande personalen vid underhållsorganisationen.

Underhållsavdelningen kommer sålunda att omhänderha ledningen av underhållets utförande och rationalisering. Som den största delen av väghållningskostnaderna avser underhållet, är det av allra största vikt att denna ledning blir effektiv.

Vid upprepade tillfällen har VoV hos Kungl. Maj:t hemställt om inrättande av en gatuinspektörstjänst för handläggning av *ärenden rörande städernas väg- och gatuväsende*. Styrelsens framställningar ha upptagits med förståelse, men på grund av rådande förhållanden ännu icke föranlett någon

åtgärd. Sedan den av riksdagen beslutade omläggningen av bidragstilldelningen av automobilskattemedel till städerna börjat tillämpas under år 1940, ha VoV:s arbetsuppgifter väsentligt ökats.

På sätt i annat sammanhang närmare utvecklas skall VoV enligt de sakkunnigas förslag vid en omorganisation granska och fastställa arbetsplaner för vissa byggnadsföretag i städerna samt utöva tillsyn över den allmänna väghållningen inom städernas områden. Styrelsen skall därjämte — under förutsättning att de sakkunnigas förslag till ändrade grunder för statsbidrag till städernas väg- och gatuväsende godtages — beräkna storleken av det varje stad tillkommande statsbidraget till underhållet av de för automobiltrafiken viktiga vägarna och gatorna samt upprätta förslag till fördelning av statens bidrag till byggande av sådana vägar och gator.

För handläggning av alla de uppgifter med avseende å städernas väg- och gatuväsende, som sålunda enligt de sakkunnigas förslag skola ankomma på VoV, torde inom vägbyrån böra inrättas en särskild *avdelning för rikets städer*.

Denna skulle utöver nyssnämnda uppgifter ha bland annat att granska städernas behovsplaner och upprätta förslag till fördelningsplan samt att i samråd med utredningsavdelningen komplettera och revidera generalplanen med avseende å städernas in- och genomfartsvägar. Avdelningen skulle vidare rådgöra och samarbeta med städernas förvaltningar i syfte att befrämja och leda utvecklingen och utbyggandet av städernas vägväsende, särskilt in- och genomfartsvägarna. I ärenden om fastställande av och ändringar i stadsplan bör avdelningen söka tillse att trafikintressena bliva på bästa sätt tillgodosedda.

Från och med budgetåret 1939/40 finnes inom VoV inrättad en särskild *avdelning för handläggning av ärenden angående statsbidrag till enskild väghållning*. Dessa ärenden avse bidrag dels till byggande av enskilda vägar, dels ock till underhåll och iståndsättande av sådana vägar, vidare anslagsäskanden, granskning av arbetsplaner, kontroll och avsyning. Avdelningens verksamhet ute i länen handhaves av länsschaktmästare, anställda hos VoV. Avdelningen förestås av en chef, vilken beträffande avdelningens ärenden inträder såsom ledamot i styrelsen. All personal å avdelningen avlönas av medel från anslagen till enskild väghållning.

Vid vägväsendets förstatligande torde länsschaktmästarnas uppgifter böra övertagas av personal under distriktsförvaltningarna. Det kan ifrågasättas, om icke avdelningens verksamhet borde helt överflyttas på distriktsförvaltningarna. En sådan överflyttning kan emellertid leda till, att enhetligheten med avseende å kostnadsuppskattningar och vägarnas standard förryckes. Det synes därför lämpligast, att den nuvarande organisationen med central handläggning av hithörande frågor bibehålles, tills ökad erfarenhet rörande organisationens ändamålsenlighet vunnits. Avdelningen bör emellertid inordnas i vägbyrån.

Med nu angivna uppgifter blir vägbyrån styrelsens största byrå, inom vilken de organisatoriska, ekonomiska och personala ärendena bliva av betydligt större omfattning än inom styrelsens övriga byråer. Med hänsyn såväl härtill som till de särskilda befogenheter, som — på sätt redan berörts — skulle tillkomma *överdirektören och chefen för vägbyrån*, bör denne äga icke blott erforderlig teknisk kompetens utan även särskilda förutsättningar att bedöma frågor av social och ekonomisk natur. Befattningen bör, i enlighet med den allmänna uppfattning rörande tjänste- och löneställningen för vissa av cheferna för VoV:s olika byråer och avdelningar, som de sakkunniga förut hävdad, tillsättas på förordnande för en tid av sex år. I lönehänseende torde överdirektörstjänsten, med hänsyn till det stora ansvar och den krävande ställning som tillkommer den närmaste ledaren av ett förstatligt vägväsende, böra placeras i lönegrad C 10.

Cheferna för byggnads- och underhållsavdelningarna — vilka föreslås skola benämnas, den förre *byggnadschef* och den senare *väginspektör för underhållet* — komma att såsom närmaste chefer handhava, leda och övervaka styrelsens byggande verksamhet och underhållet, sålunda de verksamhetsområden, inom vilka vägmedlen närmast komma att förbrukas. Ett riktigt ekonomiskt handhavande av arbetsuppgifterna är av den största betydelse för vägväsendets ekonomi. Befattningarna äro av den natur, att de, i överensstämmelse med nyssnämnda principer rörande anställningsform för vissa chefstjänster inom styrelsen, böra tillsättas på förordnande för en tid av sex år. I lönehänseende torde, enligt de sakkunnigas mening, byggnadschefen böra placeras i lönegrad C 7 och väginspektören för underhållet i lönegrad C 6.

Utredningsavdelningen föreslås skola stå under ledning av en *förste byrådirektör* med placering i lönegrad A 30. Chefen för avdelningen för rikets städer bör lämpligen benämnas *gatuinspektör* och placeras i lönegrad A 29. För chefen för avdelningen för enskilda vägar föreslås icke någon ändring i nu gällande förhållanden.

För närvarande finnas å vägbyrån tre väginspektörstjänster. Av dessa torde endast en behöva bibehållas vid ett förstatligande. Denne *väginspektör*, som skall vara expert på vägbeläggningar, bör placeras på byggnadsavdelningen med uppgift att biträda vid handläggningen av ärenden rörande vägbeläggningar och att med avseende å sådana vara rådgivare åt distriktsförvaltningarna. Befattningen föreslås placerad i samma lönegrad som för närvarande.

I VoV äro för närvarande förste *byråingenjörerna* placerade i lönegrad A 26 och *byråingenjörerna* i lönegrad A 21. Inom kommunikationsverken äro motsvarande befattningshavare placerade i respektive A 27 och A 26. Då de arbetsuppgifter, som vid ett förstatligande skola anförtros byråingenjörerna vid vägbyrån, komma att bliva av samma natur som de, vilka tillkomma motsvarande tjänstemän vid kommunikationsverken, finnas enligt de sakkunnigas mening starka skäl för att lönegradsplaceringarna bliva desamma. Emellertid synes det icke vara erforderligt att placera alla byråingenjörer i lönegrad

A 26. Byråingenjör i mindre ansvarsfull ställning torde kunna placeras i lönegrad A 24. Den nuvarande byråingenjörsggraden A 21 bör ersättas med tjänst såsom *ingenjör* i lönegrad A 21.

För utredningsavdelningen har räknats med ett stadigvarande ingenjörsbehov av en förste byråingenjör, 2 byråingenjörer, därav en i lönegrad A 26 och en i lönegrad A 24, samt ytterligare 2 ingenjörer. Förste byråingenjörens arbetsuppgifter skulle bliva handläggning av anslagsärenden, remisser, frågor om byggande av väg och om intagande av enskild väg till allmänt underhåll. Byråingenjören i lönegrad A 26 skulle deltaga i utredningsarbetet samt handlägga ärenden rörande utfärdande av normalbestämmelser och tekniska anvisningar. För sådant ändamål har han att följa utvecklingen inom vägväsendets område samt vid behov samråda med väginstitutet och vägtrafikbyrån. På byråingenjören i lönegrad A 24 skulle ankomma handläggningen av frågor rörande komplettering och revidering av generalplanen, granskning av flerårsplaner samt ärenden rörande vägprojektering. De två ingenjörerna i lönegrad A 21 skulle huvudsakligen ha till uppgift att biträda vid granskning av arbetsplaner till vägföretag och av förslag till vägbeläggningar. Utöver nu angivna behov av ingenjörer räkna de sakkunniga med att utredningsavdelningen får behov av ytterligare tre ingenjörer. Dessa böra emellertid tills vidare erhålla extra ordinarie tjänsteställning samt placeras två i lönegrad Eo 21 och en i lönegrad Eo 18.

Det är möjligt, att å utredningsavdelningen framdeles kommer att behövas en sekreterare som biträde vid ärenden, vilka avse beslut om vägföretags utförande, besvärsmål m. m. Något förslag att inrätta en dylik tjänst anse sig de sakkunniga emellertid icke böra framlägga, då det förutsattes, att tills vidare nödigt sekreterarebiträde kan erhållas från kanslibyrån.

Utredningsavdelningen torde ha behov av en ritare, vilken tills vidare bör erhålla extra ordinarie tjänsteställning och placeras i lönegrad Eo 15. För skrivhjälp o. dyl. torde böra anställas ett kanslibitråde i lönegrad A 7, ett kontorsbiträde i lönegrad A 4 och ett kontorsbiträde i lönegrad Eo 4.

För byggnadsavdelningen har räknats med ett personalbehov av — utöver byggnadschefen och den förut omnämnde väginsepektören för beläggningsarbeten — en förste byråingenjör, som tillika skall vara byggnadschefens ställföreträdare, och en ingenjör i lönegrad A 21 samt ett kanslibitråde och ett kontorsbiträde, vilka alla böra vara ordinarie tjänstemän. Härvid har endast upptagits den personal, som normalt erfordras för byggnadsverksamhetens ledning. Eventuellt erforderlig ytterligare personal bör avlönas från byggnadsanslagen.

För handläggning av de på underhållsavdelningen ankommande arbetsuppgifterna har räknats med en ordinarie personal av, utöver väginsepektören för underhållet, en byråingenjör i lönegrad A 24 och ett kontorsbiträde. Vidare torde erfordras biträde av ytterligare en ingenjör, som dock endast bör erhålla extra ordinarie tjänsteställning och placeras i lönegrad Eo 21.

Den ordinarie personalen vid avdelningen för rikets städer torde böra

utgöras av, förutom gatuinspektören, en byråingenjör i lönegrad A 24 och ett kontorsbiträde. Förslaget upptager vidare en ritare i lönegrad Eo 15.

Beträffande avdelningen för enskilda vägar föreslås icke någon ändring i nu gällande personalförhållanden.

Personalstaten vid vägbyrån skulle, i enlighet med det anförda, få den sammansättning som framgår av nedanstående sammanställning. Till jämförelse angives även vägbyråns nuvarande personal.

Vägbyrån.

Den nuvarande organisationen.

1 byråchef	i lönegrad A 30
3 väginpektörer	» » A 29
1 förste byråingenjör »	» » A 26
3 byråingenjörer	» » A 21
1 kanslibitråde	» » A 7
1 kontorsbiträde	» » A 4
2 biträdande ingenjörer »	» » Eo 21
1 ritare	» » Eo 15
1 kontorsbiträde	» » Eo 4
1 väginpektör för generalplanen i lönegrad A 29 + tillägg.	

Viss extra personal för beredskapsplanens vidmakthållande.

Stenavdelningen.

1 ingenjör i löneklass 15.

Vägunderhållsinspektionen.

1 vägunderhållsinsp. med arvode.
1 biträdande ingenjör » »
1 assistent » »
1 kontorsbiträde i lönegrad Ex 4.

Avdelningen för enskilda vägar.

1 väginpektör i lönegrad A 29 (+ tillägg).	
1 ingenjör	i lönegrad Eo 21
1 ritare	» » Eo 15
1 kanslibitråde	» » Eo 7
1 kontorsbiträde	» » Eo 4

Den föreslagna organisationen.

1 överdirektör	i lönegrad C 10
<i>Utredningsavdelningen.</i>	
1 förste byrådirektör ..	i lönegrad A 30
1 » byråingenjör .. »	» » A 27
1 byråingenjör	» » A 26
1 byråingenjör	» » A 24
2 ingenjörer	» » A 21
1 kanslibitråde	» » A 7
1 kontorsbiträde	» » A 4
2 ingenjörer	» » Eo 21
1 ingenjör	» » Eo 18
1 ritare	» » Eo 15
1 kontorsbiträde	» » Eo 4

Byggnadsavdelningen.

1 byggnadschef	i lönegrad C 7
1 väginpektör	» » A 29
1 förste byråingenjör .. »	» » A 27
1 ingenjör	» » A 21
1 kanslibitråde	» » A 7
1 kontorsbiträde	» » A 4

Underhållsavdelningen.

1 väginpektör för underhållet	i lönegrad C 6
1 byråingenjör	» » A 24
1 kontorsbiträde	» » A 4
1 ingenjör	» » Eo 21

Avdelningen för rikets städer.

1 gatuinspektör	i lönegrad A 29
1 byråingenjör	» » A 24
1 kontorsbiträde	» » A 4
1 ritare	» » Eo 15

Avdelningen för enskilda vägar.

1 väginpektör med samma lön som nu.	
1 ingenjör	i lönegrad Eo 21
1 ritare	» » Eo 15
1 kanslibitråde	» » Eo 7
1 kontorsbiträde	» » Eo 4

Den föreslagna omorganisationen av vägbyrån medför en ökning av byråns årliga lönekostnader med något över 60 000 kronor. Härvid är dock att märka, att i detta belopp ingå löner för de föreslagna tjänsterna såsom överdirektör och byggnadschef med sammanlagt cirka 31 200 kronor samt löneförhöjningar till byråingenjörerna med inalles cirka 7 300 kronor. Det bör vidare beaktas, att för närvarande icke finnes någon motsvarighet till vare sig byggnadsavdelningen eller avdelningen för rikets städer.

2. Den geotekniska avdelningen.

Enligt statsmakternas beslut har sedan år 1936 inom VoV funnits anställd en förste byråingenjör med geoteknisk sakkunskap (geotekniker). Denne har till uppgift dels att avgiva yttranden och verkställa geotekniska undersökningar för VoV:s räkning, dels ock att utföra undersökningar åt vägdistrikt, städer, enskilda järnvägar m. fl. Arvodet för förrättningar åt enskilda utgår enligt en av Kungl. Maj:t fastställd taxa. Ersättningen, i vad den avser geoteknikerns arbete, inlevereras till statsverket. Såsom biträden har geoteknikern anställt ingenjörer, vilkas ersättning betalas av uppdragsgivarna, i allmänhet vägstyrelserna. Dessa påföra respektive byggnadsföretag de till geoteknikern utbetalade ersättningsbeloppen. Geoteknikern är direkt underställd styrelsens chef.

Inom den statliga byggnadstekniska verksamheten finnes vid olika statliga organ behov av geoteknisk sakkunskap för undersökningar och utredningar. För närvarande finnes geoteknisk personal, förutom vid VoV, även vid järnvägsstyrelsen, varjämte anställandet av en geotekniker vid lantbruksstyrelsen ifrågasatts. Geotekniska problem möta även inom byggnadsstyrelsens, vattenfallstyrelsens och försvarets verksamhetsområden. Den tanken har därför framförts, att all geoteknisk verksamhet inom olika statliga områden skulle sammanföras till ett gemensamt institut, vilket även skulle mot ersättning äga verkställa geotekniska undersökningar åt städer, kommuner samt enskilda. Åtskilliga fördelar skulle vinnas med ett sådant statligt institut för geoteknisk verksamhet. Alla inom landet gjorda erfarenheter skulle samlas på ett ställe och därigenom kunna bättre tillgodogöras. Personal, materiel och laboratorium kunna bättre utnyttjas i ett gemensamt institut än vid flera för de olika verken anordnade avdelningar. Det ifrågasatta institutets uppgifter borde även omfatta geoteknisk forskning, då en kombination av det vanliga undersökningsarbetet och forskning synes ändamålsenlig och lämplig. Det bör dock framhållas att huvuduppgiften för institutet skulle bli den praktiska geotekniska undersökningsverksamheten, ur vilken de geotekniska forskningsproblemen framkomma, såsom erfarenheten från VoV:s geotekniska verksamhet visar.

Sannolikt kommer nämnda fråga, i vad avser behovet av ett geotekniskt forskningsinstitut och dess inordnande i den statliga geotekniska undersökningsverksamheten, att bli föremål för särskild utredning genom de för den teknisk-vetenskapliga forskningens ordnande tillkallade sakkunniga. Den viktiga frågan om sammanförande av de olika statliga verkens geotekniska

verksamhet till ett gemensamt institut torde däremot böra behandlas vid överläggningar mellan representanter för respektive verk.

Innan resultatet av sådan utredning föreligger, är det vanskligt att sätta någon fast form på denna avdelning. Då förstatligandet i och för sig icke medför behov av någon ändring i nu rådande förhållanden, ha de sakkunniga icke, lika litet som beträffande vissa andra av styrelsens avdelningar, ansett sig böra uppgöra något förslag.

3. Förrådsbyrån.

I enlighet med de i föregående kapitel angivna riktlinjerna för förrådsrörelsen vid vägväsendet och VoV:s övriga arbetsområden skulle förrådsbyrån handha ledningen av hela förrådsrörelsen och i sådant hänseende verkställa större delen av alla inköp, upprätta upphandlingsprogram samt ombesörja teknisk leveranskontroll, försäkringar och transporter. Förrådsbyrån skulle vidare handha centralförrådet för större inventarier med prissättning av de till distriktsförvaltningarna utlämnade inventarierna samt bokföring härav ävensom att föra prisstatistik och utöva kontroll över distriktsförvaltningarnas förrådsrörelse.

Till byrån bör även överflyttas den nuvarande stenavdelningens verksamhet, i vad den avser stenförrådets förvaltning, tillverkningskontroll, försäljning, fria stenleveranser, skeppningar och transporter m. m. Den extra personal, som erfordras härför och som anställs i mån av behov, bör betalas av anslaget till inköp av gatsten på samma sätt, som nu sker. Den upptages därför icke här.

Förrådsbyråns chef bör såsom ledare för den omfattande förrådsrörelsen vara en väl kvalificerad person med affärsvana, särskilt med erfarenhet från inköpsverksamhet. Befattningen, som på vedertaget sätt bör benämnas *förrådsdirektör*, bör, i likhet med motsvarande tjänster vid kommunikationsverken, tillsättas på förordnande för en tid av sex år. I lönehänseende föreslås förrådsdirektören placerad i lönegrad C 5.

Såsom medhjälpare åt förrådsdirektören vid inköp och förvaltning av förrådet erfordras en *sekreterare*, som föreslås skola placeras i lönegrad A 24.

I och för materialkontroll samt kontroll och provning av maskiner av olika slag, både vid inköp och för kassation, bör det finnas två *byråingenjörer*. Av dessa skall en, som helst bör vara utbildad bergsingenjör, ha materialprovning såsom huvuduppgift. Den andra, som bör vara maskintekniker, skall ha det tekniska överinseendet över förrådets vägmaskiner, bilar och arbetsmaskiner samt över distriktens verkstäder m. m. Byråingenjörerna kunna lämpligen placeras i lönegrad A 24.

För kontroll av distriktsförråden bör anställas en *kontrollör* i lönegrad A 20.

Att nu bedöma behovet av biträdande personal på förrådsbyrån är mycket svårt. De sakkunniga ha räknat med ett behov i sådant hänseende av en bokhållare för förrådsbokföring, för prisstatistik samt för ordnande av försäkringar och transporter ävensom en kontorsskrivare, ett kanslibitråde och

två kontorsbiträden. Av dessa böra tillsvidare, innan behovet kan säkrare överblickas, endast kanslibiträdet få ordinarie tjänsteställning.

Förrådsbyråns personalstat skulle enligt vad sålunda anförts få följande sammansättning:

1 förrådsdirektör	i lönegrad	C 5.
1 sekreterare	»	» A 24.
2 byråingenjörer	»	» A 24.
1 kontrollör	»	» A 20.
1 kanslibiträde	»	» A 7.
1 bokhållare	»	» Eo 17.
1 kontorsskrivare	»	» Eo 15.
2 kontorsbiträden	»	» Eo 4.

Totala lönekostnaden för denna personal har utan rörligt tillägg beräknats till 70 099 kr.

4. Brobyrån.

Till brobyråns åligganden höra för närvarande granskning av alla broförslag, arbetsritningar och anbud, godkännande av entreprenör, förordnande av kontrollant, inspektion och avsyning av färdigställda företag. Granskningsärenden, avseende mindre brobyggnader, handläggas i viss utsträckning av vägingenjörerna.

Vid vägväsendets förstatligande bör behörigförklaring av förrättningsmän icke längre förekomma, utan projekteringsverksamheten bör även med avseende å broföretag omhänderhavas av den statliga vägorganisationen. Upprättandet av förslag till brobyggnader bör för enhetlighets vinnande ske centralt inom VoV:s brobyrå på grundval av terräng- och grundundersökningar, vilka verkställas av distriktsförvaltningarna. Där så låter sig göra, böra broförslagen grundas på standardritningar, i vilket fall förslagen böra kunna upprättas av distriktsförvaltningarna. Någon granskning av de i styrelsen uppgjorda broarbetsplanerna erfordras icke.

Beträffande byggnade av broar kunna mindre sådana, exempelvis med högst 10 meters spännvidd, lämpligen efter VoV:s bestämmande upphandlas genom distriktsförvaltningarna, därest entreprenör skall anlitas. Vid större brobyggnader, som bortsätts på entreprenad, bör upphandlingen ske av VoV. Kontrollen av dessa arbeten kan ske antingen genom distriktsförvaltningarna eller genom brobyrån, alltefter VoV:s bestämmande och beroende på brobyggnadernas storlek och beskaffenhet. Vid kontrollens utförande skall samarbete äga rum med förrådsbyråns kontrollorgan.

Alla arbetsritningar, som upprättas av vederbörande entreprenör, skola granskas inom brobyrån.

Den moderna brotekniken kräver speciellt inom området utbildade ingenjörer för handhavande av de arbetsuppgifter, varom här är fråga. Det kan därför icke vara lämpligt, att i någon större grad överflytta ärendenas handläggning till distriktsförvaltningarna. Av samma anledning böra icke heller upphandling och kontroll av broarbetena förläggas till byggnadsavdelningen under vägbyrån utan ligga kvar under brobyrån.

Sammanfattningsvis skulle brobyråns arbetsuppgifter efter ett förstataligande bli handläggning av anslagsärenden, utarbetande av normalbestämmelser och normalritningar, upprättande av förslag till bro- och konstbyggnader, infordrande av anbud å och träffande av avtal om arbetens utförande på entreprenad, granskning av arbetsritningar, kontroll och avsyning av arbetenas utförande samt förande av brologgar och upphandlingsstatistik.

Vid förstataligandet kommer sålunda en del nya uppgifter att åvila brobyrån. Å andra sidan komma vissa andra att bortfalla, såsom t. ex. granskning av de förslag som nu utarbetas av de konsulterande ingenjörerna. En viss avlastning kan även ske genom utnyttjande av distriktsförvaltningarna. Med hänsyn till nu nämnda förhållanden ha de sakkunniga icke ansett någon ändring i antalet befattningshavare vid byrån erforderlig. De sakkunniga förutsätta emellertid att, därest VoV får sig ålagt att utföra broföretag utöver normal byggnadsverksamhet, extra personal får liksom nu i mån av behov anställas med avlöning från byggnadsanslagen.

För närvarande finnas å brobyrån en förste byråingenjör i lönegrad A 26, en förste byråingenjör i lönegrad Eo 26 och en byråingenjör med arvode enligt 24 löneklassen. De sakkunniga föreslå att dessa ingenjörer, vilka böra bli avdelningsföreståndare, uppflyttas sålunda: två förste byråingenjörer i lönegrad A 27 och en byråingenjör i lönegrad A 24. Lönegraderna äro i överensstämmelse med vad som föreslagits beträffande vägbyrån. I brobyråns nu gällande personalförteckning föreslås i övrigt ingen förändring. Kostnadsökningen enligt ovannämnda löneförslag blir cirka 3 800 kr.

För närvarande verkställas inspektions- och kontrollresor i regel av byråchefen å brobyrån, vilken enligt VoV:s instruktion samtidigt är broinspektör. Då det är av vikt, att föreståndarna för de olika avdelningarna inom brobyrån komma i kontakt med arbetenas utförande, böra inspektionsresor i förekommande fall kunna verkställas även av nämnda föreståndare.

5. Vägtrafikbyrån.

Såsom tidigare framhållits bör från den nuvarande vägtrafikbyrån till den nya vägbyråns utredningsavdelning överflyttas de vägtekniska ärenden, som avse utförande av vägskäl, vägtekniska konstruktioner för befrämjande av trafiksäkerheten m. m. Vidare komma de ärenden å vägtrafikbyrån, som avse tillstånd för vägdistrikten att inköpa vägmaskiner eller att uppföra garage m. m. att försvinna. Frågor om inköp av vägmaskiner vid ett förstataligt vägvasende komma nämligen att prövas å förrådsbyrån i samråd med underhållsavdelningen, och uppförande av garage och dylikt kommer att ske genom distriktsförvaltningarna efter handläggning å vägbyråns underhållsavdelning. En väsentlig avlastning av vägtrafikbyråns arbetsuppgifter kommer sålunda att ske.

I betraktande av de stora intressen som förefinnas med avseende å vägtrafiken torde emellertid finnas skäl att bibehålla en expertbyrå inom VoV för vägtrafiken och trafiksäkerheten.

På denna byrå skulle särskilt ankomma att följa utvecklingen på trafik-säkerhetens område samt att biträda vid upprättandet av de förslag till lag-ändringar som kunna anses erforderliga.

På vägtrafikbyrån skulle vidare handläggas bland annat vissa vägtrafikärenden rörande huvudleder, hjultryck och trafikinskränkningar;

ärenden angående vägmärken, trafikregleringar och trafikanordningar; frågor angående säkerhetsanordningar vid färjor och rörliga broar samt vägars korsning med järnvägar;

uppgifter som ankomma på VoV såsom chefsmyndighet för bilbesiktningsmännen; samt

vissa motorfordonstrafiken berörande ärenden angående fordons- och körkortsregister, besiktnings- och skatteskyltar, fordonsstatistik och körutbildning.

Vägtrafikbyrån skulle vidare ombesörja trafikräkningar och andra dylika undersökningar samt bearbeta och publicera materialet ävensom föra olycksfallsstatistik samt nyttiggöra densamma ur vägteknisk synpunkt. Byrån skulle därjämte stå distriktsförvaltningarna till tjänst med råd och anvisningar i alla sådana frågor, som angå eller beröra vägtrafiken och trafiksäkerheten.

Denna byrå förutsättes vidare skola handhava de nya uppgifter med avseende å trafiksäkerheten som kunna uppkomma.

Med hänsyn till de arbetsuppgifter som bortfalla vid en omorganisation enligt de sakkunnigas förslag torde vägtrafikbyråns nuvarande personal kunna minskas med dels den extra biträdande ingenjör, som nu sysselsättes med vägarkivet, dels ock den ritare, som nu erfordras för vägarkivet, utformande av vägskäl och ärenden rörande uppförande av garage.

De sakkunniga ha övervägt huruvida minskningen av byråns arbetsuppgifter och personal bör föranleda till, att byråchefsbefattningen ersättes av en vägtrafikinspektörs- eller en byrådirektörstjänst. Då det emellertid är av vikt att styrelsens expert på trafiksäkerhetsfrågor är väl kvalificerad och då de uppgifter, som ankomma på VoV såsom chefsmyndighet för de 60 bilbesiktningsmännen, synas böra handläggas av en tjänsteman i byråchefsställning, ha de sakkunniga icke ansett sig böra föreslå någon ändring i nu gällande ordning.

Vägtrafikbyråns personaluppsättning skulle i enlighet med det sagda bliva följande:

1 byråchef	i lönegrad	A 30
1 förste byråingenjör	»	» A 26
1 ingenjör	»	» A 21
1 kanslibiträde	»	» A 7
1 kontorsbiträde	»	» A 4
1 ingenjör	»	» Eo 21

Den föreslagna jämkningen i vägtrafikbyråns nuvarande personalstat medför en minskning av lönekostnaderna med 9 794 kr. (rörligt tillägg ej inräknat).

6. Kanslibyrån.

Den nuvarande kameralbyrån inom VoV är organiserad med hänsyn till styrelsens uppgift att vara ett kontrollerande ämbetsverk. Å byrån handläggas sålunda förutom frågor, som avse styrelsens egen förvaltande verksamhet, kamerala gransknings- och utbetalningsärenden rörande statsbidrag till vägdistriktet. I samma mån som VoV i allt större utsträckning fått om hand utförandet av väg- och broarbeten, hamnar och kanaler, vatten- och avloppsledningar, flygfält m. m., ha byråns uppgifter kommit att omfatta även frågor som sammanhånga med byggande verksamhet. Chefen för byrån är VoV:s jurist, vilken det åligger dels att tillhandagå övriga byråer med juridisk sakkunskap, dels ock att bevaka kronans rätt och utföra dess talan i ärenden, som röra styrelsens förvaltning.

Med vägväsendets förstatligande komma styrelsens administrativa och kamerala arbetsuppgifter inom vägväsendet att väsentligt ökas samt att i stor utsträckning förändra karaktär.

De personalärenden som nu handläggas av kameralbyrån äro icke av någon större omfattning. Med den betydande ökning av antalet befattningshavare hos VoV och dess underlydande organ, som blir en följd av förstatligandet, kommer även att följa en sådan ökning av personalärendena, att för deras handläggning bör finnas en särskild *personalavdelning*.

Sammanfattningsvis skulle personalärenden, avseende styrelsens och dess underlydande organs hela verksamhet, komma att omfatta: Organisationsfrågor, utnämningar och förordnanden, avtalsfrågor och förhandlingar, samt ärenden rörande löneplaceringar, flyttningssättningar, tillstånd att inneha uppdrag, olycksfall, sjukvård, pensionsfrågor och statistik ävensom förande av matriklar över tjänstemän och arbetare samt granskning av avlöningslistor för styrelsens personal.

Antalet arbetare vid vägväsendet kommer säkerligen att bliva stort. Ehuru det är svårt att bedöma omfattningen av de arbetarärenden, som komma att åvila personalavdelningen, förefaller det likväl, som om arbetsuppgifterna skulle bliva avsevärda. Bland dessa kunna nämnas: förande av matrikel över arbetarna och avlöningsstatistik för arbetaravtalsförhandlingar samt biträde vid dylika förhandlingar (den som för statistiken inom personalavdelningen förutsättes skola fungera såsom sekreterare vid alla förhandlingar).

Vid förstatligandet bortfaller visserligen granskningen av vägdistriktens räkenskaper, men en inre revision av all verksamhet under VoV är nödvändig. Denna revision bör ombesörjas av en särskild avdelning, som lämpligen benämnes *revisionsavdelningen*.

Arbetsuppgifterna för denna avdelning, till vilken revisionen av styrelsens hela verksamhet bör förläggas, torde bliva mycket omfattande. Antalet verifikationer per år kan för närvarande uppskattas på följande sätt:

vägdistrikten	400 000 à 500 000 st.
automobilbesiktningsväsendet	cirka 130 000 »
hamnbyråns verksamhet	cirka 75 000 »
av styrelsen i egen regi bedrivna väg- och flygfältsarbeten	cirka 17 000 »

Den inre revision, som sker före en utbetalning, är den ur ekonomisk synpunkt viktigaste. Alla utbetalningar böra därför föregås av en kontroll. De verifikationer, som avse distriktsförvaltningarnas verksamhet, skola göras till föremål för granskning inom dem. Med hänsyn härtill böra dessa verifikationer kunna slutgranskas inom VoV och i regel icke behöva gå vidare till riksräkenskapsverket, som dock bör äga rätt att rekvirera dem, om anledning till ytterligare revision föreligger. Övriga verifikationer inom VoV böra slutgranskas inom riksräkenskapsverket.

Sammanfattningsvis skulle revisionsavdelningens arbetsuppgifter utgöra:

- a) slutgranskning av distriktsförvaltningarnas räkenskaper;
- b) granskning av bilbesiktningsmännens redovisning;
- c) revision av de olika byråernas och avdelningarnas verksamhet.

Ett stort ansvar kommer sålunda att vila på revisionen inom styrelsen.

Juridisk och administrativ sakkunskap erfordras redan nu vid handläggningen av en mångfald ärenden inom skilda byråer i VoV. Behovet av sådan sakkunskap har under senare tid blivit alltmer framträdande, särskilt för hamnbyrån samt järnvägs- och luftfartsbyrån. Inom dessa byråers verksamhetsområden har nämligen i allt större omfattning markförvärv måst verkställas.

Vid ett förstatligande kommer handläggningen av åtskilliga frågor, för vilka vägstyrelserna i viss utsträckning anlita juridiskt biträde, att överflyttas på VoV. Såsom exempel på sådana frågor må här endast nämnas vattenmål för broars byggande, förvärv av mark för vägar, lagfarter, rättgångar och andra tvister samt avtal i samband med den byggande verksamheten. För handläggning av dessa ärenden torde även styrelsen behöva juridisk sakkunskap. Behov av juridiskt biträde kommer även att föreligga vid utfärdandet av instruktioner, reglementen och tillämpningsföreskrifter m. m. samt vid handläggningen av disciplinära ärenden.

Då kameralbyråchefen för närvarande ensam representerar den juridiska sakkunskapen inom styrelsen, måste med hänsyn till de nya arbetsuppgifterna ytterligare personal med juridisk kompetens anställas. Denna personal torde lämpligen böra sammanföras till en *ombudsmannaexpedition*, som underställes den nuvarande kameralbyråchefen. Denne skulle sålunda genom ombudsmannaexpeditionen handlägga juridiska ärenden i allmänhet samt biträda övriga byråer vid behandlingen av administrativa spörsmål.

Den tanken har även framförts att ombudsmannaexpeditionen under en särskild ombudsman skulle direkt underställas generaldirektören. Då det emellertid är svårt att överblicka arbetsuppgifternas omfattning och därmed behovet av en särskild ombudsman, har en sådan anordning för närvarande icke ansetts erforderlig.

Personalavdelningen, revisionsavdelningen och ombudsmannaexpeditionen böra jämte en *registratorsexpedition* för registratorsgöromålen tillsammans utgöra en byrå. Då den nuvarande benämningen kameranbyrå icke är lämplig med hänsyn till de arbetsuppgifter, som skola handhavas av denna byrå, föreslå de sakkunniga att byråen benämnas *kanslibyrån*.

Såsom förut berörts bör kanslibyrån förestås av en *byråchef*. Denne måste med hänsyn till de juridiska uppgifter som skola ankomma på honom ha juridisk utbildning. Förslaget föranleder i och för sig icke ändring i hans nuvarande löneställning.

Personalavdelningen med dess omfattande verksamhet bör förestås av en *förste sekreterare* i lönegrad A 27. Såsom hans närmaste biträden bör det finnas en *sekreterare* i lönegrad A 24, vilken skall handlägga och biträda andra byråer med avtalsärenden, samt en *notarie* i lönegrad A 21. Övrig ordinarie personal vid avdelningen bör utgöras av två kanslibiträden och ett kontorsbiträde. Härutöver räkna de sakkunniga med ett personalbehov av två kontorsskrivare och ett kontorsbiträde.

Såsom föreståndare för revisionsavdelningen föreslås en *förste revisor* i lönegrad A 26 och såsom hans närmaste medhjälpare två *revisorer* i lönegrad A 21. Av övrig erforderlig personal böra ett kanslibiträde och ett kontorsbiträde erhålla ordinarie tjänsteställning. Vidare förutses behov av två kontorsskrivare och ett kanslibiträde, åt vilka emellertid endast bör givas extra ordinarie tjänsteställning.

Ombudsmannaexpeditionen bör ledas av en *förste sekreterare* i lönegrad A 27 med juridisk utbildning och tingsmeriter. Denne sekreterare avses skola närmast under byråchefen å kanslibyrån föra talan i mål som prövas av domstol. Såsom biträde vid handläggning av administrativa frågor bör finnas en *notarie* i lönegrad A 21. Å avdelningen torde vidare erfordras ett kontorsbiträde för renskivning och registrering.

På registratorsexpeditionen, som kommer att få en betydande belastning, ehuru registreringen av inkommande handlingar i största möjliga omfattning bör ske å respektive byråer, bör finnas en kansliskrivare och ett kontorsbiträde. För närvarande utgöres personalen vid registratorsexpeditionen av en kansliskrivare och ett kanslibiträde.

En sammanställning av kanslibyråns personaluppsättning lämnas å sid. 86.

7. *Ekonomi- och kammarkontoret.*

VoV:s kassarörelse har redan nu stor omfattning. Under budgetåret 1938/39 utgjorde antalet av styrelsens anordningar 4 866, varav endast 187 avsågo vägdistriktet (underhållsbidrag och vägskatteutjämning m. m.). Genom ett förstatligande av vägväsendet skulle den kamerala avdelningens arbete med utanordningar och därav följande granskning sålunda minskas helt obetydligt genom bortfallande av utbetalningarna till vägdistriktet men å andra sidan öka avsevärt genom utbetalningarna till distriktsorganen.

Med hänsyn till de betydande belopp, vilka skola av styrelsen utanordnas och bokföras, samt till det stora ansvar, som är förenat med handläggningen

av dessa ärenden, ha de sakkunniga funnit sig böra föreslå, att kassa- och bokföringsgöromålen m. m. läggas under en särskild kameral avdelning. Inom denna skulle jämväl handläggas ärenden rörande statförslag, anslagsbelastning o. dyl. Avdelningen torde lämpligen böra benämnas *ekonomi- och kammarkontoret*.

Kontorets arbetsuppgifter skulle i huvudsak bliva följande:

- a) sammanställning av de olika byråernas statförslag och därmed sammanhängande frågor;
- b) kontroll över anslagsbelastningen i styrelsen och distrikten;
- c) bokföring av styrelsens utanordningar och kassagöromål;
- d) huvudbokföring för VoV och distrikten, granskning av distriktens månatliga kassarapporter, avgivande av rapporter till riksräkenskapsverket för VoV och distrikten, lämnande av direktiv och råd för distriktens bokföring;
- e) fördelning av anslag (gemensamt med annan byrå);
- f) upprättande av styrelsens avlöningslistor, granskning av expensräkningar;
- g) upprättande av kontrakt rörande statsbidrag till städernas väg- och gatuväsende ävensom granskning och specialbokföring beträffande anvisade medel;
- h) räkenskapsgranskning och specialbokföring avseende genom styrelsens försorg utförda hamnar, farleder, vatten- och avloppsledningar, oljelagringsanläggningar ävensom statliga och statsunderstödda fiskehamnar;
- i) granskning och specialbokföring av anvisade medel till luftfartsväsendet, enskild väghållning m. m.

Till ekonomi- och kammarkontoret kommer sålunda tyngdpunkten av VoV:s finansieringsverksamhet att förläggas. Avdelningens arbetsuppgifter motsvara dem, som vid de affärsdrivande verken ombesörjas av vederbörande ekonomibyrå.

Kontoret kommer att övertaga icke blott en del av kameralbyråns arbetsuppgifter utan även en del av de kamerala uppgifter som nu handläggas å järnvägs- och luftfartsbyrån samt hamnbyrån.

Ekonomi- och kammarkontoret bör förestås av en *byrådirektör* som i lönehänseende torde böra placeras i lönegrad A 28. För granskning av distriktens månatliga kassarapporter, räkenskapsgranskning, fördelning av anslag och kontroll över anslagsbelastningen m. m. bör det finnas två *revisorer* i lönegrad A 21. För kassarörelsen erfordras en kassör. Denne torde böra placeras i lönegrad A 14. För bokföringen föreslås en förste bokhållare i lönegrad A 18, en kontorsskrivare i lönegrad Eo 15 och två kontorister i lönegrad Eo 8. Därjämte erfordras två kontorsbiträden för renskrivning och registrering, av vilka endast det ena bör erhålla ordinarie tjänsteställning.

Såsom en allmän anmärkning beträffande antalet skrivbiträden på de olika byråerna må framhållas, att erforderligt antal beräknats för varje byrå, men att helt naturligt skrivhjälpen bör vara på så sätt gemensam, att biträde bör lämnas från en byrå till en annan.

Av det anförda framgår att kanslibyrån samt ekonomi- och kammarkontoret tillsammans komma att ersätta kameralbyrån och viss personal å andra byråer. Till jämförelse ha i nedanstående tablå upptagits dels de sakkunnigas förslag till personal för kanslibyrån samt ekonomi- och kammarkontoret, dels ock den personal som kommer att ersättas av nämnda byrå och kontor.

<i>Den nuvarande organisationen.</i>	<i>Den föreslagna organisationen.</i>
<i>Kameralbyrån.</i>	<i>Kanslibyrån.</i>
1 byråchef i lönegrad A 30	1 byråchef i lönegrad A 30
	<i>Personalavdelningen.</i>
1 revisor i lönegrad A 21	1 förste sekreterare .. i lönegrad A 27
½ amanuens » » Eo 18	1 sekreterare » » A 24
	1 notarie » » A 21
	2 kanslibiträden » » A 7
	1 kontorsbiträde » » A 4
	2 kontorsskrivare » » Eo 15
	1 kontorsbiträde » » Eo 4
	<i>Revisionsavdelningen.</i>
1 förste revisor i lönegrad A 24	1 förste revisor i lönegrad A 26
1 revisor » » A 21	2 revisorer » » A 21
1 revisor » » Eo 21	1 kanslibitråde » » A 7
1 revisionsbiträde » » Ex 12	1 kontorsbiträde » » A 4
	2 kontorsskrivare » » Eo 15
	1 kanslibitråde » » Eo 7
	<i>Registratorsexpeditionen.</i>
1 kansliskrivare i lönegrad A 11	1 kansliskrivare i lönegrad A 11
1 kanslibitråde » » A 7	1 kontorsbiträde » » A 4
<i>Skrivrum och expedition.</i>	<i>Ombudsmannaexpeditionen.</i>
1 kanslibitråde i lönegrad A 7	1 förste sekreterare .. i lönegrad A 27
1 kontorsbiträde » » A 4	1 notarie » » A 21
2 kontorsbiträden » » Eo 4	1 kontorsbiträde » » Eo 4
<i>Kamreraravdelningen.</i>	<i>Ekonomi- och kammarkontoret.</i>
1 kamrerare i lönegrad A 24	1 byrådirektör i lönegrad A 28
1 revisor » » A 21	2 revisorer » » A 21
3 amanuenser » » Eo 18	1 förste bokhållare... » » A 18
½ amanuens » » Eo 18	1 kassör » » A 14
1 kanslibitråde » » A 7	1 kontorsbiträde » » A 4
Viss förstärkning av byråns arbetskrafter med anlåtande av anslag för enskilda vägar.	1 kontorsskrivare » » Eo 15
	2 kontorister » » Eo 8
	1 kontorsbiträde » » Eo 4
<i>Kameral personal vid järnvägs- och luft- fartsbyrån, som kan indragas.</i>	
1 amanuens i lönegrad Eo 18	
1 kontorsskrivare » » Eo 15	
<i>Hamnbyråns kamerala avdelning, som kan indragas.</i>	
1 revisor m. arvode i löneklass 24	
1 extra amanuens m. arvode » » 15	

Lönekostnaderna för kanslibyråns samt ekonomi- och kammarkontorets personal komma att, utan rörligt tillägg, uppgå till sammanlagt 208 545 kr. Kostnaderna för den personal, som ersättes av den nya organisationen, uppgå till inalles 147 823 kr. Den föreslagna organisationen skulle sålunda medföra en kostnadsökning av cirka 60 700 kr.

8. Järnvägs- och luftfartsbyrån.

I järnvägs- och luftfartsbyråns arbetsuppgifter och personalbestånd föreslås icke någon annan ändring än som betingas av att vissa uppgifter skola överflyttas till kanslibyrån samt ekonomi- och kammarkontoret. Härigenom kan byråns personalbestånd minskas med en amanuens tjänst i lönegrad Eo 18 och en kontorsskrivartjänst i lönegrad Eo 15.

9. Hamnbyrån.

Enligt de sakkunnigas förslag skola vissa kamerala uppgifter överflyttas från hamnbyrån till ekonomi- och kammarkontoret. Hamnbyråns personalbestånd kan då minskas med en revisors- och en extra amanuens tjänst. Dessa befattningshavare åtnjuta för närvarande arvoden, den förre enligt 24 och den senare enligt 15 löneklassen.

10. Militäravdelningen.

Beträffande denna avdelning föreslås icke någon ändring.

Om inrättande av överrevisorer.

Av vad förut anförts framgår att VoV:s och distriktsförvaltningarnas räkenskaper komma att bli föremål för revision icke blott av organ inom verket utan även i viss utsträckning av riksräkenskapsverket. Revisionen skall omfatta, förutom ren siffergranskning, en undersökning att verifikationerna befinna sig i ett formellt riktigt skick samt att varje utgift beslutats av behörig person och i enlighet med för varje fall gällande bestämmelser.

En saklig revision verkställs för närvarande egentligen endast av riksdagens revisorer. Då deras granskning omfattar hela statsförvaltningen, kan denna revision helt naturligt icke bli så ingående.

Med hänsyn till de stora förvaltningsuppgifter, som VoV och dess distriktsförvaltningar efter ett förstatligande komma att handha, synes nödvändigt att verkets förvaltning blir föremål för fortlöpande kontroll jämväl ur saklig synpunkt. Sådan kontroll utövas inom vissa andra verk av överrevisorer, vilka visat sig vara till gagn för verksamheten. De sakkunniga vilja därför föreslå, att för granskningen av VoV:s och dess organs förvaltning anordnas en särskild överrevision av för ändamålet utsedda, utom verket stående, erfarna och praktiska män. Antalet överrevisorer torde lämpligen kunna bestämmas till två.

Det bör åligga överrevisorerna att verkställa en såväl formell som verkligt saklig granskning av förvaltningen. I sistnämnda hänseende böra överrevisorerna bland annat göra sig underrättade om alla viktigare, av styrelsen

vidtagna förvaltningsåtgärder samt pröva, huru styrelsen utövat förvaltningens ledning, efterse att kostnaderna för väghållningen hållas inom skäligen gränser, kontrollera det sätt, varpå upphandlingar verkställas, och lämpligheten av gjorda utbetalningar och erlagda pris ävensom undersöka anledningen till att anslag överskridits. Överrevisorerna böra ock i allmänhet pröva, huru organisationen fungerat, samt tillse att verkligt samråd ägt rum med vederbörande myndigheter, där så bort ske. De böra vidare kontrollera att projekteringsverksamheten bedrivs i erforderlig men ej onödigt stor omfattning. I den mån de ha förutsättningar härför, böra de även äga kontrollera att vägbehoven i olika delar av riket bliva på ett likformigt och rättvist sätt tillgodosedda.

Till överrevisorernas förfogande för revisionen bör finnas en särskild sekreterare.

Överrevisorerna och sekreteraren böra åtnjuta arvoden, som för var och en av de förra föreslås skola bestämmas till 3 000 kr. om året. De årliga kostnaderna för överrevisionen, däri inberäknat arvoden och resekostnader m. m., ha av de sakkunniga beräknats till 10 000 kr.

VoV:s lönekostnader.

Den föreslagna omorganisationen av VoV kommer att medföra en ökning av verkets lönekostnader med 214 078 kr. på sätt framgår av nedanstående

Jämförelsetablä

över lönekostnaderna för VoV:s nuvarande organisation och den av de sakkunniga föreslagna.

Den nuvarande organisationen.

Den föreslagna organisationen.

	Nettolön efter tjänste- och familje- pensionsavdrag kr.	Summa kr.		Nettolön efter tjänste- och familje- pensionsavdrag kr.	Summa kr.
Generaldirektören	18 854	18 854	Generaldirektören	24 854	24 854
Vägbyrån	115 077				
Väginspektören för generalplanen	12 411				
Extra personal för be- redskapsplanens vid- makthållande	10 500				
Stenavdelningen	5 346		Vägbyrån (utom avdel- ningen för enskilda vägar)	232 328	232 328
Vägunderhållsinspek- tionen	27 415	170 749			

Avdelningen för enskilda vägar.

Avdelningen avlönas nu av byggnads- och underhållsmedel. Ingen ändring är avsedd i avdelningens sammansättning.

Den geotekniska avdelningen.

I fråga om geoteknikern och hans personal föreslås icke någon förändring.

Den nuvarande organisationen.

Den föreslagna organisationen.

	Nettolön efter tjänste- och familje- pensionsavdrag kr.	Summa kr.		Nettolön efter tjänste- och familje- pensionsavdrag kr.	Summa kr.
Förrådsavdelning (sedan ¹ / ₁₁ 1940)		21 540	Förrådsbyrån		70 099
<i>Brobyrån.</i>					
1 byråchef A 30	12 669		1 byråchef A 30	12 669	
1 förste byråingenjör A 26	10 848		2 förste byråingen- jörer A 27	22 596	
1 do Eo 26	8 916		1 byråingenjör A 24 ..	9 951	
1 byråingenjör, arvode	9 030	41 463			45 216

I brobyråns nuvarande sammansättning i övrigt föreslås ingen ändring.

Vägtrafikbyrån	56 675	Vägtrafikbyrån	46 881
Kameralbyrån	118 989		
Förstärkning av kame- rala byråns arbets- krafter med anlitan- de av anslaget till enskilda vägar	4 000	Kanslibyrån	147 474
Kameral personal på järnvägs- och luft- fartsbyrån	10 458	Ekonomi- och kammar- kontoret	61 071
Hamnbyråns kamerala avdelning	14 376		
	147 823		208 545

Järnvägs- och luftfartsbyrån.

Ingen ändring utöver den ovan angivna.

Hamnbyrån.

Ingen ändring utöver ovan angivna.

		Överrevisorerna	10 000
	Summa 457 104		Summa 637 923
15 % rörligt tillägg (å 399 606)	59 941	15 % rörligt tillägg (å 604 389)	90 658
Avlöningsförhöjning till extra ordinarie tjänstemän	10 178	Avlöningsförhöjning till extra ordinarie tjänstemän	12 720
	Summa 527 223		Summa 741 301
		Nuvarande organisation	527 223
		Kostnadsökning	214 078

Vid beräkandet av lönekostnaderna har på sedvanligt sätt antagits att all ordinarie personal är placerad i högsta och extra ordinarie personal i lägsta löneklass av varje lönegrad. De angivna kostnaderna avse lönerna efter pensionsavdrag.

VoV:s expenser och resekostnader.

Med den här ovan föreslagna omorganisationen av VoV komma expenser och resekostnader att öka. Utgifterna härför efter ett förstatligande ha inom VoV beräknats på sätt framgår av det följande.

Genom personalens utökning uppstår ett beräkneligt rumsbehov av ytterligare 18 rum. Med hänsyn till personalökningen och den nya personalens arbetsuppgifter torde för anskaffning av möbler samt räkne- och skrivmaskiner krävas ett engångsbelopp av cirka 26 000 kr.

Vad åter angår de årliga omkostnaderna synas följande utgiftsökningar uppstå:

Bränsle, lyse och vatten	1 400 kr.
Renhållning och städning m. m.	1 800 »
Skrivmaterialier, papper, tryck och dylikt.	13 000 »
Telegram, telefon och annonsering.	4 800 »
Inköp och underhåll av möbler, skriv- och räknemaskiner m. fl. inventarier	2 000 »
Bokinköp, bindning av böcker och handlingar m. fl. ändamål.	1 000 »
	<hr/>
	Summa 24 000 kr.

För budgetåret 1939/40 har från omkostnadsanslaget anvisats till löpande expenser för styrelsen ett belopp av sammanlagt 67 500 kr., häri inbegripna vissa kostnader för generalplansavdelningen, vägunderhållsavdelningen samt tryckning av formulär och blanketter. Av forskningsanslaget ha ytterligare utgått 1 400 kr. till vägunderhållsavdelningen. De årliga expenskostnaderna efter ett förstatligande kunna sålunda beräknas till (67 500 + 1 400 + 24 000) 92 900 kr.

Härvid är dock att märka, att under budgetåret 1939/40 beredskapsavdelningen och stenvärdavdelningen haft omkostnader för sammanlagt cirka 17 000 kr., vilka bestritts av medel, som anvisats för nämnda avdelningars verksamhet. Då dessa kostnader bortfalla intill ett beräknat belopp av cirka 15 000 kr., medför förstatligandet i realiteten endast en ökning av expenserna med 9 000 kr.

För resor torde efter ett förstatligande erfordras följande belopp:

<i>Vägbyrån.</i>	Kr.
Överdirektören	3 000
<i>Utredningsavdelningen.</i> Generalplanens vidmakthållande, granskning av arbetsplaner samt planläggning av vägbyggnadsverksamheten kräva resor av förste byrådirektören och byråingenjörerna till en beräknad kostnad av	12 000
<i>Byggnadsavdelningen.</i> För byggnadschefen och hans personal samt för väginpektören beräknas tillsammans	13 000
<i>Underhållsavdelningen.</i>	5 000
<i>Avdelningen för rikets städer</i>	5 000
	<hr/>
	Summa resekostnader för vägbyrån 38 000

Förrådsbyrån.

För årliga inspektioner i distrikten, för leveranskontroll och för inspektioner genom maskiningenjören m. fl. beräknas 8 000

Brobyrån.

Oförändrat belopp 10 000

Vägtrafikbyrån 5 000

Generaldirektörens, kanslibyråns, revisionsavdelningens samt ekonomi- och kammarkontorets resor, för närvarande benämnda *extra inspektioner av styrelsens tjänstemän*, beräknas draga en kostnad av..... 12 000

Summa resekostnader 73 000

En jämförelse mellan VoV:s resekostnader under budgetåret 1939/40 och de av de sakkunniga föreslagna anslagsbeloppen utvisar följande

	1939/40	Efter förstatligandet
	Kr.	Kr.
Vägbyrån	34 000	38 000
Förrådsbyrån	—	8 000
Brobyrån.....	10 000	10 000
Vägtrafikbyrån.....	7 000	5 000
Extra inspektioner av styrelsens tjänstemän	6 000	12 000
	<hr/>	<hr/>
Summa	57 000	73 000

Resekostnaderna skulle sålunda stiga med 16 000 kr. Då samtidigt de till beredskaps- och stenavdelningarna utgående resekostnadsersättningarna, för budgetåret 1939/40 uppgående till sammanlagt cirka 13 000 kr., bortfalla, skulle kostnadsökningen i realiteten endast utgöra 3 000 kr.

Sammanfattning.

Enligt de sakkunnigas förslag skall VoV vid ett förstatligande organiseras på i huvudsak samma sätt som för närvarande.

Med hänsyn till de nya och vidgade arbetsuppgifter som komma att åvila styrelsen måste dock byråorganisationen utbyggas. Sålunda föreslås en betydande utvidgning av vägbyrån. Å denna kommer flertalet av de till vägväsendet hörande ärendena att handläggas. Vägbyrån kommer härigenom att bli mycket stor. I spetsen för densamma ställes en överdirektör. För ombesörjande av förrådsrörelsen vid vägväsendet och VoV:s övriga verksamhetsområden nyinrättas en särskild förrådsbyrå. På grund av vidgade och delvis nya uppgifter ombildas kameralbyrån till en kanslibyrå för personal- och revisionsfrågor samt juridiska och administrativa ärenden och till ett ekonomi- och kammarkontor för anslagskontroll samt kassa- och bokföringsgöromål m. m. Vägtrafikbyråns uppgifter begränsas i huvudsak till ärenden rörande vägtrafiken och motorfordonen. Övriga nu förefintliga byråer och avdelningar bibehållas i allt väsentligt oförändrade.

Med avseende å omfattningen av de ärenden som skola avgöras i styrelsen

föreslås icke någon annan ändring än att beslut om utanordningar, som nu meddelas i styrelsen, skola kunna fattas av vederbörande byråchef. För att möjlighet skall beredas generaldirektören att ägna sin tid åt de stora utvecklingslinjerna i verksamheten föreslås, att överdirektören skall äga befogenhet att i generaldirektörens ställe i styrelsen avgöra sådana på dennas prövning ankommande, till vägbyrån hörande ärenden, vilka icke anses vara av den vikt att generaldirektören själv bör deltaga i deras avgörande.

Med hänsyn till de stora förvaltningsuppgifter, som VoV och dess organ efter ett förstatligande komma att omhänderha, föreslås att förvaltningen underkastas granskning särskilt ur saklig synpunkt av två överrevisorer.

Den föreslagna omorganisationen av VoV har beräknats medföra en ökning av personal-, expens- och resekostnaderna till ett sammanlagt belopp av 226 078 kr.

B. Distriktsorganisationen.

Med tillämpning av det tidigare anförda skulle de arbetsuppgifter, som vid ett förstatligande komma att åvila distriktsorganen, bliva i huvudsak följande:

1. ombesörjande i egen regi av allt underhåll av vägar och broar;
2. ombesörjande genom egen personal av all projektering för byggande av vägar och broar, inklusive beläggningsarbeten, dock att beträffande större broföretag förslag skola upprättas i VoV efter markundersökning, som verkställas av distriktsförvaltningarnas personal;
3. ombesörjande i egen regi eller på entreprenad av byggande av vägar och broar, inklusive beläggningsarbeten;
4. uppgörande av förslag till flerårsplaner;
5. uppgörande av förslag till stat för underhålls-, projekterings- och byggnadsarbeten;
6. ombesörjande av vissa inköp för väghållningen, lämnande av biträde åt förrådsbyrån i VoV med leverans- och räkningskontroll samt förvaltning och kontroll av olika förråd;
7. handläggning av marklösenfrågor;
8. ombesörjande av kassarörelse och bokföring; samt
9. handläggning av vissa personalärenden.

Allmänna synpunkter på distriktsindelningen.

I fråga om vägdistriktens storlek göra sig vissa huvudsynpunkter särskilt gällande.

Ur statsfinansiell synpunkt böra distrikten icke vara flera än vad som oundgängligen kräves, enär personalbehovet och därmed kostnaderna för hela organisationen stiga med ökat antal distrikt.

Ser man distriktsindelningen ur VoV:s synpunkt, är det ett önskemål att ej ha för många distrikt, ty med ökning av deras antal blir arbetet inom styrelsen mera tungrott och arbetsbördan större.

För att ej centralstyrelsen skall bli alltför belastad och hela vägförvaltningen för mycket centraliserad samt därigenom faran för byråkratisk tågordning ökad, bör befogenhet givas distriktsförvaltningarna att med ganska hög grad av självständighet handlägga vägfrågorna, var och en inom sitt område. Härav följer att det måste ställas stora anspråk på cheferna för distriktsförvaltningarna, i det följande kallade *vägdirektörer*, i fråga om kunnighet, erfarenhet och omdöme. De måste vara mäktiga att på eget ansvar handlägga betydelsefulla frågor. Tillgången på ledande krafter av den kvalitet, som synes erforderlig för vägdirektörsbefattningar, torde tala för att antalet distrikt blir begränsat.

Å andra sidan bör storleken av distrikten anpassas så, att en vägdirektör kan ingående lära känna sitt distrikts vägfrågor och medhinna att verka ledande på vägområdet inom distriktet.

Vidare förtjänar framhållas den organisatoriskt riktiga regeln, att alla distrikten, såvitt möjligt, inrymma lika stora arbetsuppgifter, så att de kunna organiseras enhetligt och likformigt med likvärdiga och ungefär lika arbets-tyngda befattningshavare, varmed också följer möjligheten att genomföra en enhetlig lönegradsplacering.

Vid bestämmandet av vägdistriktens omfattning bör hänsyn även tagas till att organisationen blir så väl lämpad som möjligt att omhänderha den tekniskt-ekonomiska verksamheten.

Även om man med hänsyn till arten av länsstyrelsernas befattning med vägväsendet efter ett förstatligande anser, att en vägdistriktsindelning principiellt kan ske utan avseende å länsgränser, bidrager det dock — om länsstyrelserna även framdeles skola vaka över att vägnätet tillgodoser bygdens behov — till reda vid dessa frågors handläggning, om distriktens gränser i största möjliga mån sammanfalla med länsgränser.

Indelningen bör i största utsträckning ske så, att distrikten omfatta sammanhängande vägsystem. Det är vidare önskvärt, att gränserna dragas så, att varje distrikt får en lämplig centralort till säte för distriktsförvaltningen.

En distriktsindelning med tillämpning av dessa synpunkter leder närmast till att landet indelas i ett fåtal, tämligen stora distrikt.

Inom de sakkunniga har även yrkats, att förslag skulle uppgöras till distriktsorganisation som anslöte sig till länsindelningen. Vid utarbetande av sådant förslag har det emellertid visat sig, att de två minsta länen, Gotlands och Blekinge län, äro alltför små, för att kunna bilda självständiga organisatoriska enheter i väghållningshänseende. Det har därför varit nödvändigt att sammanföra vart och ett av dessa län med annat län till ett distrikt. Antalet distrikt blir för den skull enligt detta alternativ 22. Vid en indelning i enlighet härmed komma distrikten att sinsemellan förete stora olikheter med avseende å arbetsuppgifternas omfattning. Det blir med hänsyn härtill nödvändigt att söka analysera arbetsuppgiften i varje distrikt samt avpassa personaluppsättningen därefter.

På grundval av utkast, upprättade av vägingenjören, kaptenen E. Alm-

quist, ha de sakkunniga utarbetat förslag till organisation i enlighet med båda dessa alternativ, av vilka det första i det följande kallas *alt. I* och det senare *alt. II*. De sakkunnigas förslag till personaluppsättning har upprättats i samråd med VoV.

Alternativ I.

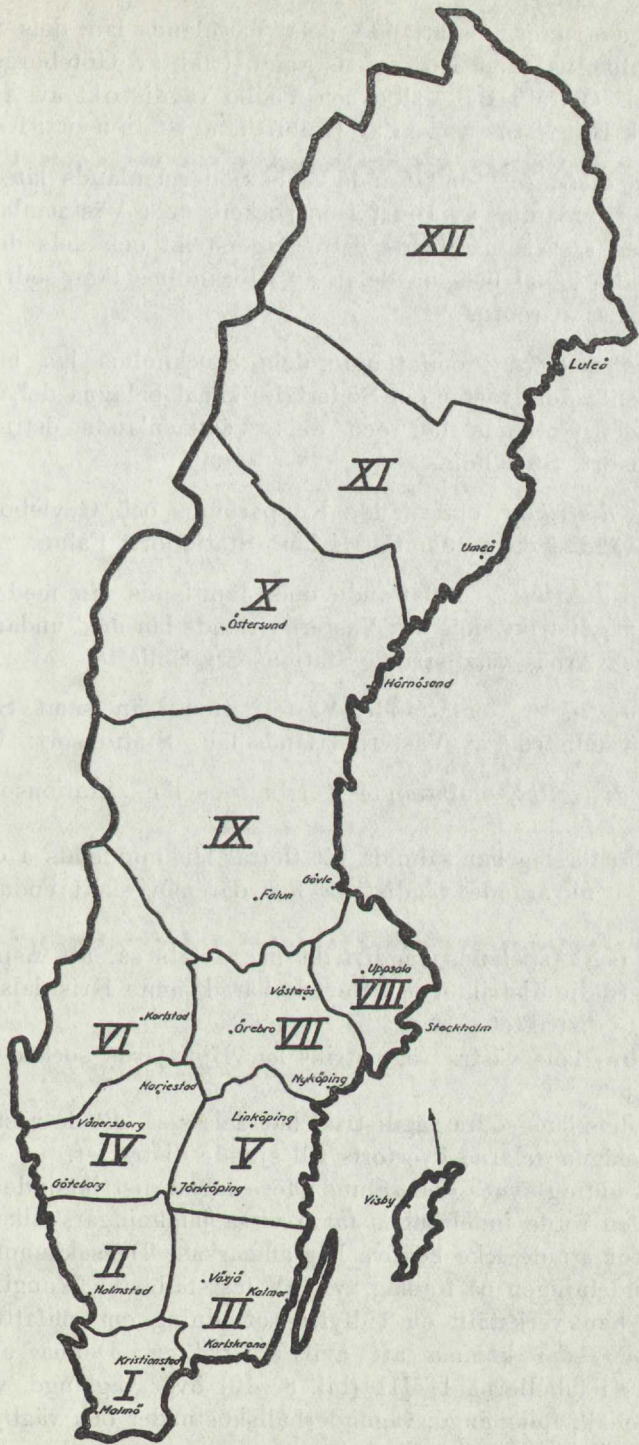
Distriktsindelningen.

Såsom allmänna direktiv åt Almquist beträffande *alt. I* hade i det föregående anförda synpunkter sammanfattats i följande punkter:

1. Landet indelas i stora enheter av omkring två normalläns storlek.
2. Länen må härvid uppdelas; lämpligaste enhet ur teknisk och ekonomisk synpunkt eftersträvas i första hand. Länsgränserna bibehållas dock i all den utsträckning så ske kan.
3. Vid bildandet av de nya enheterna bör ett lämpligt kommunikationsområde eftersträvas.
4. Distrikten skola göras så jämbördiga som är möjligt med hänsyn till väglängd, underhåll och övriga på arbetsuppgifterna inverkan faktorer.
5. Den årliga ekonomiska omslutningen för ett distrikt enligt detta alternativ kan lämpligen uppgå till 10—12 milj. kr.

Under åberopande av dessa direktiv har Almquist föreslagit en indelning av riket i 12 distrikt, vilkas gränser närmare angivas å bifogade karta, nämligen:

- I. *Första distriktet*, omfattande Kristianstads och Malmöhus län, med Malmö såsom stationsort för distriktsförvaltningen.
- II. *Andra distriktet*, omfattande Hallands län, Kinds och Marks vägdistrikt av Älvsborgs län, Östbo, Västbo och Mo vägdistrikt av Jönköpings län samt Sunnerbo vägdistrikt av Kronobergs län, med Halmstad som stationsort.
- III. *Tredje distriktet*, omfattande dels Östra och Västra härads vägdistrikt i Jönköpings län, dels Kronobergs län utom Sunnerbo distrikt, dels Kalmar län med undantag av Norra och Södra Tjusts vägdistrikt och Sevede härad och Kristdala socken, och dels Blekinge län. Stationsort: Växjö.
- IV. *Fjärde distriktet*, omfattande dels Göteborgs och Bohus län med undantag för de två nordligaste vägdistrikten, dels Ås och Redvägs, Boråsbygdens, Kullings och Vättle samt Väne och Ale vägdistrikt av Älvsborgs län, och dels Skaraborgs län. Stationsort: Skara.
- V. *Femte distriktet*, omfattande Östergötlands län, Tveta, Norra Vedbo och Vista, Visingsö och Södra Vedbo vägdistrikt av Jönköpings län ävensom Norra Tjusts och Södra Tjusts vägdistrikt samt Sevede härad och Kristdala socken av Kalmar län. Stationsort: Linköping.



Förslag till indelning i distrikt (alt. I).

- VI. *Sjätte distriktet*, omfattande dels Värmlands län, dels Sunnervikens och Bullarens samt Norrvikens vägdistrikt av Göteborgs och Bohus län, dels Östra Dals, Valbo och Vedbo vägdistrikt av Älvsborgs län, dels ock Bjurtjärns socken av Örebro län. Stationsort: Karlstad.
- VII. *Sjunde distriktet*, omfattande dels Södermanlands län, dels Örebro län med undantag av Bjurtjärns socken, dels Västmanlands län med undantag av Västmanlands östra vägdistrikt och dels den väster om Södertälje kanal belägna delen av Stockholms läns södra vägdistrikt. Stationsort: Örebro.
- VIII. *Attonde distriktet*, omfattande dels Stockholms län med undantag av nyssnämnda, väster om Södertälje kanal belägna del, dels Uppsala län, dels Gotlands län och dels Västmanlands östra vägdistrikt. Stationsort: Stockholm.
- IX. *Nionde distriktet*, omfattande Kopparbergs och Gävleborgs län samt Svegs vägdistrikt av Jämtlands län. Stationort: Falun.
- X. *Tionde distriktet*, omfattande dels Jämtlands län med undantag av Svegs vägdistrikt, dels ock Västernorrlands län med undantag av Själevads och Arnäs vägdistrikt. Stationsort: Sollefteå.
- XI. *Elfte distriktet*, omfattande Västerbottens län samt Själevads och Arnäs vägdistrikt av Västernorrlands län. Stationsort: Umeå.
- XII. *Tolftte distriktet*, omfattande Norrbottens län. Stationsort: Luleå.

Enligt detta förslag har sålunda ett flertal län uppdelats å olika distrikt. Uppdelning av nuvarande vägdistrikt har däremot skett endast i följande tre fall:

1. Sevede och Aspelands vägdistrikt har delats så, att Aspelands härad överförts till tredje distriktet och Sevede härad jämte Kristdala socken överförts till femte distriktet.
2. Av Örebro läns västra vägdistrikt har Bjurtjärns socken överförts till sjätte distriktet.
3. Stockholms läns södra vägdistrikt har delats så, att de väster om Södertälje kanal belägna delarna överförts till sjunde distriktet.

I sina huvuddrag synes den sålunda föreslagna distriktsindelningen lämplig. Visserligen torde indelningen tarva vissa jämkningar, vilka dock äro av den detaljnatur att de icke behöva här anmärkas. De sakkunniga förutsätta att distriktsindelningen på förslag av VoV fastställes av Kungl. Maj:t.

Almquist har verkställt en vidlyftig utredning om omfattningen av de arbetsuppgifter som komma att åvila distrikten. Denna utredning har sammanställts i tabellerna I—III (bil. 8—10) över väglängd, vägyta, trafikarbete, yttinnehåll, folkmängd, vägunderhållskostnader och vägbyggnadsbehov för varje distrikt.

Den i tabell I (bil. 8) gjorda sammanställningen ger det allmänna intrycket att grundbelastningen för distriktens arbete, som är vägunderhållet, är ungefär lika stor i alla distrikt. Visserligen äro kostnaderna för vägunderhållet i första och åttonde distriktet icke oväsentligt högre än i övriga distrikt. Storleken av vägunderhållskostnaderna påverkas emellertid av arbetslöner, gruspriser m. m. och är därför icke utslagsgivande vid bedömning av arbetsbördans omfattning. Tages hänsyn till samtliga å grundbelastningen inverkande faktorer, måste denna för de olika distrikten anses vara så jämn som det över huvud är möjligt att åstadkomma i vårt avlånga land med dess synnerligen växlande geografi och bebyggelse.

För angivande av arbetsbelastningen ur byggnadssynpunkt har Almquist åberopat vissa uppgifter rörande vägbyggnadsbehovet av huvudvägar (se bil. 9). Självfallet är det icke möjligt att enbart med ledning av dessa uppgifter beräkna omfattningen under den närmaste framtiden av vägbyggnadsverksamheten i varje distrikt. Även om man utgår från att vägbyggnadsverksamheten i landet såsom helhet kommer att vara av ungefär samma omfattning som hittills, måste man för berörda ändamål känna även motsvarande behov beträffande övriga vägtyper, broar m. m. ävensom angelägenhetsgraden hos olika företag. De åberopade uppgifterna giva dock vid handen att vägbyggnadsverksamheten vid samtliga distrikt kan förväntas bli så stor, att den påkallar upprättandet av särskilda projekterings- och byggnadsavdelningar för varje distrikt. Den fasta personalen vid dessa avdelningar bör emellertid vara tämligen fåtalig och endast utgöra en stomme för arbetenas ombesörjande. I den mån projekterings- och byggnadsverksamheten i ett distrikt blir mera omfattande än vad den fasta personalen kan medhinna — och detta förutsättes bli fallet i de flesta distrikt — utbygges denna stomme med extra personal, vilken bekostas av särskilt projekteringsanslag och av byggnadsmedel. Om avdelningarna organiseras på nu angivet sätt, kan den fasta personalen vid dessa avdelningar i samtliga distrikt göras lika stor.

Omfattningen av den allmänna väghållningen i de särskilda distrikten beröses av sammanställningen å nästa sida av, huru de nuvarande 170 vägdistrikternas kostnader för väghållningen under 1938 fördela sig på vart och ett av de 12 nya distrikten.

Kostnaderna för den allmänna väghållningen inom det område, som numera utgör Karlskoga stad, ha ej medtagits i sammanställningen. Under rubriken »vanliga vägbyggnadskostnader» (kol. 1) ha upptagits jämväl marklösenkostnader å tillhoppa 5.1 milj. kr.

Ojämnheter ha helt naturligt, såsom framgår av sammanställningen, icke kunnat undvikas, men de avse huvudsakligen byggnadsverksamheten. Huru hänsyn härtill tages, är redan omnämnt i det föregående.

Distriktsförvaltningarnas organisation på avdelningar.

För ombesörjande av de på en distriktsförvaltning ankommande arbetsuppgifterna bör denna lämpligen organiseras på avdelningar. I det föregående

Distrikt	Vägdistriktens byggnadskostnader 1938			Verkliga underhållskostnader 1938	Summa väghållningskostnader (Kol. 1, 2 o. 4)
	Vanliga vägbyggnadskostnader	Byggnadskostnader som påförts underhållskontot	Summa byggnadskostnader (Kol. 1 o. 2)		
	1	2	3		
I	3 883 248	1 957 500	5 840 748	7 473 700	13 314 448
II	2 713 576	1 187 100	3 900 676	3 897 600	7 798 276
III	2 842 963	722 100	3 565 063	4 431 400	7 996 463
IV	3 377 455	890 600	4 268 055	5 506 700	9 774 755
V	2 707 814	1 070 800	3 778 614	4 795 200	8 573 814
VI	4 229 112	895 400	5 124 512	5 464 000	10 588 512
VII	5 362 919	2 336 800	7 699 719	5 705 200	13 404 919
VIII	6 039 427	3 831 100	9 870 527	6 763 100	16 633 627
IX	4 342 502	1 118 500	5 461 002	5 778 400	11 239 402
X	6 091 175	1 042 600	7 133 775	6 020 500	13 154 275
XI	4 198 433	1 083 800	5 282 233	5 691 500	10 973 733
XII	3 417 950	231 700	3 649 650	4 429 300	8 078 950
Summa	49 206 574	16 368 000	65 574 574	65 956 600	131 531 174

har redan berörts behovet av särskilda projekterings- och byggnadsavdelningar vid varje distriktsförvaltning. Även för ledningen av underhållsarbetena bör inrättas en avdelning. Vidare bör finnas en avdelning för alla kamerala uppgifter. Var och en av nu nämnda avdelningar bör ha sin avdelningschef. För handläggning av alla andra uppgifter än de förut berörda bör under vägdirektörens direkta ledning finnas vissa tjänstemän, vilka sammanföras till vägdirektörens expedition. Ehuru vissa skäl tala för att förrådsförvaltningen lägges under någon av de tekniska avdelningarna, närmast underhållsavdelningen, ha de sakkunniga likväl funnit lämpligast att låta förrådsförvaltningen stå under vägdirektörens direkta ledning.

Förutom vägdirektörsexpeditionen skulle antalet avdelningar sålunda bli fyra, nämligen:

1. underhållsavdelningen;
2. projekteringsavdelningen;
3. byggnadsavdelningen; samt
4. kameralavdelningen.

Den här och i det följande för distriktsförvaltningarna använda uppdelningen på avdelningar är gjord för att skapa reda och översikt. Det förutsättes, att det mellan avdelningarna ej uppdragas sådana gränser att de hindra vägdirektörens disposition av de olika arbetskrafterna, så att de under alla förhållanden bli effektivt utnyttjade. Särskilt är detta av vikt i begynnelsen, om arbetsuppgiften till följd av kristiden har minskad omfattning.

Personalbeståndet.

Personalbeståndet vid distriktsförvaltningarna har anpassats efter väghållningsarbetenas omfattning under åren 1937 och 1938. Det är givetvis omöjligt att exakt ange personalbehovet efter ett förstatligande. För att emellertid

vinna säkerhet för att lönekostnaderna efter en omorganisation icke skola bliva större än vad de sakkunnigas förslag utvisar har vid utarbetandet av detsamma personalbehovet räknats i överkant. Med hänsyn härtill böra vid ett realiserande av förslaget icke alla däri upptagna befattningar på en gång tillsättas. De sakkunniga förutsätta att man prövar sig fram samt till en början för toppbehov anlitar tillfälligt anställda tjänstemän, vilkas löner påföras vederbörande underhålls- eller byggnadsanslag.

För att personalbeståndet skall kunna smidigare anpassas efter växlingar i väghållningsarbetenas omfattning har åt en del av befattningarna givits endast extra ordinarie karaktär. I den mån det i framtiden visar sig, att befattningshavare blir permanent erforderlig, bör hans tjänst göras till ordinarie.

Beträffande projekterings- och byggnadsavdelningarna torde ordinariegörandet dock böra ske med stor försiktighet, då variationerna i tillgången på medel för vägväsendet främst komma att gå ut över dem.

Med den utgångspunkt, som ovan angivits, kommer det ordinarie personalbeståndet i de olika distrikten, i varje fall i början, att bliva av ungefär samma storleksordning. Visserligen kunna arbetsuppgifterna icke bliva lika stora i alla distrikt, men ojämnheterna härutinnan komma till synes i ett växlande antal extra ordinarie befattningshavare.

Det förutsättes att de ordinarie befattningarna med nedan angivna undantag tillsättas i enlighet med vedertagna grunder genom fullmakt eller konstitutorial.

Vägdirektörens tjänste- och löneställning.

Av samma skäl, som anförts i fråga om vissa högre befattningar vid centralstyrelsen, föreslå de sakkunniga att vägdirektörerna tillsättas på förordnande för en tid av sex år. Det må framhållas att distriktscheferna vid statens järnvägar, med vilka vägdirektörerna bliva i organisatoriskt hänseende likställda, tillsättas på förordnande.

Vid lönegradsplacering av vägdirektörstjänsterna måste synnerlig hänsyn tagas till vikten av att dessa maktpåliggande befattningar besättas med tillräckligt kvalificerade ingenjörer. Skall man i konkurrens med entreprenadfirmor och städer kunna förvärva verkligt dugliga personer för dessa befattningar, torde desamma icke kunna placeras lägre än i lönegrad C 8. Detta löneläge synes lämpligt jämväl vid en jämförelse med vad liknande befattningshavare vid statens övriga byggnads- och administrerande verk erhålla i lön.

Vägdirektörsexpeditionen.

Vägdirektörsexpeditionen arbetsuppgifter komma bland annat att omfatta handläggning av remisser, som ej höra till annan avdelning, marklösenfrågor, förrådsförvaltning, sammanställning av statförslag, upprättande av statistik samt allmän korrespondens och expedition.

För att biträda vägdirektören vid handläggning av nu nämnda ärenden och vid upprättandet av flerårsplaner samt för att verkställa sådana utredningar,

som icke höra till någon särskild avdelning, torde erfordras en *ingenjör*. Denne skall vid behov även kunna biträda på övriga avdelningar. Med hänsyn till karaktären av dessa göromål föreslås befattningen placerad i lönegrad A 21.

Som marklösenfrågorna representera en ganska dryg arbetsuppgift, torde vid varje distriktsförvaltning förefinnas behov av en särskild, tränad *värderingsman* i tjänsteställning med uppgift att under vägdirektörens överinseende handlägga dessa ärenden. I överensstämmelse med lönegradsplacering av vissa befattningshavare vid vattenfallsstyrelsen, vilka ha till uppgift att träffa uppgörelse med markägare om rätt att framdraga starkströmsledningar, torde distriktsförvaltningarnas värderingsmän böra placeras i 17 lönegraden.

För att biträda vägdirektören med inköp och förrådsrörelsen i övrigt torde till varje distriktsförvaltning böra knytas en särskild *förrådsbokhållare* med placering i lönegrad A 17.

Ordinarie tjänsteställning har ansetts böra givas åt ett kanslibitråde och två kontorsbiträden av den för distriktsförvaltningen behövliga kontorspersonalen. De sakkunniga förutsätta att ett gemensamt skrivrum för distriktsförvaltningens samtliga kansli- och kontorsbiträden anordnas. Vidare torde distriktsförvaltningen ha stadigvarande behov av en expeditionsvakt.

De ordinarie tjänstemännen vid vägdirektörsexpeditionen skulle alltså bliva:

1 ingenjör	i lönegrad	A 21
1 värderingsman	»	» A 17
1 förrådsbokhållare	»	» A 17
1 kanslibitråde	»	» A 7
2 kontorsbiträden	»	» A 4
1 expeditionsvakt	»	» A 5

Den ytterligare personal, som erfordras för fullgörande av alla på vägdirektörsexpeditionen ankommande arbetsuppgifter, böra, på grund av ovan anförda skäl, erhålla endast extra ordinarie tjänsteställning eller arvode.

I varje distrikt torde behövas en kontorist i lönegrad Eo 8 för att hjälpa förrådsbokhållaren med bokföring.

Vidare erfordras en del extra skrivbiträden. De sakkunniga ha för samtliga distrikt uppskattat behovet av sådana befattningshavare till sammanlagt 31. Då det emellertid är synnerligen vanskligt att beräkna detta behov och då det kan visa sig, att behovet vid vissa distrikt är större och vid andra mindre än vad sålunda beräknats, torde anslag till kostnaden för dessa befattningshavare, vilken beräknats till omkring 86 000 kr., böra ställas till VoV:s förfogande för att av styrelsen fördelas mellan distriktsförvaltningarna med hänsyn till behovet. Slutligen torde på enahanda sätt ett belopp av 18 000 kr. böra ställas till styrelsens förfogande för anställande av springpojkar vid distriktsförvaltningarna, i den mån behov därav visar sig föreligga.

Vid distriktsförvaltningarna komma helt visst i samband med marklösenfrågor och eljest att handläggas åtskilliga ärenden av den art, att juridiskt biträde är önskvärt. Det har därför ifrågasatts, att vid varje distriktsförvaltning skulle anställas en juridiskt utbildad tjänsteman. Det är emellertid ovisst,

om det finnes arbetsuppgift för en dylik heltidstjänst, och det är även tveksamt, huruvida man vid de relativt lågt avlönade befattningar, som skulle kunna komma ifråga, kan få tjänstemän med tillräckliga kvalifikationer. Det har därför ansetts lämpligast att centralisera handläggningen av dessa ärenden till kanslibyrån i VoV. För behandling av ärenden, som kräva snabb handläggning, bör lämplig juridiskt utbildad landsstatstjänsteman eller advokat kunna vidtalas att stå till förfogande mot arvode, som påföres vederbörligt anslag.

Underhållsavdelningen.

Ledningen av underhållsarbetena har tänkts skola organiseras på följande sätt: För det direkta ombesörjandet av underhållet av vägar och broar indelas, på sätt nedan skall närmare utvecklas, varje distrikt i arbetsområden, i det följande även kallade vägmästarområden, vilka var för sig förestås av en *vägmästare*. Ledningen av underhållsarbetena skall under vägdirektören utövas av en *avdelningsingenjör* med biträde av en *ingenjör* och ett mindre antal *övervägmästare*.

Kostnaderna för de arbeten, chefen för underhållsavdelningen skall leda, torde komma att uppgå till mellan 4 och 7 milj. kr. om året. Hans ställning synes närmast vara att jämföra med en förste baningenjör vid statens järnvägar. Avdelningsingenjören har därför ansetts böra placeras i lönegrad A 27.

Den ingenjör, som skall stå till chefens för underhållsavdelningen förfogande, avses skola biträda denne i den mera rutinmässiga delen av hans arbete och behöver med hänsyn härtill icke vara högskolebildad. Befattningen synes böra placeras i lönegrad A 21.

Övervägmästarna skulle ha den närmaste uppsikten över huru vägmästarna leda och ombesörja underhållsarbetena i sina distrikt. Normalt beräknas varje övervägmästare kunna utöva tillsyn över 5 vägmästarområden. Som vägmästarna i största möjliga mån böra befrias från skriv- och expeditjonsarbete, bör detta koncentreras hos övervägmästarna. Det är emellertid icke avsett att övervägmästarna skola utgöra någon mellaninstans i egentlig mening mellan vägmästarna och underhållsavdelningen. Övervägmästarna böra i stället räknas till underhållsavdelningen och, i den mån så är möjligt, vara stationerade vid distriktsförvaltningen, så att täta överläggningar med avdelningsingenjören kunna äga rum. I södra och mellersta Sverige, där avstånden äro relativt små, kunna övervägmästarna i regel inplaceras i distriktsförvaltningarna. I distrikten norr om Dalälven torde detta vara möjligt endast i fråga om övervägmästare med uppsikt över de arbetsområden, som ligga närmast distriktets stationsort, under det att övriga övervägmästare måste placeras inom de områden, över vilka de skola öva tillsyn. De böra därvid ha kontor tillsammans med någon vägmästare. Sådan övervägmästare bör tilldelas kontorshjälp, som bestrides av anslaget till extra skrivbiträden.

Övervägmästarebefattningen bör lämpligen placeras i samma lönegrad som

överbanmästare eller i A 16. Den medför organisatoriskt en mycket lämplig befordringsmöjlighet för vägmästare.

Antalet övervägmästare i varje distrikt har beräknats till normalt 5.

Den ordinarie personalen vid distriktsförvaltningens underhållsavdelning, till vilken vägmästarna i arbetsområdena icke skola räknas, skall sålunda utgöras av

1 avdelningsingenjör	i lönegrad	A 27
1 ingenjör	»	A 21
5 övervägmästare	»	A 16

För ledningen av underhållsarbetena på Gotland måste en ingenjör (i lönegrad A 21) och en övervägmästare stationeras där. Dessa befattningshavare kunna självfallet icke utnyttjas för vägunderhållet i den övriga delen av distriktet, varför den ordinarie personalen vid åttonde distriktets underhållsavdelning måste utökas med nämnda befattningshavare. Dessa förutsättas dock i stor utsträckning komma att sysselsättas även med projekterings- och vägbyggnadsarbete på Gotland.

Erforderlig skrivhjälp åt underhållsavdelningen lämnas av skrivbiträdena på vägdirektörsexpeditionen.

Projekteringsavdelningen.

Projekteringsavdelningens huvudsakliga arbetsuppgifter bliva planläggning och projektering av väg-, bro- och belägningsarbeten.

Vid beräklandet av avdelningens personalbehov har man utgått från att allt projekteringsarbete skall utföras inom den statliga organisationen. Avdelningen skall sålunda ombesörja en väsentlig del av de konsulterande ingenjörernas och en icke obetydlig del av vägingenjörernas arbetsuppgifter. Dock skola, såsom förut nämnts, förslag till alla större broföretag utarbetas inom VoV:s brobyrå efter markundersökningar av distriktens personal.

Omfattningen av projekteringsverksamheten i landet torde emellertid kunna minska i icke obetydlig utsträckning. Om arbetsplaner och kostnadsförslag upprättas endast beträffande företaget, till vilka anslag kunna påräknas under den närmaste framtiden, kommer mycket av det projekteringsarbete, som nu aldrig leder till byggande av väg eller som måste göras om till följd av ändrade förhållanden, att bortfalla. Om varje projekt genomarbetas mera ingående, än vad med nu gällande ordning ofta är fallet, komma upprättade planer att behöva överarbetas i mindre utsträckning än nu. Å andra sidan måste man räkna med att projekteringsarbetet — om det skall utföras med större grundlighet och med upprättande av ägareförteckning — kommer att taga relativt längre tid i anspråk för varje företag.

På grund av förut anförda skäl har endast en tämligen begränsad del av personalen vid projekteringsavdelningen ansetts böra erhålla ordinarie tjänsteställning. Sådan ställning föreslås därför skola tillkomma blott chefen för varje avdelning (*avdelningsingenjör*) samt ytterligare en *ingenjör* och en

ritare. I lönehänseende föreslås avdelningsingenjören placerad i samma lönegrad som chefen för underhållsavdelningen eller A 27 samt ingenjören i samma lönegrad som de biträdande ingenjörerna vid vägdirektörsexpeditionen och underhållsavdelningen eller i A 21. Ritaren, på vars kvalifikationer icke behöver ställas så stora anspråk som beträffande de vid VoV anställda, har i förslaget placerats i lönegrad A 12.

Den ordinarie personalen vid projekteringsavdelningen skulle följaktligen utgöras av

1 avdelningsingenjör	i lönegrad	A 27
1 ingenjör	»	»
1 ritare	»	»

Behovet av den icke-ordinarie personal som under normala förhållanden härutöver erfordras för projektering är vanskligt att beräkna. Med ledning av nyss angivna synpunkter på projekteringsverksamhetens omfattning och med beaktande av att utarbetande av arbetsplan kommer att taga relativt längre tid i anspråk än förr ha kostnaderna för denna personal — omfattande ingenjörer, ritare och schaktmästare — av de sakkunniga uppskattats till 192 000 kr. om året för samtliga distriktsförvaltningar.

Detta belopp föreslås, såsom ovan i kap. 5 nämnts, skola ingå i ett särskilt reservationsanslag för projektering. Med detta anslag skola bestridas icke blott löner till den icke-ordinarie personalen utan även kostnaderna för projekteringspersonalens resor samt för hantlangning vid vägundersökningar. Kostnaderna för renstakning skola däremot liksom hittills påföras vederbörande byggnadsanslag.

Resekostnaderna för den ordinarie och icke-ordinarie projekteringspersonalen ha av de sakkunniga beräknats till 100 000 kr. om året. Kostnaderna för hantlangning vid vägundersökningar ha uppskattats till 250 000 kr. om året. Projekteringsanslaget skulle följaktligen uppgå till ett sammanlagt belopp av (192 000 + 100 000 + 250 000) 542 000 kr. Anslaget bör ställas till VoV:s förfogande för fördelning mellan distrikten efter behovet. Styrelsen bör därvid icke vara bunden av huru anslaget beräknats.

Byggnadsavdelningen.

Byggnadsavdelningen har att ombesörja anläggning, omläggning och förbättring av vägar och broar, inklusive beläggningsarbeten. På avdelningen ankommande arbeten utföras i egen regi eller på entreprenad efter vad i varje fall finnes lämpligast. Avdelningen skall vidare, i den mån detta icke ombesörjes av vägbyrån, träffa entreprenadavtal samt kontrollera och avsyna arbeten, som utföras på entreprenad.

Personalbehovet vid byggnadsavdelningarna kan förväntas bli tämligen stort. De sakkunniga ha emellertid utgått från att den ordinarie personalen vid dessa avdelningar, liksom vid projekteringsavdelningarna, till en början starkt begränsas och utökas först sedan säker erfarenhet om behovet vunnits. Genom att begränsa den ordinarie personalen blir det även lättare att an-

passa storleken av personalen till de växlingar i byggnadsverksamhetens omfattning, som följa av konjunkturerna. Enligt de sakkunnigas mening böra därför till en början endast chefen för byggnadsavdelningen — förslagsvis kallad *arbetschef* — och ytterligare en ingenjör vid densamma upptagas på ordinarie stat. Övrig erforderlig personal bekostas, på samma sätt som för närvarande, av vederbörande byggnadsanslag.

Med hänsyn till arten och vikten av de arbetsuppgifter, som skulle ankomma på arbetscheferna, föreslås att de liksom vägdirektörerna tillsättas på förordnande för en tid av sex år. Erhåller arbetschef icke förnyat förordnande, bör han — om förutsättningar härför föreligga — erhålla annan verksamhet inom vägväsendet. Motsvarande möjlighet finnes för befattningshavare i liknande ställning vid de affärsdrivande verken.

Skola arbetscheferna tillsättas endast på förordnande, torde befattningarna, om man skall kunna få tillräckligt kvalificerade innehavare av desamma, icke kunna placeras lägre än i lönegrad C 5.

De ordinarie ingenjörsbefattningarna vid byggnadsavdelningarna ha placerats i lönegrad A 21.

Kameralavdelningen.

Kameralavdelningen har i huvudsak att ombesörja kassarörelse, bokföring, inklusive kalkylationsbokföring, granskning av verifikationer och kontroll av anslagsbelastning samt att handlägga distriktsförvaltningens personalärenden.

Den kamerala verksamheten vid distriktsförvaltningarna föreslås skola i huvudsak ordnas på följande sätt:

Avlöningslistor, räkningar å sådana inköp, som ej verkställas centralt av VoV, samt likvid för sådana entreprenader, som enligt styrelsens beslut handläggas av distriktsförvaltningen, sammanföras inom kameralavdelningen i samlingslistor till vissa utbetalningsdagar. Utanordning sker av vägdirektören efter föredragning av föreståndaren för kameralavdelningen. Den sammanlagda likviden överföres från det riksbankskonto, å vilket VoV insätter medel för distriktsförvaltningens räkning, till postgiro, från vilket likviderna ske genom anvisningar. Undantagsvis må utbetalning göras kontant, för vilket fall check utställes på kassören.

Innan utanordning sker, skola alla räkningar m. m. granskas icke blott kameralt inom denna avdelning utan även inom vederbörande tekniska avdelning, där jämväl attestering skall ske. Dessförinnan skall verifikationen emellertid ha blivit littererad enligt fastställd tabell. Attesten å räkningen innebär, att vederbörande befattningshavare granskat såväl själva utgiften som littereringen.

För byggnadsavdelningens verksamhet erfordras, att bokföringen anordnas så, att man för varje vägarbete kan överblicka icke blott de totala utgifterna, vilka under pågående arbete alltid skola jämföras med tillgängligt anslag, utan även i vad mån verkliga kostnader och pris överensstämmer med kostnadsberäkningen. Endast härigenom kunna vägdirektören och arbets-

chefen konstatera, om ändringar i arbetets utförande måste vidtagas, för att tillgängligt anslag ej skall överskridas, eller om framställning måste göras hos VoV om ändrad disposition av vägmedlen. En dylik kontroll över anslagsbelastningen måste även finnas, för att de, som äro ansvariga för utanordning, skola kunna veta att medel härför finnas.

För underhållsavdelningens verksamhet ävensom för VoV:s kontroll över underhållet och för fördelning av underhållsanslagen mellan distrikten är det av vikt att en på litterering grundad bokföring finnes jämväl beträffande underhållskostnaderna. Denna bokföring skall avse icke blott anslagsbelastningen utan även uppdelning av kostnaderna på vissa grupper av vägar, exempelvis rikshuvudvägar, länshuvudvägar, bygdevägar med större trafik än 50 fordon per dygn och övriga bygdevägar, belagda vägar m. m.

Avdelningen har tänkts skola förestås av en *distriktskamrer*. Denne har bland annat att föredraga ärenden rörande utanordningar, att svara för kassarörelse och bokföring, att uppsätta de rapporter rörande förbrukade medel, som skola avgivas till VoV, samt att inför vägdirektören föredraga alla personalärenden. Befattningen synes skäligen böra placeras i samma lönegrad som förstekontrollörstjänsterna vid de affärsdrivande verken eller A 22.

För att biträda distriktskamrern med ledningen av bokföringen och för den inre revisionen erfordras en särskild tjänsteman, som lämpligen kan benämnas *förste bokhållare*, med uppgift bland annat att granska verifikationer och kontrollera riktigheten av utbetalningar. Befattningen föreslås placerad i lönegrad A 18.

För kassarörelsen erfordras en särskild tjänsteman (*kassör*), som förut-sättes jämväl skola biträda med bokföringen. Med hänsyn särskilt till att alla utbetalningar skola äga rum över postgiro ha de sakkunniga ansett befattningen böra placeras i lönegrad A 14.

För bokföring och andra liknande göromål har räknats med ett stadigvarande behov av en kansliskrivare och en kontorist. Befattningarna ha — med hänsyn till möjligheten av en framtida övergång till central, maskinell bokföring och till därav följande minskat personalbehov för distriktsförvaltningarnas kameralavdelningar — ansetts böra göras till extra ordinarie med placering i lönegrad Eo 11 för kansliskrivaren och Eo 8 för kontoristen. För Stockholmsdistriktet kan förutses behov av ytterligare en kontorist i samma lönegrad med stationsort på Gotland. Den extra personal, som erfordras för kalkyleringsbokföringen, bör bekostas av byggnadsanslagen.

Den ordinarie personalen vid kameralavdelningen skulle följaktligen utgöras av

1 distriktskamrer	i lönegrad	A 22
1 förste bokhållare	»	» A 18
1 kassör	»	» A 14

Lönekostnaderna för personalen enligt alt. I.

Lönekostnaderna för personalen vid en distriktsförvaltning med nu angiven personalstat bliva — efter avdrag för tjänste- och familjepension men utan

rörligt tillägg — 170 384 kr. Vid beräkningen av lönekostnaderna har enligt praxis antagits att all ordinarie personal är placerad i högsta och all extra ordinarie personal i lägsta löneklass inom varje lönegrad samt för enkelhetens skull att tjänstemännen komma att vara stationerade å ort, tillhörande dyrortsgrupp E. För Stockholmsdistriktet tillkomma därjämte vissa löner till ett belopp av 16 815 kr. För samtliga 12 distrikt uppgå lönekostnaderna, beräknade på angivet sätt, till ett belopp av sammanlagt 2 061 423 kr. Rörligt tillägg (15 procent) härå utgör 312 200 kr. Avlöningsförhöjning för extra ordinarie tjänstemän kan enligt sedvanliga grunder beräknas till 12 096 kr.

Totalkostnaderna för personalen enligt detta alternativ uppgå till ett belopp av sammanlagt 2 681 719 kr. på sätt nedanstående sammanställning närmare utvisar.

Lön till särskilt angiven personal (efter pensionsavdrag och utan rörligt tillägg)	2 061 423 kr.
Rörligt tillägg härå efter 15 procent	312 200 »
Avlöningsförhöjning till viss extra ordinarie personal	12 096 »
Anslag för extra skrivbiträden	86 000 »
» » springpojkar	18 000 »
» » projekteringspersonal	192 000 »

Summa 2 681 719 kr.

Distriktsförvaltningarnas expens- och resekostnader.

Distriktsförvaltningarnas expenskostnader ha inom VoV beräknats på följande sätt.

Rumsbehovet för varje distriktsförvaltning torde komma att uppgå till 22 å 24 rum. Den genomsnittliga hyreskostnaden för varje förvaltning har med ledning härav beräknats till 14 000 kr.

Kostnaderna för bränsle ha beräknats till 1 200 kr., för lyse till 600 kr. och för vatten till 200 kr. eller tillhopa 2 000 kr. Renhållning och städning torde draga en kostnad av omkring 2 000 kr.

Kostnaderna för telefon, telegram, skrivmaterialier, papper, blankettryck, inköp och underhåll av möbler, skriv- och räknemaskiner m. m. ha uppskattats till 5 000 kr. om året.

De sammanlagda årliga expenskostnaderna skulle följaktligen för en distriktsförvaltning uppgå till 23 000 kr. och för samtliga distrikt till 276 000 kr. om året.

Några särskilda resekostnadsanslag för distriktsförvaltningarna ha med nedan angivet undantag icke ansetts erforderliga. De sakkunniga ha utgått från att alla resekostnader principiellt skola påföras vederbörande underhålls-, projekterings- eller byggnadsanslag. Sålunda böra underhållspersonalens resor betalas av underhållsanslagen. På samma sätt böra byggnadsavdelningens och värderingsmannens resekostnader belasta de särskilda byggnadsanslagen. Kostnaderna för projekteringspersonalens resor böra, på sätt förut omnämnts, påföras det särskilda projekteringsanslaget.

Kostnaderna för resor som företagas av befattningshavare med allmänna

administrativa uppgifter skola fördelas på olika anslag med hänsyn till resornas ändamål. En sådan fördelning är visserligen stundom svår att göra, men är, enligt vad erfarenheten från andra verk visar, i allmänhet möjlig att genomföra. För sådana resor, vilka icke anses kunna påföras något av nyssnämnda anslag, exempelvis vägdirektörernas resor för konferenser med VoV samt länsstyrelserna, bör finnas ett särskilt anslag. Härför beräknas för hela landet ett sammanlagt belopp av 24 000 kr.

Vissa engångskostnader.

Då de möbler samt skriv- och räknemaskiner, som nu finnas på vägingenjörskontoren eller tillhöra vägdistriktet, endast torde täcka en del av distriktsförvaltningarnas behov härav, kommer förstatligandet att medföra vissa engångskostnader för nyanskaffning av sådana inventarier. Totalkostnaderna härför ha inom VoV för alt. I beräknats till 288 000 kr. för möbler och till 64 500 kr. för skriv- och räknemaskiner.

Kassaskåp torde finnas å vägingenjörskontor och hos vägstyrelser till sådant antal att någon nyanskaffning icke är erforderlig.

Alternativ II.

Distriktsindelningen.

Enligt alt. II skulle länen utgöra vägdistrikt, dock att Gotlands och Blekinge län med hänsyn till sin ringa storlek icke ansetts böra bilda självständiga distrikt. Almquist har föreslagit att dessa två län skola sammanföras, det förra med Stockholms och det senare med Kronobergs län, samt till stöd härför anför:

»Gotlands län, som har sina huvudkommunikationer till Stockholm, skulle härvid sammanföras med Stockholms län.

Beträffande Blekinge län föreligga olika möjligheter med hänsyn till sammanslagning med andra län. Att härvid dela upp Blekinge län för att sammanslå de olika delarna med skilda grannlän har icke ansetts böra ifrågakomma, då här i första hand åsyftas minsta möjliga förändringar i länshänseende. Trenne möjligheter återstå, nämligen att Blekinge i sin helhet sammanslås med någotdera av Kristianstads, Kalmar eller Kronobergs län. Kristianstads län är emellertid i väghänseende ett av de större i landet och skulle genom sammanslagning med Blekinge län bilda en enhet, som i förhållande till övriga distrikt bleve oproportionerligt stor, varför denna kombination avstyrkes. Genom att sammanföra Blekinge med Kalmar län skulle ett alltför långsträckt och därigenom mycket svårskött distrikt erhållas, varför ej heller denna kombination kan förordas. Slutligen återstår möjligheten att sammanföra Blekinge och Kronobergs län. Dessa bägge län sammanhånga på ett gynnsamt och naturligt sätt ur såväl geografisk som kommunikationsteknisk synpunkt. Härtill kommer att jämförelsekvantiteterna visa godtagbara storleksförhållanden för denna kombination. Det synes därför på anförda skäl motiverat och lämpligt att sammanföra Blekinge med Kronobergs län.»

På sätt framgår av de av Almquist upprättade tabellerna (bil. 11—13) över väglängd, vägyta, trafikarbete, yttinnehåll, folkmängd, vägunderhållskostnader och vägbyggnadsbehov komma arbetsuppgifterna för de 22 distrikten

att bliva av mycket olika storlek. Personaluppsättningen för de skilda distrikten har anpassats härefter.

Personalbeståndet enligt alt. II.

De två nordligaste distrikten enligt alt. II sammanfalla i huvudsak med motsvarande distrikt enligt alt. I och böra därför organiseras på samma sätt och ha samma personaluppsättning.

För övriga 20 distrikt kan personalbeståndet, i större eller mindre utsträckning, minskas i förhållande till den normalorganisation som föreslagits enligt alt. I. I förhållande till arbetsbördans storlek blir dock personalbehovet större vid alt. II än vid alt. I. Detta beror på att arbetet i små distrikt icke kan organiseras lika rationellt som i större.

Även för dessa 20 distrikt torde distriktsförvaltningarna böra organiseras på i huvudsak samma sätt som enligt alt. I. Projekterings- och byggnadsarbetena utgöra emellertid här icke större arbetsuppgifter än att de lämpligen kunna ombesörjas av endast en avdelning, här kallad byggnads- och projekteringsavdelningen.

Liksom enligt alt. I ha de ordinarie befattningarna begränsats till en grundstomme, vilken endast i mindre mån växlar för de 20 distrikten. Oliketerna i arbetsuppgifterna utjämnas i övrigt genom anställande av icke-ordinarie personal.

Med avseende å personalbehovet vid vägdirektörsexpeditionerna ha de sakkunniga ansett den ingenjör i lönegrad A 21, som enligt alt. I skulle stå till vägdirektörens förfogande för särskilda utredningar m. m., kunna undvaras i dessa distrikt. I den mån behov av tekniskt biträde för allmänna frågor uppkommer, får vägdirektören anlita personalen vid de tekniska avdelningarna. Behov av värderingsman har ansetts föreligga för varje distrikt. Skulle dennes tid ej bliva helt upptagen av marklösenfrågor, får han biträda med projekteringsarbete. Varje distrikt torde vidare ha behov av en förrådsbokhållare, ett kanslibiträde och en expeditionsvakt ävensom, med undantag för de fem minsta distrikten, en kontorist. Antalet ordinarie kontorsbiträden har för Stockholms och Gotlands läns distrikt beräknats till två samt för vart och ett av Kronobergs och Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands läns distrikt ansetts kunna bestämmas till ett. För de nio minsta distrikten ha ordinarie kontorsbiträden över huvud icke ansetts erforderliga. I den mån behov av ytterligare skrivhjälp uppkommer, får detta fyllas med icke-ordinarie personal. De sakkunniga ha för samtliga 22 distrikt uppskattat behovet av extra skrivbiträden till samma antal som enligt alt. I eller sålunda 31. Härför erforderligt anslag, 86 000 kr., torde böra ställas till VoV:s förfogande för att av styrelsen fördelas mellan distriktsförvaltningarna med hänsyn till behovet. Till springpojkar i de största distrikten beräknas ett belopp av 4 500 kr.

För ledningen av underhållsarbetena torde erfordras en avdelningsingenjör

i samtliga 20 distrikt ävensom för Stockholms och Gotlands läns distrikt av två ingenjörer samt för vart och ett av övriga 19 distrikt av en ingenjör. Dessa senare som ej behöva vara högskoleutbildade förutsättas skola icke blott vid behov biträda chefen för underhållsavdelningen med vissa ingenjörsåligganden utan även ombesörja en del av de uppgifter som eljest skulle falla på övervägmästarna. Med en sådan organisation av ledningen av underhållsarbetena kan antalet övervägmästare vid avdelningarna bestämmas till fyra i Stockholms och Gotlands läns distrikt samt till två i övriga distrikt med undantag för Uppsala, Södermanlands, Hallands, Örebro och Västmanlands läns distrikt, vilka ansetts ha behov endast av var sin övervägmästare.

De sakkunniga ha utgått från att vägdirektören i vart och ett av de nio minsta distrikten (Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kalmar, Hallands, Skaraborgs, Örebro och Västmanlands läns distrikt) bör hinna ägna så mycket arbete åt byggnads- och projekteringsverksamheten, att på byggnads- och projekteringsavdelningen icke erfordras mera än en avdelningsingenjör som skulle vara chef för densamma. I övrigt torde den ordinarie personalen vid denna avdelning i nu nämnda distrikt böra bestå av en ingenjör och en ritare.

Vägdirektörerna i de elva mellanstora distrikten torde icke få möjlighet att i detalj ägna sig åt handläggningen av projekterings- och byggnadsverksamheten. Med hänsyn härtill har ansetts nödvändigt att byggnads- och projekteringsavdelningarna i dessa distrikt förestås av en arbetschef. Den ordinarie personalen skulle i övrigt bestå av en avdelningsingenjör för projekteringsverksamheten, en ingenjör och en ritare.

Kostnaderna för den ytterligare personal som erfordras för projekteringsverksamhet torde liksom vid alt. I böra bestridas av ett särskilt reservationsanslag för projektering. Lönekostnaderna för den extra projekteringspersonalen ha av de sakkunniga beräknats till ett belopp av 65 500 kr. De totala lönekostnaderna för den ordinarie och den icke-ordinarie projekteringspersonalen vid samtliga distrikt skulle med detta belopp bliva ungefär lika stora enligt båda alternativen och uppgå till ungefär 500 000 kr. om året.

Kostnaderna för projekteringspersonalens resor torde för detta alternativ bliva något lägre än enligt alt. I och ha beräknats till 90 000 kr. Utgifterna för hantlangning torde bliva desamma. Reservationsanslaget för projektering skulle enligt alt. II följaktligen uppgå till (65 500 + 90 000 + 250 000) 405 500 kr. För byggnadsarbeten erforderlig extra personal bekostas av byggnadsanslagen.

Kameralavdelningarnas arbetsuppgifter i de 20 distrikt, varom nu är fråga, bliva givetvis av mindre omfattning än enligt alt. I. För Stockholms och Gotlands läns distrikt torde avdelningens personal dock icke kunna minskas med mera än en kontorist. Däremot synes det vara möjligt att giva kameralavdelningarna i de övriga 19 distrikten en mindre omfattning än enligt alt. I. Avdelningen har i dessa distrikt ansetts kunna förestås av en *kontrollör* med i huvudsak enahanda, men mindre betungande uppgifter än distriktskamrerarnas.

Kassarörelse och räkningsgranskning torde kunna omhänderhavas av en befattningshavare, en *bokhållare*. Vidare lärer varje distrikt ha stadigvarande behov av en kansliskrivare med samma uppgifter som motsvarande befattningshavare enligt alt. I. Man torde slutligen kunna räkna med att kameralavdelningarna i Kronobergs och Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands läns distrikt även komma att ha behov av en kontorist.

I fråga om tjänstegradsplaceringen av de enligt alt. II erforderliga befattningshavarna ha de sakkunniga i allt väsentligt anslutit sig till vad som föreslagits i alt. I. Vissa jämkningar ha dock ansetts erforderliga.

Sälunda ha vägdirektörerna i samtliga distrikt med undantag för de två nordligaste — med hänsyn till det mindre ansvar och den mindre arbetsbörda som komma att åvila dem vid jämförelse med motsvarande befattningshavare enligt alt. I — ansetts böra placeras i lönegrad C7. Vägdirektörerna i Norrbottens och Västerbottens läns distrikt böra däremot erhålla samma ställning som enligt alt. I.

Den till chef för kameralavdelningen i vart och ett av de 19 minsta distrikten föreslagne kontrollören synes skäligen böra placeras i lönegrad A20, d. v. s. två lönegrader lägre än vad som föreslagits för distriktskamreraren. Även bokhållaren har ansetts böra placeras en lönegrad lägre än enligt alt. I eller i A17.

I övrigt har den i alt. I föreslagna lönegradsplaceringen bibehållits.

Personalstaterna för de olika distrikten enligt alt. II skulle alltså få det utseende som framgår av sammanställningen å sidan 111, i vilken till jämförelse medtagits även personalförteckningen enligt alt. I.

Personalkostnaderna enligt alt. II.

Lönekostnaderna för personalen enligt nu angivna stater bliva för envar av Norrbottens och Västerbottens läns distrikt 170 384 kr.,

för Stockholms och Gotlands läns distrikt 155 608 kr.,

för vart och ett av Kronobergs och Blekinge, Kristianstad, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands läns 10 distrikt 125 833 kr.,

för vart och ett av Östergötlands, Jönköpings, Kalmar och Skaraborgs läns 4 distrikt 107 394 kr.

samt vart och ett av Uppsala, Södermanlands, Hallands, Örebro och Västmanlands läns 5 distrikt 98 262 kr.

För hela landet skulle lönekostnaderna enligt detta alternativ uppgå till ett sammanlagt belopp av 2 675 592 kr. Beräkandet av dessa kostnader har skett enligt samma grunder som för alt. I. Kostnaderna för rörligt tillägg till förutnämnda löner efter 15 procent uppgå till 403 825 kr. Avlöningsförhöjning till extra ordinarie personal har enligt vedertagna grunder beräknats till 17 046 kr.

Befattningshavare	Varje distrikt enligt alt. I	Alternativ II				
		Vart och ett av Norrbottens och Västerbottens läns distrikt	Stockholms o. Gotlands läns distrikt	Vart och ett av Kronobergs o. Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Göteborgs o. Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Väster-norrlands o. Jämtlands läns tio distrikt	Vart och ett av Östergötlands, Jönköpings, Kalmar o. Skaraborgs läns fyra distrikt	Vart och ett av Uppsala, Södermanlands, Hallands, Örebro o. Västmanlands läns fem distrikt
<i>Vägdirektörsexpeditionen.</i>						
Vägdirektör C 8	1	1	—	—	—	—
Dito C 7	—	—	1	1	1	1
Ingenjör A 21	1	1	—	—	—	—
Värderingsman A 17	1	1	1	1	1	1
Förrådsbokhållare A 17	1	1	1	1	1	1
Kanslibitråde A 7	1	1	1	1	1	1
Kontorsbiträde A 4	2	2	1	1	—	—
Expeditionsvakt A 5	1	1	1	1	1	1
Kontorist Eo 8	1	1	1	1	1	—
<i>Underhållsavdelningen.</i>						
Avdelningsingenjör A 27	1	1	1	1	1	1
Ingenjör A 21	1 (+1 för Gotland)	1	2	1	1	1
Övervägmästare A 16	5 (+1 för Gotland)	5	4	2	2	1
<i>Projekteringsavdelningen.</i>						
Avdelningsingenjör A 27	1	1	—	—	—	—
Ingenjör A 21	1	1	—	—	—	—
Ritare A 12	1	1	—	—	—	—
<i>Byggnadsavdelningen.</i>						
Arbetschef C 5	1	1	—	—	—	—
Ingenjör A 21	1	1	—	—	—	—
<i>Projekterings- och byggnadsavdelning.</i>						
Arbetschef C 5	—	—	1	1	—	—
Avdelningsingenjör A 27	—	—	1	1	1	1
Ingenjör A 21	—	—	1	1	1	1
Ritare A 12	—	—	1	1	1	1
<i>Kameralavdelning.</i>						
Distriktskamrer A 22	1	1	1	—	—	—
Kontrollör A 20	—	—	—	1	1	1
Förste bokhållare A 18	1	1	1	—	—	—
Bokhållare A 17	—	—	—	1	1	1
Kassör A 14	1	1	1	—	—	—
Kansliskrivare Eo 11	1	1	1	1	1	1
Kontorist Eo 8	1 (+1 för Gotland)	1	1	1	—	—
S:a befattningshavare	26 (+3 för Gotland)	26	24	19	16	14

Totalkostnaderna för personalen enligt alt. II skulle följaktligen uppgå till ett belopp av sammanlagt 3 252 463 kr. på sätt nedanstående sammanställning närmare utvisar.

Löner till särskilt angiven personal (efter pensionsavdrag och utan rörligt tillägg)	2 675 592 kr.
Rörligt tillägg härå efter 15 procent	403 825 »
Avlöningsförhöjning till extra ordinarie personal	17 046 »
Anslag till extra skrivbiträden	86 000 »
» » springpojkar	4 500 »
» för extra personal för projektering	65 500 »
	<hr/>
	Summa 3 252 463 kr.

Distriktsförvaltningarnas omkostnader enligt alt. II.

De årliga omkostnaderna för distriktsförvaltningarna enligt alt. II bliva, på grund av större antal förvaltningar och flera befattningshavare, större än enligt alt. I och ha beräknats till ett sammanlagt belopp av 350 000 kr., vilket belopp bör ställas till VoV:s förfogande för fördelning mellan distriktet.

Anslaget till bestridande av kostnaderna för sådana tjänsteresor, vilka icke anses kunna påföras underhålls-, byggnads- eller projekteringsanslagen, har för detta alternativ beräknats till 33 000 kr.

En omorganisation av vägväsendet enligt alt. II föranleder något högre engångskostnader för inventarier än enligt alt. I. Kostnaderna för nyanskaffning av erforderliga möbler samt av skriv- och räknemaskiner ha för alt. II beräknats till ett belopp av sammanlagt 425 000 kr.

Vägmästarorganisationen.

Indelningen i arbetsområden.

För underhållsarbetenas utförande äro för närvarande de flesta vägdistrikt indelade i arbetsområden. Den närmaste ledningen av underhållsarbetena inom ett sådant område förestås i allmänhet av en vägmästare. Ofta brukar ett av arbetsområdena förestås av en förste vägmästare, som icke blott omhänderhar underhållet inom detta område, utan även utövar visst chefskap för övriga vägmästare inom distriktet. Emellertid utgör ej sällan hela distriktet ett arbetsområde som förestås av en förste vägmästare, biträdd av en eller flera vägmästare eller av vägförmän. På en del håll ledas alla arbeten inom distriktet av en särskild arbetschef med viss ingenjörsutbildning.

De nuvarande 170 vägdistriktet omfatta en sammanlagd väglängd av 8 697 mil och äro indelade i tillhoppa 318 arbetsområden. Dessa omfatta följaktligen en genomsnittlig väglängd av 27·3 mil. Väglängden per arbetsområde varierar emellertid högst väsentligt. Om man bortser från 4 mycket små ödistrikt växlar arbetsområdenas väglängd mellan lägst 6·5 mil och högst 93·2 mil. Kristianstads län har den högsta genomsnittliga väglängden per arbetsområde med 38·2 mil. I detta län växlar väglängden mellan högst 78·2 mil och lägst 17·1 mil. Närmast komma Norrbottens och Jämtlands län, av

vilka det förra har en genomsnittlig väglängd av 36.6 mil och det senare 36.1 mil per arbetsområde. Den lägsta genomsnittliga väglängden har Göteborgs och Bohuslän med 18.6 mil. Närmast följer Örebro län med ett medeltal av 18.8 mil.

Variationerna i arbetsområdenas storlek torde ha sin huvudsakliga orsak i ojämnheter i distriktens omfattning samt olika uppfattning inom skilda distrikt. Det är emellertid uppenbart att den nuvarande indelningen i arbetsområden icke är så rationell som den borde vara.

För underhållsarbetenas utförande böra distrikten även vid en statlig vägorganisation indelas i arbetsområden, därvid varje område bör givas sådan omfattning, att drifts- och underhållsarbetena inom detsamma kunna ledas av en enda man, en vägmästare, utan biträde av annat lägre befäl än lagförmän. Indelningen bör vidare ske så, att arbetsbördan för varje vägmästare blir ungefär lika stor. Arbetsuppgifterna skola omfatta ledning i egen regi av allt barmarksunderhåll och all vinterväghållning ävensom utförande av sådana smärre vägbyggnadsarbeten i egen regi, som utan efterläggande av underhållsarbetena kunna anförtros åt vägmästaren i ett område. Vägmästarna böra i minsta möjliga mån betungas med expeditjonsarbete. De böra så gott som helt kunna ägna sig åt den direkta arbetsledningen och tillsynen av arbetena. Expeditjonsarbetet skall, såsom förut berörts, i huvudsak ombesörjas av övervägmästarna. Med hänsyn till de arbetsuppgifter, som sålunda skola ankomma på vägmästarna, bör åt vägmästarområdena givas sådan omfattning att de innehålla vardera en väglängd av 20—25 mil i södra och mellersta Sverige samt 30—35 mil i Norrland.

Med ledning av nu angivna synpunkter har vägingenjören Almquist på uppdrag av de sakkunniga uppgjort förslag till ungefärlig indelning i arbetsområden. Förslaget är anpassat till en distriktsindelning enligt alt. I.

Skulle vägdistriktsindelningen emellertid ske enligt alt. II, inverkar detta föga på den föreslagna indelningen i vägmästarområden. Endast mindre justeringar skulle erfordras. Vad som här anföres beträffande indelning i vägmästarområden, betraktas därför såsom gällande både alt. I och alt. II.

Enligt Almquists utredning skulle det sammanlagda antalet vägmästarområden, enligt båda alternativen, bliva 323. Huru områdena fördela sig på olika distrikt enligt båda alternativen framgår av bilagorna 10 och 13.

Almquist har föreslagit, att varje vägmästarområde skulle disponera ett varmgarage för till området hörande vägmaskiner och lastbilar, en reparationsmedja samt ett mindre förråd för verktyg och oljor. Normalt har för ett vägmästarområde räknats med ett behov av 3 lastbilar, 3 hyvlar och 1 vält eller tillsammans 7 platser. Beträffande distrikt I och delvis distrikten IV och VIII har det räknats med 8 platser, medan i distrikten XI och XII platsernas antal minskats till 4 å 5. Smedjan bör förses med smörjgrop samt rymma plats för en lastbil eller hyvel jämte arbetsbänk och enklare verktygsmaskiner. I förrådet bör finnas reservplats för 1 å 2 vägmaskiner. I sammanhang med dessa byggnader ordnas en vägmästarexpedition om ett eller högst

två rum samt ett manskapsrum. Allt detta har Almquist sammanfattat under benämningen *garagegård*.

Vid garagegården anställs enligt Almquists förslag en arbetsförman, som främst får följande göromål:

- a) tillsyn över arbetsredskap, vägmaskiner och bilar samt deras reparation ävensom andra mindre verkstadsarbeten;
- b) mottagning och utlämnande av oljor, redskap och materiel m. m. samt förrådets handhavande i övrigt;
- c) passning av telefon vid vägmästarens frånvaro samt biträde vid vakt-hållningen i tider, då snöröjning eller sandning av isgator kan erfordras; samt
- d) rapportskrivning och biträde vid enklare expeditionsgöromål.

Arbetsförmannen vid garagegården räknas icke såsom tjänsteman, utan hans lön föres på de olika arbeten som han utför.

De nuvarande vägdistrikten äro i mycket växlande grad försedda med det som av Almquist kallats garagegårdar. På sina håll finnas över huvud inga sådana eller äro de mycket ofullständiga. I andra trakter däremot, såsom i Skåne, äro garagegårdarna så stora och väl utrustade att de kunna räcka för två à tre arbetsområden.

Almquists förslag till indelning i arbetsområden synes de sakkunniga välbetäckt. Förslaget är så upprättat att nu befintliga garage, verkstäder, förråd och expeditioner skola på bästa sätt tillvaratagas. De sakkunniga förut-sätta emellertid att vid fastställandet av indelningen smärre justeringar och ändringar kunna visa sig erforderliga. Det är vidare uppenbart att indelningen aldrig kan bli varaktig. Vägnätets utökning och förändringar i trafiken komma helt visst att då och då påkalla jämkningar i indelningen för utjämning av arbetsbördan. Beslut härom torde böra ankomma på veder-börande vägdirektör.

Vad Almquist föreslagit i fråga om garagegårdar anse sig de sakkunniga kunna förorda. Förslaget i denna del överensstämmer i huvudsak med vad de sakkunniga sett under sina studieresor på platser, där det varit väl ordnat.

Erfordras större och mera genomgripande reparationer än de, som kunna utföras vid garagegårdarnas reparationssmedjor, bruka sådana för närvarande i allmänhet överlämnas till privata verkstäder. Bliva distrikten av den storleksordning, som här förutsatts, torde säkerligen framkomma krav på att distriktsverkstäder för större reparationer anordnas. Då tillräcklig erfarenhet att bedöma, huruvida det lönar sig att inrätta dylika verkstäder, för närvarande icke finnes, vilja de sakkunniga inskränka sig till att framhålla, att denna fråga finnes latent, så snart man övergår till en organisation med tillräckligt stora distrikt.

Vägmästarnas tjänste- och löneställning.

Med den föreslagna indelningen i arbetsområden bör antalet vägmästar-befattningar bestämmas till 323. Med hänsyn till arten av de arbetsuppgifter, som skola åvila vägmästarna, böra dessa erhålla tjänstemannaställning och inplaceras i det statliga lönesystemet.

Även om behovet av 323 vägmästare kan förutses bli tämligen stadigvarande torde ordinarie tjänsteställning likväl icke böra givas åt samtliga dessa befattningshavare. Som det framdeles kan visa sig erforderligt att något minska antalet arbetsområden, torde — för att underlätta en sådan nyindelning — en mindre del av vägmästarna böra få endast extra ordinarie tjänsteställning. Det synes ock vara lämpligt att yngre vägmästare få tjänstgöra några år såsom extra ordinarie, innan de få konstitutorial på tjänsten. Antalet extra ordinarie vägmästare bör lämpligen utgöra ungefär 30 procent av hela antalet vägmästare. Med hänsyn till nu anförda synpunkter ha de sakkunniga vid kostnadskalkylerna utgått från att av de 323 vägmästarebefattningarna 225 skola vara ordinarie och 98 extra ordinarie.

Med avseende å vägmästarnas ställning i lönehänseende ha Sveriges arbetsledareförbund, till vilket föreningen Sveriges vägmästare är ansluten, samt Sveriges kommunaltjänstemannaförbund, som bland annat omfattar vägdistriktens tjänstemannaförening, hos de sakkunniga framkommit med vissa önskemål. Arbetsledareförbundet har härutinnan föreslagit, att förstevägmästare skola placeras i lönegraderna 16 och 18 samt övriga vägmästare i lönegrad 14. Till stöd för detta förslag har förbundet åberopat en sammanställning av uppgifter (bil. 14), som förbundet infordrat från sina medlemmar rörande de löneförmåner, vilka tillkomma den tekniska personalen hos vägdistrikten vid årsskiftet 1939/40. Enligt denna sammanställning skulle det genomsnittliga värdet av förstevägmästarnas löneförmåner ha varit 5 504 kr. och för övriga vägmästare 4 779 kr. Dessa löneförmåner motsvara — under förutsättning att vägmästarna i genomsnitt äro bosatta å orter, tillhörande dyrortsgrupperna B och C, samt böra placeras i en löneklass, som är två enheter högre än lönegraden — löner enligt lönegraderna 14 och 16. En lägre lönesättning än den föreslagna skulle, enligt förbundet, följaktligen medföra en nedskärning av de nuvarande faktiska lönerna.

Till stöd för den föreslagna lönegradsplaceringen har förbundet i sin skrivelse anført bland annat: Vid lönegradsplacering för arbetsledare inom statsförvaltningen hade man tidigare i olika sammanhang fäst väsentlig vikt vid antalet underlydande arbetare. Även ur denna synpunkt vore den föreslagna placeringen för vägmästarkåren synnerligen välmotiverad. Arbetsledare inom vägväsendet hade ett väsentligt större antal underlydande med därav följande större ansvar och ökade krav på arbetsledaregenskaper, än vad som vore fallet inom de flesta övriga verksamhetsområden, inom vilka arbetsledarebefattningarna vore uppförda i de föreslagna lönegraderna. Enligt förbundets statistik hade en förstevägmästare, om man medräknade samtliga inom vederbörande vägdistrikt anställda arbetare, i genomsnitt 178 underlydande och övriga vägmästare 88.

Förbundet har även framhållit, att riksmedellönen för samtliga arbetsledare i privat tjänst uppginge, enligt en av socialstyrelsen verkställd utredning, till 4 818 kr. för år 1938.

Till utredning om vägmästarnas löneförhållanden under 1939 ha de sakkunniga infordrat uppgifter härom från vägstyrelserna. De inkomna upp-

gifterna (se tab. 15) omfatta 81 förste-vägmästare och 255 andra vägmästare. De sammanlagda lönekostnaderna för dessa befattningshavare ha under 1939 uppgått till 433 731 kr. för förste-vägmästare och 1 098 917 kr. för övriga vägmästare. I dessa belopp ingå icke vägdistriktens utgifter för pensionering, för traktamenten, för fri telefon och dylikt. Däremot ha sådana löneförmåner som hyresbidrag och värdet av fri bostad medräknats.

Lönebeloppen växla i synnerligen hög grad. Variationerna framgå bäst av följande sammanställning av antalet befattningshavare inom olika lönegrupper:

Årslön	2 400— 2 999	3 000— 3 499	3 500— 3 999	4 000— 4 499	4 500— 4 999	5 000— 5 499	5 500— 5 999	6 000— 6 499	6 500 och där- över
Antal	4	23	66	58	87	60	12	21	7

I sammanställningen som omfattar 338 vägmästare ha medtagits även befattningshavare som endast tjänstgjort en del av året.

Förste-vägmästarnas årslöner variera mellan 3 816 kr. och 6 900 kr. Medellönen för samtliga förste-vägmästare är 5 355 kr. Det är påtagligt att i vissa län förste-vägmästarnas arbete värdesättes högre än i andra. Så t. ex. uppgår medellönen för Örebro läns 5 förste-vägmästare till över 6 000 kr. Medellönen för övriga 255 vägmästare är 4 305 kr.

Enligt de från vägstyrelserna inkomna uppgifterna skulle den genomsnittliga lönen för vägmästarna vara något lägre än vad arbetsledareförbundets utredning utvisar. För förste-vägmästarna skulle den genomsnittliga lönen enligt förbundets utredning vara 5 504 och enligt vägstyrelsernas uppgifter 5 355 kr. För övriga vägmästare är den genomsnittliga lönen 4 779 kr. enligt förbundets utredning och 4 305 kr. enligt uppgifterna från vägstyrelserna. Orsakerna till dessa differenser torde vara flera. Vägstyrelsernas uppgifter omfatta först och främst ett väsentligt större antal befattningshavare än förbundets utredning. Därjämte torde en del vägmästare i viss mindre utsträckning ha åtnjutit särskilda löneförmåner, vilka beaktats i förbundets utredning, men som icke medtagits i vägstyrelsernas uppgifter.

För samtliga de 336 befattningshavare, vägstyrelsernas uppgifter omfattat, är medellönen 4 561 kr. om året, d. v. s. ungefär 380 kr. i månaden. Till jämförelse kan nämnas att enligt en av socialstyrelsen under 1939 verkställd utredning den genomsnittliga månadslönen för vägmästarna uppgår till 390 kr. Den obetydliga differensen i förhållande till vägstyrelsernas uppgifter torde bero på att socialstyrelsens utredning omfattar ett något mindre antal befattningshavare eller 323.

De nuvarande vägmästarnas avlöningar äro växlande efter vikten av deras arbete och efter skilda vägstyrelserns olika värdesättning av detsamma.

Genomförandet av den vägmästarorganisation, som här föreslagits, ger en arbetsuppgift av ungefär enhetlig storleksordning för alla vägmästare. Alla dessa befattningshavare kunna därför inplaceras på samma plats i löneskalan. Något behov av särskild förste-vägmästare kommer alltså icke att finnas. I detta sammanhang är emellertid anledning att erinra om den förenämnda

möjligheten att placera de bäst kvalificerade av de nuvarande vägmästarna såsom övervägmästare vid distriktsförvaltningarna.

Vid bestämmandet av den lönegrad i den allmänna löneplanen, i vilken de ordinarie vägmästarna böra placeras, kan man icke utan vidare utgå från de löneförmåner vägmästarna nu åtnjuta. Även om arbetsuppgifterna i stort sett bliva desamma som nu, kommer vägmästarnas ställning likväl icke att bliva densamma. Inom de nuvarande vägdistriktet finnas i allmänhet icke några högre tekniska arbetsledare än vägmästarna, och dessa få på grund härav en mera självständig ställning, än vad fallet blir inom den statliga vägorganisationen, där de komma att arbeta under befäl av ingenjörer och övervägmästare vid distriktsförvaltningarna.

För lönegradsplaceringen bör i stället vägmästarebefattningen jämföras med motsvarande tjänster inom statens andra tekniska verk. Därvid komma särskilt banmästartjänsterna vid statens järnvägar i betraktande. Dessa tjänster äro av tre slag, nämligen banmästare i tionde, förste banmästare i tolfte och överbanmästare i sextonde lönegraden. Ur organisationssynpunkt är arbetets art för dessa tre befattningar densamma, endast arbetsuppgifternas omfattning skiljer dem. Dessa befattningshavares åligganden äro i huvudsak inspektion och tillsyn av banan jämte föranstaltande av erforderliga underhållsarbeten, tillsyn och ledning av förekommande om- och nybyggnadsarbeten å banan samt expeditions- och förrådstjänst. Närmaste förman är baningenjören (sektionsföreståndare). En banmästare har i allmänhet 15—20 banvakter under sig samt sommartid ytterligare ett varierande antal ban- och byggnadsarbetare. En förste banmästare har väl icke flera underlydande banvakter, än vad en banmästare har, men han är arbetsledare för ett mycket större antal tillfälliga ban- och byggnadsarbetare. Såsom biträde i sitt arbete och såsom närmaste man har förste banmästaren en särskild banförman. Överbanmästarnas avdelningar — sådana finnas endast till ett antal av 25 — äro än större och mera arbetstyngda. De omfatta sträckor, där nybyggnadsarbeten och linjeomläggningar pågå eller där underhållsarbetet är högkvalificerat eller särskilt omfattande. Såsom biträden ha överbanmästarna ofta en banmästare och en eller flera banförmän.

En jämförelse mellan de uppgifter, som ankomma på nu nämnda befattningshavare vid järnvägarna, och dem, som komma att åvila vägmästarna, leder närmast till att dessa böra erhålla samma löneställning som förste banmästare och sålunda placeras i tolfte lönegraden. Att placera vägmästarna i högre lönegrad skulle innebära en orättvisa mot andra befattningshavare i statens tjänst. En lägre lönegrad än den tolfte läser å andra sidan icke kunna ifrågakomma, om det skall bliva möjligt att rekrytera vägmästarkåren med fullgoda krafter.

En placering i tolfte lönegraden kan jämväl anses avpassad i förhållande till vägmästarnas nuvarande löneförmåner. Tolfte lönegraden omfattar löneklasserna 12—16. Efter avdrag för tjänste- och familjepension men med det rörliga tillägg (6 procent), som gällde under sista kvartalet 1939, skulle lönen för en befattningshavare i dyrortsgrupp C, till vilken grupp flertalet väg-

mästare torde vara att hänföra, i de olika löneklasserna bliva 3 702, 3 917, 4 134, 4 388 och 4 643 kr. Den genomsnittliga lönen för vägmästarna har ju — om man bortser från förste-vägmästarna av vilka en stor del bör ha utsikter att befordras till övervägmästare — under 1939 varit 4 305 kr. Om man, såsom ofta brukar ske vid jämförelse av avlöningsförmåner, utgår från att majoriteten av befattningshavarna befinner sig i näst högsta löneklassen inom lönegraden, skulle lönen t. o. m. bliva något högre än den är för närvarande. Slutlönen i lönegrad 12 i dyrortsgrupp C, 4 643 kr., är endast obetydligt lägre än den genomsnittliga slutlönen för närvarande. Denna är, om man bortser från förste-vägmästarna, enligt de från vägstyrelserna infordrade uppgifterna 4 664 kr. Det är att märka, att de blivande lönerna beräknats efter avdrag för tjänste- och familjepension. För närvarande åtnjuta icke samtliga vägmästare rätt till såväl tjänste- som familjepension. Och de som äga rätt därtill få i allmänhet själva bidra med en mindre del av premierna. Även härutinnan innebär en inplacering av vägmästarna i det statliga lönesystemet en förmån för vägmästarna.

På grund av det anförda anse sig de sakkunniga böra förorda, att de ordinarie vägmästarna placeras i lönegrad 12 i den allmänna löneplanen. De extra ordinarie vägmästarna torde då böra placeras i lönegrad Eo 12.

Med den föreslagna lönegradsplaceringen kunna lönekostnaderna för vägmästarna i den statliga vägorganisationen — under antagen förutsättning att de genomsnittligt äro stationerade å orter, tillhörande dyrortsgrupp C — enligt vedertagna grunder beräknas till 1 557 335 kr. på sätt framgår av följande sammanställning:

225 vägmästare, lönegrad A 12, löneklass 16, efter pensionsavdrag ..	985 500 kr.
98 » » » Eo 12, » 11, » » ..	328 104 »
Rörligt tillägg, 15 procent	208 157 »
Avlöningsförhöjning till extra ordinarie personal	35 574 »
	<hr/>
	Summa lönekostnader 1 557 335 kr.

Om vägmästarorganisationens expens- och resekostnader.

Något särskilt expensanslag för vägmästarorganisationen har icke ansetts erforderligt. Liksom hittills böra hyres- och övriga omkostnader direkt påföras underhållskontot.

De årliga omkostnaderna kunna nedbringas i den mån fullständiga garagegårdar uppföras, där sådana icke redan finnas.

Almquist har gjort en beräkning över vad det skulle kosta att komplettera nuvarande garagegårdar, där ofullständiga sådana finnas, och uppbygga nya, där sådana alldeles saknas. Om man i största möjliga utsträckning använder nu befintliga garagegårdar, kommer man, enligt Almquist, till en total kostnad av 5 109 000 kr. för att förse alla vägmästarområden i hela landet med garagegårdar av enkel men tillräcklig beskaffenhet. Dessa kostnader äro baserade på priser som gällde sommaren 1939.

Anordnandet av garagegårdar måste anses nödvändigt för ett rationellt

vägunderhåll. Som kostnaderna för att förse samtliga vägmästarområden med fullständiga garagegårdar icke omedelbart följer av förstatligandet, ha de sakkunniga icke upptagit desamma bland de engångskostnader, som föranledas härav. Skulle emellertid förstatligande beslutas, bör efter ett noggrannare genomarbetande av denna fråga årligen under visst antal år anslås ett belopp, som medger garagegårdsfrågans ordnande under en tidrymd av t. ex. 5 år. Intill dess så skett, måste i stället underhållet, på sätt förut nämnts, drabbas av vissa hyror.

Sker icke förstatligande snarast, är det naturligtvis vanskligt att genomföra en plan för byggande av garagegårdar, som lämpar sig både för nuvarande förhållanden och efter en omorganisation.

De sakkunniga vilja därför förorda, att denna fråga noggrant studeras, innan medgivande till uppförande av nya garagegårdar lämnas.

Enligt de sakkunnigas mening böra kostnaderna för vägmästarnas tjänsteresor direkt påföras underhållskontot. Något särskilt anslag för dessa kostnader har därför icke beräknats.

Vägdistriktens utgifter för vägmästarnas och övriga arbetsledares tjänsteresor uppgå till betydande belopp. För 1937 och 1938 ha kostnaderna härför — såvitt angår vägunderhållet — uppgått till 0.99 milj. kr. för 1937 och 1.09 milj. kr. för 1938. Vägmästarna hålla sig i allmänhet med egna bilar, för vilka utgår ersättning efter mycket växlande grunder. Av den utredning de sakkunniga införskaffat framgår att ersättningarna i många fall utgå med mycket höga belopp. De sakkunniga sakna anledning att i detta sammanhang uttala sig om, huruvida vägmästarna även framdeles skola äga rätt att vid tjänsteresor använda egna bilar och därför uppbära ersättning, men förutsätta att under alla förhållanden besparing här skall kunna genomföras.

Jämförelse mellan distriktsindelning enligt alt. I och enligt alt. II.

De årliga kostnaderna för en vägorganisation enligt de båda alternativen framgå av nedanstående sammanställning.

	Alt. I	Alt. II
Grundlön till angiven personal efter pensionsavdrag	2 061 423 kr.	2 675 592 kr.
Rörligt tillägg (15 %)	312 200 »	403 825 »
Avlösningsförhöjning till extra ordinarie personal	12 096 »	17 046 »
Anslag för extra skrivbiträden	86 000 »	86 000 »
» » springpojkar	18 000 »	4 500 »
Projekteringsanslag	542 000 »	405 500 »
Expenser	276 000 »	350 000 »
Resanslag	24 000 »	33 000 »
Vägmästarorganisationen	1 557 335 »	1 557 335 »
Summa	4 889 054 kr.	5 532 798 kr.
<i>Engångskostnader.</i>		
Anskaffande av möbler	288 000 »	350 000 »
Skriv- och räknemaskiner	64 500 »	75 000 »
Summa	352 500 kr.	425 000 kr.

Den beräknade årliga kostnadsskillnaden mellan alternativen, utgörande 643 744 kr., är naturligtvis beaktansvärd men icke utslagsgivande vid valet dem emellan.

De skäl, som tala för alt. I, koncentrera sig i det huvudmotivet, att man genom detsamma får det mest enhetliga och mest lättskötta samt efter olika konjunkturer lättast anpassbara instrumentet för vägväsendets handhavande. Läger man huvudvikten vid att konstruera en god organisation för verksamheten, betraktad som en självständig tekniskt-ekonomisk statlig förvaltning, är detta alternativ att föredraga.

Huvudskälet för alt. II är, att denna organisation minst bryter mot den nu bestående ordningen och bättre stämmer med den administrativa indelningen i län. Härav följer en bekvämare kontakt mellan länsmyndigheterna och de statliga vägorganen inom respektive län.

Vilket alternativ som skall väljas är väsentligen beroende på vilken vikt, man tillmäter den ena eller den andra av dessa huvudsynpunkter.

De sakkunniga hålla före, att den bekvämare kontakten mellan länsmyndigheterna och de lokala vägorganen egentligen har sin betydelse i fråga om arbetet för vägnätets planläggning. För organisationens ombesörjande av underhåll och för den tekniska delen av byggnadsverksamheten saknar denna kontakt betydelse. Skillnaden i förstnämnda hänseende (planläggningen) torde även bliva mindre märkbar, sedan någon tid gått och allt gängats in i de nya banorna.

Uppenbart är, att de större distrikten giva en till antalet mindre personal med fast anställning och mindre bundna kostnader, varmed följer möjlighet att på ett smidigare sätt anpassa personalbeståndet efter konjunkturförändringarna, t. ex. vid en sådan situation som den nuvarande.

Det måste antagas, att utvecklingen i fråga om såväl vägunderhåll som vägbyggnad alltjämt kommer att gå mot ökad användning av maskiner. En sådan utveckling talar obetingat till förmån för alt. I, som ju över huvud taget erbjuder möjlighet till ett bättre utnyttjande av personal och maskiner samt jämnare arbetsuppgifter genom att distrikten — med undantag av de två nordligaste — äro större.

Det är de sakkunnigas mening, att framtiden alltmer kommer att giva stöd åt, att en distriktsindelning enligt alt. I är i sin grundtanke riktig, och de befara, att om man nu inrättar för små distrikt, olägenheter härav skola göra sig alltmera kännbara. De förorda därför en distriktsindelning i huvudsak enligt alt. I.

Sammanfattning.

Beträffande landets indelning i förvaltningsområden för ombesörjande av de på den statliga vägorganisationens lokala organ ankommande arbetsuppgifterna ha utarbetats två alternativa förslag. Enligt det ena av dessa (alt. I) — vilket förordas av de sakkunniga — skulle landet indelas i 12 till arbetsuppgifternas omfattning ungefär lika stora distrikt. Enligt alt. II skulle

distriktsindelningen ansluta sig till den nuvarande länsindelningen, dock att de två minsta länen, Gotlands och Blekinge län, ansetts för små att bilda självständiga distrikt och därför sammanförts, det förre med Stockholms och det andra med Kronobergs län. Distriktens antal enligt detta alternativ skulle sålunda bliva 22.

Distriktsförvaltningarna skola enligt båda alternativen förestås av vägdirektörer. Dessa skola äga befogenhet att med tämligen hög grad av självständighet handlägga och avgöra förekommande frågor. Till vägdirektörens förfogande ställes erforderlig personal, fördelad på särskilda avdelningar för olika arbetsuppgifter. Enligt alt. I skulle antalet avdelningar bliva, förutom viss vägdirektören direkt underställd personal (vägdirektörsexpeditionen), 4, nämligen underhålls-, projekterings-, byggnads- och kameralavdelningarna. Även enligt alt. II skola distriktsförvaltningarna organiseras på i huvudsak samma sätt, dock att personalen för projekterings- och byggnadsverksamheten sammanföres till en avdelning utom i de två nordligaste distrikten, vilka även för detta fall organiseras på samma sätt som enligt alt. I. Personalbeståndet har beräknats efter omfattningen av väghållningsarbetena under åren 1937 och 1938. För att personalbeståndet skall kunna smidigare anpassas efter växlingar i vägarbetenas omfattning, har ordinarie tjänsteställning ansetts böra givas befattningshavarna endast i tämligen begränsad utsträckning. Särskilt gäller detta projekterings- och byggnadsavdelningarnas personal.

För underhållsarbetenas utförande skola distrikten, liksom hittills, indelas i arbetsområden under närmaste ledning av en vägmästare. Indelningen skall ske så, att arbetsuppgiften för varje vägmästare blir ungefär lika stor. Dennes åligganden omfatta ledning av förekommande underhållsarbeten samt smärre vägbyggnadsarbeten. Med hänsyn till de arbetsuppgifter som skola ankomma på vägmästarna torde arbetsområdena kunna omfatta en väglängd av 20—25 mil i södra och mellersta Sverige samt 30—35 mil i Norrland. Antalet arbetsområden för hela landet har beräknats till något över 320.

De årliga totalkostnaderna för en distriktsorganisation, inklusive vägmästarna, har beräknats till 4·89 milj. kr. enligt alt. I och 5·53 milj. kr. enligt alt. II.

C. Den lokala representationen.

Vägnämnderna.

Med hänsyn till ändamålet med de vägnämnder, som enligt förslaget skulle inrättas för att representera de lokala intressena, samt till storleken av varje sådan nämnds område synes lämpligt, att antalet ledamöter i vägnämnden fastställes till fem. Mandattiden för ledamöterna torde i överensstämmelse med vad som nu gäller för vägstyrelserna böra bestämmas till fyra år.

Då vägnämnden skall vara språkrör för de lokala intressena, bör sättet för utseendet av ledamöter i nämnden utgöra en garanti för att dessa intressen bliva på ett riktigt sätt företrädda inom densamma.

Som vägnämndsområdena komma att omfatta ett växlande, i många fall mycket stort antal kommuner, torde ledamöterna icke lämpligen kunna utses vare sig genom direkta val eller omedelbart av förefintliga kommunala organ. Ledamöterna föreslås därför skola väljas av en elektorsförsamling. Denna skulle i sin tur lämpligen kunna utses på ungefär samma sätt som de nuvarande vägstämmorna.

Vägstämmoombuden väljas för närvarande på kommunalstämma, därvid rösträtt med visst undantag tillkommer envar i kommunens angelägenheter röstberättigad man eller kvinna, som enligt näst föregående årets taxeringslängder är skyldig att erlägga vägskatt till distriktet. Någon anledning att vid val av de föreslagna vägnämndernas ledamöter frångå principen om allmän och lika rösträtt torde icke föreligga. Bortfaller nu gällande begränsning av rösträtten, torde utseendet av elektor för val av vägnämndsledamöter lämpligen kunna uppdragas åt kommunalfullmäktige. I mindre kommuner, där kommunalfullmäktige icke finnas, måste däremot elektorerna utses genom direkta val, som torde böra förrättas å kommunalstämmorna.

Antalet elektor som skola utses av varje kommun torde, i enlighet med vad nu gäller beträffande vägstämmoombud, böra bestämmas i förhållande till folkmängden.

De sålunda utsedda elektorerna skola därefter sammanträda och välja ledamöter i vägnämnden samt suppleanter för dem, därvid rösttalet för varje elektor bestämmes enligt samma grunder som nu gälla för vägstämmoombud.

Det föreslagna sättet för utseende av vägnämndsledamöter kan synas omständligt. Förslaget ansluter sig emellertid till nu gällande ordning och betingas av att alla kommuner skola få tillfälle att deltaga i valet av vägnämndsledamöter.

Vägnämnden utser inom sig ordförande och vice ordförande. Ordföranden har att sammankalla nämnden, när begäran därom framställts av länsstyrelsen, vägdirektören eller två av nämndens ledamöter eller det eljest erfordras för behandling av fråga som ankommer på nämnden. Ordföranden har också att mottaga remisser, utse ortsbud vid vägförrättningar, föra protokoll samt expediera nämndens utlåtanden och beslut.

Vid vägnämndens sammanträden skall, om nämnden eller dess ordförande det begär, vägdirektören eller av honom förordnad tjänsteman vid distriktsförvaltningen närvara för att tillhandaga med upplysningar.

Ledamöterna i nämnden böra åtnjuta dagarvode och gottgörelse för resekostnader. Till ordföranden bör dessutom i ersättning för hans arbete utgå ett särskilt arvode, förslagsvis 200 kr. om året. Grunderna för arvoden och reseersättningar — vilka förutsättas skola utgå av allmänna medel — torde böra fastställas i särskild författning.

För minskande av kostnaderna böra på vägnämnderna ankommande ärenden beredas och sammanföras till ett fåtal sammanträden. Av statsmedel bör ersättning icke utgå för mera än förslagsvis 5 sammanträden per år utöver av länsstyrelse eller vägdirektör påkallade sammanträden. De samman-

lagda kostnaderna för vägnämnderna i hela landet ha beräknats till 150 000 kr. om året.

Eventuellt erforderlig ersättning till elektor för hans inställelse vid sammanträde för val av vägnämndsledamöter förutsättes skola gäldas av den kommun som utsett honom.

Distriktsvägnämnderna.

På sätt framgår av vad förut anförts skulle distriktsvägnämnd företräda hela distriktets samlade väginressen med huvudsaklig uppgift att medverka vid planläggning av vägbyggnadsverksamheten.

Enligt de sakkunnigas mening är lämpligast att ledamöterna i distriktsvägnämnd utgöras av ordförandena i distriktets vägnämnder. Distriktsvägnämndens sammansättning kommer härigenom att innefatta garanti för att distriktets väginressen bliva allsidigt belysta.

Distriktsvägnämnden utser inom sig ordförande och vice ordförande. Ordföranden har att sammankalla nämnden, då så begäres av länsstyrelsen, vägdirektören eller hälften av ledamöterna eller det eljest erfordras för behandling av fråga som ankommer på nämnden. Vill länsstyrelse samråda med endast vissa av vägnämndsordförandena inom distriktet, skall länsstyrelse äga kalla endast dessa till sammanträde.

Beträffande ordförandens i distriktsvägnämnden åligganden torde i tillämpliga delar böra gälla vad som föreslagits beträffande ordföranden i vägnämnden.

Om framställning därom göres, skall vägdirektören eller av honom förordnad tjänsteman vid distriktsförvaltningen närvara vid sammanträde med distriktsvägnämnden för att tillhandagå med upplysningar.

Distriktsvägnämndens ledamöter böra åtnjuta dagarvete och reseersättning enligt samma grunder som föreslagits beträffande vägnämnderna. Till ordföranden i distriktsvägnämnd bör därjämte utgå ett särskilt arvode, förslagsvis 200 kr. om året. Kostnaderna för distriktsvägnämnderna, som böra gäldas av allmänna medel, ha beräknats till ett genomsnittligt, årligt belopp av 20 000 kr. vid en distriktsindelning enligt alt. I och till 22 000 kr. enligt alt. II.

D. Om vägsynenämnd.

För avgörande bland annat av vissa tvister mellan väghållare och fastighetsägare skall, enligt nu gällande ordning, för varje vägdistrikt och för varje stad med allmänna vägar finnas en särskild lokal institution, kallad vägnämnd och bestående av ordförande och två ledamöter. Ordföranden och en ledamot jämte suppleanter för dem förordnas av länsstyrelsen för en tid av fyra år. En ledamot jämte suppleant för honom utses för samma tid på landet av vägstämman och i stad av stadsfullmäktige. Vägnämnden har särskilt till uppgift att meddela föreläggande om borttagande eller ändring av vissa anordningar utmed väg samt om röjning av träd och buskar, att meddela väg-

hållare tillstånd att uppsätta snöskärmar och att till vägs underhåll taga grus m. m. samt att i nu angivna fall bestämma, huruvida och i vad mån väghållaren skall gälda skadeersättning. Den som vill påkalla nämndens prövning av något ärende, skall göra framställning därom hos länsstyrelsen, som beslutar om ärendets hänskjutande till nämnden. Länsstyrelsen har sålunda att avgöra, om ärendet är av den natur, att nämnden äger taga befattning med detsamma. Ordförande och ledamot i vägnämnd åtnjuta för sitt arbete ersättning som gäldas av väghållare, men nämnden kan undantagsvis bestämma att ersättningen skall återgäldas av väghållares motpart.

I någon större utsträckning ha dessa vägnämnder hittills icke behövt tagas i anspråk. (Enligt uppgifter, som de sakkunniga införskaffat, ha vägnämnderna kommit till användning endast i 18 vägdistrikt under 1937 och 29 vägdistrikt under 1938. Kostnaderna härför i arvoden och reseersättningar till nämndernas ledamöter ha uppgått till 2 636 kr. under 1937 och 3 925 kr. under 1938.)

Om ock vägnämnderna sålunda under den tid de verkat icke kommit till någon större användning, anger detta förhållande dock icke att förefintligheten av en institution med ifrågavarande uppgifter varit av ringa betydelse. Behovet av densamma läser ej heller minskas genom ett förstatligande. De sakkunniga förutsätta därför att den — om ock under annan benämning — bibehålles även efter ett förstatligande. Om i enlighet med de sakkunnigas förslag benämningen »vägnämnd» reserveras för det organ som skall företråda de lokala intressena vid handläggningen av frågor om byggande av väg m. m., torde nu ifrågavarande nämnd lämpligen böra kallas *vägsynenämnd*.

Vägsynenämnd bör då utses för vart ock ett av de vägnämndernas områden och för varje stad, där allmän väg finnes. Av vägsynenämndens tre ledamöter torde, liksom för närvarande, ordföranden och ytterligare en ledamot jämte suppleanter för dem böra utses av länsstyrelsen. Den tredje ledamoten jämte suppleant för honom torde böra utses på landet av den nya vägnämnden och i stad av stadsfullmäktige eller, där sådana icke finnas, å allmän rådstuga. I övrigt torde nu gällande bestämmelser kunna bibehållas i sak oförändrade.

Kap. 7. Angående ifrågasatt inrättande av ett rådgivande centralt organ (riksvägnämnd).

De sakkunnigas förslag innebär i avseende å planläggningen av vägbyggnadsverksamheten samt beslut om vägföretags utförande en centralisering av vägväsendet. Genom väg- och distriktsvägnämnderna få de lokala intressena visserligen tillfälle att utöva inflytande på vägfrågornas avgörande, men dessa nämnder sakna erforderlig överblick för att kunna uttala sig om annat än vägbehoven inom sina egna områden. I syfte att bereda möjlighet såväl för ombud för dessa nämnder och städerna som ock för särskilda målsmän för trafik- och trafikmedelsintressena m. fl. att i en samorganiserad form medverka vid planläggningen i stort av vägbyggnadsverksamheten och vid behandlingen av andra för vägväsendet i dess helhet betydelsefulla frågor har inom de sakkunniga diskuterats inrättande av ett särskilt organ, förslagsvis kallat *riksvägnämnd*.

Denna skulle av VoV eller också av Kungl. Maj:t höras i frågor av nyssnämnd natur, icke minst beträffande viktigare finansiella spørsmål. Bland sådana frågor må nämnas grunderna för den allmänna vägpolitiken ur ekonomisk, trafikteknisk och väggeografisk synpunkt ävensom lagstiftningsfrågor beträffande vägväsendet, vägtrafiken, trafiksäkerheten och motorfordonen.

Riksvägnämndens uppgifter skulle emellertid icke inskränkas till att avgiva yttranden. Den skulle även vara behörig att själv taga initiativ, som kunde vara till fromma för den allmänna väghållningen, vägtrafiken m. m. Därest nämnden funne sin uttalade mening i en fråga icke bliva tillräckligt beaktad av VoV, skulle nämnden äga hänskjuta frågan till Kungl. Maj:ts prövning.

I anslutning till det anförda skulle riksvägnämnden lämpligen samman sättas av

- 1) en av Kungl. Maj:t utsedd ordförande;
- 2) en representant för varje distriktsvägnämnd;
- 3) lämpligt antal av svenska stadsförbundet utsedda representanter för städerna; samt
- 4) några av Kungl. Maj:t utsedda representanter för den yrkesmässiga och den privata motorfordonstrafiken, trafiksäkerheten (nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande), motorfordonsfabrikationen samt hembygdsvården.

Hela antalet ledamöter i nämnden förutsättes bliva omkring 20 vid en distriktsindelning enligt alt. I och omkring 30 vid en indelning enligt alt. II.

Generaldirektören och överdirektören i VoV skulle äga närvara vid nämndens sammanträden.

Nämnden skulle kunna bilda på olika sätt sammansatta sektioner för skilda slag av frågor.

Då de sakkunniga anse inrättandet av en riksvägnämnd icke i samma mån som frågan om lokala nämnder höra samman med ett förstatligande av vägväsendet, ha de sakkunniga endast velat till diskussion framföra tanken på en dylik nämnd utan att taga ställning till eller närmare utforma förslaget.

Kap. 8. Övergångsfrågor.

A. Övertagandet av vägdistriktens tillgångar och skulder.

Förstatligas vägväsendet, uppkommer fråga, huru skall förfaras med vägdistriktens tillgångar och skulder.

Enligt uppgifter från vägstyrelserna uppgick det sammanlagda, uppskattade värdet av vägdistriktens tillgångar (jfr bil. 16) — däri dock ej inberäknat vare sig värdet av rätt till vägmark eller förväntat statsbidrag för utförda vägarbeten — vid årsskiftet 1939/40 till 52 158 494 kr. på sätt nedanstående sammanställning över det uppskattade och det bokförda värdet av vägdistriktens tillgångar närmare utvisar:

Tillgångar den 1 januari 1940	Uppskattat värde (kr.)	Bokfört värde (kr.)
Kontanter, fordringar	18 785 610	18 785 610
Fastigheter (ej vägmark)	7 930 312	4 320 246
Byggnader å ofri grund	975 074	402 723
Rätt till grustag å annans fastighet	1 107 400	66 755
Färjor, båtar	1 469 680	56 576
Inventarier utom färjor och båtar	20 450 808	11 539 203
Andra tillgångar	1 439 610	599 137
	Summa 52 158 494	35 770 250

Vägdistriktens skulder (se bil. 16) utgjorde, enligt uppgifter från vägstyrelserna, vid samma tid 71 307 309 kr. Under 1940 ha emellertid betydande avbetalningar å skulderna gjorts, så att dessa den 1 oktober sistnämnda år uppgingo till ett sammanlagt belopp av 55 978 812 kr., fördelade sig på följande sätt:

Av Kungl. Maj:t fastställda lån för beläggningsarbeten	kr. 13 516 383
Övriga av Kungl. Maj:t fastställda lån	» 26 041 635
Av länsstyrelserna fastställda lån	» 10 033 350
Övriga skulder	» 6 387 444
	Summa kr. 55 978 812

Av vägdistriktens nu berörda skulder belöper en betydande del på arbeten, till vilka statsbidrag i en eller annan form ställts i utsikt. Utöver de statsbidrag till beläggningsarbeten, som skulle täcka huvudparten av ovannämnda lån å 13 516 383 kr., utgjorde den 1 oktober 1940, enligt uppgifter från vägstyrelserna, beloppet av de statsbidrag, som vägdistriktet med nu gällande bestämmelser kunna påräkna för redan utförda byggnadsarbeten, icke mindre än 27 742 551 kr. Av vägdistriktet »förskottrade» kapitalkostnader för byggnadsarbeten uppgingo sålunda till närmare 40 milj. kr. Beaktas även detta belopp vid beräkandet av vägdistriktens tillgångar, skulle dessa sammanlagt överstiga skulderna.

I samband med statens övertagande av den allmänna väghållningen måste vägdistriktens tillgångar och skulder avvecklas.

Detta kan ske på olika sätt.

Ett sätt är att staten mot ersättning övertager vägdistriktens för väghåll-

ningen nödvändiga tillgångar. Härav skulle följa skyldighet för varje vägdistrikt att själv svara för sina skulder. I den mån ersättningen från staten icke förslår härtill, skulle skillnaden under en kortare övergångsperiod utdebiteras på distriktens medlemmar. Överstiga åter tillgångarna skulderna, skulle överskottet på ett eller annat sätt komma medlemmarna till godo.

Statens övertagande av den väghållningsskyldighet, som nu åvilar vägdistriktet, innebär emellertid ett ekonomiskt åtagande som, mätt i penningar, uppgår till mångfaldigt större belopp än värdet av vägdistriktets tillgångar.

Det är vidare att märka, att staten genom statsbidrag i betydande mån bekostat anskaffandet av vägdistriktets fastigheter, inventarier och övriga tillgångar.

Med hänsyn till nu berörda förhållanden synes befogat att vägdistriktets tillgångar av vad slag det vara må övertagas av staten utan ersättning. Skulle vägskatten i sin nuvarande form och till oförändrad storlek i varje distrikt bibehållas även efter ett förstatligande, ställer sig dock saken annorlunda. De sakkunniga förutsätta att detta icke skall bliva fallet.

En särställning bland vägdistriktets tillgångar intaga fordringar å städer, vilka vid stadsblivandet eller vid inkorporering ålagts att under viss övergångstid utgiva ersättning till det vägdistrikt, som staden respektive det inkorporerade området tidigare tillhört.

Denna ersättning har i förekommande fall fastställts av Kungl. Maj:t och brukar vara beräknad med stöd av en ingående utredning rörande vägskatteförhållanden, vägunderhållskostnader samt utförda och planerade vägbyggnadsarbeten inom såväl den kvarvarande delen av det gamla vägdistriktet som staden respektive den inkorporerade delen. Ersättningen brukar åtminstone till en del vara avsedd att under övergångstiden lätta det förminskade vägdistriktets ekonomi, som i regel blir försämrad på grund av skatteunderlagets minskning vid stadens respektive det med staden inkorporerade områdets utbrytning ur distriktet.

Ett förstatligande av väghållningen på landsbygden kan i och för sig icke åberopas såsom skäl för en ändring av denna ersättningsskyldighet, som efter ett förstatligande sålunda bör fullgöras till staten i stället för till vederbörande vägdistrikt.

Om emellertid i samband med ett förstatligande grunderna för vägväsendets finansiering ändras, kan det tänkas bliva erforderligt att i motsvarande grad ändra berörda ersättningar. Om sålunda den nuvarande vägskatten helt försvinner eller ersättes med en vägskatt, som lika belastar städer och landsbygd, torde inga reella skäl längre kunna åberopas för att av stad uttaga den del av denna ersättning, som fastställts att utgå för att motverka följderna av en minskning av vägdistriktets skatteunderlag.

Frågan om att minska eller helt befria stad från sådan ersättningsskyldighet torde böra prövas i varje särskilt fall. Det bör ankomma på vederbörande stad att med företeende av erforderlig utredning göra framställning hos VoV,

som har att fatta beslut i frågan. Beslutet bör av staden kunna överklagas i regeringsrätten.

Övertager staten utan ersättning vägdistriktens tillgångar, synes staten i princip även böra övertaga ansvaret för distriktens skulder. Dessa utgöras ju i huvudsak av lån, som upptagits för väghållningen och som till betydande del avsetts skola gäldas med de statsbidrag, som vägdistriktet enligt nu gällande bestämmelser kunna påräkna.

Att staten övertager vägdistriktets skulder torde icke kunna medföra någon olägenhet för vederbörande borgenärer. Lånen torde lämpligen böra inlösas, i den mån de förfalla till betalning eller låntagaren blir berättigad att inlösa desamma.

De för tillgångarnas och skuldernas överförande på staten erforderliga detaljföreskrifterna förutsättas skola meddelas av Kungl. Maj:t.

Vägdistriktens ekonomiska ställning är mycket olika. I många distrikt täckas skulderna helt av tillgångarna, även om förväntade statsbidrag icke medräknas. Den 1 januari 1940 hade 15 vägdistrikt med tillgångar till ett uppskattat värde av 4:37 milj. kr. icke några som helst skulder. Den 1 oktober samma år var antalet skuldfria vägdistrikt 24. I andra distrikt åter äro skulderna större, i somliga t. o. m. avsevärt större än tillgångarna.

Dessa olikheter vägdistriktet emellan beträffande den ekonomiska ställningen ha flera orsaker. I vissa distrikt är väghållningens omfattning större i förhållande till den ekonomiska bärkraften än i andra. Ibland kan större skuldsättning hos ett distrikt bero på att detta tillgodosett förekommande vägbehov i större utsträckning än andra. Olikheterna kunna ock tänkas ha sin grund i en mer eller mindre god ekonomisk förvaltning.

Ett övertagande utan inskränkning av vägdistriktets skulder skulle verka i viss mån orättvist. Distrikt med mindre god ekonomisk förvaltning komme i samma läge som distrikt, vilkas vägstyrelser visat största sparsamhet. Ingen hänsyn toges till den större eller mindre grad, i vilken distriktet finansierat väghållningen genom upptagande av lån. De som undvikit skuldsättning genom stora utdebiteringar njöte ingen fördel framför dem, som i allt för stor utsträckning finansierat arbetena genom upptagande av lån.

Det måste emellertid framhållas att det i vissa distrikt — med hänsyn till arbetslöshet, tillfällig nedgång i skatteunderlaget m. m. — ofta varit nödvändigt att i en helt annan utsträckning än i andra distrikt finansiera förekommande arbeten med lånemedel.

Vid omorganisationen i anledning av 1934 års väglagstiftning bestämdes att de nya vägdistriktet skulle övertaga de äldres tillgångar och skulder, dock med den modifikation att, där särskilda skäl därför vore, beskattningsföremålen inom område, som förenats med annat till ett vägdistrikt, kunde påföras vägskatt utöver vad eljest utdebiterades inom distriktet till fullgörande av området åliggande ersättningsskyldighet. Denna föreskrift tillkom väl främst i syfte att förhindra, att väghållningsdistrikt genom onödig upplåning

eller eljest sökte å det nya vägdistriktet övervältra väghållningskostnader, som rätteligen borde gäldas genom utdebitering inom det gamla distriktet. Men det ansågs även skäligt, att avräkning mellan det gamla och det nya distriktet kom till stånd, om väghållningsdistriktet på grund av en under längre tid förd oklok ekonomisk politik misskött sina angelägenheter.

Bestämmelserna om ersättningskyldighet av sistnämnda anledning motiverades särskilt med att väghållningsdistrikten hade möjlighet att genom upptagande av tillfälliga lån hålla utdebiteringen låg. Efter omorganisationen 1934 fordras tillstånd av statlig myndighet till upptagande av lån, såvida det icke är fråga om tillfällig upplåning av viss mindre omfattning. Därför synes — även om den skuldsättning som ägt rum under de senaste åren i några fall skulle ha berott på mindre god förvaltning — icke skäligt att med avseende å statens övertagande av vägdistriktens tillgångar och skulder föreskriva ersättningskyldighet för vägdistrikts medlemmar av nu ifrågakomna anledning.

Däremot bör möjlighet finnas att efter ett förstatligande uttaga ersättning av vägdistrikt, som i syfte att å staten övervältra väghållningskostnader underlåtit att under de senaste åren före förstatligandet utdebitera vägs katt i den utsträckning som påkallats av omständigheterna.

Ersättning bör ock kunna uttagas av vägdistrikt för iståndsättande av allmän väg, som vid väghållningens övertagande av staten på grund av eftersatt vägunderhåll icke befinner sig i vederbörligt skick.

Prövning av fråga om ersättningskyldighet för vägdistrikt föreslås skola ankomma på VoV, vars beslut skulle kunna överklagas genom besvär hos regeringsrätten.

Sammanfattningsvis föreslå de sakkunniga alltså i detta hänseende
att staten utan ersättningskyldighet övertager vägdistriktens alla tillgångar ävensom ansvaret för distriktens samtliga skulder,
samt att ersättning genom påförande av särskild avgift under en kortare övergångsperiod må uttagas av vägdistrikt, som i syfte att övervältra väghållningskostnader på staten icke verkställt utdebitering i erforderlig utsträckning, eller som försummat underhållet av allmän väg i sådan grad, att densamma vid övergången icke befinner sig i vederbörligt skick.

B. Förstatligandets följder för personalen vid den nuvarande vägorganisationen.

En omorganisation av vägväsendet i enlighet med de sakkunnigas förslag kan givetvis icke genomföras utan en viss rubbning i den nuvarande personalens anställningsförhållanden. Förstatligandet medför att åtskilliga befattningar komma att försvinna och att i deras ställe inrättas en rad nya. Den nuvarande personalen torde dock till övervägande del kunna tagas i anspråk av den nya vägorganisationen.

Vad först angår *personalen vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt dess tjänstemän i länen* torde någon svårighet i allmänhet icke möta att bereda de befattningshavare, som beröras av omorganisationen, andra befattningar i samma eller högre lönegrad, i all synnerhet som antalet tjänster i såväl högre som lägre grad i sin helhet ökar. Det kan emellertid tänkas, att innehavare av högre befattning, som genom omorganisationen bortfaller, icke är lämplig för någon av de nyinrättade posterna i samma eller högre lönegrad. I dylikt fall bör sådan befattningshavare, med bibehållande av nuvarande löneförmåner, placeras i den lägre befattning som kan vara lämplig.

För närvarande ombesörjas, såsom tidigare berörts, projektering och renstakning av vägar samt arbetsledning och kontroll vid byggnadsarbetena i stor utsträckning av *konsulterande ingenjörer*. Den 1 juli 1940 funnos i riket 117 behörigförklarade dylika ingenjörer. Av dessa är det dock endast ett mindre antal, omkring 40, som mera regelbundet anlitas för olika slags vägförrättningar. En företagen utredning utvisar att inkomsterna för dessa ingenjörer av deras verksamhet vid vägväsendet hålla sig mellan 8 000 och 15 000 kr. om året. För vissa ha dock inkomsterna uppgått till betydligt högre belopp.

På sätt framgår av vad förut anförts skola enligt de sakkunnigas förslag vid ett förstatligande alla nu ifrågakomna förrättningar utföras av vägorganisationens egna befattningshavare. Om sålunda de konsulterande ingenjörerna genom ett förstatligande mista en inkomstkälla, lärer dock icke kunna bli fråga om någon rätt till gottgörelse härför. De äro privata företagare och måste själva bära risken av att uppdrag ej vidare lämnas dem. Emellertid torde en del av dem kunna erhålla befattningar inom den statliga vägorganisationen. Detsamma gäller vissa av deras tekniska biträden.

Den tekniska personalen vid vägdistrikten torde i regel kunna erhålla arbete hos den statliga vägorganisationen. Detta gäller ej blott de få ingenjörer, som nu finnas anställda hos vägstyrelserna, utan även vägmästarna, på sätt i annat sammanhang redan framhållits. Schaktmästarna som nu arbeta i vägdistriktens tjänst komma visserligen icke att erhålla ordinarie befattningar inom den statliga vägorganisationen men torde i allmänhet kunna få sysselsättning vid de statliga vägbyggnadsarbetena i ungefär samma utsträckning som för närvarande.

Hos vägdistrikten funnos vid årsskiftet 1940/41, enligt uppgifter från vägstyrelserna, *för kamerala ändamål anställda tjänstemän* (kamrerare, sekreterare och skrivbiträden) till ett antal av omkring 110. I allmänhet variera lönerna för dessa befattningshavare mellan 1 800 och 5 000 kr. De högre kamerala tjänsterna vid distriktsförvaltningarna lära bliva mera krävande än nyssnämnda befattningar vid vägdistrikten, och endast vissa bland de nuvarande tjänstemännen torde finnas skickade att placeras på dessa poster. En hel del lägre kontorstjänster står ju till buds för den del av den nuvarande personalen som är mindre kvalificerad. I den mån sådan personal varit i långvarig tjänst inom vägväsendet, bör man givetvis sträva efter att bereda den placering.

De arbetare som nu äro stadigvarande sysselsatta i vägdistriktens tjänst torde efter förstatligandet, åtminstone under normala förhållanden, kunna påräkna arbete hos den statliga vägorganisationen. Antalet sådana arbetare utgjorde den 1 juli 1939, enligt uppgifter från vägstyrelserna, 8 642, därav 2 764 specialarbetare. Därjämte har ett mycket stort antal andra personer tidtals arbete hos vägdistriktet. För 1938 utgjorde, enligt vägstyrelsernas uppgifter, antalet dagsverken av tillfälligt anställda arbetare ungefär 2·84 milj.

Arbetsvillkoren för vägdistriktens arbetare regleras nästan undantagslöst av avtal mellan varje vägstyrelse och arbetarnas organisationer. Normerande för innehållet i dessa avtal är ett mellan svenska vägstyrelsernas förbund och svenska väg- och vattenbyggnadsarbetareförbundet träffat kollektivavtal. Härigenom ha enhetlighet och likformighet i anställningsförhållandena för vägdistriktens arbetare åstadkommits.

Förstatligandet medför den förändringen, att VoV träder i stället för vägstyrelserna såsom avtalsslutande part. Detta innebär icke en främmande uppgift för VoV, som i likhet med de affärsdrivande verken sedan länge haft att träffa avtal med arbetarna vid sina egna arbetsföretag.

Med ett förstatligande följer att pensionsbestämmelserna för statligt anställda arbetare bliva gällande även för arbetarna vid den statliga vägorganisationen. Det finnes anledning att räkna med att denna förmån för arbetarna beaktas vid bestämmandet av löneförmånerna på ett sådant sätt, att den kontant utgående lönen jämkas i motsvarande mån.

C. Om pensionsrätt för de anställda vid den nya vägorganisationen.

Av den inom det allmänna vägväsendet för närvarande sysselsatta personalen äga befattningshavarna vid den statliga vägorganisationen rätt till såväl tjänste- som familjepension. Frågan om pensionsrätt för vägdistriktens personal har blivit aktuell först under senare år. Tidigare avgången personal torde endast i undantagsfall åtnjuta pension.

Sedan statsmakterna under 1937 medgivit, att i kostnadsunderlaget för beräknande av statsbidrag till vägdistriktet för vägunderhåll finge inräknas kostnad jämväl för pensionering av vägmästare eller annan dylik befattningshavare för tillsyn å eller ledning av väghållningen, under villkor att fråga om pensioneringen av nämnda befattningshavare i varje särskilt fall underställdes VoV, ha många men icke alla vägstyrelser tillförsäkrat sina vägmästare och därmed jämställda befattningshavare rätt till tjänstepension. I allmänhet har detta skett så, att vederbörande tjänsteman pensionsförsäkrats i svenska personalpensionskassan eller i någon annan enskild pensionsinrättning. Under 1940 ha pensionsförsäkringar även tagits i statens pensionsanstalt. Såsom regel får den pensionsförsäkrade själv bestrida en tredjedel av kostnaderna för försäkringen. Familjepensionsförsäkring förekommer endast i ett fåtal fall.

Vägdistriktens kamerala tjänstemän ha ännu icke fått rätt till pension. En vid 1940 års riksdag väckt motion om att staten skulle medverka till pensione-

ringen av dessa befattningshavare, på samma sätt som skett beträffande vägmästarna, avslogs med hänsyn till bland annat att frågan kunde förväntas bli upptagen till omprövning vid utredningen om vägväsendets förstatligande.

Ikke heller vägdistriktens arbetare ha rätt till pension. I skrivelse den 15 mars 1939 har emellertid svenska väg- och vattenbyggnadsarbetarförbundet hos Kungl. Maj:t hemställt om vidtagande av åtgärder för att bereda de hos vägdistriktet anställda arbetarna pensionsrätt. Framställningen har av Kungl. Maj:t överlämnats till de sakkunniga för att tagas under övervägande vid uppdragets fullgörande.

På grund av nu gällande pensionsbestämmelser komma efter ett förstatligande av vägväsendet ikke blott alla ordinarie och extra ordinarie tjänstemän utan även alla mera stadigvarande anställda arbetare vid den statliga vägorganisationen automatiskt i åtnjutande av såväl tjänste- som familjepension.

I samband härmed uppkomma vissa pensionsfrågor som påkalla överväganden.

Pensionsförsäkringar som tagits i enskilda pensionsanstalter torde i allmänhet ställa sig dyrbarare än om pensioneringen ordnas genom statliga organ. Det kan med hänsyn härtill ifrågasättas, om efter ett förstatligande sådana med enskilda anstalter träffade pensionsförsäkringsavtal böra fullföljas. Härvid är särskilt att märka att, då de flesta av de pensionsförsäkringsavtal varom nu är fråga träffats efter 1937, i stort sett endast en mindre del av kostnaderna för pensionerna hunnit erläggas. I allmänhet torde med hänsyn härtill vara fördelaktigast att ikke fullfölja avgiftsinbetalningarna till de privata pensionsanstalterna. Den i statens tjänst övergångne befattningshavaren bör i stället i pensionshänseende intaga samma ställning som övriga statstjänstemän, dock att den pension, som enligt vanliga regler skall tillkomma vederbörande, bör minskas med ett belopp, som han på grund av tidigare inbetalningar till enskild pensionsanstalt kan erhålla av denna. I vissa fall kan det emellertid ställa sig fördelaktigare att fullfölja de av vägdistriktet träffade pensionsförsäkringsavtalen. Huruvida så skall ske eller ej, torde böra avgöras från fall till fall.

För befattningshavare i vägdistriktens tjänst, för vilken ikke såväl tjänste- som familjepension ordnats, uppkommer vid övergången till statstjänst vidare fråga om och i så fall till vilken del befattningshavarens tjänst vid vägdistriktet må tillgodoräknas för erhållande av pension, till vars bekostande han före förstatligandet ikke lämnat något bidrag. I enlighet med vad som förekommit i vissa liknande fall bör sådan befattningshavare såsom tjänsteår i pensionshänseende äga tillgodoräkna sig två tredjedelar av den tid, under vilken han, innan något av de statliga pensionsreglementena blir tillämpligt å honom, innehaft stadigvarande anställning vid vägdistrikt och väghållningsdistrikt.

Det är självfallet att tillerkännandet av rätt till tjänste- och familjepension åt en så stor personal som den föreslagna vägorganisationens så småningom kommer att medföra avsevärda kostnader för statsverket.

På uppdrag av de sakkunniga har sekreteraren vid statens pensionsanstalt Nils Isoz — på grundval av uppgifter som införskaffats av de sakkunniga — beräknat kostnaderna för att bereda de hos vägdistrikten den 1 juli 1939 stadigvarande anställda vägmästarna, schaktmästarna, förmännen och arbetarna tjänste- och familjepension. Resultatet av denna utredning har återgivits i en av Isoz upprättad promemoria vilken såsom bil. 2 fogats till betänkandet. Vid beräkningarna har Isoz antagit, att samtliga vid vägdistrikten den 1 juli 1939 anställda vägmästare och schaktmästare, tillhopa 452, komme att placeras i lönegrad A 12, att sådana vid distrikten nu anställda förmän, vilka icke deltaga i grovarbete, komme att placeras i lönegrad A 7 samt att alla arbetare komme att erhålla pensionsrätt enligt tjänste- och familjepensionsreglementena för arbetare. Vid bestämmandet av vilka befattningshavare, som skulle anses stadigvarande anställda och följaktligen bliva berättigade till pension, har såsom stadigvarande endast den anställning ansetts vara, som den 1 juli 1939 antingen pågått 21 månader i följd eller för vart och ett av 3 på varandra följande kalenderår omfattat minst 7 månader eller under 5 på varandra följande kalenderår omfattat tillhopa minst 30 månader, eller ock — utan att ha fortfarit så lång tid — likväl kunde beräknas komma att pågå under flera år.

Av promemorian framgår att kostnaderna för pensioneringen av nu ifrågakomna personal till en början bliva små. Under den första tiden efter förstatligandet komma t. o. m. de utgående pensionsbeloppen att understiga summan av pensionsavdragen och beloppet av den minskning i statens utgifter för pensionstillägg enligt lagen om folkpensionering, som blir en följd av att denna personal kommer i åtnjutande av pension. År 1951 beräknas nettoutgifterna för pensioneringen av personalen att uppgå till 0.61 milj. kr. Därefter stiga emellertid kostnaderna successivt till 4.18 milj. kr. 1961 och 8.07 milj. kr. 1976.

De antaganden rörande befälspersonalen, som ligga till grund för beräkningarna, överensstämna visserligen icke helt med de sakkunnigas förslag. Härigenom ha kostnaderna blivit något för högt beräknade.

Utgifterna för pensioneringen av ifrågavarande personal kunna ju synas avskräckande höga. Det är emellertid att märka, att frågan om pension för denna personal torde komma att lösas, även om något förstatligande ej sker, och att staten med nu utgående statsbidrag till väghållningen i alla fall skulle få bära nästan hela denna kostnad.

Kap. 9. Jämförelse mellan administrationskostnaderna för den nuvarande och för den föreslagna organisationen.

För jämförelse ha i nedanstående sammanställning upptagits kostnaderna för den nuvarande och den föreslagna vägorganisationen.

Kostnadsjämförelse.

Kostnaderna för närvarande.		Kostnaderna efter ett förstatligande.	
	Kr.		(alt. I) Kr.
Vägstyrelserna (1939).....	2 548 100		Distriktsförvaltningarna..... 2 061 423
Avdrag för ordföranden resor.....	256 647	2 291 453	Rörligt tillägg..... 312 200
Vägingenjörorganisationen 1939/40	1 057 019		Avlöningsförhöjning..... 12 096
Avdrag för tjänstresor.....	235 496	821 523	Anslag för extra skrivbiträden 86 000
De konsulterande ingenjörerna (1938).....		992 887	» » springpojkar..... 18 000
Löner till länschaktmästarna		70 800	» » projekte- ring..... 542 000
Länsstyrelsernas administration (1938).....		196 789	Avdrag för hantlangning..... 250 000
Vägmästarorganisationen (1939) efter avdrag för dels resekostnader, dels och avgifter för pensionering av personalen (3 111 100 — 1 090 374 — 314 670)....		1 706 056	Expenser..... 276 000
		Summa 6 079 508	Särskilt reseanslag..... 24 000
			Länsstyrelsernas administration..... 196 789
			Vägnämnderna..... 150 000
			Distriktsvägnämnderna..... 22 000
			Vägmästarorganisationen.... 1 557 335
			Nu utgående pensioner till avgångna vägmästare..... 18 147
			Ökade kostnader för VoV..... 226 078
			Summa 5 252 068
Kostnaderna efter ett förstatligande.....		5 252 068	
		Kostnadsminskning 827 440	

Enligt de sakkunnigas förslag skola alla resekostnader — med undantag endast för vissa av vägdirektörernas resor — direkt påföras vederbörande underhålls-, projekterings- eller byggnadsanslag. Med hänsyn härtill ha i sammanställningen över de nuvarande administrationskostnaderna frånräknats utgifterna för vägstyrelseordföranden, vägingenjörernas och vägmästarnas resor. De årliga kostnaderna härför uppgå för närvarande till ett belopp av sammanlagt omkring 1 58 milj. kr., vilket icke är inbegripet i ovan nämnda till jämförelse upptagna kostnader. De sakkunniga förutsätta att resekostnaderna efter ett förstatligande, genom användning i större utsträckning av tjänstebilar och genom tillämpning av särskilt besparingsreglemente för personalens resor, skola kunna icke obetydligt nedbringas.

I utgifterna för den nuvarande vägmästarorganisationen, tillhoppa 3 111 100 kr., ingå även utgifterna för dels pensionering av redan avgången personal med 18 147 kr., dels ock avgifter för vägmästarnas pensionering med 314 670 kr. I de beräknade kostnaderna för den föreslagna organisationen ingå icke några avgifter för personalens pensionering. För dessa ha på sedvanligt sätt avdrag skett vid uträkandet av befattningshavarnas löner. Då emellertid, såsom förut framhållits, staten framdeles kommer att belastas med avsevärda utgifter för vägpersonalens pensionering, har ur jämförelsesynpunkt sistnämnda belopp, 314 670 kr., avdragits från kostnaderna för den nuvarande vägmästarorganisationen.

Dessa uppgå efter avdrag för resekostnader och pensionsavgifter till ett belopp av 1 71 milj. kr. eller sålunda cirka 150 000 kr. mera än utgifterna för den föreslagna vägmästarorganisationen. Skillnaden förklaras av att i kostnaderna för den nuvarande inräknats även löner till arbetschefer och förmän. De förras uppgifter komma i stor utsträckning att övertagas av befattningshavare vid distriktsförvaltningarna. Med den av de sakkunniga föreslagna organisationen kommer regelmässigt icke att erfordras några andra förmän för underhållet än sådana som själva deltaga i arbetena.

I sammanställningen över de nuvarande administrationskostnaderna ha icke upptagits utgifter för hantlangning. Dessa påföras nämligen vederbörligt byggnadsanslag. För en jämförelse mellan den nuvarande och den föreslagna organisationen ha därför i sammanställningen kostnaderna för den senare minskats med det för hantlangning vid vägundersökningar beräknade beloppet, 250 000 kr.

Länsstyrelsernas kostnader för vägväsendet under 1938 ha, såsom förut berörts, uppskattats till i runt tal 197 000 kr. Av den såsom bil. 5 betecknade sammanställningen över länsstyrelsernas approximativa uppskattning av den del av tjänstemännens arbete, som belöper på vägväsendet, framgår likväl att ett antal befattningar — om vägärendena i huvudsak överflyttas på den statliga vägorganisationen — böra kunna indragas. Då det emellertid är vanskligt att beräkna den besparing som härigenom kan göras, ha kostnaderna för länsstyrelsernas befattning med vägväsendet även efter ett förstatligande beräknats till samma belopp som för närvarande.

I det beräknade expensanslaget för den nya distriktsorganisationen ingår ett belopp av 168 000 kr. för hyra av ämbetslokaler för distriktsförvaltningarna. För budgetåret 1940/41 ha vägingenjörernas hyresutgifter beräknats till endast 18 000 kr. Skillnaden mellan dessa belopp förklaras delvis av att länsstyrelserna i de flesta län tillhandahålla vägingenjörspersonalens lokaler, utan att vägingenjörernas expensanslag belastas med hyra för lokalerna. I kostnadsjämförelsen har hänsyn till detta förhållande icke tagits.

Ur jämförelsesynpunkt är vidare att märka att i kostnaderna för den föreslagna organisationen inräknats rörligt tillägg till alla löner efter 15 procent. I utgifterna för den nuvarande organisationen ingår visserligen även rörligt tillägg, men blott till vissa löner och endast efter en lägre procent.

I övrigt torde den nuvarande och den föreslagna organisationen i kostnads-hänseende vara jämförliga. Särskilt må framhållas, att den på ordinarie stat upptagna personalen vid projekterings- och byggnadsavdelningarna jämte den extra personal, som bekostas med det särskilda projekteringsanslaget, i och för sig är tillräcklig för att utföra allt det projekterings- och renstakningsarbete ävensom de förrättningar för kontroll och arbetsledning, som nu utföras av vägingenjörerna och de konsulterande ingenjörerna. Genom omorganisationen skulle länsschaktmästarnas uppgifter övertagas av personal under distriktsförvaltningarna.

Även med beaktande av svårigheten att i kostnadshänseende jämföra den nuvarande och den föreslagna organisationen är dock tydligt, att ett förstatligande enligt alt. I medför en rätt betydande minskning av administrationskostnaderna. Denna besparing har, såsom framgår av sammanställningen, beräknats till 827 440 kr.

Vid en omorganisation enligt alt. II nedgår kostnadsminskningen till 183 696 kr.

I detta sammanhang måste emellertid erinras om att de sakkunniga, på sätt förut framhållits, vid organisationens utformande räknat behovet av befattningshavare i överkant för att därigenom vinna säkerhet för att administrationskostnaderna efter ett förstatligande icke skola bli större än vad här angivits.

Vid jämförelsen måste även beaktas de engångskostnader som föranledas av omorganisationen. Av vad förut anförts framgår att anskaffandet av erforderliga möbler samt skriv- och räknemaskiner för VoV och distriktsförvaltningarna medför en sammanlagd kostnad av 378 500 kr. vid en organisation enligt alt. I och av 451 000 kr. enligt alt. II. I övrigt torde förstatligandet — om man bortser från övertagandet av vägdistriktens skulder — knappast behöva medföra några engångskostnader.

På sätt de sakkunniga i annat sammanhang framhållit bör emellertid, vare sig vägväsendet förstatligas eller icke, för åstadkommande av ett rationellt vägunderhåll ett tillräckligt antal garagegårdar anordnas i riket. Kostnaderna härför ha beräknats till 5·1 milj. kr.

Därest till nedbringande av personalens resekostnader erforderligt antal tjänstebilar anskaffas, torde kostnaderna härför uppgå till omkring 2 milj. kr.

Kap. 10. De sakkunnigas ställningstagande till frågan om ett förstatligande av vägväsendet.

Historisk översikt av tidigare uttalanden i frågan.

Frågan om statens övertagande av den allmänna väghållningen torde i den offentliga diskussionen första gången ha berörts av *väggkommittén*. Denna framhöll i sitt 1880 avgivna betänkande, att en utjämning av väghållningsbördan till hela riket kunde ur teoretisk synpunkt försvaras. Kommittén ansåg det emellertid obilligt, »att t. ex. fabriksägare i Bohus län eller bergsbruksidkare i Värmlands och St. Kopparbergs län eller skogs- och sågverksägare i Norrland bidroge till underlättande av väghållningsbördan för jordbruksidkare i Skaraborgs och Malmöhus län». Vidare hade man, yttrade kommittén, i flera provinser genom enskildas uppoffringar skaffat sig järnvägskommunikationer, varigenom väghållningsbördan minskats. Det vore obilligt, om man jämte dessa uppoffringar även skulle bära tungan av bidrag till andra provinser väghållning. En utjämning av väghållningsbesväret på en så stor samfällighet som riket ansågs därjämte medföra en så besvärlig och kostsam förvaltning, »att för dess besörjande måhända ett särskilt ämbetsverk erfordrades».

Vid *riksdagarna 1889, 1905, 1908, 1909, 1910 och 1911* väcktes motioner i syfte att vägväsendet måtte, antingen helt och hållet eller åtminstone beträffande kostnaden, överflyttas på statsverket. Alla dessa motioner blevo emellertid av riksdagens båda kamrar avslagna.

De skäl, som därvid inom riksdagen anfördes till försvar för den ena och den andra ståndpunkten, kunna sammanfattas sålunda:

För statens övertagande av väghållningen eller kostnaden därför åberopades först, att de allmänna vägarna icke avsåge något kommunalt utan ett statsändamål. Det vore följaktligen obilligt och orättvist, att kostnaden skulle drabba ensamt landsbygden, som vore minst bärkraftig. Jämväl städerna borde så mycket hellre delta, som de vore betydligt bättre lottade. Endast genom besvärets utjämning på hela statsamfälligheten kunde rådas bot för ojämnheten i besvärets fördelning. Staten behövde ju icke direkt påtaga sig själva arbetet med vägunderhållets utförande. Detta kunde och borde lämpligen ställas på entreprenad.

Emot den ifrågasatta reformen erinrades till en början, att vägväsendet dock till sin natur i övervägande grad måste betraktas som en kommunal uppgift, vadan det vore principiellt oriktigt att överföra detsamma på staten. Reformen innebure en avgjord orättvisa mot städerna; dessa hade ju sitt betungande gatuunderhåll och kunde, om staten skulle övertaga eller bekosta hela landsbygdens vägunderhåll, med lika stort fog kräva motsvarande

reglering med avseende å deras gatuhållningsbesvär. I själva verket föreläge här en »förtäckt grundskatteavskrivning» till obehörig vinst för jordbruket. Vad som emellertid allra kraftigast talade mot reformen vore de därmed förbundna stora kostnaderna för statsverket. Entreprenadsystemet ställde sig alldeles säkert dyrare än det rådande systemet. Den garanti mot väghållningskostnadens uppdrivande, som förefunnes däri, att de väghållningsskyldiga själva finge var i sin stad bära den huvudsakliga kostnaden, skulle man gå miste om. Det skulle icke finnas något intresse för sparsamhet och följaktligen icke heller någon återhållsamhet i fråga om anspråken på vägnätets utbredning och vägarnas förbättring; helt visst skulle sådana anspråk i större utsträckning än förr tilltvinga sig beaktande.

Frågan kom ånyo under diskussion vid 1915 års riksdag. I särskilda, likalydande motioner i båda kamrarna av de flesta medlemmarna av den liberala riksdagsgruppen hemställdes om allsidig utredning, huruvida samt i vad omfattning och på vad sätt staten kunde övertaga det allmänna vägväsendet i riket.

Till stöd för denna hemställan anfördes bland annat: Utjämningstanken, konsekvent fullföljd, ledde ovillkorligen till att hela riket borde bilda ett enda väghållningsdistrikt. Vore det således ur utjämningssynpunkt påkallat, att staten övertog kostnaden för vägunderhållet, så vore detta ej mindre önskvärt med hänsyn till vikten att överallt i landet vinna verkligt goda vägar. Då underhållet i väsentlig grad berodde av att vägarna från början vore tillfredsställande byggda, låge också det kravet nära, att nybyggnad och anläggning av vägar jämväl borde ankomma på staten. Ett övertagande från statens sida av vägväsendet syntes vara i full överensstämmelse med hela utvecklingen på ifrågavarande område. Ursprungligen hade jorden uppburit de flesta allmänna besvär. Dessa hade tid efter annan avlyftats från jorden och överflyttats på samtliga beskattningsföremål på landet i dess helhet. Att den jordbrukande befolkningen skulle äga ett så övervägande intresse av de allmänna vägarna, att det vore rättvist och påkallat, att dessa fastigheter alltjämt skulle draga huvudparten av vägbördan, kunde ej medgivas. Också industrien hade ett livligt intresse av att lämpliga och tillfredsställande vägar funnes och hölles i ett gott och farbart skick — på många orter hade just industriens behov föranlett icke blott tillkomsten av nya och förbättrade vägar utan jämväl avsevärt ökade kostnader för vägunderhållet. Städerna hade ett lika stort intresse som jordbruksnäringen av att vägar, som betryggade och underlättade tillförseln till städerna, komme till stånd och tillfredsställande underhölles. Automobiltrafikens införande och utveckling hade avsevärt vidgat de olika vägarnas betydelse för landets hela befolkning, samtidigt som genom denna trafik flerstädes en betydligt ökad vägtunga drabbat väghållarna. Motionärerna vore ingalunda blinda för att den av dem väckta frågan hade sina vanskligheter. En ytterligare belastning av statsbudgeten bleve givetvis följden. En ökning av statsbudgeten genom vägväsendets övertagande borde icke kunna möta alltför stora betänkligheter, då det ju härvid, liksom vid allt överflyttande

av utgifter från kommuner eller andra samfälligheter till staten, icke vore fråga om ett ökat skattetryck, utan allenast om ett överförande från ett håll till ett annat av en redan befintlig tunga, en jämnare och rättvisare fördelning av kostnader, som redan nu utginge. Åtskilliga fördelar även ur kostnadsynpunkt vore att hämta av mera enhetliga anordningar på detta område.

Jordbruksutskottet, till vilket motionerna hänvisades, tillstyrkte bifall till desamma. Utskottet yttrade därvid, bland annat:

»Alltför länge har det, enligt utskottets mening, varit förbiset, att de allmänna vägarna på landet icke kunna anses tillgodose allenast eller ens i övervägande grad ett jordbruksintresse, utan att de numera i allt högre grad tjäna näringsväsendet på alla områden och, särskilt efter automobilväsendets nuvarande uppsving, tagas i anspråk för högst omfattande, mångskiftande och för befolkningen i dess helhet betydelsefulla trafikbehov.

Vid sådant förhållande innebär den allmänna väghållningen ovedersägligen en statsuppgift i egentlig mening, vars fyllande det allmänna icke längre bör undandraga sig, i all synnerhet som en överflyttning på statsverket av kostnaderna för vägväsendet väl allenast torde vara att betrakta såsom ett fullföljande av en princip, som statsmakten, genom att i växande mån ekonomiskt understödja väghållningen, redan erkänt vara riktig.

Genom vägväsendets centralisering och den enhetlighet och planmässighet i fråga om vägbyggnad och väglagning, som därigenom utan tvivel kommer att vinnas, torde, såsom i motionerna framhålles, jämväl möjlighet öppnas såväl för erhållande av goda och hållbara vägar som även — genom tillämpning av ett väl avvägt entreprenadsystem — för nedbringande av den totala underhållskostnaden.»

Motionerna avslagos emellertid i båda kamrarna. Därvid anfördes bland annat: Kostnaderna för väghållningen skulle vid ett förstatligande avsevärt stegras. Det förmånliga systemet med direkt naturaunderhåll måste nämligen då övergivnas. Därjämte skulle säkerligen anspråken på vägarnas beskaffenhet stegras, i händelse det bleve staten som hade att svara för desamma. Vägförhållandena kunde ordnas lika väl, om desamma ombestyrdes av tillräckligt stora vägdistrikt, som om de lades å statsverket.

Vägkommissionen — som tillkallats för att utreda de åtgärder, som vore nödiga för åvägbringande av en jämnare fördelning av väghållningsbesväret — framhöll i sitt 1916 avgivna betänkande, att tanken på väghållningens övertagande av staten bottnade i den uppfattningen, att vägväsendet representerade ett statsändamål och uteslutande ett sådant, samt yttrade härom: Såsom förmedlare av den för hela samhällslivet nödvändiga yttre förbindelsen mellan medborgarna utgjorde de allmänna vägarna en nödvändig förutsättning för både den andliga och materiella odlingens viktakthållande och utveckling. De vore därjämte ett betydelsefullt led i beredskapen för riksförsvaret mot yttre fiender. Det vore sålunda obestriddigt, att de allmänna vägarna i betydande mån tillgodosåge statens intresse. Till varje allmän väg knöte sig dock alltid i främsta rummet ett lokalt intresse. Åtkomligheten och det omedelbara gagnet av densamma fölle i rikaste mått på den därav berörda lokala samfälligheten. Förekomsten av vägar inom en kommun vore obestriddligen av största intresse just för den kommunens egna medlemmar och fram-

för allt för dess fastigheter och näringar, vilkas ändamålsenliga och vinstgivande skötsel därigenom möjliggjordes eller underlättades. Vägväsendet inrymde sålunda — jämte ett av allmännyttan betingat statligt moment — ett starkt, ja ett ändå starkare sådant av kommunalt innehåll. Vid jämförelse med skolväsendet, fattigvården och sjukvården representerade väghållningen i långt högre grad den lokala än den allmänna nyttan. Skulle över huvud någon överflyttning av de statskommunala uppgifterna från kommunerna till staten äga rum, borde vägväsendet därför sist komma i fråga.

Vägkommissionen framhöll särskilt, att de allmänna vägarnas betydelse genom järnvägarnas och vattenvägarnas utveckling kommit att alltmer lokaliseras. Vägarnas ursprungliga uppgift att förmedla jämväl den stora genomgående trafiken tillhörde i stort sett en förgången tid. Automobilismen, vars utveckling nog komme att revolutionera landsvägstrafiken, kunde näppeligen omskapa nämnda förhållande.

Av vad sålunda anförts framginge, yttrade kommissionen vidare, att vägväsendet vore en angelägenhet av blandad statlig och kommunal natur. Därav följde, att den ekonomiska bördan av väghållningsbesväret borde fördelas mellan båda parterna men icke drabba någon av dem ensam. Även om man godtog den meningen, att den allmänna väghållningen rätteligen vore att anse som en rent statlig uppgift, så vore därmed icke sagt att vägväsendet, vare sig i allo eller ens blott ekonomiskt, borde bliva statens ensak. Härom yttrade kommissionen:

»I den moderna statens idé ingår icke, att staten skall själv omhändervä eller bekosta allt arbete, som syftar till statsändamålets förverkligande. I stor utsträckning måste dylikt arbete ankomma på individer eller lokala samfälligheter, huvudsakligen kommunerna. En sådan ur hela historiska utvecklingen framvuxen ordning betingas av naturliga och praktiska hänsyn. Det är icke möjligt för staten, i varje fall icke utan stora svårigheter, att ensam genom sina förvaltningsorgan handhåva alla till statsändamålet hörande angelägenheter. Därtill skulle krävas en alltför omfattande, tung och dyrbar förvaltningsapparat. Viktigare är dock ett annat förhållande, som gäller även för det fall, att statens skyldighet skulle inskränkas allenast till bestridande av den med nämnda angelägenheter förenade kostnad. Det är en nog så gammal erfarenhet, att arbeten ställa sig kostsammare, när de skola utföras för statens räkning än eljest. Orsaken härtill kan icke vara någon annan än den, att något ' eget ' intresse till sparsamhet här icke är för handen. I ett sådant intresse ligger säkerligen den verksamaste och värdefullaste garanti mot kostnadens uppdrivande till oskäligen höjd; och dess uppkallande i största möjliga utsträckning till godo för det allmänna måste fördens skull anses vara av stor vikt. Avgränsningen, sådan den i vår förvaltningsrätt framträder, mellan statens och kommunernas verksamhetsområden, därvid kommunerna fått på sin lott att vårda jämväl angelägenheter av allmän natur, tillgodoser ock i väsentlig mån det nyssberörda syftet. Då nämligen den ekonomiska bördan av respektive verksamhetsgrenar för de allmänna ändamålen huvudsakligen eller åtminstone till stor del träffar de kommunala samfälligheterna själva, kommer deras intresse också att med motsvarande styrka inriktas på en omtänksam och försiktig hushållning med avseende å utgifterna för nämnda ändamål. Med detta intresse sättas i rörelse krafter och öppna sig möjligheter, som antingen alls icke eller åtminstone icke i samma grad stå staten i dess egen förvaltningsverksamhet till buds. Till följd härav och då därjämte kommunen för-

fogar över en praktiskt taget kostnadsfri förvaltningsapparat, blir den bättre skickad än staten att på ett på samma gång ändamålsenligt och ekonomiskt lyckligt sätt lösa flerahanda allmänna samhällsuppgifter. Med dessa uppgifters hänläggande under kommunernas vårdnad vinnes också en annan fördel, nämligen en bättre anpassning av vederbörande anstalter och inrättningar efter varje kommuns eget behov och bästa. I sin egen bestämmanderätt hava kommunerna uppenbarligen den säkraste garanti i detta avseende. Också har staten, då den i huvudsak ålagt kommunerna omsorgen om och kostnaden för fullföljden av vissa statliga uppgifter, i allmänhet jämväl lämnat dem en viss frihet att härutinnan ordna sig efter de lokala förhållandenas krav, medan staten själv kunnat nöja sig med en viss normerande och kontrollerande befogenhet för säkerställande av *sitt* anspråk på statsändamålets behöriga tillgodoseende. Centraliseras vårdnaden om dessa uppgifter, vore det ock blott i ekonomiskt avseende, hos statsmyndigheten och dess organ, kan man givetvis icke längre tala om någon sådan rörelsefrihet för kommunerna. Ty även i det senare fallet måste staten förbehålla sig att för varje ort träffa ingående bestämmelser om i vilken mån orten överhuvud skall bliva tillgodosedd med anstalter av respektive slag samt om deras beskaffenhet och skötsel. Avvägningen av förmånerna mellan de olika orterna, så att den på varje punkt träffar det verkliga behovet och det rätta måttet, måste då bliva betydligt vanskelig. Från alla håll skola framkomma anspråk på staten, anspråk som tillika ofta skola gå ut över rimlighetens gränser. Resultatet kan bliva, att den, vars talan föres mest ivrigt och högljutt, vinner gehör framför en annan, vars behov dock kan vara lika stort eller till och med större. Under en sådan konkurrens och ojämn utskiftning av förmånerna mellan orterna kan ordningen svårligen bliva för samhällsarbetet lyckligt. I varje fall frånsäger man sig, vid de kommunala uppgifternas förstatligande, det lokala intressets värdefulla medverkan såsom regulator för utvecklingens gång — detta intresse som ensamt har förmågan att tjänstgöra på en gång som drivkraft för samma utveckling och som en hämsko på en överdriven forcering därav.»

Vad som sålunda ur allmän synpunkt talade emot ett överförande på staten av kommunernas uppgifter för statliga ändamål gällde, enligt kommissionen, icke minst om vägväsendet. Härom anförde kommissionen: Skulle staten icke blott övertaga utan även själv handha väghållningen, så krävdes för detta ändamål otvivelaktigt en talrik tjänstemannapersonal. Emellertid vore tydligt, att staten ändock måste i vidsträckt omfattning lita till entreprenader. Dessa skulle säkerligen bliva dyra för staten. Mot sådant kunde kommunen bättre än staten finna utvägar. Vidare vore att befara, att anspråken på övertagande av enskilda vägar till allmänt underhåll skulle framställas i sådan mängd och omfattning, att den centrala ledningen finge svårt att hindra att utvecklingen ginge i ett hastigare och följaktligen dyrbarare tempo än som kunde vara förenligt med försiktig nationell hushållning. Efter allt vad kommissionen sålunda kunde finna skulle kostnaderna för statens handhavande av väghållningen bliva avskräckande stora. Kommissionen bestrede icke att vägväsendets läggande i statens hand skulle möjliggöra enhetliga anordningar, ägnade att minska kostnaden för väghållningen, men hölle före, att besparingen bleve alltför ringa för att ens tillnärmelsevis uppväga den kostnadsökning, som förändringen av ovan anförda orsaker måste medföra.

ba Beträffande frågans skattepolitiska sida yttrade kommissionen bland annat:

Reformen åsyftade icke blott en skattutjämning utan även en skattereglering i ändamål särskilt att bereda jordbruket, som haft att draga den tyngsta belastningen för vägväsendet, likställighet med alla andra beskattningsföremål. Med väghållningens överförande på staten följde att utgifterna för ändamålet, i den mån skattemedel genom direkt beskattning toges i anspråk, komme att bestridas av skattedragarna efter principen: *skatt efter förmåga*. Bibehölles åter väghållningsbesväret såsom ett åliggande för lokala samfälligheter, bleve det möjligt att fortfarande tillämpa beskattningsprincipen: *skatt efter intresse*. Då denna sistnämnda princip just i fråga om vägväsendet utan all tvekan framstode såsom den mest berättigade, skulle dess uppgivande på denna punkt genom besvärets överflyttande från kommunerna till staten vara ett missgrepp. Följdriktigheten skulle i så fall bjuda att gå samma väg i fråga om kommunernas bördor för övriga statskommunala angelägenheter — skolväsendet, fattigvården och sjukvården. Talet om jordbrukets behov av lättnad i väghållningsbördan kunde vara berättigat, men därav följde ingalunda att besväret fördenskull måste överflyttas på staten. Om staten skulle övertaga eller bekosta hela väghållningen på landet, syntes rättvisa och billighet kräva samma förhållande beträffande städernas väghållning ävensom, i någon utsträckning åtminstone, deras gatuhållning. Den utjämning av väghållningsbördan, som genom vägväsendets överförande till staten skulle vinnas, måste visserligen ur allmän synpunkt anses vara i hög grad eftersträfvansvärd. Emellertid borde man icke driva sina anspråk i detta avseende ända till den yttersta gränsen, när förmånen måste köpas med betydande praktiska svårigheter och kostnader samt framför allt med uppoffringen av en sund och rättvis beskattningsprincip.

Kommissionen yttrade vidare bland annat: Det vore att märka att, om alla utgifterna för vägväsendet skulle drabba staten, prövningen av frågan om anläggande av nya eller införlivande med det allmänna vägväsendet av enskilda vägar, vilka åtgärder måste ådraga staten permanenta bördor av betydlig storlek, icke såsom nu finge ankomma på lokala myndigheter i samverkan med vägkommunerna, utan komme att läggas under statsmakternas omedelbara prövning. Det syntes med skäl kunna betvivlas, att en sådan ordning vore ägnad att, bättre än den dåvarande, betrygga utsikten för varje ort att få sina vägförbindelser ordnade efter dess verkliga behov.

Vid överbägande av allt vad sålunda förekommit, fann kommissionen sig icke kunna förorda statens övertagande av vägväsendet. Kommissionen föreslog i stället landstingsområdet såsom vägdistrikt.

Innan Kungl. Maj:t tagit ställning till vägkommissionens väglagsförslag, väcktes vid 1919 års riksdag en motion, vari hemställdes om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning av frågan om vägväsendets förstatligande. Såsom skäl åberopades särskilt skattutjämningsynpunkten, den ökade biltrafiken och behovet av goda vägar.

Jordbruksutskottet tillstyrkte bifall till motionen, därvid utskottet bland

annat anförde: Staten hade genom att i allt högre grad understödja väghållningen erkänt, att det allmänna vägväsendets ordnande alltmer blivit ett statsintresse i egentlig mening. Enligt utskottets mening hade denna fråga blivit av den betydelse för det allmänna, att det borde tagas i övervägande, huruvida ej staten borde övertaga det allmänna vägväsendet antingen i dess helhet eller beträffande viktigare vägar. Till stöd härför kunde särskilt åberopas, att endast på detta sätt en verklig utjämning av vägunderhållskostnaderna kunde vinnas. Tvekan syntes endast kunna uppstå beträffande frågan, huruvida från nuvarande ordningen steget på en gång borde tagas till ett förstatligande av hela vägväsendet. Det kunde ifrågasättas, huruvida man icke till en början borde stanna vid att å staten överflytta endast underhållet av de viktigare vägarna.

Båda kamrarna avslog motionen, i andra kammaren dock endast med 74 röster mot 71. Vid diskussionen i kamrarna framhölls särskilt att ett förstatligande av vägväsendet skulle medföra behov av en ny stor tjänstemannakår samt leda till ett fördyrande av väghållningen.

1920 års vägsakkunniga, åt vilka uppdrogs att verkställa granskning och omarbetning av vägkommissionens förslag, funno, i likhet med vägkommissionen och huvudsakligen på de skäl som denna anförde, statens övertagande av det allmänna vägväsendet icke kunna tillstyrkas. De vägsakkunniga yttrade i detta hänseende vidare: Visserligen hade bland de sakkunniga även uttalats den åsikt, att en fullständig utjämning av väghållningsbesväret vore önskvärd, och likaledes hade frågan om intresseprincipens berättigande vid vägbeskattningen varit föremål för delade meningar. Vilken åsikt man än hade därutinnan, syntes det dock uppenbart, att statens övertagande av den allmänna väghållningen skulle medföra en tung förvaltningsapparat och att väghållningen skulle såväl på grund härav som genom de ofta nog överdrivna anspråk, som då antagligen skulle ställas på vägnätets utsträckning och vägarnas beskaffenhet, bliva vida dyrare än om denna väghållning ordnades som en kommunal angelägenhet. Den kommunala förvaltningen syntes också kunna anordnas smidigare, under starkare kontakt med ortsbefolkningen och med ett bättre tillgodogörande av erfarenheten hos de gamla vägstyrelserna. De sakkunniga förordade därför för sin del landstingsområdet såsom vägdistrikt.

De vägsakkunnigas förslag låg till grund för proposition till *1922 års riksdag*. Vid propositionens avlättande uttalade vederbörande departementschef, statsrådet Örne, att den fullständigaste utjämningen av olikheterna i väghållningsbesvärets fördelning visserligen vunnos genom statens övertagande av vägväsendet, men att han det oaktat icke ansåge sig kunna tillstyrka sådan åtgärd. Såsom skäl härför åberopades vägkommissionens och de vägsakkunnigas uttalanden. — Propositionen liksom en motion om att staten skulle övertaga de mera trafikerade vägarna avslogs.

Vid 1927 års riksdag kom frågan om vägväsendets förstatligande genom motion ånyo under riksdagens prövning. Jordbruksutskottet avstyrkte enhälligt motionen under framhållande, att en lösning av vägproblemen i enlighet med motionärens mening nu låge den allmänna uppfattningen ganska fjärran. Utskottets hemställan om avslag å motionen bifölls.

Även 1929 års vägsakkunniga, som hade i uppdrag att verkställa en revision av bestämmelserna om väghållningsbesvärets utgörande, kommo in på frågan om ett förstatligande av vägväsendet. I sitt år 1932 avgivna betänkande yttrade de härom:

»De vid tidigare utredningar anförda skälen mot vägväsendets förstatligande torde i stort sett fortfarande äga giltighet. De fördelar, som därigenom i ett eller annat avseende skulle vinnas, äro enligt de sakkunnigas mening icke på långt när av den betydelse, att de uppväga nackdelarna, och lära för övrigt i väsentlig mån kunna uppnås även utan statens övertagande av väghållningen. Det nuvarande systemet kan icke anses förenat med sådana olägenheter, att de motivera uppbyggandet av en helt ny, centraliserad vägorganisation, som säkerligen skulle bliva synnerligen tungrodd och dyrbar. Enligt de sakkunnigas bestämda uppfattning bör därför väghållningen liksom hittills i allmänhet ankomma på särskilda, kommunalt organiserade vägdistrikt. För överskådlig framtid lärer en sådan lösning av frågan bäst tillgodose kravet på en rationell och ekonomisk väghållning.»

Ehuru de vägsakkunniga sålunda principiellt ansågo, att den allmänna väghållningen borde åvila särskilda vägdistrikt, funno de sakkunniga bärande skäl tala för vissa avsteg från denna princip. Medan flertalet landsvägar ansågos äga betydelse uteslutande eller huvudsakligen för den rent lokala trafiken samt därför borde byggas och underhållas av särskilda vägdistrikt, föreslogo de sakkunniga att de jämförelsevis fåtaliga vägar, vilka hade till huvuduppgift att förmedla långväga, genomgående samfärdsel, de s. k. riksvägarna, med hänsyn till det intresse de tjänade skulle byggas genom statens försorg. Däremot skulle de underhållas av vägdistrikt.

Även *skatteutjämningsberedningen* fann i sitt år 1933 avgivna betänkande, på huvudsakligen samma skäl som de under tidigare utredningar anförda, ett fullständigt förstatligande av landsbygdens väghållning icke kunna tillstyrkas, ehuru obestriddligen därigenom skulle ernås den högsta tänkbara utjämnings-effekten och en för nutida väghållningsproblems lösning behövlig enhetlighet i administrationen. Å andra sidan ansåg beredningen — med hänsyn till nödvändigheten att låta dem, på vilkas beslut och åtgöranden i övrigt kostnadernas storlek väsentligen vore beroende, taga skälig del av dessa kostnader — det ej heller tillrådligt att ytterligare överflytta någon avsevärd andel av kostnaderna på staten eller motortrafiken. Ett övertagande av endast riksvägarna kunde icke tillstyrkas. Ur skatteutjämningsynpunkt vore en sådan anordning förkastlig, emedan den måste antagas komma att förstora olikheterna i de skilda vägdistriktens skattebelastning. Erfarenheterna från Norge, där sedan några år tillbaka en uppdelning av vägarna på angivet sätt vore genomförd, bekräftade ett sådant antagande. En uppdelning av väghållningen

skulle vidare medföra en uppdelning av väghållningens organisation, något som vore ägnat att höja de med arbetet förenade totalkostnaderna.

I de infortrade yttrandena över 1929 års vägsakkunnigas och skatteutjämningsberedningens betänkanden var det icke någon som direkt förordade ett förstatligande.

Rörande denna fråga uttalade *Vof* i sitt yttrande bland annat: Enligt styrelsens förmenande hade de tekniska krav, som särskilt under de senaste 10 åren automobilismens utveckling ställt på vägväsendet, med därav följande större anspråk på statskassan, medfört att de skäl, som tidigare anförts *mot* vägväsendets övertagande av staten, avsevärt försvagats, under det att de anförda skälen *för* vägväsendets förstatligande vunnit i styrka. Behovet av en bättre tekniskt-ekonomisk ledning av väghållningen och av en utjämning kommunerna emellan av väghållningsbördorna torde starkt tala för en ändring i riktning mot ett förstatligande. Enär emellertid detta mål kunde nås på annan väg utan uppoffring av det lokala intressets medverkan — ett intresse som allt framgent torde komma att hava förmåga att verka i reglerande riktning — delade styrelsen de sakkunnigas uppfattning att ett helt förstatligande av vägväsendet då icke borde äga rum.

Vid avlåtandet till 1934 års riksdag av den proposition, som sedermera ledde till antagandet av nu gällande lagar om allmänna vägar och om vägdistrikt, avvisade vederbörande departementschef, statsrådet Leo, tanken på ett omedelbart förstatligande av vägväsendet. Departementschefen anförde härom:

»Ehuru största delen av kostnaderna för väghållningen numera i sista hand gäldas av statsmedel och ehuru de allmänna vägarna och särskilt vissa av dem under de senare åren fått en allt större betydelse för den genomgående, långväga samfärdseln, anser jag dock lika med de sakkunniga, att övertägande skäl fortfarande tala mot förstatligande av vägväsendet. De fördelar, som därigenom skulle kunna vinnas i ett eller annat avseende, synas icke vara av den betydelse, att de kunna uppväga olägenheterna av en statlig väghållning. En sådan skulle nämligen säkerligen komma att bli bland annat förhållandevis dyrbar och kräva en vidlyftig förvaltningsapparat. I den mån vägbyggandet och vägunderhållet ytterligare standardiseras, vägväsendet utvidgas och vägtrafikens ställning och uppgift i förhållande till andra trafikgrenar klarlägges och fastställs, ökas måhända skälen för ett förstatligande av vägväsendet, men än så länge torde kravet på en efter de olika förhållandena i vårt land väl avpassad och ekonomisk väghållning bäst tillgodoses genom väghållningens ordnande som en kommunal angelägenhet.»

Till stöd för *kommunalskatteberedningens* förut omnämnda, i skrivelse den 10 oktober 1938 till Kungl. Maj:t gjorda hemställan om utredning rörande vägväsendets förstatligande återropades främst, att nu gällande grunder för vägväsendets organisation och finansiering icke lämnade ett ur beskattningssynpunkt tillfredsställande resultat. Beredningen yttrade härom: Ur skatteutjämningsynpunkt kunde mycket allvarliga erinringar riktas mot den nuvarande ordningen. Trots att staten betalade huvudparten av vägstnaderna,

hade en tillfredsställande skatteutjämning icke vunnits, utan vägskatten tryckte skattebetalarna mycket ojämnt och i åtskilliga fall synnerligen hårt. Enär de skattetyngda vägdistrikten oftast omfattade skattetyngda kommuner, komme i de fall, där ej staten genom den allmänna skatteutjämningen bure den återstående vägskatten, hög vägskatt att trycka skattebetalarna, vilka redan förut vore hårt belastade. Vikten av att åstadkomma en verklig skatteutjämning påkallade därför en ändring beträffande sättet för vägstnadernas bestridande. Den bristande skatteutjämningen kunde visserligen undanröjas genom ökade statsbidrag till de skattetyngda vägdistrikten. Enär emellertid redan den nuvarande ordningen med statsbidragen kunde befaras slappa det kommunala sparsamhetsintresset, skulle en ökning av statsbidragen endast kunna tänkas under förutsättning av en väsentligt ökad kontroll över vägdistriktens förvaltning. Enligt beredningens uppfattning kunde dock så starka principiella och praktiska invändningar riktas mot en sådan utökning av den statliga kontrollapparaten — om den nu överhuvud taget vore möjlig att åstadkomma — att beredningen måste beteckna utvägen att vinna en skatteutjämning genom ökade statsbidrag till de nuvarande vägdistrikten såsom oframkomlig.

Beträffande grunderna för utgörande av vägskatt ansåg beredningen, att skälen för en hårdare belastning av fastigheterna än vid den allmänna kommunalbeskattningen icke längre vore bärande. En utjämning till likställighet mellan fastighet och inkomst såsom vägskatteunderlag vore berättigad. Beredningen framhöll särskilt att fastighetsägarna icke ens i de mest skattetyngda kommunerna åtnjöte några allmänna skatteutjämningsbidrag å den del av deras vägskatt, som berodde på den särskilda belastningen å fastigheterna.

Rörande frågan, huruvida en allmän lindring av kommunalskattebördan kunde åstadkommas genom överförande från kommunerna till staten av uppgifter som åvilade kommunerna, anförde beredningen i skrivelsen:

»En närmare undersökning av detta spörsmål synes giva vid handen, att till följd av de kommunala uppgifternas natur möjligheten att finna sådana uppgifter, vilka lämpligen kunna övertagas av staten, är mycket begränsad. Under dylika förhållanden har det legat nära till hands att överväga, huruvida icke den utvägen stode till buds att genom avlyftning av andra skattebördor än de primärkommunala åstadkomma en lindring av den belastning, som vilar på kommunalskattens grund. En sådan belastning är vägskatten. Kunde därför vägväsendet med dess kostnader övertagas av staten, betydde detta en icke oväsentlig avlyftning av bördor, som nu påvila det kommunala skatteunderlaget.»

Beredningen förklarade sig även ha tagit i övervägande, huruvida vad beredningen eftersträfvade i skatteavseende kunde vinnas genom en indelning i vägdistrikt av länens storlek med landstingen såsom beslutande organ eller genom att staten helt omhändertog de viktigaste vägarna, riksvägarna.

För bedömande av en nyindelning av riket i vägdistrikt på grundval av länen såsom enheter hade beredningen låtit verkställa en utredning rörande storleken av den vägskatt, som i de olika länen erfordrats under 1938, därest

länen varit vägdistrikt, grunderna för statsbidrag eljest oförändrade samt utgifterna i länsdistrikten uppgått till de beräknade sammanlagda utgifterna i de nuvarande distrikten. Av denna utredning framginge, att en sådan sammanslagning av vägdistriktet skulle medföra en viss skatteutjämning. Utdebiteringen i de olika länen skulle, om hänsyn till skatteutjämning icke toges, enligt utredningen, för nämnda år växla mellan lägst 1:29 kr. och högst 3:62 kr. per vägskattekrone. Om skatteutjämningsbidrag utginge efter samma grunder som nu, skulle utdebiteringen växla mellan 1:29 kr. och 2:31 kr. Enligt beredningens förmenande kunde en sådan skatteutjämning icke anses tillräcklig. På grund härav och då ur andra synpunkter vägande erinringar framförts mot att till landstingen överlämna vägväsendets handhavande, kunde beredningen icke förorda en sådan lösning.

Att bibehålla den nuvarande distriktsindelningen men låta staten helt omhändertaga riksvägarna syntes beredningen icke heller tillrådligt. Därigenom skulle, uttalade beredningen, visserligen åtskilliga fördelar kunna vinnas genom ernående av enhetlighet i fråga om dessa vägars byggnad och underhåll m. m., men någon skatteutjämnande verkan torde åtgärden knappast medföra, enär riksvägarna till största delen ginge genom distrikt med låg vägskatt och kanske flertalet av de mest skattetyngda distrikten saknade vägar av ifrågavarande art. Någon annan uppdelning av vägväsendet mellan staten och vägdistriktet, varigenom en lämplig skatteutjämning skulle vinnas, förklarade beredningen sig icke vara i tillfälle att anvisa.

Beträffande frågan om statens övertagande av det allmänna vägväsendet yttrade beredningen bland annat:

»De skäl, som sålunda tidigare anförts till förmån för att vägväsendet borde handhavas av kommunala enheter, finner beredningen med hänsyn till biltrafikens utveckling icke längre äga giltighet. Den av departementschefen 1934 (vid framläggandet av vägpropositionen, se sid. 145) förutsedda tidpunkt synes beredningen nu vara inne, då vägtrafiken erhållit en sådan allmän, för hela riket gemensam betydelse att ett förstatligande bör allvarligen övervägas. Om således vägväsendet är att betrakta såsom en för hela riket gemensam angelägenhet, måste det även te sig rimligt, att kostnaderna för detsamma bestridas efter enhetliga grunder av hela ländets befolkning.

Mot statens övertagande av vägväsendet har invänts, att detsamma skulle kunna innebära en byråkratisering av handhavandet och utgöra ett hinder mot att de olika landsdelarnas behov bleve tillgodosedda. Även enligt beredningens mening är vägväsendet ett område, där allt inflytande icke bör ligga hos de statliga tjänstemännen, utan där även de folkliga meningarna böra få göra sig tillbörligt gällande och praktiska lekmanasynpunkter i mångt och mycket bliva vägledande. Det torde heller icke möta några större hinder att till den blivande statliga organisationen knyta lokalt förankrade lekmannelement samt att tillförsäkra dessa behörigt inflytande. Att så sker anser beredningen vara en förutsättning för vägväsendets förstatligande. Likaså anser beredningen, att länsstyrelserna alltjämt böra medverka vid vägväsendets handhavande. Därigenom vinnes en samlande överblick över föreliggande orsaksbehov och lämplig väg beredes för framförande och hävdande av olika orters krav.

Betränsksamhet torde måhända förefinnas mot att redan nu upptaga frågan rörande en omläggning av vägväsendets handhavande, då så kort tid förflutit sedan nu gällande ordning infördes att dess verkningar icke hunnit framträda. Det torde emellertid redan nu vara klart, att den nuvarande organisationen icke kan förväntas undanröja förut omnämnda olägenheter med avseende på skatteutjämnung m. m. Vid sådant förhållande synes den i och för sig naturliga betänkligheten mot att rubba en ny organisation icke böra hindra den lösning, som efter prövning av övriga skäl för och emot finnes lämplig.»

Beträffande den allmänna väghållningen i städerna anförde beredningen bland annat: Det torde icke böra ifrågakomma, att staten övertog städernas väg- och gatuhållning. Städernas gator vore delvis att betrakta såsom enskilda utfartsvägar, vilka alltså icke vore jämförliga med de allmänna vägarna på landsbygden. Gatu- och vägväsendet sammanhängde dessutom med avloppsväsendet, ledningar för gas och elektricitet m. m. Ej heller syntes det praktiskt, att staten övertog skötseln av endast vissa gator i städerna jämte deras allmänna vägar utanför gatunätet. Däremot måste ett statens övertagande av de allmänna vägarna på landsbygden påkalla en omprövning av statsbidragen till städernas väg- och gatuväsende.

Om den nuvarande vägförvaltningens ändamålsenlighet.

Av vad tidigare anförts framgår att de väghållningsskyldiga mycket länge själva buro huvudparten av kostnaderna för vägunderhåll och vinterväghållning. Naturligt är att förvaltningen beträffande dessa grenar av väghållningen under sådana förhållanden till huvudsaklig del skulle tillkomma de väghållningsskyldiga, låt vara under statlig kontroll.

Även kostnaderna för vägnätets utbyggande föll till betydande del på de väghållningsskyldiga. I fråga om byggandet av väg tillkom visserligen beslutanderätten länsstyrelserna, men då det mången gång innebar praktiska svårigheter att genomdriva byggnadsföretag som distrikten motsatte sig, hade de väghållningsskyldiga ett betydande inflytande även på vägbyggnadstakten.

Så länge en väsentlig del av väghållningskostnaderna bars av de kommunala vägsamfälligheterna, var med nödvändighet deras ekonomi regulator för vägstandard och vägbyggnadstakt. För vägstämmorna som hade det ekonomiska avgörandet gällde det att väl avväga utgifterna i förhållande till distriktens bärkraft. Varje steg togs därför i regel med klok eftertanke.

Ännu för blott 15 år sedan omfattade medelsförvaltningen inom distrikten huvudsakligen distriktens egna medel. Genom successiva höjningar av statsanslagen såväl till byggande av väg som till vägunderhåll och vinterväghållning, vilka höjningar delvis sammanhånga med automobilskattemedlens snabba tillväxt, har statsverkets bidrag till väghållningen tagit sådan omfattning, att de av vägdistriktet förvaltade medlen till vida övervägande del utgöras av statsmedel.

Å vägskattebetalarna belöpande andel av de totala väghållningskostnaderna för rikets hela landsbygd utgjorde för år 1937 27.7 och för år 1938 24:s pro-

cent. Medräknas även de betydande allmänna skatteutjämningsbidragen till skattetyngda kommuner, blir den icke-statliga andelen av väghållningskostnaderna ännu mindre. Att vägdistriktens andel av de totala väghållningskostnaderna var så pass stor, oaktat statsbidrag under nämnda år utgick med 85—95 procent av de verkliga underhållkostnaderna och 80—90 procent av vägbyggnadskostnaderna, torde huvudsakligen bero på, att statsbidraget till underhållet beräknats — icke på det löpande — utan på det näst föregående årets, i förevarande fall lägre kostnader. I den mån underhållskostnaderna bliva lika stora som eller mindre än närmast föregående år, kommer med oförändrad bidragsprocent den statliga andelen av väghållningskostnaderna att bliva avsevärt större än under 1937 och 1938. Andra orsaker till att nämnda andel icke är ännu större äro dels att vissa av vägdistriktens utgifter icke ansetts erforderliga för väghållningen, vadan statsbidrag till desamma icke utgått, dels att statsbidrag till marklösenkostnader utgått endast i begränsad omfattning och dels att statsbidrag i regel ej lämnats till vägdistriktens ränteutgifter.

Vägdistriktens andel av väghållningskostnaderna är av mycket växlande storlek inom skilda distrikt. Såsom exempel kan nämnas att inom ett vägdistrikt utgår, enligt uppgift av vägingenjören i länet, ordinarie statsbidrag till vägunderhållet och vinterväghållningen med 95 procent av kostnaderna härför. Samtliga vägar inom distriktet betraktas nämligen såsom ödebygdsvägar. Återstående 5 procent gäldas till ungefär $\frac{6}{10}$ -delar, d. v. s. 3 procent av totalkostnaderna, av vägskatteutjämningsbidrag. Av de 2 procent av kostnaderna för vägunderhåll och vinterväghållning, som sålunda utdebiteras å vägskattebetalarna, återbekomma dessa hälften genom den allmänna skatteutjämnningen. Denna kommuns medlemmar betala sålunda endast 1 procent av kostnaderna för vägunderhåll och vinterväghållning. Nära nog liknande förhållanden föreligga även inom vissa andra distrikt.

Trots den starka förskjutningen av väghållningsbördan från distrikten till staten, som ägt rum under senaste tid, har vägdistriktens beslutanderätt i viktiga ekonomiska och tekniska verkställighetsfrågor — ehuru kringgärdad med kontrollföreskrifter — i princip bibehållits.

Sedan den större delen av väghållningskostnaderna överflyttats på staten, har vägdistriktens ekonomi i stort sett upphört att vara regulator för vägstandard och vägbyggnadstakt. Den garanti mot kostnadernas uppdrivande, som tidigare förmenats ligga däri, att de väghållningsskyldiga själva hade att svara för en större del därav, torde i huvudsak vara försvunnen. Vägdistriktens andel i kostnaderna torde numera vara för liten för att nämnvärt påverka de beslutande organens sparsamhetsintresse, särskilt om viss utgift medför lokala fördelar i form av ökade arbetstillfällen eller ökat skatteunderlag. Det ekonomiska ansvaret avtrubbas av de höga statsbidragen. Tvånget till rationalisering och ekonomisering blir icke tillräckligt stort.

Om beslutanderätten skall förbliva hos kommunala myndigheter, borde en kännbar andel av väghållningskostnaderna stanna å distrikten. Ekonomisk makt bör nämligen vara förenad med ekonomiskt ansvar.

Flertalet vägstyrelser gör säkerligen sitt bästa för att efter förmåga beakta sparsamhetsintresset. Men det torde icke kunna förnekas att det på åtskilliga håll brustit härutinnan. De sakkunniga vilja i detta sammanhang erinra om de många fall av uppenbar misshushållning, vilka återgivits i statsrevisorernas berättelser (för åren 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938 och 1939).

Huru olika sparsamhetskravet gör sig gällande på skilda håll framgår bland annat av de olikheter distriktet emellan som kommit till uttryck vid bestämmandet av arvoden och ersättningar för likartade tjänster. Ovan (sid. 20) har berörts variationerna i vägstyrelseordförändenas arvoden. Vägstämmornas beslut rörande sistnämnda arvoden skola visserligen underställas länsstyrelsens prövning och fastställelse, men den kontroll, som härigenom sker, kan ej bliva effektiv, då ordförändena i många fall för kassörs- och sekreterargöromål åtnjuta särskilda arvoden, vilka ej underställas länsstyrelsens prövning. Ytterligare kan nämnas de mångfaldiga och olikartade grunder, efter vilka löner och reseersättningar till vägmästare och andra befattningshavare bestämmas. Ehuru det anförda är belysande för huru olika sparsamhetsintresset gör sig gällande hos skilda vägstyrelser, är det dock icke i dessa hänseenden som de största besparingarna kunna göras inom vägväsendet.

Staten utövar emellertid en omfattande kontroll över vägdistriktens förvaltning. Genom rätten att vägra statsbidrag till onödiga utgifter har staten möjlighet att genom sina organ verka återhållande på tendenser till slöseri. Som granskningen emellertid i huvudsak sker i efterhand, sedan utgifterna gjorts, kan kontrollen ej bliva i erforderlig grad effektiv, ty dels kan den ej bliva av omedelbar verkan, dels kunna begångna fel ofta ej rättas till. Från vägingenjörshåll, där man har intimaste kontakt med kontrollen, framhålles allmänt, att den är otillräcklig. Det är nämligen svårt att utan ingående undersökning beträffande varje utgiftspost avgöra, huruvida den är till beloppet skälig eller ej. Ur sparsamhetssynpunkt är det för övrigt icke nog, att kostnaderna för ett arbete eller för ett inköp icke bliva oskäligen, utan det är av största vikt, att över huvud inga andra kostnader nedläggas än de för en fullgod väghållning nödiga. För utövande av fortlöpande kontroll har föreskrivits skyldighet för vägstyrelserna, av vilkas ledamöter en utses av länsstyrelsen, att till denna insända förslag till inkomst- och utgiftsstat samt den sedermera fastställda staten ävensom i vissa fall avskrift av protokoll. Härigenom och genom rätt för representanter för de statliga organen att närvara vid vägstämmor och vägstyrelsesammanträden samt att delta i överläggningar ha statens organ väl erhållit möjlighet att i viss mån utöva inflytande å de kommunala myndigheterna, jämväl innan utgifterna beslutas, men denna förhandskontroll är icke tillräcklig för att förekomma utgifter som ur det allmännas synpunkt icke äro önskvärda eller nödvändiga. Detta beror icke minst därpå att mycket kort tid står till förfogande mellan statförslaget upprättande och dess fastställande. Även om en effektiv granskning av förslaget i visst fall skett från länsstyrelses sida, följer dock icke därav att, om staten sedermera överskrides, statsbidraget å de verkliga utgifterna

nedsättes. Förbud mot ett dylikt överskridande är emellertid svårt att stadga, då det ju icke alltid är möjligt att förhindra att utgifterna stiga över det beräknade beloppet.

De uppgifter, som kommo att åvila de genom 1891 års lag tillskapade vägstyrelserna, voro åtminstone till en början av mycket begränsad omfattning. Praktiskt taget allt vägunderhåll utfördes ju direkt av jordbruksfastigheterna under polismyndighetens kontroll. Vinterväghållningen ombesörjdes av särskilda ploglag. Underhållet av de tämligen få oindelade vägarna och broarna samt av färjorna utlämnades nästan alltid på entreprenad. Även den byggnadsverksamhet som åvilade vägstyrelserna var vid denna tid ringa.

Ännu så sent som 1913 uppgingo de totala underhållskostnaderna endast till ett beräknat belopp av 10·56 milj. kr., därav för naturaunderhållet 7·47 milj. kr. och för vinterväghållningen 1·28 milj. kr. De underhållsarbeten som åvilade vägstyrelserna måste alltså ha varit av tämligen obetydlig omfattning. De totala vägbyggnadskostnaderna uppgingo nämnda år till 2·84 milj. kr.

1920-talet medförde en revolutionerande förändring i vägstyrelsernas uppgifter. Under detta decennium övergick man i nästan alla distrikt från naturaunderhåll till vägunderhåll medelst vägkassan. Samtidigt fingo underhållsarbetena till följd av vägtrafikens motorisering en oerhört ökad omfattning. Därjämte medförde motorfordonstrafiken behov av nya och omläggning av gamla vägar med påföljd, att även vägbyggnadsverksamheten ökade enormt. Utvecklingen har vidare lett till att samtliga distrikt numera utföra vägunderhållet i egen regi. Även byggnadsarbetena utföras i stor utsträckning i denna ordning.

Vägstyrelsens uppgift — vilken ännu för tjugu år sedan huvudsakligen bestod i att förvalta vägkassan, träffa uppgörelse om några få smärre entreprenader och att yttra sig om ett eller annat vägförslag — har sålunda på kort tid vuxit till en förvaltningsuppgift av betydande mått. Årsomslutningen överstiger ofta en milj. kr. Till följd av denna utveckling ha allt större krav på vägstyrelsernas förmåga måst ställas. Allt oftare ha vägstyrelserna att träffa avgörande i betydande administrativa, tekniska och ekonomiska frågor. Därjämte ställer den tilltagande tendensen att utföra arbeten i egen regi ökade anspråk på vägstyrelsernas arbetsledande förmåga. De ha att leda stora arbeten, att anställa befäl och arbetare till stort antal, att verkställa betydande materialinköp m. m. Många vägdistrikt sysselsätta endast för underhållet tidvis mera än 100 arbetare. I arbetslöner till den tekniska personalen för byggnads- och underhållsarbeten i vägdistriktens egen regi har under 1938 utbetalats ett belopp av 42·9 milj. kr. Væghållningsarbetena ha numera fått en sådan omfattning, att det är ytterst angeläget att de verkställande organen äro väl lämpade att leda sådana arbeten.

Särskilt framträder detta, när man betraktar den tekniska sidan av väghållningen. Före motorfordonstrafiken var ju väghållningen, med undantag för

de broarbeten, som bortsattes på entreprenad, tekniskt enkel. Jordbrukarna kunde utan svårighet sköta vägunderhållet egentligen utan annan tillsyn än länsmännens. Det gällde ju icke svårare tekniska frågor än sådana, som jordbrukarna hade att taga befattning med i sitt eget arbete. Icke heller byggandet av väg innebar i allmänhet tekniska problem av större mått. Påfrestningen å vägarna var nämligen under ifrågavarande tidsskede förhållandevis obetydlig.

Motorfordonstrafikens första år medförde knappast någon ändring härutinnan. Bilarnas antal, hastighet och vikt voro nämligen ringa.

Efter världskrigets slut förändrades emellertid förhållandena snabbt. Antalet automobiler som vid slutet av 1919 uppgick till 8 506 har stigit mycket starkt och utgjorde i slutet av 1939 248 854. Samtidigt torde fordons hastigheten ha ökat med mera än 50 procent under de sista 10 åren. I fråga om lastbilar och omnibusar har därjämte en betydande förskjutning ägt rum från lättare till tyngre fordon.

Samtliga de element, trafikintensiteten samt fordonens hastighet och tyngd — av vilka vägslitningen är en funktion — ha sålunda undergått en oerhörd utveckling. Trafiken ställer helt andra krav på vägarnas beskaffenhet än förr och vägarna måste numera byggas och underhållas på ett helt annat sätt. Den höjda standard med avseende å väghållningen som motorfordonstrafiken framtingat har ställt ökade krav på teknisk kunnighet hos vägförvaltningen. Endast med teknikens hjälp kan god kvalitet på väghållningen åstadkommas.

Beträffande frågan huruvida det nuvarande sättet för utseende av vägstyrelseledamöter skänker garanti för val av män, som äro skickade att ombesörja en vägstyrelses betydelsefulla uppgifter, har icke helt utan fog såsom brist anmärkts att vid val av vägstyrelseledamöter hänsyn ej sällan tages mera till vederbörandes politiska uppfattning än till hans kvalifikationer att förvalta sitt uppdrag och att vägstyrelseledamöterna i vissa fall väljas ur kretsar och korporationer, med vilka vägstyrelsen har att träffa avtal om entreprenader och materialinköp.

Utsikterna att under nuvarande förhållanden få i vägstyrelserna invalda krafter, som stå i nivå med de krav, som en modern och rationell väghållning ställer på ledningen, äro sålunda ovissa. För väghållningen är vidare menligt att dess ledande kraft är en institution, vars ledamöter enligt sakens natur i allmänhet måste inneha sina uppdrag blott såsom bisysslor.

För att avhjälpa den brist på teknisk sakkunskap, som helt naturligt i regel blir till finnandes inom en vägstyrelse, utsedd enligt nu gällande grunder, ha de flesta vägstyrelser under senare år anställt särskilt utbildade fackmän, vägmästare. På grund av sina kunskaper på det vägtekniska området ha dessa ej sällan fått ett dominerande inflytande i förvaltningen. Vägmästarnas fackkunskap är i sig själv värdefull och har sin givna plats i en vägorganisation. Men den räcker ej till för att göra vägstyrelserna lämpade för självständigt handhavande av de stora uppgifterna av övervägande teknisk och arbetsledande art, som väghållningen inom ett vägdistrikt numera erbjuder.

Det kan invändas, att vägingenjörerna skola giva vägstyrelserna den erforderliga kompletterande tekniskt-ekonomiska ledningen. Vägingenjörerna och deras biträden äro emellertid för mycket kontrollanter och ha för litet inflytande i fråga om vägunderhållet. Det heter visserligen, att vägingenjörerna skola lämna råd och anvisningar åt vägstyrelserna, men de sakna formell rätt att ingripa i arbetena och taga befäl över desamma. Göres framställning för att rätta tekniska felgrepp från vägstyrelsernas och vägmästarnas sida, betraktas detta på sina håll som ett ingrepp i den kommunala självbestämmanderätten. Dessutom torde vägingenjörernas arbetsbörd oftast vara för stor för att de skola kunna ägna tillräcklig tid åt förevarande del av sin uppgift.

Genom den sammanslagning av väghållningsdistrikt till större enheter, som skedde genom 1934 års lagstiftning, ha möjligheterna till genomförande av en allmän rationalisering väsentligt ökats. Många distrikt äro dock alltför små för att kunna bära kostnaderna för en självständig, tekniskt fullgod förvaltning. Det stora antalet vägdistrikt med deras i hög grad varierande väglängd försvårar därjämte en rationell och ekonomisk väghållning.

Huru mycket väglängden kan variera för skilda distrikt framgår av nedanstående uppställning:

Väglängd i mil		Antal distrikt med vidstående väglängd
	0—10	4 (alla ödistrikt)
	över 10 t. o. m. 20	0
»	20 » 30	13
»	30 » 40	30
»	40 » 50	36
»	50 » 60	39
»	60 » 70	20
»	70 » 80	22
»	80 » 90	2
»	90	4
Summa		170 distrikt

Distriktsindelningen har betingats bland annat av olikheter i trafikintensiteten, nödvändigheten att sammanföra områden med gemensamma vägintrössen till ett distrikt samt vissa administrativa förhållanden. Emellertid synes otvivelaktigt att en till väglängden så varierande distriktsindelning förminskar möjligheterna att fullt utnyttja personal och maskiner. Särskilt är detta fallet i små distrikt.

Vid en inom VoV företagen utredning om underhållskostnaderna har det sålunda framkommit, att det i flera distrikt under vissa delar av året uppstått svårigheter att bereda de stadigvarande anställda arbetsuppgifter. Arbetarna ha i anledning härav ej sällan sysselsatts med röjnings- och andra dylika arbeten som strängt taget icke varit nödvändiga. Stora distrikt ha givetvis större förutsättningar att under perioder, då underhållsarbetena icke äro så omfattande, sysselsätta sina arbetare vid smärre byggnadsföretag.

Över huvud måste väghållningens ombesörjande av ett så stort antal vägstyrelser medföra vissa svårigheter. Administrationen blir dyrare och mera tungrodd än den behöver vara. Erforderlig enhetlighet och kontroll bliva svårare att åstadkomma. Det tar jämförelsevis lång tid, innan tekniska framsteg överallt bliva till fullo utnyttjade. I fråga om underhållsstandard, utbyggnadstakt och vägs betydelse göra sig mycket olikartade uppfattningar gällande inom skilda vägstyrelser, något som tydligt framgår av det växlande skick, vari skilda sträckor av en genom flera distrikt gående väg befinna sig. Det måste dock anses önskvärt, att vägarna i olika delar av landet hållas i ett i förhållande till trafikmängden något så när likartat skick.

Betydelsen av en sparsam och rationell vägförvaltning framträder bäst mot bakgrunden av den väldiga stegringen av väghållningskostnaderna under det senaste decenniet. Endast de statsbidragsberättigade kostnaderna för vägunderhåll och vinterväghållning (inklusive förvaltningskostnader, vissa grundförbättringar och halvpermanenta beläggningar) ha ökat från 38·05 milj. kr. under 1928 till 82·55 milj. kr. under 1938 och ha alltså mer än fördubblats på så pass kort tid. De ordinarie statsbidragen till dessa kostnader ha under samma tid stigit förhållandevis än mera, nämligen från 19·66 milj. kr. för 1929 till 70·27 milj. kr. för 1938. Denna oerhörda stegring är i första hand framkallad av den starkt ökade trafiken, men torde också till väsentlig del bero på rikligare flödande skatteskällor och måste föranleda tvivelsmål, huruvida tillräcklig sparsamhet och effektivitet i förvaltningen av vägväsendet verkligen ägt rum och över huvud kan åstadkommas med den nuvarande vägorganisationen.

Vid den inom VoV, under ledning av vägingenjören E. Almquist nu pågående utredningen rörande underhållskostnaderna har det visat sig, att stor oenhetlighet beträffande kostnaderna råder mellan skilda distrikt. Exempelvis variera distriktens kostnader för grusvägsunderhållet — som för 1938 uppgingo till sammanlagt 36·5 milj. kr. för hela riket — mellan mindre än 2 öre och mera än 28 öre per kvm.

Variationerna i underhållskostnaderna låta sig enligt Almquist icke förklaras enbart av sådana naturliga orsaker som differenser i trafikmängd, klimatiska förhållanden, grundens beskaffenhet, arbetslöner och materialpriser. Det har nämligen visat sig, att kostnaderna för en kvantitet kan variera betydligt även mellan distrikt med helt likartade förutsättningar. Därjämte har det med hjälp av ett stort jämförelsematerial för alla vägdistrikt och med beaktande av nyssnämnda lokala faktorer varit möjligt att med tämligen stor säkerhet bedöma vad som är att anse såsom skäligen kostnad för viss kvantitet inom skilda distrikt.

I den mån de verkliga kostnaderna för en kvantitet överstiga de såsom skäligen beräknade, måste följaktligen orsakerna härtill sökas i andra omständigheter än dem som betingas av nyssberörda lokala förhållanden. En av dessa orsaker har av Almquist angivits vara, att vägunderhållet inom de skilda distrikten »handhaves mer eller mindre planmässigt och rationellt, d. v. s. förekommande tekniska och administrativa problem behärskas på ett

mer eller mindre riktigt och fullständigt sätt». De stora belopp, vartill kostnaderna för underhållet uppgå, givas icke alltid, anför Almquist, den mest effektiva användningen, utan betydande utgifter ske inom vägdistriktet mer eller mindre planlöst.

I hur hög grad sådana irrationella faktorer påverka underhållskostnaderna kan givetvis icke med bestämdhet fastställas, men att den ekonomiska betydelsen av dessa faktorer är stor, torde vara uppenbart. Almquist yttrar härom: »Utredningen inom vägunderhållsinspektionen har för normala förhållanden hittills (november 1940) visat, att enbart genom mera allmänna ingrepp i vägunderhållets handhavande i syfte att åstadkomma större sparsamhet och planmässighet en verklig besparing — oavsett omföringar — av minst 3 milj. kr. per år är möjlig. Genom mera ingående åtgärder för vägunderhållets rationalisering och effektivisering måste kostnaderna komma att ytterligare nedbringas.»

Om förutsättningarna för en rationell och rättvis fördelning av vägmedlen med nuvarande organisation.

Med hänsyn till de stora belopp vägväsendet kostar samhället och till omfattningen och beskaffenheten av förefintliga vägbyggnadsbehov är det av största vikt att de medel, som ställas till vägväsendets förfogande, få en så rationell användning som möjligt. En dylik användning av vägmedlen förutsätter först och främst sparsamhet och effektivitet i vägförvaltningen samt vidare att medlen nedläggas, där de ur allmän synpunkt bäst behövas.

Så länge distriktet själva buro huvudparten av vägunderhållskostnaderna, kunde någon ur allmän synpunkt ändamålsenlig fördelning av vägmedlen icke komma till stånd. Vägarnas skötsel och vägbehovens tillgodoseende voro i stor utsträckning beroende av olika ekonomisk bärkraft i skilda distrikt och av växlande aktivitet och uppfattning hos distriktsorganen.

Genom statens övertagande av den största delen av väghållningsbördan i riket har väl skapats vissa förutsättningar för en ändamålsenligare och rättvisare fördelning av vägmedlen. En sådan fördelning försvåras emellertid av den nuvarande vägorganisationen med dess många lokala organ.

Enligt tidigare gällande bestämmelser kunde länsstyrelse meddela vägdistrikt tillstånd att i mindre utsträckning påföra underhållskontot kostnader för grundförbättringar och smärre rätningar. Då det emellertid visade sig, att vissa länsstyrelser meddelade sådana tillstånd i långt större utsträckning än andra, har bestämts att kostnaderna för grundförbättringar och rätningar efter den 1 januari 1939 icke längre få påföras underhållskontot.

Vid den förut omförmälda undersökningen rörande vägunderhållskostnaderna har framkommit att kostnaderna för dylika förbättringsarbeten på sina håll påförts underhållskontot även utan tillstånd av vederbörande länsstyrelser. Enligt Almquists utredning skulle t. ex. av 1938 års underhållskostnader ett belopp av åtminstone 3 milj. kr. härröra av arbeten, vilka — oaktat

de äro att anse såsom omläggning eller förbättring av väg — utan tillstånd bekostats såsom underhåll. Ett dylikt förfarande hos vissa vägdistrikt, vilket enligt vad utredningen visar ägt rum i flera fall även efter den 1 januari 1939, länder övriga distrikt till förfång i form av minskade bidrag till vägbyggnadsändamål.

En ändamålsenlig användning av de för vägväsendet tillgängliga medlen har försvarats även därigenom att inom vissa län till allmänt underhåll i stor utsträckning intagits enskilda vägar, vilka varit av förhållandevis liten betydelse för den allmänna samfärdseln.

Genom enskilda vägars förvandlande till allmänna ökas naturligtvis underhållskostnaderna för de allmänna vägarna, i all synnerhet om de äro i ett dåligt skick vid intagandet. Att här är fråga om en faktor av betydelse framgår redan därav att endast under åren 1935—1938 till allmänt underhåll intagits enskilda vägar till en sammanlagd längd av 2 021 km. De årliga underhållskostnaderna för dessa vägar kunna uppskattas till bortåt 50 öre för meter eller således till ett sammanlagt belopp av omkring 1 milj. kr. Om på sätt rätteligen bör ske mer betydande iståndsättning av en till allmänt underhåll intagen väg behandlas såsom vägbyggnad, torde omtanken om vägdistriktets ekonomi i förening med de begränsade statsbidragen till vägbyggnad vanligen verka återhållande på en alltför liberal tolkning av begreppet nödig för den allmänna samfärdseln. Men i många fall ha kostnader för iståndsättningen felaktigt påförts underhållskontot, varigenom statsbidrag automatiskt erhållits. För iståndsättning ha härigenom förbrukats statsmedel, som eljest kunnat användas för angelägnare företag.

På grund av de ekonomiska konsekvenserna är det av vikt, att vid prövning av fråga om vägs intagande till allmänt underhåll kraven å vägens behövlighet för den allmänna samfärdseln upprätthållas och bedömningen sker efter enhetliga principer. Emellertid lämnar, såsom ofta anmärkts, praxis härutinnan åtskilligt övrigt att önska. Såsom i sin mån ett vittnesbörd i detta avseende lär man säkerligen kunna betrakta det förhållandet att av de 2 021 km enskilda vägar, som under åren 1935—1938 förändrats till allmänna, mer än en fjärdedel belöper på ett enda län.

För åstadkommande av större enhetlighet i avgöranden om vägars intagning till allmänt underhåll föreslogo 1935 års vägsakkunniga i ett den 2 januari 1939 avgivet betänkande vissa anvisningar till ledning för bedömandet av dessa ärenden. De sakkunniga framhöllo emellertid därvid tillika, att mer effektiva medel måste sökas samt uttalade den meningen att, därest en organisation av vägväsendet vidtoges, VoV borde i en eller annan form erhålla inflytande på ärendenas avgörande.

Vad beträffar vägbyggnadsföretag sker ju fördelningen av statsbidragen mellan de olika länen av Kungl. Maj:t på förslag av VoV. Hittills har icke funnits någon fullständig och enhetlig utredning om vägbyggnadsbehoven i

skilda delar av landet, men genom det pågående arbetet med generalplanen för förbättringsarbeten på huvudvägar avses att ernå en mera objektiv grund för fördelningen.

Mot fördelningen inom länen av tillgängliga medel kan erinras att det stundom mött svårigheter att i flerårsplanerna få intagna just de arbeten som för landet i dess helhet haft den största betydelsen, men för vilka de lokala vägmyndigheterna haft mindre intresse. Det har vidare förekommit, att länsstyrelser — för att möjliggöra påbörjande av nya företag i större omfattning än som motsvaras av tillgängliga medel — fördelat medlen med små bidrag till ett jämförelsevis stort antal vägföretag, med påföljd att vederbörande vägdistrikt i många fall i förskott färdigställt företagen med upplånade penningar. Genom dylikt förskottsbyggande ha vägdistrikten åsamkats räntekostnader som, ehuru statsbidrag icke skola utgå därtill, dock indirekt till följd av vägskatteutjämningsbidraget delvis bekostats av staten. Sådant förskottsbyggande medför även lätt ojämnhet i arbetenas bedrivande, i det att viss tids forcerat byggande måste följas av viss tids stagnation i byggnadsverksamheten, då tillgängliga anslagsmedel i stor omfattning måste disponeras för täckande av förskotten. Den bristande planmässigheten i vägbyggandet har även kommit till synes däri, att förekommande byggnadsarbeten ibland uppdelats i många små företag, vilket varit ägnat att fördyra arbetena. För att rätta till förhållandena i nu berörda avseenden har Kungl. Maj:t, såsom förut berörts, beträffande fördelningen inom länen av vägmedlen för budgetåret 1940/41 föreskrivit bland annat, att flerårsplanerna skola icke blott granskas utan även godkännas av VoV. Man torde kunna förutsätta att sådana föreskrifter komma att gälla för medlens användning även i fortsättningen.

Brister hos den nuvarande vägorganisationen ur skattesynpunkt.

De första reformerna på vägväsendets område åsyftade huvudsakligen att bereda jordbruket lättnad i dess väghållningsbördor. Genom de reformer som i detta hänseende genomförts under de sista 50 åren har en väsentlig del av fastigheternas bördor för väghållningen överflyttats på andra skatteobjekt. Men även enligt 1934 års lagstiftning få fastigheterna på landet, på sätt framgår av den förut lämnade redogörelsen för vägs kattens utgörande (sid. 14), för vägbesväret vidkännas en rätt avsevärt hårdare belastning än andra vägskatteobjekt. Sålunda skulle, enligt en av kommunalskatteberedningen företagen utredning, vägs katten för 1937 — om den särskilda belastningen å fastighet icke varit för handen, utan samma repartitionstal tillämpats för fastighet som vid den allmänna kommunalbeskattningen, och oförändrat belopp skolat uttaxeras — ha minskat för jordbruksfastigheter med 1:6 milj. kr. och för andra fastigheter med 1:1 milj. kr. eller sammanlagt 2:7 milj. kr., d. v. s. inemot 10 procent av den för nämnda år utdebiterade vägs katten (29:6 milj. kr.)) Särbelastningens förhållande till den totalt utdebi-

terade vägskatten än ju dock icke konstant år från år utan växlar liksom vid alla garantiskatter med konjunkturerna. Vid sämre konjukturer sker sålunda en förskjutning i väghållningsbördan från övriga skatteobjekt till fastigheterna.

Då den hårdare belastningen för fastigheter bibehölls i 1934 års lagstiftning, motiverades detta med att vägskattens utgörande enligt de allmänna kommunala skattegrunderna skulle medföra en plötslig, synnerligen genomgripande förändring i bestående skatteförhållanden. Med hänsyn härtill ansågs en till sina verkningar mindre långt gående ändring lämpligare.

Denna särbelastning framstår såsom så mycket mera betungande som den utgår vare sig vederbörande fastighetsägare haft någon inkomst av fastigheten eller icke. Vidare åtnjuta fastighetsägare ej ens i de mest skattetyngda kommunerna några allmänna skatteutjämningsbidrag för den del av deras vägskatt, som beror på den särskilda belastningen på fastigheterna.

Förevarande spörsmål har givit anledning till motioner vid 1938, 1939 och 1940 års lagtima riksdagar om likställighet mellan fastighet och inkomst vid vägskattens utgörande. Motionerna ha visserligen avslagits, men detta har skett under hänvisning till pågående utredningar.

Vid 1938 års riksdag yttrade konstitutionsutskottet i ett av riksdagen godkänt utlåtande, att utskottet särskilt med hänsyn till den hastiga utvecklingen av den interkommunala biltrafiken och hela vägväsendets anpassning där-efter, vilken ägt och alltjämt ägde rum, funne de skäl, som tidigare kunnat åberopas för en hårdare belastning av fastighet än av andra beskattningsunderlag vid vägskattens utgörande, icke längre vara bärande och en utjämning till likställighet mellan fastighet och inkomst såsom vägskatteunderlag berättigad.

I motionen till 1939 års riksdag anfördes att särbelastningen vore så mycket mindre motiverad som jordbrukets transporter å landsvägarna numera i stor utsträckning utfördes med bil samt bidrag till vägväsendet för dessa transporter lämnades genom bensin- och fordonsskatterna.

Väghållningsbesväret har städse drabbat de väghållningsskyldiga synnerligen ojämnt. Spörsmålet, huru en utjämning bäst skulle kunna åstadkommas, har därför ständigt varit aktuellt men icke kunnat på ett tillfredsställande sätt lösas inom ramen för en kommunal väghållning.

Åtskilliga åtgärder ha vidtagits i utjämnande syfte. Genom en successiv höjning av de ordinarie bidragen till väghållningen har staten övertagit allt större och större del av väghållningsbördan och därmed reducerat följderna av bördornas ojämma fördelning distrikten emellan. Vidare har till utjämning av variationerna i distriktens väghållningsbördor sedan 1907 utgått ett årligt statsanslag till särskilt betungade distrikt. Till en början utgick detta anslag med endast 150 000 kr. om året. Utjämningseffekten var då skäligen obetydlig. Sedermera har anslaget emellertid högst väsentligt höjts; det utgjorde 5·01 milj. kr. för 1937, 4·69 milj. kr. för 1938 och 4·72 milj. kr. för 1939.

Den minskning av antalet vägdistrikt som genomförts på sista tiden har även verkat utjämnande.

Trots de åtgärder som vidtagits drabbar vägskattebördan skattebetalarna alltfjämt mycket ojämnt. Sålunda varierade vägskatten för 1940, fastställd vid vägstämmor under augusti månad 1939, mellan lägst 30 öre per vägskatte-krona i Jukkasjärvi vägdistrikt och högst 4: 84 kr. per vägskatte-krona i Tärna vägdistrikt. Om hela rikets landsbygd utgjort ett vägdistrikt och man haft att utdebitera samma totalbelopp, skulle vägskatten för 1940 ha bestämts till 1:42 kr. per vägskatte-krona. Av rikets 170 vägdistrikt hade 107 en vägskatt för 1940 som överstiger sistnämnda belopp. Av dessa 107 vägdistrikt hade 45 en vägskatt av 2 kr. per vägskatte-krona eller därutöver. För 9 av dessa bestämdes vägskatten till icke mindre än 3 kr. eller därutöver.

Dessa variationer i väghållningsbördan torde i huvudsak bero på olikheter distrikten emellan i fråga om skatteunderlagets storlek och väghållnings-skyldighetens omfattning. Givetvis har även det sätt, varpå väghållningen ombesörjes, betydelse för väghållningsbördans storlek. Såsom exempel på huru olika förhållandena i förstnämnda två hänseenden kunna vara även inom angränsande vägdistrikt kan nämnas, att Pajala vägdistrikt med en väglängd av 70 mil för 1940 utdebiterat ett belopp av 101 066 kr. på ett skatteunderlag av 31 583 vägskatte-kronor, medan Jukkasjärvi vägdistrikt med den betydligt mindre väglängden av 44 mil utdebiterat ett belopp av 318 300 kr. på ett skatteunderlag av 1 061 000 vägskatte-kronor (det högsta vägskatteunderlaget i hela riket). Följden av dessa olikheter har blivit att Pajala vägdistrikt har en utdebitering av 3:20 kr. per vägskatte-krona och Jukkasjärvi vägdistrikt en utdebitering av 30 öre per vägskatte-krona.

Trafiken på de allmänna vägarna är icke på samma sätt som tidigare lokalt betonad. I allt större utsträckning tagas vägarna i en trakt i anspråk även av andra än av dem som bo där. Sedan väghållningen sålunda blivit en gemensam angelägenhet för hela riket, framstår det som orättvist, att vissa landsdelar få bidra väsentligt mera till väghållningen än andra.

Härtill kommer att de delar av riket som få lämna de största bidragen till väghållningen, enligt vad en av kommunalskatteberedningen företagen utredning giver vid handen, i regel omfatta de mest skattetyngda kommunerna. Även om betydande allmänna skatteutjämningsbidrag utgå till dessa kom-muner, utgöra de höga vägskatterna likväl en tung börda för skattebetalarna.

Förändrade förhållanden efter tillkomsten av nu gällande väg-lagstiftning.

Efter tillkomsten år 1934 av gällande väglagstiftning ha för vägväsendets organisation betydelsefulla förhållanden väsentligt förändrats.

Först och främst har en så viktig faktor som vägtrafiken undergått en revolutionerande utveckling. Denna framgår redan av den ökning av antalet bilar som inträffat sedan början av 1934, då nu gällande väglagstiftning förelades riksdagen. Vid årsskiftet 1933/34 funnos i riket 143 912 automobiler,

därav 38 815 lastbilar. Vid utgången av 1939 hade totala antalet bilar stigit till 248 854 eller således med mera än 70 procent. Antalet lastbilar har under samma tid ökat i nästan samma proportion till 63 028. Statistiken visar därjämte en förskjutning från lättare till tyngre och därmed mera vägslitande lastbilar. Antalet lastbilar, lastande *över* 3 000 kg, var i slutet av 1933 endast 1 563. Vid utgången av 1939 funnos 21 602 lastbilar, lastande *minst* 3 000 kg. (Statistiken är omlagd. Då antalet lastbilar som lasta *precis* 3 000 kg icke torde vara så stort, äro nyssnämnda siffror jämförbara).

Man torde kunna antaga att trafikarbetet på de allmänna vägarna under ifrågavarande tid ökat i åtmistone samma proportion som antalet bilar, i all synnerhet som bilarnas hastighet stigit avsevärt. Detta antagande vinner stöd i den ökning av bensinförbrukningen som inträffat under senare år. Medan denna under budgetåret 1933/34 uppgick till ungefär 451 milj. liter, var den för budgetåret 1938/39 omkring 750 milj. liter.

Som en följd av den utveckling, motorfordonstrafiken sålunda undergått, ha de allmänna vägarna fått en helt annan vikt för vårt lands ekonomiska liv än de hade vid tillkomsten av nu gällande väglagstiftning. Belysande härför är en av VoV under 1937 verkställd försöksutredning beträffande omfattningen av den yrkesmässiga godstrafiken med bil eller släpvagn (S. O. U. 1938: 31). Enligt vad som härvid framkom omfattade den yrkesmässiga lastbilstrafiken under 1937 en befördrad godsmängd av 41·5 milj. ton med ett fraktbelopp av 134·5 milj. kr. Det utförda transportarbetet har beräknats till totalt 640 milj. ton/km. Under samma år befordrade samtliga järnvägar i landet en godsmängd, som efter reducering på grund av samtrafik uppgick till 36 milj. ton. Fraktinkomsten härför utgjorde 230 milj. kr. Det totala transportarbetet har för järnvägarnas del beräknats till 5 606 milj. ton/km.

Den ökade motorfordonstrafiken har medfört en avsevärd ökning av kostnaderna för vägunderhåll och vinterväghållning eller från 50·4 milj. kr. under 1933 till 82·5 milj. kr. under 1938.

Statens bidrag till den allmänna väghållningen har under de sista åren ökat icke blott absolut utan även relativt sett. För 1933 utgick statsbidrag med i regel 75 procent av kostnaderna för såväl underhåll som byggande av landsvägar och bygdevägar samt med högst 90 procent för ödebygdevägar. Numera utgår statsbidrag — om man bortser från den för 1940 bestämda, tillfälliga nedsättningen — med 85 procent av vägdistriktens verkliga utgifter för vägunderhåll och vinterväghållning av andra vägar än ödebygdevägar. Beträffande sistnämnda slags vägar lämnas bidrag med 95 procent av kostnaden för vägunderhåll och vinterväghållning. Statsbidraget till byggande av väg har jämväl höjts sedan 1933, så att det numera utgår med 80—90 procent av kostnaderna.

Därjämte har statens bidrag till utjämning av vägskatten i hårt belastade vägdistrikt höjts avsevärt från 1·8 milj. kr. under 1934 till omkring 5 milj. kr. under de senaste åren.

Utvecklingen har, såsom det anförda torde giva vid handen, lett till att

förhållandena nu äro helt annorlunda, än vad de voro vid tillkomsten av gällande lagstiftning.

Om möjliga reformer inom den nuvarande organisationens ram.

Naturligtvis kan åtskilligt förbättras även med väghållningens bibehållande såsom en kommunal angelägenhet.

En del av bristerna kunna avhjälpas redan genom reformer inom den nuvarande vägorganisationens ram. Genom ökad kontroll skulle förvaltningen kunna göras mera ekonomisk. I sådant hänseende borde bland annat upprättade statförslag granskas och fastställas av statliga myndigheter. Anslagsöverskridanden skulle ske på vägdistriktens egen risk, så att statsbidragen därigenom ej höjdes. För att skapa ett starkare motiv för sparsamhet i vägförvaltningen kunde statsbidragen för vägunderhåll och vinterväghållning utgå icke efter distrikts verkliga kostnader utan med viss andel av det belopp, vartill skäligena kostnader härför på förhand beräknats. Vidare torde inrättandet av en särskild överrevision vara till gagn för vägförvaltningen. Genom en ständig uppsikt över de löpande arbetena ute på vägarna och genom att giva vägingenjörspersonalen större möjligheter att taga ledning av vägarbetena skulle dessa kunna bedrivas mera rationellt. Därjämte borde allt projekterings- och renstakningsarbete ombesörjas av ingenjörer vid den statliga vägorganisationen. Även med bestående ordning torde åtskilliga inköp för vägväsendet — exempelvis maskiner, redskap, drivmedel och dammbindningsmedel — kunna genom sammanslutning av vägstyrelserna centraliseras och därigenom förbilligas. Genom att giva den centrala myndigheten vidgade befogenheter skulle man kunna åstadkomma en rationellare och rättvisare fördelning av vägmedlen och större planmässighet i vägbyggandet. I skattehänseende kan önskemålet om likställighet mellan fastighet och inkomst i fråga om skyldighet att bidra till vägväsendet givetvis realiseras även utan ett förstatligande av detta.

Å andra sidan måste framhållas dels att genomförandet av dylika åtgärder skulle lämna ganska litet kvar av de vägkommunala organens självbestämmanderätt, dels ock att den utökade kontrollen skulle medföra avsevärda kostnader, utan att man likväl finge någon garanti för att man vunno vad man åsyftade. De sammanlagda kostnaderna för administrationen av vägväsendet skulle stiga och — såsom framgår av det förut anförda — bliva betydligt större än för en helt statlig organisation. Det oaktat skulle man icke kunna komma ifrån åtskilliga av de brister som vidlåda den nuvarande organisationen. Av dessa skulle visserligen den ojämna skattebelastningen kunna till sina verkningar reduceras genom ökade statsbidrag. Härigenom skulle också en allmän lättnad i den kommunala skattebördan åstadkommas. Statsbidragen äro emellertid redan nu så höga, att en ytterligare höjning av desamma icke kan ske med bibehållande av ett kommunalt sparsamhetsintresse.

Här må också nämnas något om den tidigare från åtskilliga håll framförda tanken, att länen eller landstingsområdena skulle utgöra kommunala vägdistrikt. Härigenom skulle skapas förutsättningar för anställande av tekniskt förstklassig personal och för ett bättre utnyttjande av personal och maskiner. En sådan distriktsindelning skulle även medföra jämnare fördelning av väghållningsbördan. Såsom kommunalskatteberedningen framhållit torde utjämningen dock icke bliva tillräcklig. Mot förslaget kan även anföras, att förvaltningsapparaten bleve av minst samma omfattning som om vägväsendet förstatligades och att det likväl skulle vid sidan härav krävas en statlig kontrollorganisation. Administrationskostnaderna måste härigenom bliva onödigt höga. Vidare skulle reformen icke kunna förekomma de menliga verkningarna av en väghållning som ombesörjdes av kommunala organ, men till huvudsaklig del bekostades av staten. I 1934 års väglagsproposition anfördes vägande erinringar även ur andra synpunkter mot en sådan distriktsindelning.

Detta alternativ bör därför ej lämpligen komma i fråga såsom mellansteg till ett förstatligande, som förr eller senare torde bliva ofrånkomligt. I direktiven för de sakkunnigas arbete har icke heller förutsatts utredning av detta alternativ.

Fördelar av ett förstatligande.

Om staten övertager den allmänna väghållningsskyldigheten, kommer detta att medföra betydande fördelar för det allmänna och för väghållningen.

Det måste först och främst innebära en fördel för samhället i dess helhet, att statens egna organ helt besluta om de utgifter, till vilkas bestridande staten anslår så väldiga belopp. Endast härigenom kan trygghet skapas för att de medel som beviljas för vägväsendet användas på ett rationellt och objektivt riktigt sätt. Det bör också vara lättare för staten att hos egen förvaltning framtvinga erforderlig sparsamhet. Verksamheten lämpas efter och kostnaderna hållas inom den ekonomiska ram, som gives genom de anslag, riksdagen ställer till förfogande.

Den kanske största fördelen av ett förstatligande torde bliva möjligheten att skapa en organisation, som har väsentligt större förutsättningar än den nuvarande att lösa alla administrativa, ekonomiska och tekniska uppgifter. De 170 vägstyrelseordförandena och det stora antalet övriga ledamöter, vilka alla ha sina uppdrag inom väghållningen som en bisyssla, ersättas av ett förhållandevis litet antal fackkunniga tjänstemän, som uteslutande ägna sig åt denna uppgift. Dessa tjänstemän komma härigenom att erhålla rutin och skicklighet i handhavandet av de omfattande och skiftande uppgifter, som vägväsendet inrymmer, till fromma för såväl kvalitet som ekonomi. Det blir också möjligt att på ett helt annat sätt än nu tillgodogöra sig alla framsteg såväl på teknikens område som inom det affärsmässiga.

Härtill kommer att kostnaderna för en sådan statlig vägorganisation bliva, på sätt i annat sammanhang visats, avsevärt lägre än de nuvarande administrationskostnaderna.

Inom en stor organisation med välkonstruerad ledning kan åstadkommas det mest effektiva utnyttjande av såväl personal som maskinell utrustning och inventarier, vilket utgör en viktig faktor för att förbilliga väghållningen. Hos många av de nuvarande vägdistrikt finnas anställda, vilka icke kunna erhålla full sysselsättning hela året. Den kvalificerade personalen kan vid ett förstatligt vägväsende disponeras för uppgifter i alla delar av landet. Maskinparken och inventariebeståndet kunna hållas relativt lågt. I stället för att varje vägdistrikt för närvarande skaffar dylik utrustning för egna behov — ofta kanske för toppbelastning — kan nämligen den statliga organisationen dirigera maskiner o. dyl. oberoende av vägdistrikts gränser. Sålunda vinnes besparing genom minskade inköp av maskiner och inventarier.

Såsom framhållits i det föregående bör också en beaktansvärd vinst kunna göras genom att förstatligandet möjliggör centralisering av inköpen hos ett fackkunnigt organ, tränat på att göra förrådsaffärer.

I huru hög grad en statlig vägorganisation skall genom ett effektivt och rationellt vägunderhåll och genom sparsamhet i förvaltningen kunna minska vägunderhållskostnaderna är naturligtvis icke möjligt att angiva i siffror, men att besparingen måste bliva betydande synes de sakkunniga otvivelaktigt, icke minst i belysning av den ovan åberopade utredningen om underhållskostnaderna. Något annat effektivt medel att förekomma den oavbrutna stegringen av dessa kostnader än ett förstatligande av den allmänna väghållningen torde icke vara lätt att finna.

Med en statlig vägorganisation skapas även större förutsättningar för den beslutande myndigheten att vid fördelningen av vägmedlen överblicka vägbehoven i skilda delar av landet.

I skattehänseende medför ett förstatligande av vägväsendet betydande fördelar. Vilken lättnad en avlyftning av väghållningsskyldigheten från landsbygdens kommunala skatteunderlag skulle innebära, framgår av följande av kommunalskatteberedningen upprättade tabell över det kommunala skattestrycket enligt 1938 års utdebiteringar med och utan inberäkning av vägs katt.

	Antal landskommuner med en sammanlagd utdebitering per skattekrona av kr.						
	Högst 8: 00	8: 01— 10: 00	10: 01— 12: 00	12: 01— 15: 00	15: 01— 20: 00	Över 20: 00	Summa
Med inberäkning av vägs katt	57	424	772	695	361	99	2 408
Utan inberäkning av vägs katt	292	791	610	460	192	63	2 408

Av tabellen framgår att antalet kommuner, som enligt 1938 års skatteunderlag hade ett sammanlagt skattetryck av över 10 kr. per 100 kronors inkomst, skulle vid ett avlyftande av väghållningsbördan ha nedbringats från 1927 till 1 325.

Det bör vidare nämnas, att det allmänna skatteutjämningsbidraget till särskilt betungade kommuner — vilket bidrag 1938 utgick med 14⁴ milj. kr. — skulle, enligt en av kommunalskatteberedningen verkställd beräkning, ha minskat med icke mindre än 4² milj. kr., om någon uttaxering för vägväsendet icke behövt företagas nämnda år. Att väghållningsbördan under kristider verkar väsentligt mera betungande är självfallet. Om den nu utgående vägs-katten bortfaller, avlyftes automatiskt även den särbelastning, vilken — såsom en reminiscens från äldre tider — alltjämt åvilar fastigheterna på landet. Slutligen och framför allt försvinna de betydande ojämnheterna i skilda kommuners bördor för väghållningen.

Om behovet av ett förstatligande för förhållanden under krig eller kristider.

I krig äro landsvägstransporterna av utomordentlig betydelse såväl för truppförflyttningar som för folkförsörjningen. Av denna anledning är det av vikt att vid krig de för riksförsvaret eller folkhushållningen viktiga vägarna vidmakthållas och vid förstöring snabbt återställas. Vad angår vägar, som ligga bakom de områden, där militära operationer äga rum, måste nämnda åtgärder verkställas genom de civila vägmyndigheternas försorg. Redan i fredstid böra därför förberedelser vidtagas för att säkerställa att erforderlig befälspersonal, specialarbetare och erforderliga maskiner bliva tillgängliga för väguppgifterna under krig. Därest en för detta ändamål genomförd organisation icke funnes, skulle det kunna inträffa, att vid mobilisering vägväsendets personal eller vägmaskinpark toges i anspråk för försvarets räkning i sådan utsträckning, att underhållet av de för riksförsvaret och folkförsörjningen viktiga vägarna eller deras återställande vid eventuell förstöring skulle kunna äventyras.

Genom beslut den 8 april 1938 förordnade Kungl. Maj:t, på därom av chefen för försvarsstaben gjord framställning, att det skulle åligga VoV att i samråd med nämnda chef utfärda anvisningar beträffande mobiliseringsplanläggningen vid vägväsendet inom länen.

Närmare bestämmelser beträffande planläggningen ha sedermera bland annat meddelats dels i Kungl. Maj:ts instruktion för civila myndigheter vid mobilisering, dels i den av chefen för försvarsstaben lämnade allmänna planen för VoV:s verksamhet för militära ändamål vid krig och dels i civilt försvarsberedskaps-cirkulär. Med stöd av dessa skilda föreskrifter har VoV utfärdat mobiliseringsinstruktion för väg- och vattenbyggnadsväsendet. Denna instruktion utgör en sammanfattning av de föreskrifter om mobiliseringsarbetet, som ansetts erforderliga för styrelsens och densamma underställda organisationers verksamhet vid krig eller krigsfara.

Enligt instruktionen skola under vägingenjörrens överinseende inom vägdistriktet vägunderhålls-avdelningar organiseras med uppgift att underhålla de vägar som äro av betydelse för riksförsvaret och för folkförsörjningen.

Omfattningen av detta vägnät bestämmes av VoV i samråd med chefen för försvarsstaben. Inom länens vägväsende skola vidare genom vägingenjörens försorg uppsätts vägreparationsavdelningar, avsedda att användas för större reparationer av vägar. Härutöver skola genom VoV:s försorg organiseras vägarbets- och broreparationsavdelningar, som skola ha till uppgift att verkställa nyanläggningar och större reparationer.

Den anbefallda mobiliseringsplanläggningen genomfördes under 1938. Sedan förstärkt försvarsberedskap inträtt, har organisationen på överbefälhavarens framställning varit partiellt i kraft under viss tid inom delar av landet; i vissa fall har den varit sammandragen för övning.

Erfarenheterna från denna övning ha enligt uppgift givit vid handen, att en del olägenheter vidlåda krigsorganisationen. Denna kommer i viss mån i konflikt med den i väglagen stadgade skyldigheten för vägdistrikten att svara för underhållet av alla allmänna vägar. Vid vägunderhållsavdelningarnas organiserande har visserligen eftersträfvats att så vitt möjligt låta varje vägdistrikt uppsätta egna avdelningar för underhållet av de vägar inom distriktet, som äro av betydelse för riksförsvaret och för folkförsörjningen. Det torde dock i krigstid vara ofrånkomligt att åtskilliga av dessa under vägingenjörernas överinseende arbetande avdelningar på order av militär myndighet komma att överflyttas för arbete inom andra vägdistrikt. Enligt väglagen skall emellertid vägunderhållet bekostas av vägdistrikten. Under sådana förhållanden torde det svårligen kunna undgås, att vägdistriktsorganens beslutanderätt kan bli åsidosatt, liksom att intressekonflikter, särskilt av ekonomisk art, kunna uppstå.

Ur organisatorisk synpunkt synes det klart, att vägväsendet med hänsyn till de uppgifter, som komma att åvila detsamma, vid krig bör stå under enhetlig, hela riket omfattande ledning i nära kontakt med de militära organen. Endast härigenom vinnes garanti för att den organisation, som inom vägväsendet genomföres för säkerställande av väghållnings- och reparationsberedskap i krigstid, kommer att bli till åsyftad nytta och verkan. Med stöd av lagen den 1 november 1940 med särskilda bestämmelser angående stats- eller kommunalmyndigheterna och deras verksamhet vid krig eller krigsfara m. m. kan också vägväsendet vid behov ställas under statlig ledning.

Emellertid kan med fog göras gällande, att det vore fördelaktigare, om övergången från freds- till krigsorganisation inom vägväsendet kunde ske så snabbt som möjligt och utan den omgång genom vägdistrikten, som för närvarande måste äga rum. Förutsättningen härför är, att fredsorganisationen rent automatiskt kan anpassas efter krigsförhållanden och härav betingade omständigheter.

Vid ett förstataligt vägväsende löses ifrågavarande spörsmål på ett mycket ändamålsenligt sätt. Den statliga vägorganisationen kan väl anpassas efter krigsförhållanden. Vägorganisationens ledning kan dirigera personal och tekniska hjälpmedel, dit de bäst behövas, oberoende av läns- eller vägdistriktgränser, samt kan lätt uppsätta såväl militära vägförband, omfattande befäls-

personal, arbetare och vägmaskiner m. m., som sådana förband, vilka skola ombesörja den civila väghållningen i krig. Kostnaden kommer att helt falla på statsverket. Ledningen av vägväsendet i krig skulle kunna ske i intim kontakt med den militära ledningen.

Det torde icke råda tvivel om att en statlig vägorganisation under enhetlig ledning och med fast, statligt anställd personal skulle bliva till utomordentlig fördel för de viktiga uppgifter, som ankomma på vägväsendet i händelse av krig.

Vid inträdande kris torde förhållandena på vägväsendets område med all sannolikhet komma att gestalta sig på följande sätt. På grund av nedgången i trafik under lågkonjunkturen kan vägunderhållet inskränkas. Samtidigt uppkommer behov av att igångsätta vägbyggnadsarbeten för arbetslöshetens bekämpande. För vägunderhållet avsedd personal bör med hänsyn härtill kunna inskränkas eller överflyttas och utnyttjas vid byggnadsföretagen. Organisationen inom vägväsendet bör därför vara i viss mån rörlig med god anpassningsförmåga.

Den nuvarande kommunala vägorganisationen äger icke sådan anpassningsförmåga, vilket visat sig under nu rådande kris. Ehuru vägunderhållet till sin omfattning minskat, äro administrationskostnaderna inom vägdistrikten det oaktat i stort sett oförändrade. Med nuvarande system för beredskapsarbetenas utförande kan ej heller vägdistriktens personal komma till användning, då i de flesta fall nämnda arbeten vid inträdande arbetslöshet komma att utföras i statlig regi med användande av hänvisade arbetare från annan ort.

Ett förstatligt vägväsende kommer att i nu berörda hänseenden innebära stora fördelar.

Vad först beträffar vägväsendets beredskapsplanläggning kan arbetet härmed för VoV och dess distriktsförvaltningar, vilka inom sig äga både de byggande och planläggande organen, bliva enhetligt och rationellt. VoV blir bättre i stånd att till arbetsmarknadskommissionen lämna uppgift om aktuella och förberedda arbeten än vad nu är fallet.

Vidare kan vidtagandet av erforderliga förberedande åtgärder för beredskapsarbetena — utslag, renstakning, markförvärv m. m. — ske på ett enklare sätt än nu.

Med ett förstatligt vägväsende ligger det nära till hands att koncentrera utförandet av de inom väg- och vattenbyggnadsfacket förekommande beredskapsarbetena — väg-, bro-, flygfälts-, hamn-, farleds-, vattenlednings- och avloppsledningsarbeten m. m. — till VoV. Härigenom skulle onödigt splittring av arbetena undvikas. Arbetsmarknadskommissionens befattning skulle i så fall komma att för nämnda arbeten avse planläggning av hjälpverksamheten, val av lämpliga beredskapsarbeten samt hänvisning av arbetare m. m. När kommissionen beslutat om visst företags utförande, skulle arbetet omhänderväras av VoV genom dess distriktsförvaltningar.

En statlig vägorganisation skulle slutligen äga den smidiga anpassning, som erfordras vid inträdande konjunkturomslag. Om vägunderhållet måste inskränkas, kunna personal och maskiner i stället utnyttjas för beredskapsarbetena. Vägväsendets centrala ledning kan väl överblicka förhållandena och dirigera arbetskrafterna och de tekniska hjälpmedlen till de ställen, där de lämpligast böra sättas in, samt vid behov inskränka personalen. Det torde vara till stor fördel för staten att hava en beredskapsorganisation i form av en statlig vägorganisation, som lätt kan anpassas efter de förhållanden, vilka kunna inträda vid arbetslöshet, och som erfordra snabba avhjälpande åtgärder.

Granskning av tidigare anförda skäl mot ett förstatligande.

Mot ett förstatligande ha åberopats åtskilliga skäl.

Vad som framför allt anföres mot ett förstatligande är att de lokala intressena i vägfrågor därigenom sättas i fara. Huru betydelsefull en väg än må vara för hela samhället, knyter sig dock alltid till vägen ett lokalt intresse. Man synes därför, på sätt vägkommissionen på sin tid framhöll, icke kunna komma ifrån att vägväsendet, jämte ett av allmännyttan betingat statligt moment, även inrymmer ett starkt lokalt innehåll. Var vägar skola anläggas och hur de skola byggas och underhållas måste följaktligen alltid vara av stort intresse för ortsbefolkningen. Landsbygdens befolkning har också under tidernas lopp vant sig att betrakta väghållningen som en dess angelägenhet. Ett förstatligande av vägväsendet kommer därför att för många framstå såsom ett intrång i den kommunala självbestämmanderätten. Helt visst är det av värde för landsbygdens befolkning att själv ombesörja väghållningen och anpassa den efter varje Orts förhållanden. Det värdefulla härutinnan kan dock väsentligen bevaras även vid en statlig vägorganisation, om den gestaltas så, att de lokala synpunkterna få tillfälle att göra sig gällande. Det av de sakkunniga utarbetade förslaget avser att skapa garanti för att de lokala intressena skola bliva vederbörligen beaktade vid handläggningen av vägfrågor.

Då frågan om ett förstatligande tidigare diskuterats i riksdagen, har det skäl, som motståndarna till reformen ansett kraftigast tala mot densamma, varit att de med väghållningen förenade totalkostnaderna till följd av förstatligandet skulle avsevärt stiga. Vad som närmast åberopades till stöd för denna invändning var väl att naturavägunderhållet var så mycket billigare än underhåll genom entreprenör eller i egen regi. I den mån invändningen grundat sig härå, har den helt förlorat aktualitet.

Till stöd för invändningen anfördes emellertid även, att de enskildas anspråk på vägväsendet skulle mer och mer stegras och därigenom öka kostnaderna för väghållningen. Tidigare har funnits starkt fog för ett sådant antagande. Härutinnan ha emellertid förhållandena ändrat sig. Det finnes icke längre någon rimlig anledning antaga att en statlig vägorganisation skulle ha svårare att motstå obefogade anspråk från allmänhetens sida än de kommunala organen. Snarare torde det förhålla sig tvärtom.

Det har vidare framhållits att arbeten, enligt gammal erfarenhet, ställde sig kostsammare, när de utfördes för statens räkning än eljest. Riktigheten av detta påstående torde aldrig ha visats vara allmängiltigt och jävas i varje fall i våra dagar bestämt av erfarenheten från de statliga affärsdrivande verkens områden, där staten visat sig kunna driva stora arbeten, vilka beträffande prisbillighet väl stå sig vid jämförelse med av andra företagare utförda arbeten.

Slutligen har såsom orsak för en ökning av väghållningskostnaderna efter ett förstatligande framhållits, att reformen måste medföra en tung och dyrbar förvaltningsapparat i förhållande till den nuvarande organisationen. Att en statlig vägorganisation förutsätter avsevärt flera stadigvarande anställda befattningshavare än hos den nuvarande organisationen är obestriddligt. Den statliga förvaltningsapparatens större omfattning är dock endast skenbar. Den skall nämligen ersätta, förutom vägstyrelserna och deras befattningshavare, även vägingenjörerna och deras biträden samt övertaga en del av det arbete för vägväsendet som nu utföres av länsstyrelserna ävensom de konsulterande ingenjörernas arbete. Kostnaden för en förvaltning av ifrågasatt slag behöver dock ej bli större än när göromålen äro fördelade på mångdubbelt flera personer, vilka var för sig åtnjuta en mindre ersättning och endast delvis ägna sin tid åt vägväsendet. De sakkunnigas utredning visar också att utgifterna för en helt statlig organisation bli, trots dess vida större sakkunskap och effektivitet, lägre än de nuvarande kostnaderna för vägväsendets administration, särskilt om ett förstatligande sker enligt alt. I.

Såsom skäl mot ett förstatligande av vägväsendet har även brukat framhållas, att en sådan reform måste medföra större belastning av statsbudgeten än vad denna utan olägenhet kunde tåla. Detta skäl berör frågan om hur ett förstatligande skall finansieras ur skattesynpunkt, vilken fråga enligt direktiven för de sakkunniga är undantagen från deras utredning.

I detta sammanhang må erinras att den del av väghållningskostnaderna, som nu utdebiteras å vägdistriktens medlemmar, utgör omkring 30 milj. kr. om året. Av detta belopp återfå dock vägskattebetalarna mellan 4 och 5 milj. kr. genom de allmänna skatteutjämningsbidragen.

Vid ett förstatligande skulle enligt de sakkunnigas mening väghållningskostnaderna, sedda i relation till trafikens omfattning, kunna väsentligen nedbringas, ehuru denna besparing icke på förhand kan siffermässigt anges.

Huruvida det sålunda reducerade beloppet skall uttagas genom ökade fordons- och bensinskatter eller på annat sätt kommer att prövas i annan ordning.

Motståndarna till ett förstatligande av vägväsendet se därjämte denna reform såsom ett led i en utveckling, som på det ena området efter det andra medför en centralisering till huvudstaden av alla olika angelägenheter. Ett byråkratiskt-politiskt huvudstadsvälde anses särskilt betänkligt för vägväsendet. En statlig vägorganisation befaras bli ett alltför stort företag för att kunna väl behärras och administreras, något som måste leda till byråkrati

och överorganisation. Erfarenhet från andra områden, där staten utövar ekonomisk verksamhet, exempelvis statens järnvägar, telegrafverket och vattenfallsverket, bestyrker emellertid icke en sådan farhåga. De allmänna väghållningskostnaderna uppgå icke på långt när till så stort belopp som statens järnvägars årliga omslutning. Det är dock att märka att vägväsendet helt visst är tämligen svåradministrerat på grund av nödvändigheten att taga hänsyn till skiftande små lokala förhållanden.

Slutligt ställningstagande.

Ett förstatligande av vägväsendet bryter mot historiska traditioner och bör icke företagas utan starka skäl.

Med motorfordonstrafikens snabba utveckling ha förutsättningarna för väghållningens ombesörjande av kommunala samfälligheter rubbats.

För det första är trafiken icke längre i huvudsak lokalt betonad. Väghållningen har blivit ett gemensamt intresse för alla innevånare i landet.

En annan betingelse för väghållningens handhavande av kommunala samfälligheter har varit att dessa själva, helt eller till väsentlig del, bekostade de allmänna vägarna. Det är nu 100 år sedan staten började regelbundet bidra till utgifterna för väghållningen. De årliga anslagen voro till en början små och avsågo endast byggnadsarbeten. Så småningom ha bidragen emellertid stigit i allt hastigare tempo, särskilt under de sista två decennierna, så att staten numera bär den långt övervägande delen av väghållningskostnaderna.

Vägarnas byggande och underhåll beredde tidigare på grund av deras enkla beskaffenhet icke några svårigheter för de kommunala organen. En rationell väghållning av idag ställer betydande tekniska krav på den verkställande ledningen.

Utvecklingen i senare tid inom förvaltningen av det allmänna vägväsendet kan sägas ha präglats av en alltmera framträdande uppfattning om väghållningen såsom ett intresse av statlig natur och såsom en verksamhet som bör bekostas huvudsakligen av statsmedel. Denna uppfattning grundar sig med allt fog på vägarnas ökade betydelse såsom förbindelseleder mellan landets olika delar och väghållningens oerhörda tillväxt i kvantitativt och kvalitativt hänseende. En överflyttning å statsverket jämväl av den del av väghållningskostnaderna, som alltjämt bäres av vägdistrikten, är därför endast ett fullföljande av en princip, som statsmakterna genom att i växande mån understödja väghållningen hittills funnit vara riktig.

De brister som vidlåda den nuvarande vägorganisationen påkalla en ändring i bestående förhållanden på vägväsendets område. Skall vägtrafikens behov kunna tillgodoses för en rimlig kostnad — och det är ju ett önskemål som måste tillmätas det allra största avseende — måste väghållningen inom hela landet bedrivas efter enhetliga, tekniskt-ekonomiskt rationella linjer. Vad man vidare vill uppnå är en jämn fördelning av väghållningsbördan över hela landet. Båda dessa syften kunna bäst vinnas, om hela den allmänna väg-

hållningen på landet sammanföres till en organisatorisk enhet under statlig ledning. Endast på detta sätt synes full trygghet kunna erhållas för att de medel som nedläggas på våra vägar användas på ett rationellt och objektivt riktigt sätt och att kostnaderna för den allmänna väghållningen fördelas rättvist mellan skattebetalarna.

De sakkunniga äro icke främmande för att ett förstatligande av vägväsendet även kan medföra vissa olägenheter. Dessa äro emellertid icke av den betydelse, att de böra utgöra hinder för ett förstatligande. De sakkunniga vilja särskilt framhålla att det är möjligt att giva en statlig vägorganisation en sådan gestaltning, att de lokala vägingresserna erhålla tillfälle att göra sig gällande. Någon tungrodd byråkratisering synes icke vara att befara av ett förstatligande. Sådana statliga tekniska affärsverk som statens järnvägar, telegrafverket och vattenfallsstyrelsen ha ju alla visat sig mäktiga att framgångsrikt utveckla och driva respektive affärgrenar, och det är ej tvivel underkastat att den organisationsform, som de sakkunniga föreslagit i händelse av ett förstatligande, är tekniskt-ekonomiskt mera effektiv och möjliggör en snabbare anpassning efter utvecklingens behov än den nuvarande.

Väl har endast kort tid förflutit, sedan vägväsendets nuvarande organisation beslutades. Men de skäl, vilka i denna utredning förebragts för ett förstatligande, ha väsentligen aktualiserats genom den utveckling som ägt rum sedan 1934.

Vid ett övervägande av vad sålunda anförts finna sig de sakkunniga böra tillstyrka statens övertagande av den allmänna väghållningsskyldigheten på landet.

Kap. 11. Om ett förstatligande under nu pågående kris.

Väghållningens omfattning.

Den gångna tiden av nu pågående världskris har ju uppvisat starka omkastningar på vägtrafikens område. Det är därför ej lätt att få hållpunkter för ett bedömande av förhållandena vid den tidpunkt, när ett förstatligande tidigast kan äga rum, vilket torde vara den 1 juli 1943.

Man vet att motorfordonstrafiken under hösten 1939 och en stor del av år 1940 sjönk katastrofalt.

Sedan man i gengas fått ersättning för flytande bränsle, har emellertid en vändning inträtt. Trafiken har åter börjat växa i en allttjämt stigande kurva. Det är framförallt lastbiltrafiken och linjetrafiken, som man strävar att hålla i gång, liksom även den yrkesmässiga personbilstrafiken i nödig omfattning. Inskränkningen går särskilt ut över de privata personbilarna.

Visserligen är användningen av de nya drivmedlen förenad med åtskilligt besvär, men av vad som utförts för vägtrafikmedlens anpassning efter de nya förhållandena synes man vara berättigad att draga den slutsatsen, att motortrafiken blivit en till den grad oundgänglig faktor i samhällslivet, att det förändrade läget helt automatiskt utlöst ett intensivt tekniskt arbete för att hålla trafiken i gång. Säkert kan man räkna med att det fortsättningsvis kommer att bedrivas ett intensivt arbete på förbättring och fulländning av nu befintliga metoder att skapa andra drivmedel än flytande bränsle. Man torde vidare kunna förvänta en snabb förbättring av driftsäkerhet och ekonomi. Genom rationalisering av trafikens organisation kan man också öka utnyttjningsgraden av befintliga fordon och även på detta sätt nedbringa fraktkostnaderna på motorfordon.

Det är naturligtvis omöjligt att för närvarande profetera om i vilken takt motorfordonstrafiken och därmed trafikarbetet på landsvägarna kommer att växa. Med hänvisning till det anförda torde emellertid kunna antagas, att linje- och lastbiltrafiken kommer att uppvisa en relativt snabb återhämtning. Beträffande trafiken med privata personbilar kommer den att i hög grad sammanhånga med vårt folks ekonomiska standard efter ett fredsslut. Att för närvarande spekulera häröver är meningslöst.

Enligt i VoV erhållen uppgift utgjorde motorfordonstrafiken vid hösträkningarna 1940 35—40 procent av 1936 års trafik. Å andra sidan hade fordonens medelvikt ökat sedan trafikräkningen 1936 från 2.51 ton till 3.28 ton under 1940, motsvarande en ökning av omkring 30 procent. Antalet tonkilometer har sålunda icke nedgått i samma omfattning som antalet fordonskilometer.

Huru trafiken under år 1941 kommer att gestalta sig är mycket svårt att ange i siffror. I årets statsverksproposition utgår man ifrån att trafiken under

år 1941 kommer att bliva något livligare än under senare hälften av år 1940, och att i stort sett trafikomfattningen under år 1941 kan antagas komma att motsvara den under år 1940. Samtliga trafikräkningar under år 1940 visa att trafiken i medeltal för hela året var ungefär 45 procent av 1936 års trafik. Den sedermera konstaterade ökningen av gengasdrivna motorfordon kan mycket väl föranleda, att trafiken 1941 kommer att bliva större än under föregående år.

Beträffande *vägunderhållskostnaden* är det uppenbart och bekräftas av erfarenheten, att den icke kan sjunka i samma mån som trafiken nedgår, ty det finnes kostnader, som äro i viss mån oberoende av trafikens storlek, nämligen *dels* organisationskostnader o. dyl., *dels* och de s. k. grundkostnaderna, d. v. s. utgifter för arbeten, som alltid måste nedläggas, om vägarna skola kunna vidmakthållas. Först därovan kommer en rörlig kostnad, som är beroende av trafikens storlek.

Enligt uppgifter från VoV uppgick den statsbidragsberättigade vägunderhållskostnaden för år 1939 till 70·2 milj. kr. och beräknas samma kostnad för år 1940 uppgå till 56 milj. kr. I årets statsverksproposition beräknas 1941 års underhållskostnad likaledes till 56 milj. kr. Om man från nämnda belopp avdrager utgifterna för avskrivning å vägmaskiner och byggnader, annuiteter å beläggningslån samt kostnader för förvaltning och vägmästare m. m., bliva de resterande kostnaderna

för år 1939 cirka 58·1 milj. kr.,

» vartdera av åren 1940—41 cirka 42·2 milj. kr. eller cirka 73 procent av 1939 års kostnader.

Sistnämnda belopp, cirka 42 milj. kr., motsvarar den arbetsuppgift, som måste utföras beträffande underhållet även vid den starkt reducerade trafik, som de förändrade förhållandena medfört.

Underhållet representerar sålunda även under krisen en mycket stor arbetsuppgift, och det är synnerligen viktigt att den omhänderhaves på det mest ekonomiska sätt.

Beträffande *vägbyggnadsverksamhetens* omfattning kunna följande uppgifter å statsanslag till skilda ändamål lämnas rörande budgetåren 1939/40 och 1941/42. Uppgifterna äro hämtade ur 1939 respektive 1941 års statsverksproposition.

Ä n d a m å l	1939/40	1941/42
	kr.	kr.
Väg- och gatuarbeten i städerna	12 265 000	7 500 000
Vägförbättringsarbeten å landsbygden	21 765 000	13 000 000
Nyanläggning av landsvägar	6 000 000	4 000 000
Nyanläggning av ödebygdsvägar	1 900 000	1 500 000
Byggande av broar	3 500 000	2 500 000
Stensättning av vägar	3 000 000	4 000 000
	<u>Summa kr. 48 430 000</u>	<u>32 500 000</u>
Byggande av vissa för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar	—	3 790 000
	<u>Summa 48 430 000</u>	<u>36 290 000</u>

Man torde kunna utgå ifrån att under ett år, då bilskattemedlen inflyta i normal omfattning, vägorganisationen skall för vägbyggnadsändamål kunna påräkna åtminstone de i vägbudgeten för 1939/40 upptagna beloppen. I kris-tider måste vägbyggnadsverksamheten ofta ökas till motverkande av arbetslöshet. Till denna ökade vägbyggnadsverksamhet ha medel med efter arbetslöshetens storlek växlande belopp hittills beviljats från anslag under femte huvudtiteln. Vidare ha under de senaste budgetåren för arbeten till arbetslöshetens bekämpande stått till förfogande (ehuru de icke tagits i anspråk) anslag å särskild tilläggsstat, vilken under sjätte huvudtiteln upptagit bland annat väg-, gatu- och broarbeten. För budgetåret 1941/42 ha enbart för sistnämnda ändamål äskats 80 milj. kr. Det är alltså icke uteslutet att — även om de ordinarie väganlagen under ett krisår äro lägre än normalt — den totala vägbyggnadsverksamheten under ett sådant år dock kan komma att överstiga motsvarande verksamhet under ett normalt år.

Förändringar i det framlagda organisationsförslaget, om ett förstatligande genomföres snarast möjligt (tidigast $1/7$ 1943).

Det har i det föregående framhållits, att vid ett förstatligande den fasta personaluppsättningen till en början bör inskränkas till de oundgängligen erforderliga befattningarna samt att utfyllnad bör ske med tillfälligt anställd personal. Allteftersom förhållandena stabiliseras, bindas de tillfälligt anställda i fastare anställningsformer, dock alltid med bibehållande av tillräckligt vid marginal av tillfälligt anställda, så att erforderlig elasticitet bevaras.

Genomföres ett förstatligande under nu pågående kris, bör personalbeståndet med hänsyn till den minskade väghållningen till en början kunna avsevärt begränsas i förhållande till den personalstat, som de sakkunnigas förslag upptager för en väghållning av samma omfattning som under 1938. I det följande skall angivas vilka av de av de sakkunniga i det föregående föreslagna befattningarna som böra tillsättas, därest omorganisationen sker under nu rådande förhållanden. De sakkunniga utgå därvid från en distriktsindelning enligt alt. I (12 vägdistrikt) såsom givande de bästa förutsättningar för en tekniskt-ekonomiskt fördelaktig organisation såsom i det föregående framhållits. (Sker förstatligandet enligt alt. II, bliva möjligheterna att begränsa personalbeståndet icke lika stora. Jfr sid. 120.)

Personalbehovet vid ett förstatligande under nu pågående kris har beräknats under beaktande särskilt av följande synpunkter:

1. Den för underhållsarbetena avsedda personalen inskränkes till vad som kan anses oundgängligen erforderligt för en trafik av nu rådande omfattning. Åt dem bland de nuvarande vägmästarna, som på grund härav icke kunna få arbete med underhållet, beredes tills vidare, tills underhållsverksamheten åter blir av normal omfattning, sysselsättning vid vägbyggnadsarbeten eller med projektering.

2. Den statliga vägorganisationen skall omhänderha även de vägbyggnadsarbeten, som utföras för att bekämpa arbetslösheten. På grund därav måste de ledande krafterna på detta område fast anställas.

3. För att planlägga särskilt beredskapsarbeten föreligger även under kris-tider behov av en viss fast personal för utrednings- och projekteringsverksamhet.

För *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* kan den för normala förhållanden föreslagna personalstaten icke inskränkas mycket.

Oavsett om arbetsuppgifterna i övrigt vid tiden för ett förstatligande äro större eller mindre, kommer själva förstatligandet som sådant att särskilt för vissa befattningshavare i styrelsen medföra ett krävande arbete. Detta gäller i första hand vägbyråns chef och avdelningschefer, vilka alltså måste tillsättas från början.

Som planläggningen av vägnätets utbyggnad och förbättring icke kan nämnvärt inskränkas utan måste föregå den byggande verksamheten, måste — icke minst ur beredskapssynpunkt — de i de sakkunnigas förslag upptagna befattningarna vid utredningsavdelningen omedelbart tillsättas med undantag endast för byråingenjören i lönegrad A 26 (med uppgift bland annat att handlägga ärenden rörande utfärdande av normalbestämmelser och tekniska anvisningar) och en biträdande ingenjör i lönegrad Eo 21.

Av erfarenheten från vägunderhållsinspektionens verksamhet torde kunna slutas, att en minskning av vägunderhållsarbetena även till deras nuvarande begränsade omfattning icke kommer att föranleda en motsvarande minskning av underhållsavdelningens arbetsbörda. På grund härav och då denna avdelning under den första tiden efter ett förstatligande kommer att särskilt belastas med organisationsarbete, böra samtliga i förslaget upptagna tjänster vid avdelningen omedelbart tillsättas.

Med hänsyn till ovissheten om den framtida omfattningen av vägbyggnadsverksamheten torde för byggnadsavdelningen endast byggnadschefen böra uppföras å VoV:s personalstat. I övrigt erforderlig personal tillsättes efter Kungl. Maj:ts bestämmande och avlönas med byggnadsmedel.

Styrelsens övriga byråer och avdelningar torde med avseende å arbetsbördan icke nämnvärt påverkas av de förändrade förhållandena och böra därför inrättas i föreslagen omfattning.

Därest man begränsar personalstaten vid VoV i enlighet med vad sålunda anförts, skulle utgiftsökningen för styrelsen vid ett förstatligande bliva i runt tal 146 700 kr. I förhållande till den för normala tider föreslagna personalstaten bliva lönekostnaderna cirka 79 400 kr. mindre.

Vid varje *distriktsförvaltning* böra vägdirektören och cheferna för de olika avdelningarna redan från början uppföras å verkets personalstat. Den föreslagna personalen vid vägdirektörsexpeditionen och kameralavdelningen erfordras även vid en väghållning av nuvarande, begränsade omfattning. Anslagen till extra skrivbiträden och till springpojkar utnyttjas endast i mån av behov. Av personalen vid underhållsavdelningen böra, förutom avdelningsingenjören, endast 3 övervägmästare tillsättas redan från början utom i åttonde distriktet, som för ledningen av underhållsarbetena på Gotland torde ha behov av en ingenjör i lönegrad A 21.

De ytterligare befattningshavare, som erfordras för underhålls-, projekterings- och byggnadsarbetena, avlönas från vederbörande underhålls-, projekterings- och byggnadsanslag. Då det emellertid kan tänkas, att projekteringsverksamheten med hänsyn till beredskapsarbetena blir av samma omfattning som under normala förhållanden, bör projekteringsanslaget — om icke samtliga befattningshavare vid distriktsförvaltningarnas projekteringsavdelningar fast anställas — ökas med ett belopp av 100 000 kr. Detta bör dock icke få tagas i anspråk annat än med Kungl. Maj:ts tillstånd.

Kostnaderna för den personal vid distriktsförvaltningarna, för vilken man sålunda skulle binda sig, uppgå till 1 820 310 kr. och understiga med ett belopp av 565 409 kr. motsvarande utgifter för personalen enligt det fullständiga förslaget.

Vägunderhållet bör under kristiden kunna ombesörjas av ett reducerat antal *vägmästare*. Enligt de sakkunnigas mening kan arbetsområdenas antal minskas med ungefär en fjärdedel eller till 240. Indelningen i tillfälliga vägmästarområden bestämmes av VoV. Av de vägmästarbefattningar, som skola omedelbart tillsättas, böra 30 procent göras till extra ordinarie. De årliga lönekostnaderna för vägmästarorganisationen skulle i enlighet härmed bli 1 159 750 kr. eller i runt tal 397 600 kr. lägre än enligt det fullständiga förslaget.

De sakkunniga vilja betona, att de sålunda angivna lönekostnaderna vid ett förstatligande under pågående kris endast äro avsedda att visa det *minimum av fast personal för vilket staten måste binda sig*.

Skillnaden i lönekostnadshänseende mellan den personal, som upptagits i det fullständiga förslaget och som avpassats efter väghållningens omfattning under år 1938, och den personal, för vilken man måste binda sig vid ett förstatligande under pågående kris, blir

för VoV	kr.	79 400
» distriktsförvaltningarna	»	565 409
» vägmästarna	»	397 600
eller tillsammans	kr.	1 042 409

Denna skillnad är icke att betrakta såsom någon besparing i egentlig mening. I den mån arbetsuppgiften växer, måste ökningen i personalkostnader täckas från underhålls-, projekterings- och byggnadsanslag. När arbetsuppgiften nått samma omfattning som under 1938, komma personalkostnaderna att uppgå till den storlek, som det fullständiga förslaget anger, eller det något lägre belopp som föranledes av att förslaget räknats i överkant.

Till sist må framhållas att ett förstatligande av vägväsendet under en kristid sådan som den innevarande skulle underlättas därav att arbetsuppgiften är mindre. Det är under sådana förhållanden lättare att bygga upp en ny organisation.

Specialfrågor.

I. Den allmänna väghållningen i köpingar och municipalsamhällen.

Om väghållningens ombesörjande.

Tidigare har upprepade gånger krävts, att köping och annat samhälle på landet, för vilket stadsplanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning (här med ett gemensamt namn kallade stadsliknande samhällen), måtte med avseende å den allmänna väghållningen likställas med stad och sålunda bliva väghållare, var inom sitt område. Då detta krav avvisats, har såsom skäl härför främst anförts, att samhällenas utbrytande skulle medföra en menlig förskjutning av väghållningsbördan inom vägdistrikten. Om staten övertager och bekostar den allmänna väghållningen på den egentliga landsbygden, få de stadsliknande samhällena i stället intresse av att beträffande den finansiella sidan bibehålla sin likställighet med landsbygden, och även spørsmålet huruvida samhälle bör äga eller vara pliktigt att ombesörja väghållning, som det icke bekostar, kommer i ett nytt läge. De sakkunniga förmena att problemet bör betraktas främst ur synpunkten av vad som bäst befordrar en god väghållning och att därför i första hand bör undersökas, huruvida icke den statliga vägorganisationen bör omhänderha väghållningen. Finansieringsspørsmålet bör således anses såsom en senare fråga.

För närvarande ombesörjes den allmänna väghållningen i de flesta köpingar och municipalsamhällen av de vägdistrikt, till vilka de höra. Antalet samhällen som under 1937 och 1938 själva, helt eller delvis, skött den allmänna väghållningen inom sina områden är 31, nämligen 16 köpingar och 15 municipalsamhällen. Då det ifrågavarande år fanns sammanlagt 51 köpingar och 180 municipalsamhällen, för vilka stadsplanelagens bestämmelser angående stad ägde tillämpning, ha sålunda endast 31 procent av köpingarna och 8.33 procent av nämnda municipalsamhällen själva, i större eller mindre utsträckning, varit väghållare inom sina områden (jämför bil. 17).

Att den allmänna väghållning, som omhänderhafts av samhällena själva, endast varit av ringa omfattning framgår av att summan av de ersättningar, som av vederbörande vägdistrikt utbetalats härför, uppgick för 1937 till 214 127 kr., därav 7 332 kr. för byggande av väg, och för 1938 till 241 280 kr., därav 41 170 kr. utgjorde byggnadskostnader.

På de sakkunnigas förfrågan ha samtliga vägingenjörer förklarat, att de stadsliknande samhällena med få undantag sakna förutsättningar för att själva ombesörja den allmänna väghållningen inom sina områden. De flesta samhällena ha helt enkelt icke haft råd att hålla sig med tekniskt utbildad personal och behövliga maskiner. Och även där erforderliga medel härtill kunna uppbringas, torde det icke kunna anses förenligt med god ekonomi,

att samhällen med ringa väglängd anställa tekniskt utbildad personal och köpa dyrbara maskiner, vilka de icke kunna effektivt utnyttja.

Att i regel låta samhällena själva ombesörja väghållningen inom sina områden synes därför icke tillrådligt. Vissa köpingar och municipalsamhällen äro emellertid av den storleksgrad att vad nu sagts icke gäller dem. För dylikt fall torde samhälles rätt att ombesörja den allmänna väghållningen inom sitt område kunna bibehållas. I samfärdselns intresse ligger endast att begränsa samhällenas ovillkorliga rätt, så att den ej må utövas, där förutsättningarna brista.

Mot det anförda kunde måhända erinras att de stadsliknande samhällenas väg- och gatuväsende, liksom städernas, omfattar såväl för allmänna samfärdseln nödiga trafikleder som sådana gator, vilka ha karaktär av enskilda utfartsvägar. Samhällena måste därför under alla förhållanden ha organ för skötseln av sistnämnda gator. Denna del av gatuhållningen är emellertid, åtminstone i mindre samhällen, såsom regel av enkel beskaffenhet och kan därför, såsom hittills varit vanligt, ombesörjas även av personal utan särskild teknisk utbildning. Detta torde däremot vanligen icke vara fallet beträffande de gator, som tillika ha karaktär av allmän väg, i synnerhet som dessa trafikleder även i små samhällen kunna vara hårt trafikbelastade.

Att begränsa samhällenas nuvarande bestämmanderätt förefaller kanske betänkligt med hänsyn till att samhällena beträffande en trafikleds beskaffenhet kunna ha önskemål, som icke betingas av den allmänna samfärdselns behov, och att samhällenas arbeten med vatten-, avlopps- och belysningsledningar lämpligen utföras i sammanhang med väg- och gatuhållningen. Samfärdselns intresse av garantier för att den allmänna väghållningen sker på ett tillfredsställande sätt torde dock få anses väga tyngre än samhällenas intresse av att själva handha densamma. Om deras rätt att övertaga väghållningen betages dem blott i fall, då de icke kunna antagas äga erforderliga förutsättningar för dess handhavande, kan deras bestämningrätt i förevarande hänseende näppeligen anses för mycket inskränkt.

På grund av det anförda vilja de sakkunniga förorda att den allmänna väghållningen inom köpingar och municipalsamhällen i regel ombesörjes av den statliga vägorganisationen. Samhälle som äger härför erforderliga förutsättningar bör dock efter prövning i varje särskilt fall kunna medgivas rätt att självt handha denna uppgift. Prövning av fråga härom torde böra ankomma på Kungl. Maj:t.

Stadsplanelagens föreskrift om skyldighet för samhälle att upplåta gata till allmänt begagnande samt att underhålla gata bör måhända kompletteras med förbehåll för det fall att gata tillika äger karaktär av allmän väg och väghållningen åligger den statliga vägorganisationen.

Om den allmänna väghållningen inom köping eller municipalsamhälle övertages av den statliga vägorganisationen, böra kostnaderna för trafikleds iordningställande och underhåll, vilka nu bestridas av vederbörande vägdistrikt, bäras av staten, dock att samhälle, om gatuhållningen utföres efter högre

standard än som betingas av samfärdselns behov, bör gälda den merkostnad som föranledes härav. Frågan om skyldigheten för de stadsliknande samhällena att tillhandahålla mark för byggande av allmän väg och om tomtägares bidragsskyldighet behandlas nedan i ett särskilt avsnitt av betänkandet.

För det fall att samhälle självt ombesörjer väghållningen, torde statsbidrag till kostnaderna härför — om någon särskild vägskatt på landsbygdens skatteunderlag icke vidare uttages — böra utgå efter enahanda grunder som bestämmas för städerna. Skall landsbygdens men icke städernas befolkning även efter ett förstatligande utgöra vägskatt, bör samhälle för väghållning, som ombesörjes av detta, i huvudsaklig överensstämmelse med nu gällande bestämmelser, erhålla ersättning av staten med det belopp, vartill kostnaderna för väghållningen skäligen kunna skattas.

De sakkunniga förutsätta att den statliga vägorganisationen till självkostnadspris lämnar samhälle erforderligt biträde med väg- och gatuhållning som ankommer på samhället.

Omfattningen av den allmänna väghållningen i de stadsliknande samhällena.

Frågan om vilka gator inom ett samhälle som skola, såsom för den allmänna samfärdseln nödiga, erhålla karaktär av allmänna vägar har åtminstone tidigare ej sällan givit anledning till tvister mellan samhällena och vägdistrikten.

Vid riksdagsbehandlingen av 1934 års väglagsförslag yttrade vederbörande utskott i detta sammanhang bland annat: Givetvis kunde det mången gång särskilt i större samhällen möta svårigheter att härutinnan träffa avgörande. I de mindre samhällena torde ofta endast de gator, som motsvara de från början befintliga allmänna vägarna, böra anses nödiga för den allmänna samfärdseln. I och med utvecklingen komme emellertid ofta flera gator, som ursprungligen varit att likställa med enskilda utfartsvägar på den rena landsbygden, så småningom att förmedla så stor trafik mellan olika delar av samhället, att de borde såsom för den allmänna samfärdseln nödiga förklaras för allmänna vägar och underhållas på vägdistriktets bekostnad. Att i berörda hänseende utforma några bestämda regler, som den beslutande myndigheten skulle följa, låte sig icke gärna göra. Då emellertid en del länsstyrelser, enligt vad det ville synas utskottet, visat sig alltför återhållsamma i fråga om beslut om gators övertagande till underhåll på vägdistriktets bekostnad, ville utskottet framhålla, att utskottet icke hade något att erinra emot att olika huvudleder genom och inom samhällen intoges till allmänt underhåll. Så torde exempelvis, enligt utskottet, inom samhälle befintlig gata, som utgjorde förbindelseled till järnvägsstation, hamn, kyrka, skola, tingshus, sjukhus, apotek, salu-
torg eller idrottsplats, i de flesta fall böra erhålla karaktär av allmän väg.

År 1939 kom frågan på nytt under riksdagens prövning genom motioner, däri yrkades att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning och förslag angående den omfattning, vari gatuhållningen inom de stadsplanelagda samhällena på landet borde bekostas såsom allmän väg-

hållning, och angående sådana åtgärder i övrigt, som kunde bereda dessa samhällen skäligen lättad i dem åvilande bördor för väg- och gatuhållningen.

Till stöd för denna hemställan anfördes i motionerna bland annat: Man syntes i allmänhet icke ha gjort klart för sig, att det av den allmänna samfärdseln betingade behovet av väghållning inom samhällena ej rimligtvis kunde tillgodoses efter samma normer som för den egentliga landsbygden. Främst hade detta kommit till synes, då det gällt att få fastställt i vilken utsträckning gatorna skulle tillika vara allmänna vägar. Trots att riksdagen 1934 vid behandlingen av väglagspropositionen genom godkännande av vederbörande utskotts utlåtande medgivit, att även ganska långtgående krav på utgrening av det allmänna vägnätet inom samhällena vore berättigade, vore många samhällen alltjämt mycket klen tillgodosedda i detta avseende. Vidare hade man inskränkt den allmänna väghållningen till att avse endast nödtorftigt anordnade körbanor av minimimått. Normer som kunde anses försvarliga på den egentliga landsbygden vore icke tillfyllest inom dylika samhällen. Inom dessa hade man ofta att räkna med en större anhopning av fordon. Hänsyn måste även tagas till en gångtrafik av helt annan omfattning än på landsbygden. Att den allmänna väghållningsuppgiften inom samhällena fördenskill mångenstädes borde avse större vägbredder och särskilda gångbanor hade blott i ringa mån vunnit beaktande. Det borde ock besinnas att samhällena vore bundna av stadsplanelagstiftningens regler om gatuhållning. Beträffande sådana gator, som utgjorde viktiga genomfartsleder, förutsatte stadsplanerna regelmässigt mer än en knappt tilltagen körbana, med påföljd att samhällena, där den allmänna väghållningen så begränsats, finge ensamma bära en del av de kostnader, som faktiskt komme den allmänna samfärdseln till godo. För en gata som enligt stadsplanelagen måste iordningställas, men som ej ansåges behöfelig såsom allmän väg, finge samhället bestrida anläggningskostnaderna, även om det efteråt visade sig, att densamma i mycket betydande mån toges i anspråk för den allmänna samfärdseln. Genom utredningen om ett förstatligande av vägväsendet på landet hade frågan om en genomgripande omläggning av kostnaderna för den allmänna väghållningen upptagits till behandling. En rättvis avvägning av bördorna för hithörande uppgifter förutsatte, att dessa uppgifter inom de stadsplanlagda samhällena även efter ett förstatligande verkligen bleve bekostade såsom allmän väghållning i hela den utsträckning, som betingades av där rådande särskilda förhållanden.

Även vederbörande riksdagsutskott fann vissa missförhållanden förefinnas i fråga om de stadslänkande samhällenas väg- och gatuhållningsskyldighet samt yttrade härom:

»Särskilt kommer härutinnan i betraktande, att enhetliga grunder ej tillämpas, när det gäller förändring av trafikled inom dylikt samhälle till landsväg, och att praxis är ojämn även beträffande sådana spörsmål, som röra erforderlig vägbredd, vägbeläggning, gångbanor o. dyl. Vägdistrikten ha på grund härav kommit att i mycket olika omfattning hålla trafikleder, varom här är fråga. En väl snäv uppfattning om möjligheterna att tillgodose den allmänna samfärdselns behov i förevarande hänseenden synes i vissa fall ha kommit till uttryck i berörda praxis,

med påföljd antingen att väghållningen icke blivit nöjaktigt ordnad eller ock att samhällena nödgats på egen bekostnad fylla vad som brustit och därigenom drabbats av alltför tyngande väg- och gatuhållningsbördor.»

Då det syntes utskottet angeläget, att åtgärder vidtoges för rättelse i berörda förhållanden, hemställde utskottet att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla, att vad utskottet sålunda anfört rörande den allmänna väghållningen inom stadsliknande samhällen måtte föranleda vidtagande av de åtgärder, som kunde finnas påkallade.

Utskottets hemställan bifölls av riksdagen. Riksdagsskrivelsen härom har därefter av Kungl. Maj:t överlämnats till de sakkunniga för att av dem tagas i övervägande vid fullgörandet av det de sakkunniga meddelade uppdraget.

På anmodan av de sakkunniga ha samtliga vägingenjörer lämnat uppgifter om den praxis, som utbildat sig inom länen med avseende å vilka gator inom samhällena, som ansåges böra äga karaktär av allmänna vägar. Av vägingenjörernas redogörelser, vilka i korthet återgivits i bil. 18, synes framgå, att 1934 års utskottsuttalande utgjort rättesnöre för rättstillämpningen. I vissa fall synes praxis ha gått ännu längre.

Vägingenjörerna ha även tillfrågats, huruvida tillämpad praxis kan anses ha i stort sett tillgodosett samhällenas önskemål. Av de inkomna svaren synes framgå, att samhällena i flertalet län varit nöjda med de principer som tillämpats under senare tid. Uppgifter från 9 vägingenjörer visa dock, att anspråken icke överallt kunnat helt tillgodoses. I någon större utsträckning synas de emellertid, av svaren att döma, icke ha lämnats obeaktade.

Detta kan i viss mån anses bestyrkt även därav att antalet besvär över länsstyrelsernas beslut i ärenden av detta slag är ringa. Enligt uppgifter som de sakkunniga inhämtat inom kommunikationsdepartementet ha under de fyra åren 1937—1940 endast 8 besvär i sådana ärenden varit föremål för Kungl. Maj:ts prövning. Kungl. Maj:ts beslut i samtliga dessa fall ha gått samhällena emot.

De sakkunniga ha företagit en utredning rörande omfattningen av samhällenas bördor för väg- och gatuhållningen under 1936 och 1937 (uppgifter för senare år ha icke varit tillgängliga).

För samtliga köpingar utgifterna för byggande och underhåll av vägar och gator, enligt denna utredning, till cirka 1·21 milj. kr. under 1936 och 1·52 milj. kr. under 1937. Dragas från dessa belopp vissa inkomster (ersättningar från vägdistrikt och från tomtägare för arbeten som köpingarna utfört), utgjorde nettokostnaderna för väg- och gatuväsendet 0·89 milj. kr. under 1936 och 1·30 milj. kr. under 1937. Då köpingarnas samtliga utgifter för nämnda år uppgingo till 13·63 respektive 16·04 milj. kr., utgjorde nettokostnaderna för vägar och gator 6·05 procent för 1936 och 8·11 procent för 1937 av samtliga utgifter.

För *municipalsamhällena* ha nettokostnaderna för vägar och gator beräknats

till 1:14 milj. kr. för 1936 och till 1:35 milj. kr. för 1937. Då municipalsamhällenas totala budget för nämnda år uppgick till 8:37 respektive 10:05 milj. kr., utgjorde nettoutgifterna för vägarna och gatorna 13:63 respektive 13:44 procent av dessa samhällens totala utgifter under 1936 och 1937. I municipal-skatt utdebiterades i medeltal för ifrågavarande två år 1:21 kr. respektive 1:24 kr. per skattekrona.

De åberopade siffrorna rörande samhällenas utgifter äro emellertid såtillvida missvisande, att ränta och amortering av lån, som upptagits för väg- och gatuhållningen, icke medtagits i utgifterna för vägväsendet, men väl i totalutgifterna för samhällena. Huru mycket dessa räntor och amorteringar uppgå till är icke känt. De åberopade siffrorna torde dock utvisa, att den köpingarna och municipalsamhällena åvilande väg- och gatuhållningsbördan, om man bortser från skyldigheten att utgiva vägs katt, i allmänhet icke var alltför betungande. Dess fullständiga bortfallande skulle i de flesta fall icke ha medfört så stor minskning i kommunalskatterna. För municipalsamhällena skulle den genomsnittliga utdebiteringen endast ha sänkts med 16—17 öre.

Då praxis med avseende å det allmänna vägnätets omfattning inom köpingar och municipalsamhällen, enligt vad utredningen synes giva vid handen, i stort sett tillgodosett dessa samhällens önskemål och då den gatuhållning, som skall bekostas av dem själva, i allmänhet — åtminstone om man bortser från skyldigheten att tillhandahålla mark för allmän väg — icke är särskilt betungande, synes något behov av att i samband med ett förstatligande utsträcka omfattningen av den allmänna väghållningen inom dessa samhällen icke finnas. De sakkunniga utgå därför från att de i 1934 års utskottsuttalande angivna grunderna för praxis i nu ifrågakomna hänseende vid ett förstatligande bibehållas oförändrade. I fråga om intagning av gata till allmänt underhåll gäller naturligtvis vad ovan (sid. 56) sagts om förutsättningarna för förändring av enskild väg till allmän.

Prövningen av vilka trafikleder inom de stadsliknande samhällena, som skola anses såsom allmänna vägar, skall — på sätt framgår av vad tidigare anförts — enligt de sakkunnigas förslag efter ett förstatligande ankomma på VoV. Med hänsyn härtill torde någon oenhetlig praxis på detta område icke vidare vara att befara.

Om normer för väghållningen inom samhällena.

Om den allmänna väghållningen i de stadsliknande samhällena skall, på sätt här förutsatts, regelmässigt ombesörjas av den statliga vägorganisationen, torde — till förekommande av tvister mellan denna och samhällena — vara nödvändigt att lämna tämligen utförliga anvisningar om de normer, efter vilka väghållningen inom samhällena bör utföras. Dessa normer torde böra fastställas av Kungl. Maj:t.

Bestämmelser torde först och främst böra givas beträffande sådana spörs-

mål som vägbredd, vägbeläggning, gångbanor o. dyl. inom samhällena. Enligt gällande principer med avseende å allmän väghållning skall allmän väg såväl å landet som i samhälle byggas och underhållas så, att den tillgodoser den förefintliga trafikens behov. Detta innebär att väghållningen icke får begränsas efter allenast den icke lokala trafikens eller den allmänna trafikens behov med bortseende från gångtrafik o. dyl. eller från den trafik, som uppkommer därigenom att en trafikled användes som enskild utfartsväg. Hänsyn måste tagas till att man inom samhällen har att räkna med en större anhopning av fordon som ställa ökade krav på körbanans bredd. Vidare bör man räkna med att behov ofta finnes av särskilda gång- och cykelbanor. Inom område för vilket stadsplan finnes fastställd skola de allmänna trafiklederna utbyggas till den bredd, stadsplanen angiver. Är bredden enligt stadsplanen avsevärt större än vad som betingas av trafikbehovet, bör emellertid samhället gälda merkostnaden för såväl anläggandet som underhållet. Storleken av bidragsskyldigheten bör bestämmas till skillnaden mellan anläggnings- och underhållskostnaderna för gatan enligt stadsplanen och motsvarande kostnader för en gata av en standard, som är avpassad efter trafikens behov och väntade utveckling. Bidragsskyldigheten bör beräknas efter självkostnadspris och i händelse av tvist fastställas av skiljenämnd, vars beslut skall kunna klandras vid domstol.

Normer torde vidare böra givas för allmän väghållnings avgränsning mot renhållning och vattenavledning.

Sammanfattning.

Enligt de sakkunnigas förslag skall den allmänna väghållningen inom de stadsliknande samhällena regelmässigt ombesörjas av den statliga vägorganisationen. Samhälle som äger härför erforderliga förutsättningar skall dock efter prövning i varje särskilt fall av Kungl. Maj:t kunna medgivas rätt att självt handha denna uppgift.

Om den allmänna väghållningen inom stadsliknande samhälle övertages av den statliga vägorganisationen, skola kostnaderna för trafikleds iordningställande och underhåll bäras av staten, dock att samhälle, om gatuhållningen utföres efter en högre standard än som betingas av samfärdselns behov, bör gälda den merkostnad som föranledes härav. För det fall att samhälle självt ombesörjer väghållningen skulle statsbidrag till kostnaderna härför — om väghållningsbesväret helt avlyftes från skatteunderlaget på landet — utgå efter enahanda grunder som bestämmas för städerna. Skulle landsbygdens men icke städernas befolkning även efter ett förstatligande utgöra särskild vägskatt, bör samhälle för väghållning, som utföres av detta, i huvudsaklig överensstämmelse med nu gällande bestämmelser erhålla ersättning av staten med det belopp, vartill kostnaderna för väghållningen skäligen kunna skattas.

De sakkunniga utgå från att de av vederbörande utskott vid behandlingen av 1934 års väglagsproposition angivna grunderna för prövning av vilka gator

inom samhällena, som skola anses såsom allmänna vägar, bibehållas oförändrade.

Till förekommande av tvister mellan samhällena och vägorganisationen torde Kungl. Maj:t fastställa anvisningar om de normer efter vilka väghållningen inom samhällena bör utföras.

II. Om den allmänna väghållningen i städerna och om ändrade grunder för statsbidrag till städernas väg- och gatuväsende.

Om väghållningens ombesörjande i städerna.

Beträffande ombesörjandet av väg- och gatuhållningen i städerna har i direktiven för de sakkunnigas arbete uttalats, att någon förändring i nu gällande ordning icke syntes böra vidtagas. Såsom skäl härför har anförts, att det icke kunde vara en praktisk lösning att dela på en stads gatunät och att överföra de för automobiltrafiken viktiga lederna till staten, medan den övriga gatuhållningen fortfarande skulle vara stadens angelägenhet.

De sakkunniga ha med hänsyn härtill utgått från att städerna principiellt skola vara väghållare inom sina områden.

De skäl, som beträffande det övervägande flertalet städer tala för att de skola själva ombesörja den allmänna väghållningen inom sina områden, kunna dock icke åberopas, då det gäller vissa mycket små städer. Medan flertalet äger fullt kompetenta tekniska organ och erforderlig maskinell utrustning för att på ett nöjaktigt sätt handha väg- och gatuhållningen, är detta otvivelaktigt icke förhållandet i alla mindre städer. I flera fall ombesörjes väg- och gatuhållningen av de viktigaste trafiklederna i större eller mindre utsträckning av angränsande vägdistrikt.

Liksom den allmänna väghållningen i köpingar och municipalsamhällen enligt de sakkunnigas förslag skall ombesörjas av den statliga vägorganisationen, synes hållandet av de för automobiltrafiken viktiga vägarna och gatorna i de små städer, vilka sakna förutsättningar att själva omhändera denna uppgift, böra övertagas av den statliga vägorganisationen. Sådant övertagande bör kunna ske även mot stads vilja. Prövning av fråga härom bör ankomma på Kungl. Maj:t.

Kostnaderna för byggande och underhåll av de vägar och gator i stad, som sålunda föreslås skola ombesörjas av den statliga vägorganisationen, synas böra bestridas av staten på samma sätt som utgifterna för den allmänna väghållningen på landet. De frågor som uppkomma i samband med statens övertagande av väg- och gatuhållningen av de viktigaste trafiklederna i de minsta städerna torde böra lösas på samma sätt som föreslagits beträffande motsvarande spørsmål för köpingar och municipalsamhällen. Detta skulle gälla även den nedan under III behandlade frågan om skyldigheten att tillhandahålla mark till trafikleder.

Om lättnad bör beredas städerna i deras väg- och gatuhållningsbördor.

Enligt gällande rätt ha såväl landsbygdens befolkning som städernas innevånare skyldighet att bekosta för den allmänna samfärdseln nödiga vägar och gator. Med hänsyn härtill har, då frågan om ett förstatligande av vägväsendet tidigare varit föremål för diskussion, gjorts gällande att en sådan reform — om den avsåge endast väghållningen på landet — skulle innebära en orättvisa mot städerna. Huruvida det nuvarande förhållandet mellan landsbygdens och städernas bördor för de för den allmänna samfärdseln nödiga trafiklederna rubbas genom ett förstatligande av väghållningen på landet, beror emellertid i huvudsak på huru man finansierar den ökning av statens utgifter härför, som blir en följd av omorganisationen. Någon rubbning i berörda förhållande behöver nämligen icke ske, om de ökade kostnaderna bestridas genom en särskild vägskatt på landsbygdens skatteobjekt. Av kommunalskatteberedningens förut omnämnda skrivelse den 10 oktober 1938 till Kungl. Maj:t framgår emellertid att beredningen anser en avlyftning av de bördor, som påvila det kommunala skatteunderlaget på landet, önskvärd. Uttagas i överensstämmelse härmed de för kostnadsökningen erforderliga medlen på annat sätt — genom en höjning av bensin- och fordonsskatterna eller den vanliga skattevägen — utan att städerna få någon lättnad i sina väg- och gatuhållningsbördor, rubbas det nu bestående förhållandet mellan landsbygden och städerna i förevarande hänseende.

Om sättet för finansieringen av statens ökade utgifter för väghållningen på landet ha de sakkunniga enligt direktiven icke att uttala sig. Befrias emellertid landsbygdens befolkning helt från väghållningsbesväret, medan städerna — om man här bortser från de allra minsta bland dem — även främdeles av praktiska skäl skola hålla de för den allmänna samfärdseln nödiga trafiklederna, bör skäligen någon lättnad i bördorna härför beredas städerna, i all synnerhet som många av dem ha en så ansträngd ekonomi att en minskning av deras bördor måste anses önskvärd. Därmed är dock icke sagt att man bör eftersträva en fullständig teoretisk likställighet i alla avseenden. Den erforderliga lättnaden torde främst böra åstadkommas statsbidragsvägen.

Återblick på utvecklingen beträffande statsbidrag till städernas väg- och gatuväsende.

Alltsedan automobilbeskattningen infördes i vårt land, ha städerna åtnjutit statsbidrag till sin väg- och gatuhållning. Detta bidrag utgick t. o. m. budgetåret 1937/38 i form av viss i författning fastställd andel av de bilskattemedel som inflöto under varje budgetår. Av denna andel — som under vart och ett av de fyra budgetåren 1 juli 1934—1 juli 1938 uppgick till i medeltal 13.7 milj. kr. — skulle, enligt förut gällande bestämmelser, 80 procent fördelas mellan de särskilda städerna i förhållande till de belopp, som från dem influtit i fordonsskatt, att användas till förbättring och underhåll av deras

för automobiltrafiken viktiga vägar och gator, i första rummet infartsvägarna. Över dessa bidrag, städernas ordinarie andel, fingo de förfoga efter gottfinnande, givetvis med iakttagande av att medlen användes till avsett ändamål. Återstoden eller 20 procent av de för städerna avsedda medlen, utjämningsandelen, utdelades av Kungl. Maj:t efter förslag av VoV såsom bidrag till särskilda förbättringsföretag med hälften eller större del av kostnaden för arbetet.

Mot dessa bestämmelser för statsbidrag till städernas väg- och gatuväsende kunde befogade anmärkningar riktas. En avsevärd brist låg — på sätt 1935 års vägsakkunniga i ett i december 1936 avgivet utlåtande rörande finansieringen av vägförbättringsföretag m. m. (S. O. U. 1936:58) framhållet — däri, att en för statsbidragens syfte främmande synpunkt, mängden av registrerade motorfordon, blev till väsentlig del avgörande för tilldelningen. Tillräcklig hänsyn togs icke vare sig till omfattningen av städernas väg- och gathållning eller till deras större eller mindre ekonomiska bärkraft. Vidare kunde anmärkas, att möjlighet saknades såväl att på förhand överblicka städernas bidragsbehov för nyanläggningar och förbättringar som ock att effektivt kontrollera, huru städerna använde sina bidragsmedel.

1935 års vägsakkunniga föreslog i sitt förenämnda utlåtande att frågan om statsbidrag till städernas väg- och gatuväsende skulle lösas på följande sätt: Statsbidrag skulle utgå dels till underhåll av städernas för automobiltrafiken viktiga vägar och gator, dels ock till anläggning, omläggning och förbättring av sådana vägar och gator. Till underhållet skulle bidrag i princip utgå med samma procenttal som gällde för landsbygdens vägväsende eller med 85 procent av de verkliga kostnaderna härför. Emellertid skulle på vissa av de sakkunniga närmare angivna grunder bidraget begränsas så, att det totala underhållsbidraget till samtliga städer skulle bestämmas till 85 procent av en uppskattad årlig totalkostnad, vilken av de sakkunniga upptogs till 4 milj. kr., samt att av det sålunda begränsade totalbeloppet varje stad skulle erhålla bidrag med viss procent av sina verkliga underhållskostnader. Bidragsprocenten skulle vara lika för alla städer och icke överstiga 85, men om de totala kostnaderna stego över 4 milj. kr., skulle bidragsprocenten på grund av det sammanlagda bidragsbeloppets maximering sjunka under 85. — Bidraget till städernas kostnader för nyanläggning, omläggning och förbättring av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna skulle fördelas mellan städerna i enlighet med en av Kungl. Maj:t i förväg för två år i sänder fastställd fördelningsplan, som skulle upprättas av VoV. Fördelningen borde ske efter behovsprincipen. Städerna skulle äga att själva bestämma i vilken ordning de i fördelningsplanen upptagna företagen skulle komma till utförande. — Medan underhållsbidraget till sin storlek gjordes oberoende av beloppet av bilskattemedlen, ställdes däremot storleken av bidraget till anläggning, omläggning och förbättring av städernas vägar och gator i visst förhållande till bilskattemedlens totalbelopp. Av denna andel skulle 5 procent ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för att användas till utjämning mellan städerna

samt till brådskande byggnadsföretag samt återstående 95 procent fördelas enligt behovsprincipen.

De vägsakkunnigas förslag blev emellertid endast delvis godtaget av statsmakterna. Anledningen härtill torde, att döma av uttalande av vederbörande departementschef, i första hand ha varit, att förslaget — då bidraget till underhållet endast skulle avse sådana vägar och gator, som voro viktiga för biltrafiken — förutsatte, att städerna i sin bokföring av underhållskostnaderna skilde mellan bidragsberättigade och övriga vägar och gator. Att såväl uppdelningen i städernas bokföring som kontrollen därav skulle medföra betydande svårigheter och kostnader, utan att dock kunna bli fullständig, syntes sannolikt. Vidare antogs bestämmelserna om maximering av sammanlagda underhållsbidraget icke utesluta ogynnsamma verkningar från synpunkten av en rättvis fördelning av bidragssumman städerna emellan. Då det procentuella bidraget till samtliga städer skulle vara lika, skulle nämligen en felaktig bokföring av underhållskostnaderna eller ett mindre rationellt handhavande av underhållet i en eller flera städer sänka bidraget till de övriga. Ett sådant förhållande syntes minska känslan av nödvändigheten att iakttaga nödig sparsamhet.

Nu gällande bestämmelser för statsbidrag till städernas väg- och gatuväsende.

Statsbidraget till städernas väg- och gatuhållning utgår enligt nu gällande bestämmelser icke såsom förr med viss i författning bestämd andel av bilskattemedlen utan med ett i riksstaten fastställt reservationsanslag. (För budgetåret 1939/40 bestämdes detta till 12 265 000 kr., motsvarande ungefär 25 procent av vad som återstod av bilskattemedlen, sedan därifrån dragits statens kostnader för underhåll av de allmänna vägarna på landet och vissa andra utgifter.) Anslaget skall fördelas mellan städerna på något annorlunda sätt än förr i närmare anslutning till behovsprincipen. Utjämningsandelen har kraftigt höjts och den ordinarie andelen i motsvarande grad minskats. Av anslaget skall såsom statsbidrag till *byggande och underhåll* av städernas för automobiltrafiken viktiga vägar och gator 40 (mot förut 80) procent fördelas mellan de olika städerna i förhållande till de belopp, som från dem influtit i automobilskatt. Av utjämningsandelen, som höjts från 20 till 60 procent av hela anslaget, skall avskiljas ett belopp, motsvarande 5 procent av det totala anslaget för att av Kungl. Maj:t användas i utjämningssyfte eller till brådskande byggnadsföretag. Av återstoden av utjämningsandelen kan efter Kungl. Maj:ts prövning utgå bidrag till stads kostnad för *byggande* av vägar och gator med 85 procent av den beräknade kostnaden. Till ledning för fördelningen av utjämningsandelen skall VoV vartannat år upprätta fördelningsplan, avseende de närmast följande två åren. Till grund för denna skall läggas graden av ifrågakommande byggnadsföretags behövlighet för den allmänna samfärdseln. I planen angives den procent av totalsumman av de för städernas väg- och gatubyggnadsföretag årligen anslagna medlen som skall tillfalla varje

särskild stad. Städerna äga att själva bestämma i vilken ordning de i fördelningsplanen upptagna arbetena skola komma till utförande. För utarbetandet av fördelningsplanen brukar för varje stad upprättas en behovsplan, upptagande de företag, som under de närmaste fyra åren böra komma till utförande. Det åligger stad att årligen till VoV lämna redogörelse för användningen av den ordinarie andelen. Någon fullständig redovisning behöver dock icke avgivas. Däremot är stad i fråga om byggnadsföretag skyldig att inom sex månader efter utgången av den tid, inom vilken arbetena skola vara utförda, till VoV avgiva redovisning för bekommet statsbidrag. Dylig redovisning skall vara åtföljd av fullständiga räkenskaper.

För fördelningen av den ordinarie andelen av statsbidraget till städerna behöver man icke bestämma vilka vägar och gator som äro att anse såsom viktiga för biltrafiken. Däremot är gränsdragningen mellan nämnda och övriga trafikleder av betydelse vid fördelningen av utjämningsandelen icke blott för att avgöra, huruvida statsbidrag över huvud kan utgå till visst väg- eller gatubyggnadsföretag, utan även för fastställande av storleken av bidraget till varje stad för sådana arbeten. I den mån den ordinarie andelen för någon stad överstiger kostnaderna för underhållet av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna samt en del av andelen följaktligen bör kunna disponeras för byggnadsföretag, minskas nämligen stadens behov av bidrag till byggnadsändamål i motsvarande mån. En beräkning av nämnda underhållskostnader har därför måst göras beträffande varje stad. För att kunna göra denna uppskattning har det varit nödvändigt att bestämma vilka trafikleder i städerna som äro att anse såsom viktiga för biltrafiken.

Då här i anslutning till terminologien i vissa statsbidragsförfattningar användes uttrycket »för automobiltrafiken viktiga» vägar och gator, avses i själva verket detsamma som »för allmänna samfärdseln nödiga» trafikleder (jämför S. O. U. 1936: 58 sid. 28—29).

Till denna kategori räknas i första hand infartsvägar och genomfartsvägar samt andra beträffande beskaffenhet och trafikmängd därmed jämställda trafikleder ävensom förbindelseleder mellan nämnda slag av vägar och gator, viktigare omnibusleder och trafikleder till hamn, järnvägsstation och flygfält. Utredning om vilka vägar och gator, som i enlighet med nu angivna grunder äro att anse såsom för biltrafiken viktiga, har verkställts inom VoV i samarbete med länsstyrelserna och städerna. Bestämmandet sker i samband med upprättandet inom VoV av fördelningsplanen och kan bringas under Kungl. Maj:ts bedömande.

Enligt den av VoV företagna utredningen uppgår den sammanlagda längden av städernas för biltrafiken viktiga vägar och gator till i runt tal 3 100 km, därav något över 1 700 km äro permanentbelagda. Som den totala längden av städernas samtliga vägar och gator uppgår till 6 300 km, utgöra de statsbidragsberättigade trafiklederna i det närmaste hälften av det totala väg- och gatunätet.

Belysande för huru nu gällande bestämmelser för statsbidrag verka är en inom VoV nyligen företagen utredning om kostnaderna för underhållet av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna.

Till grund för utredningen ligga uppgifter, som infordrats från städerna. Då dessa i sin bokföring icke skilt mellan statsbidragsberättigade samt övriga vägar och gator, har utredningen varit förenad med vissa svårigheter. Uppgifterna ha visat en i hög grad bristande överensstämmelse. Det har därför varit nödvändigt att göra sådana städers uppgifter, vilka varit på ett tillförlitligt sätt specificerade, normerande för beräkningarna för övriga städer. Hänsyn har emellertid tagits till varje stads storlek och typ samt till den utsträckning, i vilken vägar och gator äro permanentbelagda, ävensom till förklaringar som städerna själva lämnat under utredningens gång.

Städernas på detta sätt beräknade kostnader för underhållet av de vägar och gator, som äro att anse såsom viktiga för biltrafiken, uppgingo under 1938 till sammanlagt 5·38 milj. kr. Beräkningarna som äro schematiska anses innefatta viss säkerhetsmarginal. De verkliga kostnaderna anses uppgå till 5 milj. kr. Till jämförelse kan nämnas att städerna själva beräknat kostnaderna till 6·5 milj. kr.

De inom VoV beräknade, sammanlagda underhållskostnaderna för de bidragsberättigade vägarna och gatorna, 5 milj. kr., överstiga endast obetydligt den under 1939 utbetalade ordinarie andelen av statsbidraget till städerna. Denna uppgick nämligen (för budgetåret 1939/40) till 4·9 milj. kr. Vid fördelningen av andelen ha 24 städer, enligt vad utredningen visar, erhållit bidrag som överstigit de beräknade underhållskostnaderna. För Stockholm utgjorde exempelvis bidraget ur den ordinarie andelen 1 308 154 kr., medan de beräknade bidragsberättigade underhållskostnaderna uppgingo till endast 790 000 kr. För flertalet städer har dock bidraget från den ordinarie andelen icke täckt underhållskostnaderna. Exempelvis ha i Sala underhållskostnaderna för bidragsberättigade vägar och gator täckts endast till ungefär en fjärdedel av den ordinarie andelen.

Ehuru man icke har någon längre tids erfarenhet, synas de angivna exemplen dock giva vid handen, att de nya bestämmelserna rörande statsbidrag till städernas väg- och gatuväsende icke tillräckligt tillgodose behovsprincipen. De städer, som i förhållande till underhållskostnaderna erhålla de minsta tilldelningarna ur den ordinarie andelen, kunna dock få bidrag även från den s. k. reserverade andelen, d. v. s. de 5 procent av det totala anslaget till städernas väg- och gatuväsende, som avskilts från utjämningsandelen för att av Kungl. Maj:t användas i utjämningsssyfte eller till brådskande företag. Dessa särskilda bidrag äro dock tämligen små. Städer för vilka den ordinarie andelen är liten i förhållande till underhållskostnaderna kunna även få kompenstation genom att erhålla bidrag till flera av sina väg- och gatubyggnadsföretag. Saknar sådan stad byggnadsbehov, inskränkes möjligheten till utjämning till nyssnämnda bidrag från den reserverade delen. Utjämning kan över huvud icke ske, om stad, för vilken den ordinarie andelen överstiger

underhållskostnaderna, saknar byggnadsbehov. Nu gällande bestämmelser kunna därför icke sägas verka fullt rättvist, även om de i detta hänseende bättre tillgodose behovsprincipen än förut gällande regler.

Förslag till ändrade grunder för statsbidrag till städerna.

Åstadkommandet av största möjliga likställighet mellan städer och landsbygd skulle, om vägskatten bortfaller, kunna tänkas enklast ske på det sättet, att det till städerna nu utgående, totala statsbidraget höjdes i proportion till den ökning av statens utgifter för vägväsendet på landet, som kan beräknas inträffa vid ett förstatligande därav. En sådan förhöjning av totalbeloppet till städerna utan en samtidig förändring av grunderna för bidragets uppdelning måste emellertid ingiva starka betänkligheter med hänsyn till ovan påpekade brister i det nuvarande systemet.

Skall lättnad beredas städerna, böra därför grunderna för statsbidrag till dem ändras. Enligt de sakkunnigas mening äro förenämnda brister av den beskaffenhet att en ändring bör ske under alla förhållanden.

I den grundläggande principen, att statsbidrag endast skall utgå till de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna, torde någon ändring icke vara påkallad. Den nuvarande gränsdragningen mellan statsbidragsberättigade samt övriga vägar och gator åsyftar, på sätt förut berörts, att till den förra kategorien hänföra alla förbindelseleder som äro nödiga för den allmänna samfärdseln. Statens övertagande av den allmänna väghållningen på landet kan därför icke tagas till skäl för en principiell utvidgning av de statsbidragsberättigade vägarna och gatorna i städerna.

De sakkunniga ha i stort sett intet att erinra mot den praktiska tillämpningen av gällande regler i förevarande hänseende. Prövningen av huruvida viss väg eller gata i stad kan anses viktig för biltrafiken bör ankomma på VoV samt verkställas i samband med bidragstilldelningen.

Vid tilldelningen av statsbidrag till väg- och gatuhållningen kan, såsom framgår av det förut anförda, med nu gällande bestämmelser icke alltid tillräcklig hänsyn tagas till städernas behov. För att detta överallt skall kunna bättre tillgodoses böra kostnaderna för underhållet av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna samt behovet av anläggning, omläggning och förbättring av sådana trafikleder helt läggas till grund för tilldelningen. I enlighet härmed torde anslaget för statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städerna böra uppdelas på två anslag, det ena för bidrag till underhållet och det andra för bidrag till väg- och gatubyggnadsföretag.

Statsbidraget till underhållet av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna kan utgå antingen i förhållande till stads verkliga utgifter eller med viss procent av en på förhand beräknad kostnad härför.

Förutsättningarna för att på ett riktigt sätt bestämma storleken av bidragen till underhållet äro måhända större, om de utgå efter de verkliga kostnaderna

eller alltså i enahanda ordning som underhållsbidragen till vägdistriktet. Metoden betingar emellertid en vidlyftig kontroll och kräver, att städerna i sin bokföring skilja mellan bidragsberättigade och övriga trafikleder, samt har med hänsyn till härmed förenade olägenheter icke ansetts tillräddig.

Mot den andra metoden kan väl invändas att det är svårt att på förhand på ett riktigt sätt uppskatta underhållskostnaderna. Dessa påverkas bland annat av väderleken som man icke kan förutse. Varje fel i uppskattningen medför fel i bidragstilldelningen. Den bristande överensstämmelsen mellan de uppskattade och de verkliga underhållskostnaderna, som under enstaka år kan uppstå, torde dock under en följd av år jämna ut sig. Under senare tid har man på flera håll fört och efter ett förstatligande kommer man överallt att föra så noggrann statistik över underhållskostnaderna, att man bör kunna beräkna desamma på förhand med tämligen stor tillförlitlighet. Den nyligen inom VoV företagna utredningen rörande kostnaderna för underhållet av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna torde för övrigt visa, att en uppskattning av utgifterna kan ske med tillräcklig säkerhet. Denna metod torde — framför bidrag efter de verkliga kostnaderna — vara ägnad att främja sparsamhet i förvaltningen. På grund av det anförda vilja de sakkunniga förorda att statsbidraget till underhållet av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna bestämmas att utgå med viss procent av en på förhand beräknad kostnad härför.

Uppskattningen kan tänkas ske på olika sätt.

Principiellt riktigast vore måhända att uppskattningen skedde på samma sätt som kostnadsberäkningen av ett vägbyggnadsföretag. I den för varje år upprättade staten för underhållet av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna inom en stad skulle alla förekommande arbeten och erforderlig materiel noggrant specificeras med angivande av à-priser. Underhållsstaten skulle sedan kontrolleras och fastställas av VoV. Upprättandet och fastställandet av en sådan stat skulle emellertid möta svårigheter samt bliva omständligt och dyrbart.

Lämpligare synes därför vara att uppskattningen sker på ungefärligen samma sätt som vid den nyligen inom VoV företagna utredningen om underhållskostnaderna, d. v. s. med ledning av vad vägar av liknande karaktär i andra städer eller samhällen enligt vederbörandes bokföring kostat i underhåll. Beräkningarna skulle givetvis ske i samarbete med städerna.

Huruvida i det uppskattade beloppet av underhållskostnaderna skulle få inräknas jämväl ränta å och amortering av kapital, som stad — efter det den nya ordningen trätt i kraft — med egna medel förbrukat för permanentbeläggning av väg eller gata, bör prövas i varje särskilt fall med ledning av de principer, som nu tillämpas vid bedömandet av motsvarande spörsmål beträffande vägdistriktens kostnader.

Utföres väg- och gatuhållningen i en stad efter högre standard än som betingas av samfärdsels behov, skulle statsbidrag icke beräknas å högre belopp än det, som åtgår till underhåll av en uteslutande efter samfärdsels behov anpassad väg eller gata.

En på angivet sätt fastställd uppskattning av underhållskostnaderna bör gälla för flera år. Bidraget till underhållet av städernas vägar och gator lär visserligen kunna närmare anslutas till behovet, om uppskattningen göres på nytt för varje år. Denna fördel torde dock icke uppväga det besvär och de övriga nackdelar, som äro förenade med en årlig beräkning. Varje sådan kan nämligen giva upphov till tvister, något som bör förekommas. Å andra sidan torde uppskattningen icke böra fastställas att gälla för någon längre tid. Konjunkturerna växla och med dem underhållskostnaderna. Den årliga ersättning, som vägdistrikt enligt nu gällande lag har att utgiva till köpingar och municipalsamhällen för vägunderhåll, som utföres av dem, skall i princip fastställas att gälla för en tid av tio år. Ny fastställelse kan emellertid under löpande tioårsperiod äga rum, om väsentligt förändrade förhållanden inträffa. Även med denna modifikation synes en tioårsperiod för fastställande av statsbidraget vara en för lång tid. Under senare år (tills den nuvarande krisen började) har trafikintensiteten och därmed vägslitningen kraftigt ökat år från år. Med hänsyn härtill föreslås, att uppskattningen av kostnaderna för underhållet av städernas för biltrafiken viktiga vägar och gator skall gälla för en tid av fyra år. Möjlighet bör emellertid finnas att under löpande period kunna revidera beräkningen, om väsentligt förändrade förhållanden inträffa. Uppskattningen skulle fastställas av VoV, vars beslut här som eljest skulle kunna genom besvär bringas under Kungl. Maj:ts prövning.

Avlyftes icke väghållningsbesväret helt från landsbygdens skatteunderlag, synes statsbidraget till underhåll av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna principiellt böra bestämmas på ett sådant sätt, att städerna få samma lättnad i förevarande hänseende som landsbygden. För närvarande utgår statsbidraget till vägdistriktens underhållskostnader, såsom förut nämnts, med 85 procent. Vid procenttalets fastställande måste emellertid beaktas, att det är en fördel för städerna att själva utföra underhållsarbetena. Genom att själv ombesörja underhållet av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna får en stad tillfälle att på ett mera rationellt och därmed även billigare sätt sköta underhållet av icke bidragsberättigade vägar och gator, icke minst därigenom att arbetena kunna utföras under gemensam ledning. Härtill kommer att staden kan bereda egna arbetare och andra stadsbor önskvärda arbetstillfällen. Av nu anförda skäl anse de sakkunniga, att statsbidraget till underhållet av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna bör — om landsbygdens befolkning icke helt befrias från väghållningsbesväret — bestämmas till 75 procent av de uppskattade kostnaderna.

Om staten helt övertager kostnaderna för underhållet av de allmänna vägarna på landet, bör enligt de sakkunnigas mening statsbidraget till städernas motsvarande kostnader — för beredande av liknande lättnad åt städerna — bestämmas till 90 procent.

Skulle i undantagsfall stads ekonomi kunna motivera högre bidrag än här förutsatts, bör Kungl. Maj:t ha möjlighet att bevilja förhöjt bidrag.

Kan staden utföra underhållet så billigt, att kostnaderna för detsamma understiga statsbidraget, bör staden få behålla överskottet. Om stadens kostnader överstiga bidraget, får staden själv svara för bristen.

Med den föreslagna metoden slipper man en tidsödande och i de flesta fall tämligen ofruktbar granskning av städernas räkenskaper. I stället för kontroll av varje utgiftspost bör skyldighet stadgas för VoV att, på sätt i det följande skall närmare beröras, utöva fortlöpande uppsikt och tillsyn över städernas sätt att underhålla de statsbidragsberättigade vägarna och gatorna. För att kunna kontrollera att statsbidraget användes för avsett ändamål och för att lättare kunna beräkna underhållskostnaderna bör VoV även äga giva vissa direktiv för bokföringen av nämnda kostnader och infordra uppgifter från städerna.

Om statsbidragen till underhållet, på sätt här föreslagits, helt skiljas från bidragen till byggnadsföretag, skulle detta i hög grad underlätta en rättvis uppdelning mellan landsbygd och städerna av för byggnadsändamål tillgängliga medel. Uppdelningen torde böra ske enligt behovsprincipen samt ankommer ytterst på riksdagen genom beviljande av anslag för olika byggnadsändamål.

De medel som ställas till städernas förfogande för byggande av vägar och gator böra fördelas mellan städerna efter nu gällande grunder, d. v. s. i enlighet med en av VoV vartannat år upprättad fördelningsplan.

Vad förut sagts om fördelen för städerna att själva utföra underhållsarbena gäller i minst lika hög grad om byggnadsarbetena. Statsbidrag till sådana företag i städerna utgår visserligen för närvarande med ungefär samma procental som till vägdistriktens motsvarande arbeten eller med 85 procent. Det är emellertid att märka att bidrag lämnas till ett förhållandevis mera begränsat antal företag i städerna än på landet. Kommer framdeles, såsom de sakkunniga förorda, städernas byggnadsbehov att tillgodoses i ungefär samma grad som landsbygdens, bör därför enligt de sakkunnigas mening — om vägskatten i en eller annan form bibehålles — statsbidraget till byggande av för biltrafiken viktiga vägar och gator i städerna utgå med 75 procent av de beräknade kostnaderna för varje företag. Om någon särskild vägskatt på landsbygdens skatteunderlag icke vidare skall uttagas, anse de sakkunniga att bidragsprocenten bör bestämmas till 90. I såväl det ena som det andra fallet bör Kungl. Maj:t — i likhet med vad som föreslagits beträffande statsbidrag till underhållskostnaderna — ha möjlighet att, där särskilda skäl därtill äro, kunna bevilja stad ännu högre bidrag.

För erhållet statsbidrag till byggnadsföretag bör stad, på samma sätt som för närvarande, avgiva redovisning.

Vill stad bygga väg eller gata efter en högre standard än samfärdselns behov, bör statsbidrag utgå endast till den del av kostnaden, som svarar mot nämnda behov.

Stads utgifter för anskaffande av mark må enligt nu gällande bestämmel-

ser icke inräknas i den kostnad som lägges till grund för beräkning av statsbidrag till väg- och gatubyggnadsföretag. Härutinnan föreslås icke någon ändring.

Genom beslut av stadsfullmäktige må meddelas bestämmelser, gällande för staden i dess helhet eller för viss del därav, om skyldighet för ägare av tomt att bidra till kostnaden för iordningställande av gata (gatukostnadsbestämmelser). Vid beräkning av de bidragsberättigade byggnadskostnaderna bör hänsyn tagas till vad städerna äga uttaga av tomtägarna för gatas iordningställande. Eljest skulle en stad kunna tänkas i statsbidrag och gatukostnadsersättning utfå tillsammans mera än kostnaden för arbetet. Emellertid ha icke samtliga städer antagit gatukostnadsbestämmelser. Då städerna äga befogenhet att besluta härom, bör den omständigheten — att stad av någon anledning icke ansett sig böra meddela sådant beslut — icke för staden medföra bättre ställning i statsbidragshänseende än om staden beslutat om uttagande av gatukostnadsersättning. Bestämmelse härom saknas för närvarande. Vid upprättandet av fördelningsplan för 1940/41 har emellertid inom VoV tagits hänsyn härtill. För att därvid erhålla en enkel och lätt användbar beräkningsgrund för dessa avdrag vid arbeten, som upptagas i fördelningsplanen, har avdraget »bestämts till normalt så stor del av kostnaden ifråga, som bredden 5 meter utgör av den gatubredd, som finnes uttagen i stadsplan å den gatudel arbetet omfattar».

Om ordnandet av vägbyggnadsverksamheten i städerna och om handläggning av fråga om förändring av enskild väg till allmän m. m.

Fråga om byggande av allmän väg i stad ankommer, enligt nu gällande ordning, på länsstyrelsens prövning; dock må väg, som enligt fastställd stadsplan, stomplan eller avstyckningsplan skall ingå i gata, byggas utan sådan prövning. Handläggning av dylik fråga skall i tillämpliga delar ske på samma sätt som gäller för behandling av landsbygdens vägbyggnadsfrågor. Plan och kostnadsförslag skola emellertid, där länsstyrelsen ej annorlunda beslutar, upprättas genom stadens försorg.

Tidpunkten för utförandet av vägföretag, som beslutats av länsstyrelsen, torde i flertalet fall, åtminstone om man bortser från de största städerna, vara beroende av, om och när statsbidrag till arbetet lämnas.

Ärenden rörande förändring av enskild, inom stads område belägen väg till allmän handläggas i tillämpliga delar i enahanda ordning som frågor om byggande av väg.

Den av de sakkunniga föreslagna omorganisationen av vägväsendet på landet torde nödvändiggöra vissa jämkningar även i bestämmelserna för handläggning av städernas vägfrågor.

Staten måste även framdeles genom sina organ kunna bestämma vilka vägar som skola vara allmänna och huru de skola byggas. Detta bör — såvitt

avser väg som icke enligt fastställd stadsplan, stomplan eller avstyckningsplan skall ingå i gata eller annan allmän plats — ske genom särskilt beslut i samband med fastställandet av arbetsplan.

Utan ändring av nu gällande bestämmelser skulle förpliktelsen för stad att bygga för den allmänna samfärdseln nödig väg bliva oberoende av om statsbidrag lämnades till företaget. För att åstadkomma ett så rättvist förhållande som möjligt mellan städer och landsbygd i förevarande hänseenden torde därför stad — om landsbygden helt befrias från väghållningsbesväret — icke böra åläggas utförandet av andra vägbyggnadsarbeten än sådana till vilka statsbidrag lämnas. Redan nu torde det endast i undantagsfall förekomma, att stad förpliktas att verkställa vägbyggnadsföretag som den motsätter sig. Med hänsyn härtill och då städerna helt visst komma att utföra alla arbeten, vartill statsbidrag lämnas, torde i allmänhet icke föreligga något behov av att, såsom nu skall ske beträffande varje väg, som icke enligt fastställd stadsplan, stomplan eller avstyckningsplan skall ingå i gata, ålägga stad att utföra arbetet. Vilka företag som skola utföras blir tillräckligt bestämt genom deras upptagande i fördelningsplanen. Skulle emellertid i undantagsfall stad motsätta sig utförandet av arbete som upptagits i planen, bör det kunna åläggas staden att utföra detsamma. Vill stad på egen bekostnad bygga även annan allmän väg än den, vartill statsbidrag lämnas, bör staden — sedan vägens egenskap av allmän blivit i vederbörlig ordning fastställd — givetvis äga rätt därtill. Även för sådant fall skall dock, om företaget avser väg utanför det planlagda området, arbetsplan fastställas av statlig myndighet.

Den beslutanderätt i frågor om byggande av allmän väg och om intagande av enskild väg till allmänt underhåll — som nu tillkommer länsstyrelserna — avser väg såväl på landet som i stad. Även efter ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet böra landsbygdens och städernas vägfrågor i största utsträckning avgöras av en och samma myndighet. På grund härav och om i enlighet med de sakkunnigas förslag frågor om fastställande av arbetsplan för vägföretag på landsbygden och om förändring av enskild väg på landet till allmän skola avgöras av VoV, bör även beslutanderätten i motsvarande frågor för städerna tillkomma styrelsen.

I fråga om byggande av väg, som enligt fastställd stadsplan, stomplan eller avstyckningsplan skall ingå i gata eller annan allmän plats, föreslås dock icke någon ändring. Sådan väg skall alltså även framdeles kunna byggas av staden, utan att arbetsplan för företaget fastställas av statlig myndighet. Ifrågasättes statsbidrag till arbete av sistnämnda slag, bör dock arbetsplan för företaget granskas inom VoV.

Då nu berörda undantag gjordes från huvudregeln, att alla vägbyggnadsfrågor skulle prövas av länsstyrelsen, erinrades av vederbörande riksdagsutskott att, innan stadsplan eller stomplan fastställdes av Kungl. Maj:t, länsstyrelsen skulle avgiva utlåtande över planen och att jämkning däri skulle fastställas av länsstyrelsen. Man måste sålunda hava ansett att genom länsstyrelsens befattning med dessa planer säkerhet vunnes för att behörig hän-

syn till trafikintressena toges. VoV brukar i vanliga fall icke höras i dessa ärenden.

Vid en omorganisation enligt de sakkunnigas förslag kommer den bästa överblicken och kännedomen om trafikens behov att finnas inom den statliga vägorganisationen. Med hänsyn härtill och för att skapa ett rationellt vägnät för landet i dess helhet bör föreskrivas, att tillfälle skall beredas VoV att yttra sig i ärenden rörande fastställande av stadsplan eller jämkning däri, innan desamma avgöras, dock endast såvitt fråga är om de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna. Beslut i ärende rörande jämkning i stadsplan bör — i händelse av oenighet mellan VoV och länsstyrelse — underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Uppkommer fråga om byggande av allmän väg i stad utom område, för vilket stadsplan, stomplan eller avstyckningsplan blivit fastställd, skall först utredas, om behov av företaget föreligger och om det — vid jämförelse med andra ifrågasatta vägar — är av den angelägenhetsgrad, att statsbidrag till arbetet kan påräknas under den närmaste tiden. Om så finnes vara fallet eller staden är beredd att utföra företaget även utan statsbidrag, upprättas genom stadens egen försorg arbetsplan och kostnadsförslag för arbetet. Med avseende å utredningen om behovet av ifrågasatt vägföretag, delgivningen av utarbetat vägförslag och fastställandet av arbetsplan bör förfaras i tillämpliga delar på samma sätt som föreslagits beträffande vägföretag på landsbygden.

I nu gällande ordning för upprättandet och fastställandet av fördelningsplan föreslås icke någon ändring.

Handläggningen av fråga om förändring av enskild väg inom stads område till allmän och om indragning av väg torde i tillämpliga delar böra ske på samma sätt som föreslagits beträffande väg på landsbygden.

Om tillsyn å väghållningen i städerna.

Den närmaste uppsikten över den allmänna väghållningen i städerna ankommer, såsom framgår av vad tidigare anförts, på länsstyrelserna. Tillsynen utövas med biträde av bland andra vägingenjörer och magistrater.

Med de föreslagna bestämmelserna för statsbidrag till städerna måste VoV, för att kontrollera att bidragen användas för avsett ändamål, under alla förhållanden utöva viss uppsikt över väg- och gatuhållningen i städerna. Med hänsyn härtill och då länsstyrelserna efter omorganisationen komma att sakna vägtekniskt biträde för utövandet av tillsynen, torde vara lämpligast att denna överflyttas på VoV och dess distriktsförvaltningar.

Skulle stad underlåta att utföra vägbyggnadsföretag, till vilket statsbidrag beviljats, eller yppas brist i vägunderhållet, bör VoV äga befogenhet att förelägga stad viss tid, inom vilken erforderliga åtgärder skola hava vidtagits vid äventyr, om den tid försittes, att arbetena på stadens bekostnad utföres av vägorganisationen.

Såsom högsta polismyndighet i länet har länsstyrelsen även efter omorganisationen att liksom hittills vaka över ordning och trafiksäkerhet på de

allmänna vägarna i städerna. Vad förut sagts om länsstyrelsernas uppgifter i detta hänseende beträffande de allmänna vägarna på landet gäller även beträffande städernas vägar.

Sammanfattning.

Förslaget utgår från att städerna regelmässigt skola vara väghållare inom sina områden. Undantag från denna regel göres endast för sådana små städer, vilka sakna tekniska organ och erforderliga maskiner för att själva på ett nöjaktigt sätt ombesörja väg- och gatuhållningen av de viktigaste trafiklederna. Beträffande sådana städer föreslås att byggande och underhåll av de för biltrafiken viktiga vägarna och gatorna skola ombesörjas av den statliga vägorganisationen. Utgifterna härför skulle — om man bortser från markanskaffningskostnader — helt bäras av staten.

Till bestridande av kostnaderna för väg- och gatuhållningen i övriga städer skall utgå statsbidrag med viss procent av de beräknade kostnaderna för underhåll och byggande av för biltrafiken viktiga vägar och gator, därvid förutsättes att städernas behov av byggande av sådana trafikleder tillgodoses i förhållandevis samma utsträckning som landsbygdens vägbyggnadsbehov. Avlyftes icke väghållningsbesväret helt från skatteunderlaget på landet, föreslås att bidragsprocenten bestämmes till 75. Skall någon vägs katt icke vidare uttagas, förordas att bidraget till städerna fastställas till 90 procent av kostnaderna. Kungl. Maj:t skulle dock ha möjlighet att i undantagsfall bevilja förhöjt statsbidrag.

Frågor om byggande av allmän väg i stad, om förändring av enskild väg till allmän och om indragning av väg föreslås skola handläggas i huvudsakligen enahanda ordning som föreslagits beträffande väg på landet. Arbetsplan och kostnadsförslag skola dock upprättas genom stadens försorg. Städerna skola icke vara skyldiga att bygga andra allmänna vägar än sådana, till vilka statsbidrag lämnas.

Den närmaste uppsikten över den allmänna väghållningen i städerna föreslås skola överflyttas från länsstyrelserna till VoV.

III. Om de stadsliknande samhällenas skyldighet att tillhandahålla vägmark.

Historisk återblick.

Gatuhållningsskyldighet för städer och stadsliknande samhällen — d. v. s. samhällen, som avses i 56 och 57 §§ stadsplanelagen — blev klart fastställd i lag först genom den under innevarande århundrade tillkomna stadsplanelagstiftningen.

Av ålder har emellertid dylik skyldighet ålegat husägare i stad, vilka redan enligt våra äldsta stadslagar skulle hålla gata, envar utanför sin tomt, liksom den allmänna väghållningen inom stadens område utgjorde ett å stadsjorden vilande onus. Den uppfattningen synes ock tidigt varit rådande, att staden ej blott ägde rätt att utkräva tomtägarnas gatuhållningsprestationer utan även var gentemot enskilda intressenter och statsmaktens representanter ansvarig för att gatorna höllos i ett efter tidens krav tillständigt skick. Utvecklingen under senare tid har fört till att städerna i allt större utsträckning själva övertagit gatuhållningen, därvid i många fall tomtägarnas skyldighet i motsvarande mån avlösts eller utan vidare bortfallit men stundom kvarstått i form av ständiga bidrag till stadens gatukostnader. Frågan om dylika bidrag har vanligen reglerats i administrativ ordning genom bestämmelser, olika för olika städer.

En motsvarande utveckling beträffande gatuhållning har ägt rum inom de köpingar, som voro egna kommuner.

Det var först under 1800-talets senare del som även andra tätare bebyggda orter på landsbygden kunde få karaktär av juridiska personer med förvaltningsuppgifter och beskattningsrätt, nämligen genom att någon av de för stad gällande stadgorna — ordningsstadgan, byggnadsstadgan etc. — förklarades tillämplig å orten. Skulle byggnadsstadgan gälla, blev gatuhållning en sådan för invånarna gemensam angelägenhet, som samhället hade att besörja och bekosta. Tomtägarna fingo sig dock i vissa fall genom särskilda, i byggnadsordning eller annorledes meddelade bestämmelser ålagt att bidraga till gatas anläggning eller underhåll.

Om sålunda de stadsliknande samhällena och städerna kunna anses ha kommit att intaga en likartad ställning med avseende å gatuhållningen, föreligger däremot dem emellan i fråga om allmän väghållning den stora skillnad att, medan stad härutinnan bildar eget distrikt, det stadsliknande samhället ingår i landsbygdens vägdistrikt. Samhällets invånare ha alltså att erlægga vägskatt till distriktet. Före stadsplanelagstiftningen torde man betraktat såsom självfallet att allmän väg inom ett samhälle skulle hållas av vägdistriktet. Karaktär av allmän väg torde emellertid på den tiden sällan varit tillerkänd annan trafikled i samhället än den landsväg, kring vilken detta uppvuxit. Att denna väg i viss del av sin sträckning kom att tjäna som gata, lär ej föränlett att den betraktades annorledes än såsom väg i förevarande hänseende.

Genom den år 1907 tillkomna stadsplanelagen ändrades detta förhållande.

Enligt lagen, som i första hand avsåg städerna men skulle tillämpas även å de stadsliknande samhällena, skulle stadsplan omfatta byggnadstomter, gator, torg och andra allmänna platser och ny gata upplåtas till allmänt begagnande, när bebyggelsen vid gatan nått viss utsträckning. Staden respektive samhället skulle svara för att gatan blev å föreskriven tid och i behörigt skick upplåten till allmänt begagnade, varför ock staden eller samhället berättigades att expropriera mark för ändamålet. Tomtägare vid gata skulle i viss utsträckning och under vissa betingelser ersätta staden eller samhället värdet av gatumarken, och där tomtägare redan enligt äldre rätt var pliktig att bekosta gatans anläggning, skulle skyldigheten härutinnan icke rubbas av bestämmelsen om stadens eller samhällets ansvar för gatas upplåtande. Beträffande underhåll av gata skulle gälla vad för varje stad eller samhälle var föreskrivet. Allmän väg, som ingick i gatumark, skulle utan ersättning tillfalla staden eller samhället. Underhållet av allmän väg, som ingått i gatumark, skulle, i den mån som för gatas upplåtande för allmänt begagnade var stadgat, övertagas av den, som hade att underhålla gatan.

Av dessa bestämmelser ansågs följa att allmän väg, som i stadsplanen var upptagen såsom gata, förvandlades härtill då tiden för gatans upplåtande var inne, så att vägdistriktet därefter ej vidare hade att underhålla trafikleden.

Med anledning härav uppstod missnöje bland samhällenas målsmän, vilka gjorde gällande att, enär invånarna i samhällena hade att erlægga vägs katt och tillika bekosta gatuhållningen, en dubbelbeskattning av dem föreläge samt att detta förhållande borde avhjälpas genom att samhällena utginge ur vägdistrikten och likställdes med städerna. Till denna mening anslöt sig vägkommissionen men, efter utredning av de verkningar en sådan reform skulle medföra i avseende å vägdistriktens ekonomi, föreslogo 1920 års vägsakkunniga i stället att samhällena väl fortfarande skulle besörja gatuhållningen i dess helhet men njuta ersättning av vägdistriktet för hållandet av de gator, som voro nödiga för allmänna samfärdseln; dessa gator skulle, oaktat sin gatunatur, bibehålla eller förklaras äga allmän vägs karaktär.

Bestämmelser av denna innebörd men med tillägg, att mark, som erfordrades för byggande av väg inom stadsplanlagt område, skulle av samhället tillhandahållas utan kostnad för vägdistriktet, inflöto i det förslag till ny väglag, som förelades 1922 års riksdag, samt blevo, i avbidan på väglagsförslagets överarbetning i andra delar, år 1927 införda i 1891 års väglag samt återfinnas, på sätt nedan närmare beröres, i den gällande allmänna väglagen av år 1934.

Man har sålunda beträffande de stadsliknande samhällena, i motsats till städerna, erhållit en typ av trafikleder, som samtidigt äro gator och allmänna vägar. Denna kategori har blivit tämligen omfattande i det att numera ingalunda är sällsynt att ej blott genomfartsleder utan även andra gator i ett stadsliknande samhälle av länsstyrelsen förklarats vara allmänna vägar.

Gällande regler.

För närvarande gäller rörande de stadsliknande samhällenas gatu- och väghållningsskyldighet i huvudsak följande:

Enligt 1931 års stadsplanelag åligger gatuhållningen samhället, vilket, liksom stad, har att besörja och bekosta anskaffning av gatumarken samt iordningställandet och underhållet av gatan (56 och 57 §§ jfrda med 39 och 54 §§). Konungen må emellertid, om förpliktelsen finnes vara i oskälig grad betungande för samhället, medgiva detsamma den lindring, som prövas nödig (58 §). I den mån allmän väg ingår i gata och tages i anspråk såsom sådan, tillfaller vägmarken samhället utan lösen (22 §). Under vissa förutsättningar kan samhället även utnyttja enskild väg såsom gata utan att behöva inlösa vägmarken (23 §). Ägare av tomt vid gata är jämlikt 45—48 §§ pliktig att ersätta samhället halva värdet av mark, som erfordras för gatans utläggning eller vidgning framför hans tomt. Dylig ersättning utgår emellertid endast för själva markvärdet och blott för mark intill viss i förhållande till den tillåtna hushöjden angiven bredd. Ingår i gatan allmän väg eller ock enskild väg, som staden jämlikt 23 § nyttjar, skall vid ersättningsskyldighetens bestämmande vägen ej inräknas i gatubredden. Om tomt har utfartsväg åt en tidigare för allmänt begagnade upplåten gata och tomtägaren visar, att den fördel, som genom nya gatan beredes hans tomt, icke motsvarar ersättningsskyldigheten, skall skälig jämkning göras i beloppet. Enahanda jämkningsgrunder gälla beträffande ersättning vid gatans vidgning. Har gatumark framför tomt av dess ägare överlåtits till samhället utan lösen eller har samhället samtidigt varit ägare av både tomten och gatumarken, efter det denna blivit i stadsplan upptagen såsom sådan, är ägare av tomten fri från skyldighet att utgiva ersättning intill värdet av samma mark. Ersättning för gatumark skall, i mån av gatas upplåtande till allmänt begagnande, erläggas vid anfordran, där tomten är bebyggd i huvudsaklig överensstämmelse med stadsplanen, men i annat fall, då tomten sålunda bebygges; motsvarande skall äga tillämpning vid gatas vidgning.

På grund av särskilda, med stöd av 49—51 §§ av samhälle antagna bestämmelser kunna tomtägare bliva pliktiga att bidra även till samhällets kostnader för gatans iordningställande; dylika s. k. gatukostnadsbestämmelser, skola dock underställas Konungens prövning, där på tomtägare lägges skyldighet som tidigare icke ålegat honom. Jämlikt speciell för samhälle meddelad eller av ålder gällande bestämmelse kan det åligga tomtägare att helt eller delvis besörja eller bekosta gatas iordningställande eller underhåll (88 §).

Enligt 52 § må Konungen vid fastställande av stadsplan på ansökan av samhället förordna att ägare av mark inom det område, planen avser, skall till samhället för gatuändamål m. m. utan ersättning avstå vissa delar, i areal högst 40 procent, av denna sin mark. Jordägaren blir då pliktig att tillhandahålla marken gravationsfri eller hålla samhället skadeslöst för befintliga gravationer. Samhället må ej taga den avstådda marken i besittning, förrän

den skall iordningställas för sitt ändamål. Tomtägares skyldighet att ersätta gatumark gäller ej tomt inom område, beträffande vilket Konungen meddelat dylikt förordnande jämlikt 52 §. I sådant förordnande kan Konungen på samhällets begäran föreskriva jämväl skyldighet för markägaren att i viss omfattning bekosta anläggning av gator (53 §). Förutsättningen för tillämpning av dessa bestämmelser i 52 och 53 §§ är i övrigt att fastighetsägaren kan förväntas få den nytta av stadsplanen, att han »skäligen bör» till samhället utan ersättning avstå den ifrågavarande marken. Av lagens förarbeten synes framgå att bestämmelserna äro avsedda att tillämpas blott mot markexploater, som äga någorlunda stora områden.

Enligt 1934 års lag om allmänna vägar gäller såsom allmän regel att det är å vederbörande vägdistrikt, som väghållningsskyldigheten på landet vilar. Stadsliknande samhälle är väl enligt väglagen berättigat att besörja väghållningen inom samhället men, om så sker, skall principiellt denna väghållning anses äga rum för distriktets räkning och ersättas samhället av distriktet (14 §). För det fall att väglagens allmänna regel skulle komma i strid med stadsplanelagens stadganden om gatuhållningsskyldighet — eller alltså då fråga är om en trafikled, som enligt sistnämnda lag skall vara upplåten för allmänt begagnade såsom gata men tillika på grund av därom meddelat beslut äger karaktär av allmän väg — ger väglagen i 14—17 §§ följande speciella regler, vilka väsentligen överensstämja med ovannämnda år 1927 införda bestämmelser. Samhället är i detta fall ej blott berättigat utan, om vägdistriktet det begär, även pliktigt att »vara väghållare», vilket uttryck emellertid avser huvudsakligen blott uppgiften att ombesörja arbetena, i det att vägdistriktet har att utge ersättning jämväl för denna samhällets väghållning. Undantag härifrån gäller blott såtillvida som det enligt 17 § åligger samhället att, där väg skall byggas inom det stadsplanelagda området, utan kostnad för vägdistriktet tillhandahålla mark, som erfordras för vägens byggande. För denna samhällets markanskaffningsplikt har således ej uppställts förutsättningen att vägen skall äga karaktär av gata. Med hänsyn till nämnda bestämmelse i 17 § stadgas där tillika att den inskränkning i tomtägares skyldighet att ersätta gatumark, som enligt stadsplanelagen äger rum, därest i gatumarken ingår allmän väg, ej skall inträda i det fall att vägen efter den 1 januari 1928 (då ifrågavarande regler i väglagstiftningen först blevo tillämpliga) byggts inom område, som ingår i stadsplanen. Detta uttryck skall tydligen förstås så att det förutsättes att området redan vid tiden för vägbygget ingick i fastställd stadsplan.

Anförda skäl för och emot samhällenas markanskaffningsskyldighet. De sakkunnigas utredningsuppdrag.

Att de stadsliknande samhällena sålunda genom de år 1927 genomförda ändringarna i väglagstiftningen till betydande del befriats från sin gatuhållningsskyldighet synes knappast ha mött större opposition. Kritik har i stället

riktats mot att denna befrielse icke blivit fullständig såvitt angår utgifterna för ifrågavarande trafikleder, eller alltså mot bestämmelsen om samhällets skyldighet att bekosta markanskaffningen.

Frågan om denna skyldighet var i det år 1922 för riksdagen framlagda lagförslaget i viss mån sammankopplad med detta förslags bestämmelser om rätt för vägdistrikt att av ägare till fastigheter på landet uttaga särbidrag till distriktets kostnader för vägmarksförvärv. Departementschefen ansåg, att dylika särbidrag, bland annat med hänsyn till stadsplanelagstiftningens bestämmelser om tomtägars skyldighet att ersätta gatumark, icke borde uttagas av fastighet inom stadsplanlagt område eller för förvärv av vägmark inom sådant område; till gengäld skulle vägdistriktet befrias från skyldighet att ersätta samhället mark för väg, som samhället byggde inom planlagt område, ett förslag, som enligt departementschefen icke innebure obillighet mot samhällena, så mycket mindre som dessa ägde vissa möjligheter att av vederbörande tomtägare uttaga sina kostnader för markförvärv. Lagrådet anmärkte att förpliktelsen att bekosta markförvärv inom planlagt område icke borde vara beroende av huruvida samhället eller vägdistriktet verkställde vägbyggnaden; två av lagrådets ledamöter förordade att vägdistriktet i båda fallen skulle bekosta förvärvet, medan de två övriga ledamöterna förmenade att förpliktelsen i ena som i andra fallet borde ligga å samhället. Departementschefen uttalade härom att man mot förslaget att samhället alltid skulle bekosta markförvärvet måhända kunde anmärka att skyldigheten kunde bliva betungande för mindre bärkraftiga samhällen; för det fall att stadsplanen givits onödigt stor utsträckning syntes nämligen kostnaden för förvärvandet av den vägmark, som fölle inom planlagt område, kunna bliva ganska avsevärd, samtidigt som lång tid måste antagas förflyta, innan bebyggelsen nådde sådan omfattning, att det bleve möjligt för samhället att uttaga kostnaden av vederbörande tomtägare. Emellertid torde man — fortsatte departementschefen — i regel kunna utgå därifrån, att de mindre bärkraftiga samhällena hade ett jämförelsevis inskränkt område, varför dessa betänkligheter icke syntes böra tillmätas avgörande betydelse.

När frågan år 1927 åter förelades riksdagen, denna gång utan samband med förslag om särbidrag från fastigheter till allmän väghållning, anförde dåvarande departementschefen rörande samhälles skyldighet att tillhandahålla vägmark, att det syntes skäligt att samhällena på grund av den särskilda nytta, de i allmänhet torde hava av vägs anläggande, på detta sätt bidrage därtill. Han tillade att förpliktelsen i regel icke torde bliva betungande för samhällena och att det vore sörjt för att dessa skulle kunna uttaga markkostnaden av tomtägare utmed vägen.

Vid tillkomsten av 1934 års väglag ifrågasatte VoV det berättigade i att samhälle under alla förhållanden skulle vara pliktigt att utan kostnad för vägdistrikt tillhandahålla mark för byggande av väg inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd. Föreskriften därom borde enligt styrelsens åsikt uppmjukas i så måtto, att Kungl. Maj:t eller länsstyrelsen tillerkändes befo-

genhet att, i händelse samhället icke åstundat vägbyggandet, helt eller delvis befria samhället från förpliktelsen i fråga.

Svenska stadsförbundets styrelse uttalade, att skyldigheten icke gärna kunde anses motiverad under annan förutsättning, än att samhället skulle kunna utfå gottgörelse för merkostnaden enligt stadsplanelagens bestämmelser om tomtägars skyldighet att ersätta gatumark. En uttrycklig begränsning av samhälles ifrågavarande skyldighet, så att denna komme att avse allenast mark, som enligt stadsplan skulle utgöra gatumark, syntes alltså påkallad.

Vederbörande departementschef yttrade beträffande dessa två uttalanden: Enär man torde kunna utgå ifrån, att vid byggande av väg inom samhälles planlagda område vägen komme att få samma sträckning som någon enligt stadsplanen tilltänkt gata, torde i praktiken samhälles ifrågavarande skyldighet alltid komma att avse mark, som enligt stadsplan skulle utgöra gatumark. Då vederbörande tomtägare jämlikt stadsplanelagen vore skyldiga att ersätta samhället värdet av sådan mark, funne departementschefen alltså i nyssnämnda yttranden förordade ändringar av då gällande lags bestämmelser icke påkallade.

Det särskilda utskottet vid 1934 års riksdag, till vilket propositionen hänvisades, erinrade, att bestämmelserna torde, enligt vad det ville synas utskottet, i en del fall komma att verka i viss mån obilligt mot samhällena eller de enskilda tomtägarna i dem. Då emellertid för ändring av den uti ifrågavarande paragraf gjorda regleringen av samhälles och tomtägars skyldigheter torde krävas en mera ingående utredning än den utskottet varit i tillfälle åstadkomma, ansåge utskottet sig icke kunna föreslå någon ändring i paragrafens lydelse.

Innan ännu 1934 års väglag trätt i kraft, yrkades vid 1936 års riksdag i en motion inom andra kammaren att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och om framläggande av förslag till sådan ändring av 17 § väglagen, att där föreskriven skyldighet för köping och municipal-samhälle att utan kostnad för vägdistriktet tillhandahålla mark, som erfordrades för vägs byggande, bortföle eller avsevärt mildrades.

Såsom skäl för detta yrkande anförde motionären bland annat följande: Särskilt inom samhällena i våra största städers grannskap — uppvuxna kring starkt trafikerade infartsvägar till städerna — framkomma numera krav på de stora infartsvägarnas utbyggnad till bredder, som man ännu för ett årtionde sedan säkerligen ansett fullständigt otänkbara. Samhällenas skyldighet att tillhandahålla vägmarken kunde i dylika fall otvivelaktigt bliva i hög grad betungande, trots rätten för dem att uttaga ersättning av vederbörande tomtägare. För samhällena med stort tillmätta stadsplaner, där exempelvis breddning av en genomfartsväg krävde synnerligen kostsam markanskaffning, kunde det emellertid dröja avsevärd tid, innan bebyggelsen nådde den omfattning, att ersättningsrätten bleve av någon nämnvärd betydelse för samhället. Härtill komme, att ersättningsrätten enligt stadsplanelagens bestämmelser vore begränsad i förhållande till de invid vägen tillättna hushöjderna. Med de vägbredder, som nu kunde ifrågakomma i dylika fall, torde rätten till er-

sättning av tomtägarna ofta komma att gälla endast en del, understundom t. o. m. blott en ringa del av samhällenas markanskaffningskostnader. I ett visst fall hade ifrågasatts skyldighet för ett litet samhälle (med ej fullt 800 invånare och cirka 11 500 skattekronor) att för markanskaffning till allmän väg inköpa ej mindre än omkring 40 000 kvm mark, som eljest skulle ha tagits i anspråk för tomtförsäljningar. Det syntes uppenbart, att man vid tillkomsten av gällande bestämmelser icke räknat med att denna skyldighet skulle kunna bliva ens tillnärmelsevis så betungande som enligt exemplet numera kunde ifrågakomma. Den möjligheten finge ej heller förbises, att i och för sig önskvärda vägbyggnader kunde förhindras eller lösas på ett mindre tillfredsställande sätt just därför, att man icke rimligtvis kunde ställa de anspråk på vederbörande samhälle som lagen härvidlag förutsatte. Då härtill komme, att särskilt de vägbyggnader, för vilka de mest kostsamma markanskaffningarna krävdes, oftast icke alls tillgodosåge samhällenas speciella intressen eller behov, utan föranleddes av genomgångstrafikens krav, syntes det så mycket mindre rimligt att här ifrågavarande skyldighet skulle åvila samhällena.

Jordbruksutskottet, dit motionen hänvisades, införskaffade yttranden över densamma från VoV, svenska vägstyrelsernas förbund samt svenska stadsförbundet.

VoV sade sig icke känna till, att fall förekommit, då de sedan år 1928 gällande bestämmelserna för samhälle medfört större tunga än som vid lagstiftningens genomförande förutsattes. Vidare hade styrelsen icke kunnat förmärka, att, såsom motionären framhållit, bestämmelserna verkade hindrande för vägföretags utförande på tillfredsställande sätt; tvärtom hade erfarenheten visat, att bestämmelserna varit för vägväsendet fördelaktiga. Vid sådant förhållande kunde styrelsen för sin del icke finna, att anledning då föreläge till ändring av ifrågavarande bestämmelser.

Svenska vägstyrelsernas förbund förklarade sig icke känna något fall, då uppenbara orättvisor kunde sägas ha blivit följderna av bestämmelserna, men ville dock icke motsätta sig en utredning.

Svenska stadsförbundets styrelse anförde bland annat: 1927 års reglering av väghållningsbördan i samhällena kunde icke anses innefatta någon fullt tillfredsställande avvägning av denna börda. I vart fall utgjorde skyldigheten att kostnadsfritt tillhandahålla mark, som erfordrades för vägbyggnad inom stadsplanlagt område, en extra börda för samhällena som svårligen kunde försvaras. Av förarbetena till 1928 års reglering framginge att man ursprungligen avsett att alltigenom pålägga vägdistriktet enahanda förpliktelser med avseende å väghållningen inom samhällena som på den egentliga landsbygden. Några bärande skäl för att göra undantag härifrån beträffande anskaffningen av erforderlig vägmark inom stadsplanlagt område syntes icke hava anförts. Det vore att märka, att förslag om att låta samhällena ansvara för denna markanskaffning först framfördes under den antagna men sedermera ej förverkligade förutsättningen, att särskilda fastighetsbidrag skulle uttagas till

kostnaderna för markanskaffning till landsbygdens allmänna vägar överhuvud. När samma förslag framställdes år 1927, hade däremot planerna på dylika fastighetsbidrag förfallit. Något annat positivt skäl för att likväl lägga ifrågavarande börda på samhällena syntes då icke hava anförts än »den särskilda nytta de i allmänhet torde hava av vägs anläggande». Till försvar för åtgärden framhölls dessutom, att skyldigheten i regel icke syntes kunna bliva betungande för samhällena, och att dessa skulle hava möjlighet att uttaga markkostnaden av tomtägare utmed vägen. Mot denna argumentering torde flera vägande erinringar hava kunnat göras redan med utgångspunkt från då rådande förhållanden på vägväsendets område. Genom de sedan dess och alltjämt växande anspråken på de allmänna vägarnas utbyggnad och förbättring hade förevarande fråga i vart fall numera kommit i sådant läge, att det syntes orimligt vidhålla, att bekostandet av vägmark inom stadsplan borde vara samhällenas ensak. Många av de stadsplanelagda områdena genomlöptes av huvudvägar med betydande trafik, som nästan uteslutande utgjordes av genomgångstrafik. För att tillgodose denna trafiks växande anspråk krävdes mångenstädes breddningar eller ändamålsenligare sträckningar av vägarna också inom samhällenas planlagda områden. Dylika vägförbättringar torde vida oftare aktualisera frågor om markanskaffning därstädes än nybyggnader av väg, som man närmast syntes hava haft i tankarna vid det ovannämnda uttalandet om skäligheten att pålägga samhällena markanskaffningskostnaderna på grund av deras särskilda nytta av »vägs anläggande.» I alla händelser torde man icke kunna påstå, att sådana av genomgångstrafikens behov betingade vägförbättringar i allmänhet medförde någon så betydande särskild nytta för vederbörande samhälle, att detta fördenskull borde ensamt bestrida markanskaffningskostnaderna. Vad speciellt anginge ändrade sträckningar av väg inom planlagt område borde anmärkas, att dessa ej sällan torde föranledas av behovet av vägrätningar utanför sådant område. De ökade anspråken beträffande huvudvägarnas bredd och sträckning hade uppenbarligen också, såsom i motionen påvisats, medfört, att ifrågavarande skyldighet kunde för enskilda samhällen bliva mycket mera betungande än man tidigare haft anledning räkna med. Någon garanti för att denna börda stode i rimlig proportion till varje samhälles ekonomiska bärkraft funnes icke. Det måste därför anses särskilt betänkligt, att skyldigheten gällde generellt för samhällena utan någon möjlighet till eftergifter, huru betungande densamma än kunde bliva för enskilda samhällen. Tomtägares bidragsskyldighet till kostnad för gatumark torde ingalunda alltid bereda samhällena någon effektiv hjälp i förevarande avseende. Framför allt borde härvidlag beaktas, att samhällets skyldighet att tillhandahålla vägmark gällde hela det planlagda området, under det att bidragsskyldighet för tomtägare inträdde först i mån av samhällsbebyggelsens fortskridande. Man måste därför räkna med att samhällena i betydande utsträckning finge bestrida kostnader för vägmark — inom periferiska delar av stadsplanen — vartill några bidrag av tomtägare kunde påräknas först i en avlägsen framtid. Å andra sidan syntes icke heller

den omständigheten, att tomtägare regelmässigt förr eller senare skulle bliva skyldig att bidraga till gatumarkskostnader, kunna åberopas såsom skäl för att bibehålla bestämmelserna om samhälles skyldighet att tillhandahålla vägmark inom planlagt område. Ett avskaffande av sistnämnda skyldighet borde givetvis föranleda motsvarande inskränkning även i fråga om tomtägarers bidragsplikt. En sådan inskränkning torde i och för sig ej kunna anses orimlig. Det vore att märka, att liknande inskränkning redan gällde bland annat för det fall att mark i allmän väg, som upplåtits före stadsplans fastställande, sedermera komme att ingå i gata och för detta ändamål jämlikt stadgandet i 22 § stadsplanlagen tillfölla vederbörande samhälle utan ersättning. Slutligen ville styrelsen erinra därom, att statsbidrag numera utginge till kostnader för lösen av mark, som erfordrades för byggande av allmän väg på landet. Då fråga vore om omläggning eller förbättring av sådan väg, finge bidrag till dessa kostnader utgå med enahanda andel som till företaget i övrigt. Att man sålunda överflyttat en väsentlig del av markanskaffningskostnaderna, i vad anginge den egentliga landsbygden, från vägdistrikten på staten, men likväl låtit samma börda i fråga om planlagt område alltjämt åvila respektive samhällen ensamma torde vara ägnat att ytterligare framhäva obilligheten mot samhällena i förevarande hänseende. Och ännu orimligare tedde sig förhållandet, om man besinnade, att den mark, som erfordrades för ändamålet, i regel vore dyrare inom samhällenas planlagda områden än på den egentliga landsbygden. Med stöd av det anförda tillstyrkte förbundet en utredning i motionens syfte.

Jordbruksutskottet yttrade i sitt utlåtande:

»Erfarenheten synes bekräfta vad särskilda utskottet vid behandlingen av 1934 års väglag därom anført att förevarande bestämmelser om skyldighet för municipalsamhälle och köping samt i sin ordning tomtägare att kostnadsfritt tillhandahålla vägmark i en del fall skulle komma att verka i viss mån obilligt mot municipalsamhällena och köpingarna eller tomtägarna. Med hänsyn härtill finner nu jordbruksutskottet i likhet med motionären skäl föreligga att närmare överväga ändring i dessa bestämmelser. Utskottet vill ifrågasätta, huruvida icke Kungl. Maj:t eller länsstyrelse bör tillerkännas befogenhet att i vissa fall medgiva befrielse helt eller delvis från sagda skyldighet. Förutsättningarna för en sådan möjlighet till jämkning torde därför böra göras till föremål för utredning».

Utskottet hemställde därför om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning i anslutning till vad utskottet sålunda anført och om framläggande av det förslag, vartill utredningen kunde giva anledning. Utskottets hemställan bifölls av riksdagen.

Kungl. Maj:t infortrade yttrande även från *byggnadsstyrelsen*, som yttrade bland annat:

»Enligt byggnadsstyrelsens mening kan otvivelaktigt den nuvarande lydelsen av ifrågavarande bestämmelse i 17 § väglagen komma att förorsaka svårigheter särskilt för en del mindre samhällen. Enär till byggande av väg torde få hänföras jämväl av trafikens behov betingade omläggningar och förbättringar av väg, kan bestämmelsen för sådana mindre samhällens vidkommande uppenbarligen

medföra olägenheter i särskilt de fall, då samhällets egen utveckling icke kräver genomförandet av sådana åtgärder.

Samhällellens skyldighet att tillhandahålla vägmark är icke begränsad ens för det fall, att den blivande vägmärken är i mer eller mindre omfattning bebyggd. Bestämmelsen i 17 § innebär vidare, att samhällena vid en tidigare tidpunkt, än som i stadsplanelagen stadgas i fråga om gatas upplåtande för allmän trafik, nödgas tillhandahålla den erforderliga vägmärken. Stadsplanelagen fastställer nämligen tidpunkten för ny gatas upplåtande till allmänt begagnande med hänsyn till bebyggelsens omfattning utmed den avsedda gatusträckningen, vilket förhållande medför, att bebyggelse å gatumark i allmänhet blir av vederbörande tomtägare själva undanröjd. Väglagens ifrågavarande stadgande innebär alltså icke endast, att samhällena få i förtid tillhandahålla vägmärken, utan de kunna därigenom även bli tvungade att lösa sådana byggnader, som de enligt stadsplanelagens bestämmelser kunde hava räknat med skulle utan deras försorg bort-rivas, innan tidpunkten för deras skyldigheter att upplåta gata för allmän trafik inträdde.

Den konsekvens, att väglagen i nu nämnt avseende kan medföra större förpliktelser än vad stadsplanelagen förutsatt, torde ej hava till fullo beaktats. Uppenbart torde vara, att tvingande lösen av byggnader kan bli synnerligen betungande för ett samhälle.

I anslutning till vad i motionen påpekats beträffande samhällenas begränsade rätt till ersättning av tomtägarna för markkostnaderna får byggnadsstyrelsen även framhålla, att samhällenas möjligheter att utfå sådan ersättning även i vissa andra fall kunna bli mindre än som enligt stadsplanelagen anses vara förutsatt. Enligt nutida stadsplanepprinciper böra emellertid genom samhällena ledande allmänna genomfartsvägar så anordnas, att de icke komma att tjäna såsom direkta tillfarter för tomterna. Då i sådana fall måste anordnas särskilda tillfartsvägar till tomterna, torde det kunna ifrågasättas, om icke samhällena borde helt eller delvis befrias från kostnaderna att tillhandahålla dylik vägmärken och det allmänna vägitresset i stället taga på sig denna utgift.

Möjlighet till undantag från den stadgade skyldigheten synes i första hand böra lämnas för det fall, att en föreslagen väg mera avser att tjäna den allmänna genomgångstrafiken än samhällets egna trafikbehov och där ett omedelbart tillhandahållande av vägmärken skulle komma att för samhället bli förhållandevis alltför kostsamt. I sådant fall ävensom i övrigt, då befrielse helt eller delvis synes kunna ifrågakomma, torde prövning böra ske av varje fall för sig efter särskild framställning, vilket även av jordbruksutskottet i dess utlåtande över motionen förutsattes. Befrielse i större eller mindre mån från ifrågavarande skyldighet påkallar givetvis motsvarande inskränkning beträffande tomtägares ersättningsskyldighet för gatumark, för så vitt sådan skyldighet i det särskilda fallet förefinnes.

På grund av vad ovan anförts får byggnadsstyrelsen i underdånighet tillstyrka utredning i anslutning till vad jordbruksutskottet i avgivet utlåtande samt riksdagen i ovannämnda skrivelse därom anförte.»

Genom beslut den 13 maj 1937 uppdrog Kungl. Maj:t åt 1935 års vägsakkunniga att verkställa den av riksdagen begärda utredningen. På hemställan av nämnda sakkunniga har Kungl. Maj:t sedermera genom beslut den 17 november 1939 befriat dem från utredningsuppdraget samt i stället uppdragit åt 1938 års sakkunniga för utredning om vägväsendets förstatligande att verkställa utredningen.

Införskaffat utredningsmaterial.

Från byggnadsnämnderna i köpingar och andra samhällen på landet, för vilka stadsplanelagens bestämmelser angående stad äga tillämpning, ha infordrats uppgifter om:

arealen och värdet av vägmark, som kostnadsfritt tillhandahållits under åren 1934—1938;

i vilken utsträckning vederbörande samhälle erhållit eller kunde väntas under de närmaste åren erhålla ersättning av tomtägarna för marken;

ungefärlig areal och värde av vägmark, som samhället på grund av redan beslutade eller planerade vägföretag kunde förväntas bliva skyldigt att kostnadsfritt tillhandahålla under de närmaste åren efter 1938; samt

i vilken utsträckning samhället kunde förväntas erhålla gottgörelse av tomtägare för mark som sålunda skulle tillhandahållas.

Uppgifter i nu angivna hänseenden ha inkommit från nästan samtliga byggnadsnämnder i de 231 köpingar och municipalsamhällen, om vilka här är fråga. 150 av dessa samhällen ha under åren 1934—1938 icke tillhandahållit någon vägmark. Av återstående samhällen ha 65 tillhandahållit vägmark utan att ha erhållit eller förvänta att under de närmaste åren erhålla full gottgörelse härför av tomtägarna.

I tabellen å sid. 208 och 209 ha sammanställts — förutom uppgifter rörande dessa samhällens folkmängd den 1 januari 1939 och deras skatteunderlag enligt 1938 års taxering — de från byggnadsnämnderna i samhällena inkomna uppgifterna.

På sätt framgår av sammanställningen utgör det uppgivna värdet av den mark, som dessa 65 samhällen tillhandahållit för vägändamål, sammanlagt 524 513 kr. Härtill kommer i tre fall icke uppgivet värde av samhällena tillhörig mark som icke särskilt förvärvats för ändamålet. Det sammanlagda beloppet av den ersättning, samhällena erhållit eller förvänta att under de närmaste tiden erhålla av tomtägarna, uppgår enligt byggnadsnämndernas uppgifter (se tabellen) till endast 31 504 kronor eller 6 procent av värdet av den tillhandahållna marken. Nio av byggnadsnämnderna ha emellertid icke angivit beloppet av den från tomtägarna erhållna eller förväntade ersättningen, varför det sammanlagda beloppet kan vara något större.

Av de 231 samhällena kunde, enligt byggnadsnämndernas uppgifter, 108 förvänta att under 1939 eller de närmaste åren därefter bliva skyldiga att kostnadsfritt tillhandahålla mark för beslutade eller planerade vägföretag. Enligt byggnadsnämndernas uppgifter skulle endast 8 av dessa 108 samhällen kunna räkna med en markupplåtelse utan uppoffring för samhällena. I många fall är det fråga om betydande markupplåtelse. Uppgifter rörande en del mera anmärkningsvärda fall ha sammanställts i tabellen å sid. 210.

Endast en fjärdedel av byggnadsnämnderna i de 108 samhällen, som beröras av beslutade eller planerade vägföretag inom stadsplanelagt område, synes räkna med att inom överskådlig tid få någon väsentlig del av kostnaderna för markupplåtelse täckt genom ersättningar från tomtägarna. Andra byggnads-

Samhälle	Folkmängd den 1 jan. 1939	Antal skattekronor enligt 1938 års taxering	Areal av tillhanda- hällen mark 1934--1938 kvm	Värdet av tillhanda- hällen mark kr.	Av tomtägare erhållen eller för- väntad, under de närmaste åren inflytande gott- görrelse, kr.
Stocksunds köping.....	3 022	75 905	1 629	6 237	1 492
Norrvikens m—e.....	929	14 909	857	2 050	0
Duvbo m—e.....	2 031	24 751	95	1 500	0
Solhems m—e.....	2 568	33 191	?	{ Egen mark } { + 10 000 }	0
Hässelby villastads köping	2 395	24 563	1 806	3 521	0
Tierps köping.....	1 593	15 288	?	1 000	Obetydlig
Gnesta m—e.....	1 315	12 371	550	2 150	0
Sparreholms m—e.....	691	6 224	455	3 100	0
Kisa m—e.....	1 517	12 029	2 653	5 066	0
Forsserums m—e.....	1 242	6 412	767	1 867	0
Sävsjö m—e.....	2 247	18 390	1 632	3 008	1 508
Åseda m—e.....	1 002	7 433	1 450	2 200	0
Hovmantorps m—e.....	981	6 055	25 686	30 511	{ Ovisst när något kan uttagas
Ryds m—e.....	622	3 991	14 760	14 760	0
Alvesta m—e.....	2 754	23 198	4 800	5 000	?
Ålmhults köping.....	2 782	20 756	5 200	6 400	?
Lidhults m—e.....	418	1 744	900	350	0
Markaryds köping.....	1 157	9 939	3 090	6 400	0
Gamleby m—e.....	539	7 218	600	2 200	0
Virserums m—e.....	1 843	11 943	1 000	1 500	0
Emmaboda köping.....	1 442	13 531	3 300	3 000	0
Bergkvara m—e.....	770	3 926	4 600	3 900	?
Torsås m—e.....	624	4 792	4 200	4 500	0
Tomelilla köping.....	2 906	33 951	6 200	14 125	0
Knisslinge m—e.....	1 331	11 717	3 800	5 700	0
Broby kyrkoby m—e.....	676	5 769	2 600	520	0
Glimåkra m—e.....	955	6 298	80	1 000	0
Vinslövs köping.....	1 583	8 749	21 000	42 000	0
Ljungbyheds m—e.....	1 118	10 416	65 000	40 000	0
Örkelljunga m—e.....	1 165	9 133	3 300	2 315	?
Båstads köping.....	2 107	19 197	600	1 600	0
Kävlinge m—e.....	2 253	33 268	1 200	600	0
Veberöds m—e.....	674	5 071	?	3 800	?
Arlövs m—e.....	3 349	40 497	907	4 660	0
Svedala köping.....	1 947	26 509	1 419	2 128	0
Anderslövs m—e.....	730	7 913	680	1 270	0
Vellinge m—e.....	994	9 973	1 700	3 400	0
Skurups köping.....	1 908	18 172	250	500	0
Höörs köping.....	1 720	15 864	10 055	21 310	0
Stenungssunds m—e.....	251	2 800	1 450	1 800	0
Gravarne m—e.....	1 805	8 426	530	1 025	0
Fjällbacka m—e.....	694	3 358	3 375	6 750	0
Grebbestads köping.....	805	4 663	7 350	{ Egen mark } { + 14 602 }	0
Herrljunga m—e.....	1 157	13 141	600	1 950	0
Stenstorps m—e.....	762	4 634	?	7 500	0
Töreboda köping.....	2 991	17 594	7 800	7 800	{ I mån av bebyggelse Under de när- maste åren
Forshaga m—e.....	2 321	21 781	10 370	19 000	9 000
Årjängs m—e.....	1 162	8 743	5 550	2 217	0
Hallsbergs köping.....	2 864	31 836	8 000	20 000	1 242
Kungsörs köping.....	2 597	34 790	2 806	2 806	1 420

Samhälle	Folkmängd den 1 jan. 1939	Antal skattekronor enligt 1938 års taxering	Areal av tillhanda- hällen mark 1934—1938 kvm	Värdet av tillhanda- hällen mark kr.	Av tomtägare erhållen eller för- väntad, under de närmaste åren inflytande gott- görelse, kr.
Västanfors m—e.....	1 835	16 237	6 705	16 762	0
Heby m—e.....	1 068	11 084	3 300	5 775	2 900
Krylbo köping.....	1 951	21 300	3 600	3 600	?
Smedjebackens köping.....	2 586	24 187	15 495	43 622	0
Leksand-Norets m—e.....	1 377	16 765	?	600	0
Morastrands köping.....	1 680	21 932	6 750	34 150	7 350
Sandvikens köping.....	13 698	186 594	554	17 218	0
Björkhamre köping.....	2 815	22 971	4 800	{ Egen mark } { + 17 256 }	1 417
Arbrå m—e.....	997	8 125	2 647	9 882	2 375
Ljusdals köping.....	2 009	22 058	5 600	8 400	0
Hornsbergs m—e.....	2 555	17 255	8 500	4 500	2 800
Svegs köping.....	1 263	10 994	600	500	0
Lycksele köping.....	1 901	18 620	3 000	150	0
Sorsele.....	644	3 897	18 800	9 400	0
Kalix m—e.....	1 378	11 167	1 050	2 100	0
Summa	—	—	328 053	524 513	31 504

nämnder ha förklarat, att det givetvis finnes »en teoretisk möjlighet» att erhålla ersättning av tomtägarna eller att »en ringa bråkdel» av utgifterna för anskaffande av mark kunde påräknas bliva ersatt under de närmaste 50 åren.

Vissa av byggnadsnämnderna ha angivit, varför ersättning av tomtägarna icke kan påräknas. Sälunda har framhållits att samhällena i ett flertal fall nödgats eller bliva nödsakade att för dryga kostnader lösa byggnader, vilka skola rivras för att bereda plats för väg, och att vad samhälle får utgiva för sådant intrång icke kan uttagas av tomtägarna. En annan anledning till att gottgörelsen från tomtägarna icke är större har angivits vara, att tomter, som äro belägna vid stora trafikleder, numera ofta icke få ha direkt utfart till trafikleden utan endast via lokalväg. Där så är fallet, har ersättning icke ansetts kunna uttagas av tomtägarna. Vidare byggas de stora trafiklederna ibland till sådan bredd att tomternas bidragsskyldighet — som står i visst förhållande till den tillåtna hushöjden — endast omfattar en mindre del av vägen. Det kan t. ex. nämnas att Norrvikens municipalsamhälle befarar att behöva tillhandahålla vägmarg för en 30 meter bred riksväg genom samhället. Därjämte torde vägföretagen i rätt stor utsträckning avse mark i samhällenas ytterområden, vilka icke kunna påräknas bliva bebyggda förrän efter mycket lång tid. Flera byggnadsnämnder ha förklarat att byggnadsverksamheten inom deras samhällen vore ringa och att det därför komme att dröja mycket länge, innan samhällena kunde erhålla bidrag från tomtägarna. Byggnadsnämnden i Skönsbergs municipalsamhälle finner det uppenbart att en strikt tillämpning av bestämmelsen om tomtägares skyldighet att ersätta gatumark skulle ytterligare stäcka den alltför ringa byggnadsverksamheten i samhället. Byggnads-

Samhälle	Folkmängd den 1 jan. 1939	Antal skattekronor vid 1938 års taxering	Areal av mark som förväntas skola till- handahållas kvm	Värdet av marken kr.	Av tomtägare förväntad gottgörelse kr.
Norrvikens m-e	929	14 909	24 000	108 000	?
Fullersta m-e	2 133	22 997	6 000	100 000	Obetydlig.
Gnesta m-e	1 315	12 371	8 400	113 400	0
Valdemarsviks köping	2 728	29 921	12 000	36 000	0
Mariannelunds köping	1 518	11 146	21-38 000	40-70 000	0
Tingsryds köping	990	6 269	12 000	24 000	0
Ryds m-e	622	3 991	19 400	19 400	I mån av bebyggelse.
Virserums köping	1 843	11 943	3 461	32 345	0
Emmaboda köping	1 442	13 531	33 400	75 000	En mindre del under de närmaste 25-30 åren.
Osby köping	2 157	19 565	30 660	54 300	0
Vinslövs köping	1 583	8 749	22 670	45 672	0
Gravarne m-e	1 805	8 426	3 300	27 162	0
Vansbro m-e	1 399	11 179	12 000	50 000	0
Björkhamre köping	2 815	22 971	40 000	200 000	Kan ej bedömas.
Arbrå m-e	997	8 125	34 500	63 950	En bråkdel under de närmaste 50 åren.
Vivsta-Näs m-e	2 017	14 483	35 000	70 000	Troligen icke.
Bjurholms m-e	593	3 740	30 000	30 000	0
Tegs m-e	1 531	10 994	?	35 000	0
Storumans m-e	659	4 485	30 000	30 000	0

nämnden i Hovmantorps municipalsamhälle har — under uppgift att samhället i anledning av beslutade företag under åren 1934—1936 förvärvat mark till ett värde av över 30 000 kr. — såsom anledning till att samhället icke kunnat utfå bidrag av tomtägarna uppgivit, att vederbörande vägdistrikt icke kunnat förmås att utföra vägföretagen, vilka ännu i mars 1940 icke påbörjats.

För flertalet samhällen, som under åren 1934—1938 tillhandahållit vägmark, ha de kostnader härför som beräknades komma att stanna å samhällena, icke varit särskilt stora i förhållande till skatteunderlaget. Motsatsen gäller emellertid beträffande åtskilliga av dessa samhällen. Ryds municipalsamhälle med 3 991 skattekronor enligt 1938 års taxering har t. ex. tillhandahållit vägmark för 14 760 kr. Hovmantorps municipalsamhälle, vilket såsom förut nämnts anskaffat mark för över 30 000 kr., har ett skatteunderlag av endast 6 055 skattekronor. Vinslövs köping med 8 749 skattekronor har tillhandahållit vägmark till ett värde av 42 000 kr. Vidare har Ljungbyheds municipalsamhälle med ett skatteunderlag av 10 416 skattekronor haft kostnader för markupplåtelse till ett belopp av 40 000 kr. Grebbestads köping med 4 663 skattekronor har i anledning av byggnadsföretag inom sitt stadsplanelagda område nödgats tillhandahålla — förutom köpingen förut tillhörig mark — annan mark som köpingen måst lösa för ett belopp av 14 602 kr. Intet av nu nämnda samhällen har erhållit eller förväntar att erhålla någon ersättning

av tomtägarna. Därjämte kan nämnas att Solhems municipalsamhälle under 1934 anmodades att för anläggande av en viadukt över järnvägen vid Spånga station tillhandahålla mark till ett värde av över 40 000 kr. Samhället förklarade sig emellertid icke kunna åtaga sig en så stor utgift. Saken ordnades genom bistånd av vägdistriktet och Spånga kommun. Municipalsamhället avstod kostnadsfritt viss mark samt erlade till lösen av ytterligare erforderlig mark ett belopp av 10 000 kr. Återstoden, omkring 30 000 kr., betalades av vägdistriktet och Spånga kommun.

Flera byggnadsnämnder ha vid insändandet av de infordrade uppgifterna förklarat sig icke förstå, huru vederbörande samhälle skall kunna fullgöra sin ifrågavarande skyldighet. Byggnadsnämnden i Fullersta uttalar sålunda, att samhället icke kan anskaffa medel för inlösen av erforderlig mark. På grund av gällande bestämmelser om markupplåtelse har samhället därjämte måst motsätta sig en av länsarkitekten ifrågasatt utvidgning av samhällets stadsplanlagda område, med påföljd att bebyggelsen där blivit mindre tillfredsställande ordnad. Även byggnadsnämnden i Valdemarsviks köping förklarar att den måst motsätta sig en eljest nödvändig utsträckning av det stadsplanlagda området, när samhället, om så skedde, bleve skyldigt att i mycket stor omfattning tillhandahålla mark för omläggning av rikshuvudväg. Byggnadsnämnden i Floby säger sig förutse en katastrofal verkan på samhällets ekonomi, om samhället, på sätt ifrågasatts, nödgas tillhandahålla mark för ett flertal vägomläggningar. Upprättat förslag till stadsplan är visserligen ännu icke fastställt, men vägdistriktet har — för att samhället skall tvingas att kostnadsfritt tillhandahålla vägmarken — i avbidan på stadsplanens fastställande med länsstyrelsens tillstånd avbrutit påbörjade vägarbeten inom samhället. Endast för ett av dess vägföretag torde samhället, som har en folkmängd av 550 invånare och ett skatteunderlag av 3 667 skattekronor, tvingas att betala 22 500 kr. för marklösen. Härtill kommer ersättning för intrång m. m. Byggnadsnämnden i Bjurholms municipalsamhälle framhåller att utgifterna för marklösen till planerade vägföretag komme — om samhällets skyldighet skulle tagas i anspråk — att medföra ruinerande verkningar. Med sina 593 invånare och 3 740 skattekronor kan samhället icke tillhandahålla mark för 30 000 kr., i all synnerhet som samhället »knappast kan i någon omfattning påräkna bidrag från tomtägarna». Även Tegs municipalsamhälle — som befarar att i anledning av ett större broföretag behöva tillhandahålla mark till ett värde av 35 000 kr. — förutser att denna utgift skall medföra ruinerande verkningar för samhället.

De sakkunnigas mening och förslag.

Teoretiskt och historiskt sett skulle samhälles förpliktelse enligt väglagen att tillhandahålla vägmark väl anses närmast grundad på gatuhållningsskyldigheten, som i sin ordning följer av att gatuhållningen är en av de för ortens invånare gemensamma angelägenheter, för vilkas vårdande samhället bildats.

Visserligen sträcker sig samhällets nämnda förpliktelse enligt väglagen

längre än gatuhållningsskyldigheten enligt stadsplanelagen. Att den förra skyldigheten kan omfatta även tillhandahållande av mark, som icke ingår eller skall ingå i gata, torde visserligen — såsom vederbörande departementschef vid tillkomsten av 1934 års väglag framhöll — icke i och för sig vara av större praktisk betydelse. Men en väsentlig utvidgning av gatuhållningsskyldigheten ligger däri att enligt väglagen förpliktelsen att tillhandahålla mark till trafikbehov kan inträda tidigare än enligt stadsplanelagen. Dessutom kan ju inträffa att en väg behöver anläggas bredare än enbart dess gatufunktion kräver. Den enligt stadsplanelagen bestående möjligheten till eftergift i gatuhållningsskyldigheten saknar motsvarighet i väglagen.

Men å andra sidan blir samhället till mycket betydande del befriat från sin gatuhållningsskyldighet genom väglagens bestämmelser att kostnaden för iordningställande och underhåll av de gator, som tillika äro vägar, skall bäras av vägdistriktet. Det torde icke med fog kunna göras gällande att det skulle ligga i sakens natur att gatuhållningsskyldigheten helt måste vika för vägdistriktets väghållningsskyldighet. Den omständighet att viss uppgift tillkommer en offentlighetsbildning, såsom staten, kommun eller vägdistrikt, hindrar principiellt icke att särskilda bidrag uttagas för ändamålet av de därav speciellt intresserade, vare sig samhällen eller andra. Spörsmålet härom är en skälighetsfråga. På en dylik tankegång vila tydligen bland annat stadsplanelagens regler om rätt för samhälle att i sin ordning utkräva extra bidrag av enskilda fastighetsägare, ehuru bestämmelserna härom historiskt sett ha sin upprinnelse i den urgamla men numera övergivna principen om hållande av gator och allmänna vägar såsom i första hand en uppgift för jordägarna.

Vad beträffar skäligheten av att samhälle får bidraga till allmänna vägar inom det stadsplanlagda området, så lärer det äga sin riktighet att, såsom i 1927 års proposition uttalades, dessa trafikleder i regel äro av särskild nytta för samhället. De äro vanligen dess huvudgator och betingelser för dess bestånd och fortsatta utveckling. Det synes ock finnas fog för att i förevarande hänseende göra skillnad mellan samhällena och deras invånare, å ena, samt landskommunerna och fastigheterna på rena landsbygden, å andra sidan. Väg nätet kan knappast betraktas som en angelägenhet för dessa kommuner i lika hög grad som trafiklederna inom stadsplanlagda delar av ett samhälle äro ett dess eget intresse, och om också anläggning av en väg kan medföra stegring av värdet å kringliggande mark även på typisk landsbygd, gäller detta dock i allmänhet icke i samma mån som där fråga är om tomterna i ett samhälle. För övrigt må framhållas att mark till de allmänna vägarna på landsbygden under tidernas lopp i mycket stor omfattning tagits av byarnas oskiftade jord utan ersättning och att ännu är vanligt att vid intagning av enskild väg till allmänt underhåll vägdistriktet erhåller vägmarken gratis. För att ernå en motsvarighet härtill beträffande samhällena borde dessa utan kostnad för distriktet tillhandahålla åtminstone sådan vägmark, som redan förut är i samhällets ägo och icke är bebyggd. Erinras kan ock att äganderätten till

allmän väg, som ingår i gata, utan lösen tillfaller samhället, oavsett vem som bekostat markförvärvet. Denna förmån för samhället kan ju bli av stor ekonomisk betydelse, om genom stadsplaneändring gatan förvandlas till tomtmark. Samhällets skyldighet att tillhandahålla vägmark torde däremot icke i något fall innebära att äganderätten till marken övergår från samhället till vägdistriktet. Nedlägges vägen, återfår samhället marken, ändå att vägen aldrig ägt gatunatur.

Även bortsett från samhällets möjlighet att i större eller mindre utsträckning av vederbörande tomtägare njuta ersättning för gatunatur, lärers alltså finnas anledning att *såsom regel* bibehålla bestämmelsen om samhällenas ifrågavarande skyldighet. I bestämmelserna om tomtägarbidragen se de sakkunniga ytterligare skäl härför. I många fall kan ju detta sätt för samhället att helt eller delvis täcka sina utgifter för markförvärvet innebära en sådan fördelning av utgiftsbördan att den för samhällets invånare kännes mindre tryckande, än om uttaxering i vanlig ordning måste ske. Härtill kommer att, såsom i det följande skall utvecklas, en fullt tillfredsställande lösning av problemet om tomtägarbidragen knappast synes stå till buds, med mindre samhällets ifrågavarande skyldighet i princip bibehålles eller tomtägarbidragen ändra natur och utgå efter helt nya grunder.

Undantagslöst lärers emellertid den i 17 § väglagen stadgade regeln icke kunna upprätthållas, om ej möjlighet beredes samhället att erhålla lättnad i annan ordning. Av utredningen i ärendet synes nämligen framgå att markanskaffningsplikten under vissa omständigheter kan bli orimligt betungande och, oaktat samhället njuter befrielse från kostnaden för trafikledens iordningställande och underhåll, mer omfattande än vad som skulle följa av en efter samhällets behov anpassad gatuhållningsskyldighet och sålunda t. o. m. överstiga samhällets nytta av vägen. Orsaken härtill är framför allt att marken i vissa fall måste anskaffas på ett mycket tidigare stadium än vad som skulle följa av stadsplanelagens bestämmelser. Tomtbebyggelse utmed trafikleden kanske ej kan beräknas komma till stånd inom överskådlig tid, eller tomtägarbidragen kunna utfalla så sent att samhället nödgas självt slutgiltigt vidkännas en betydande del av kostnaderna, motsvarande räntan å det av samhället förskjutna kapitalet. Det kan emellertid ock vara så, att vägen icke fyller någon viktigare funktion såsom gata eller eljest såsom trafikled för samhällets behov utan huvudsakligen tjänar genomfartstrafik eller med hänsyn till denna trafik måste göras bredare än vad som eljest varit behöfligt.

Måhända vore mest rationellt att beträffande varje särskild gata, som funnits nödig för allmänna samfärdseln, mer fritt än lagen nu medger pröva, hur kostnaderna överhuvud för trafikleden borde med hänsyn till omständigheterna fördelas mellan vägdistriktet och samhället. Man skulle sålunda ej ens vara bunden av regeln att distriktet har att bära kostnaderna för iordningställandet och underhållet. På en dylik lösning, som kanske i vissa fall skulle leda till att samhället finge vidkännas större del av kostnaden än för närvarande, anse de sakkunniga sig dock ej ha anledning att här närmare ingå.

En enkel lösning av problemet kan tyckas vara att beträffande markanskaffningsskyldigheten i väglagen upptaga en bestämmelse, motsvarande 58 § stadsplanelagen, om rätt för Kungl. Maj:t att medge erforderlig lindring i samhälles förpliktelse, oaktat vad sålunda eftergäves i detta fall skulle innebära att vägdistriktets andel av kostnaderna för trafikleden i motsvarande mån ökades.

Saken kompliceras emellertid av tomtägarbidragen.

Det kan måhända synas klart att, i den mån man befriar samhället från dess i väglagen stadgade skyldighet att tillhandahålla vägmark, jämväl det i anledning av denna skyldighet i väglagen gjorda undantaget från stadsplanelagens regler om tomtägarbidrag borde bortfalla. Det skulle väl kunna inträffa att tomtägarna härigenom finge större lindring i sin skyldighet att ersätta gatumark än de åtnjutit före den 1 januari 1928; ty sådan lindring skulle kunna inträda jämväl med avseende å allmän väg, som redan vid sin anläggning eller breddning har gatukaraktär, under det att trafikleden i dylikt fall enligt de före sistnämnda dag gällande reglerna skulle betraktats blott såsom gata. Men denna ökade lättnad för tomtägarna vore ju blott en följd av att samhället självt erhöle större lindring i sin markanskaffningsplikt än det ägt före 1927 års lagändring.

I nu förevarande ärende har ej heller från något håll ifrågasatts att, om samhället befriades från denna sin skyldighet, tomtägarnas motsvarande förpliktelser gentemot samhället skulle kvarstå. Svenska stadsförbundet och byggnadsstyrelsen ha betecknat det som en given följd av den föreslagna befrielsen för samhället att motsvarande inskränkning skulle ske i tomtägarnas markersättningsskyldighet, och jämväl vederbörande riksdagsutskott synas i sina utlåtanden 1934 och 1936 ha förutsatt att den lättnad, som möjligen borde beredas samhällena, skulle återverka på tomtägarbidragen.

Emellertid torde det knappast kunna påvisas någon sådan artskillnad mellan tomtägars markersättningsskyldighet jämlikt stadsplanelagen och deras bidragsskyldighet enligt gatukostnadsbestämmelser av det i denna lag angivna slaget, att den förra skyldigheten mer än den senare bör vara oberoende av samhällets egna förpliktelser. För frågan hur samhälles befrielse från markanskaffningsskyldighet bör återverka på tomtägarnas speciella bidragsplikt, synes alltså vara av intresse att undersöka vad som gäller och bör gälla om dylika tomtägarbidrag, när samhället i enlighet med väglagens bestämmelser befrias från annan gatuhållningsskyldighet än markanskaffning. Spörsmålet är ju egentligen en stadsplanelagsfråga och regleras icke heller i väglagen, men vad som förekom under förarbetena till väglagstiftningen lämnar dock viss belysning åt problemet.

Då 1920 års vägsakkunniga föreslog att samhälle skulle mot ersättning av vägdistriktet hålla trafikled, som på en gång är gata och allmän väg, anmärkte de att därmed endast avsetts att reglera förhållandet mellan samhället och vägdistriktet och att således ej åsyftades att avlyfta de skyldigheter i avseende å gatas anläggande och underhåll, som kunde åligga de särskilda

tomtägarna jämlikt vad som för samhället kunde vara gällande. Vid 1927 års ändring i väglagstiftningen synes problemet icke blivit närmare dryftat, men då stadgandena om samhällets och vägdistriktets inbördes förhållande år 1934 överflyttades till nu gällande väglag, fanns till en början i departementsförslaget upptagen en bestämmelse, som avsåg att, i den mån kostnaderna för gatas iordningställande och underhåll skulle täckas av tomtägarbidrag, motsvarande minskning skulle inträda i vägdistriktets skyldighet att ersätta samhället för dess väghållning. Enligt departementschefen skulle denna bestämmelse vara ett förtydligande av dittills gällande lag och en följd av att den samhälle ålagda väghållningsskyldigheten endast avsåg att reglera förhållandet mellan samhället och vägdistriktet och icke att avskaffa tomtägarnas skyldigheter. Den sålunda föreslagna bestämmelsen hade ju varit välmotiverad, därest vägdistriktets ersättningsskyldighet grundats på att väghållningen eljest skulle bli för betungande för samhället och man tillika ansett sig kunna utgå från att tomtägarna icke behövde motsvarande lindring i sin skyldighet. Men som 1927 års ändring i väglagstiftningen avsåg att tillmötesgå kravet att, om samhällena icke kunde likställas med städerna, samhällsmedlemmarna åtminstone icke skulle vara sämre ställda än andra vägskattebetalare och därför ej behöva bidraga till de allmänna vägarna i samhället annorledes än med vägskatten, skulle ju den föreslagna nya bestämmelsen medfört att lagstiftningen i denna punkt bleve förfelad, något som bäst framgår, om man tänker sig det fall att tomtägarbidragen försloge till hela kostnaden för nu ifrågavarande trafikleder och vägdistriktet sålunda enligt nyssnämnda bestämmelse skulle bliva alldeles befriat från ersättningsskyldighet. Detta förhållande påpekades också av lagrådet och på dess hemställan utgick bestämmelsen ur förslaget. Lagrådet synes emellertid likväl förutsatt att ersättningen från vägdistriktet icke skulle inverka på tomtägarbidragen. Samma uppfattning lär ligga till grund för avgörandet i det i Nytt jurid. arkiv årg. 1935, sid. 127, refererade rättsfallet.

Om syftet med 1927 års ändring i väglagstiftningen var att mildra orättvisan i att invånarna i ett samhälle icke såsom andra vägskattebetalare utan särskild kostnad erhöles för allmänna samfärdseln nödiga vägar i sin hemort, måste ju med fog kunna anmärkas att det icke är nog att vägdistriktet får till samhället gälda ersättning i de avsedda fallen; man måste även tillse att denna ersättning kommer dem till godo, som eljest bliva utsatta för den »dubbelbeskattning», man velat undvika. Samhället självt betalar ju icke i denna sin egenskap någon vägskatt, utan det är här fråga om dess enskilda medlemmar. Förslår ersättningen från distriktet till samhällets hela kostnad för iordningställande och underhåll av de allmänna vägarna, bör resultatet bliva att icke några av samhällets medlemmar behöva slutligt vidkännas annan utgift för detta ändamål än de vanliga till staten och vägdistriktet utgående skatterna. Lagstiftningens angivna syfte vore förfelat, om ersättningen från distriktet icke för tomtägarna vid den allmänna vägen, vilka hårdast och i vissa fall ensamma drabbas av »dubbelbeskattningen», medförde någon lind-

ring — bortsett från vad som motsvarar deras kanske mycket ringa »andel i samhällets gemensamma kassa» — utan till väsentlig del komme övriga samhällsmedlemmar till godo, oavsett om dessa alls bidragit till vägkostnaden. Samhället kan endast såsom representant för de »dubbelbeskattade» av dess medlemmar grunda något ersättningsanspråk mot distriktet. Om tomtägarbidragen äro en samhällets inre angelägenhet, som ej bör inverka på förhållandet mellan samhället och distriktet, följer dock därav icke att sistnämnda förhållande bör sakna inflytande på tomtägarbidragen.

Vill man ifrågasätta huruvida kravet å jämställdhet med rena landsbygden verkligen varit det för lagstiftaren avgörande, kan dock erinras att något rimligt skäl ej torde kunna anföras för att samhället skulle få göra sig dubbel betalning för en och samma kostnad, dels av vägdistriktet och dels av tomtägarna. Man må väl göra gällande att vad som åsyftats var en skälig fördelning mellan vägdistriktet och samhället av gatuhållningsbördan över huvud, men denna fördelning sker genom att vissa av gatorna få karaktär av allmänna vägar samt iordningställas och underhållas på distriktets bekostnad. Ersättningen från distriktet, vilket ju ej får bidraga till andra trafikleder än allmänna vägar, kan icke i någon mån betraktas som täckning för samhällets kostnader för de övriga gatorna i samhället. Det återstår då spörsmålet, huruvida tomtägarbidragen kunna anses såsom avgifter till samhället för totala gatuhållningen, ett slags skatt, som i anledning av tomternas nytta av gatunätet i dess helhet skulle kunna utkrävas oberoende av samhällets egna prestationer och vad samhället härför kan uppbära i gottgörelse från utomstående. Vore så förhållandet, skulle tydligen tomtägarbidrag till gatas iordningställande och underhåll utgå även där vägdistriktet ej blott bekostar utan även besörjer gatuhållning, vilket är det vanliga beträffande ifrågavarande trafikleder.

En dylik natur synas emellertid tomtägarbidragen icke äga enligt stadsplanelagstiftningen. Väl har ej beskattningssynpunkten varit alldeles främmande vid denna lagstiftning men förslag att förvandla bidragen till en verklig gatuskatt ha avvisats och bestämmelserna ha fått behålla den prägel de erhållit av den gamla regeln om skyldighet för tomtägarna att hålla gata, var framför sin tomt. Såväl det närmare innehållet i stadsplanelagens stadganden som också denna lagstiftnings hela tillkomsthistoria ge vid handen att viss tomtägars bidrag är att betrakta som ersättning till samhället för dess egna prestationer i fråga om viss gatudel. Att här närmare ingå på beläggen för riktigheten av denna uppfattning torde vara överflödigt och de sakkunniga vilja därför inskränka sig till att beröra några omständigheter, som äro särskilt belysande eller som skenbart häntyda på ett annat åskådningssätt.

I första hand må då nämnas de normer, efter vilka tomtavgifterna utgå. Dessa normer måste, betraktade såsom beskattningsgrunder, anses irrationella. Om det vore likgiltigt vad samhället fått ersatt av vägdistriktet och alltså överhuvud vad samhället självt presterat för gatuhållningen, borde

tomtavgifterna utmätts icke efter några kostnader, värdet av vissa prestationer e. dyl. utan efter tomternas eget värde eller den av det färdiga gatunätet orsakade stegringen av detta värde. Särskilt orimligt förefaller det att, där vägdistriktet både besörjer och bekostar gatuhållningen, tomtägarna skulle till samhället erlägga avgifter, beräknade efter distriktets kostnader, som samhället ej ens förskjutit och vilkas storlek det icke kunnat begränsa till vad som ur samhällets synpunkt kan anses tillräckligt.

Vid den år 1935 i 50 § stadsplanelagen gjorda ändringen betonades, att det icke läte sig göra att i lagen inlägga den meningen, att viss tomtägare skulle kunna åläggas att utgiva ersättning för arbete, som avsåge ordnande av gatuområdet framför annan tomt än hans egen. Lagändringen avsåg icke att bryta med denna princip utan blott att för visst undantagsfall möjliggöra att i någon mån uttaga bidrag av tomtägare för kostnad å annan gatudel än den, som ligger just framför tomten. Man åberopade att i allmänhet gatan i dess helhet vore av betydelse som utfartsväg för tomten. Under förarbetena till 1907 års stadsplanelag föreslogs att maximum för gatumarkersättning från tomtägarna skulle vara vad samhället självt fått vidkännas för markens förvärvande, och då detta förslag ej godtogs var anledningen härtill icke att det ansågs likgiltigt, om samhället eller annan anskaffat marken; som skäl anfördes att samhällets markförvärv i vissa fall kunde ligga långt tillbaka i tiden och ersättningsskyldigheten då bliva mycket ojämnt fördelad mellan tomtägarna. Man synes kunna uttrycka saken så, att när det gäller gatumarkersättning, samhällets ersättningsgilla prestation består av samhällets egen mark, vare sig samhället ägt marken förut eller nu tillöst sig densamma. Detta betraktelsesätt läter ock ligga till grund för bestämmelsen att, om samhället fått marken till skänks av ägaren till invidliggande tomt, endast denna tomt av sådan anledning njuter befrielse från att gälda samhället ersättning för marken. Departementschefen anförde 1907 att om gatumark utan betalning till samhället upplåtits av annan än tomtägare, därmed torde avsetts att bereda en fördel åt samhället, ej åt enskild tomtägare, och att om undantagsvis vederbörande upplåtares avsikt varit en annan, han ej torde underlåta att i upplåtelsehandlingen ange villkoren för upplåtelsen.

Som en samhällets egen prestation kan man däremot i förevarande sammanhang icke betrakta vad vägdistriktet i enlighet med sin laga skyldighet tillhandahåller eller ersätter samhället. Riktigheten härav framgår så mycket tydligare av den i stadsplanelagen gjorda inskränkningen i tomtägarnas ersättningsskyldighet för fall då allmän väg ingår i gatan. Vid tillkomsten av 1931 års stadsplanelag anförde departementschefen om detta redan förut gällande stadgande, att det vore uppenbart att ersättning ej borde utgå för vägmark, som tillfallit samhället utan lösen. Det var ju ock endast som en följd av den om samhälles skyldighet att tillhandahålla vägmark i väglagen införda regeln som man därstädes gjorde undantag från sistnämnda stadgande i stadsplanelagen.

De sakkunniga förmena alltså att, då stadsplanelagen ger stad eller sam-

hålla rätt att meddela bestämmelser om skyldighet för tomtägare att bidra till kostnad för gatans iordningställande, den kostnad som avses är stadens eller samhällets egen kostnad (jfr ock rubriken till 45—51 §§) och icke kostnad, som vägdistriktet jämte sin väghållningsskyldighet nedlägger å trafikleden eller återgäldar samhället.

Om tomtägarna likväl på grund av väglagstiftningen skola anses ha att betala bidrag, beräknade efter sistnämnda kostnad, innebär detta att genom väglagstiftningen införts en enligt stadplanelagen icke föreliggande skyldighet för tomtägare vid vissa gator att gälda samhället bidrag till dess gatuhållning överhuvud och detta efter bidragsgrunder, som utformats från helt andra synpunkter. För att ett sådant resultat skall kunna anses följa av väglagstiftningen synes emellertid böra förutsättas att denna innehållit ett uttryckligt stadgande i ämnet, vilket ju emellertid icke är förhållandet. Tvivelaktigt är åtminstone, huruvida man kan grunda resultatet blott på »väglagstiftarens mening» om stadsplanelagstiftningens tolkning, särskilt som gällande stadsplanelag ej fanns, när bestämmelserna i väglagen först infördes, samt ifrågavarande tolkningsspörsmål icke blivit alldeles tydligt besvarat i uttalandena vid väglagens tillkomst. Departementschefen hade ju ansett självklart att samhället ej skulle få för samma kostnad uttaga ersättning både av vägdistrikt och tomtägare, och då man följde lagrådets åsikt att vägdistriktet ej av detta skäl borde befrias från sin skyldighet, behöver detta ej nödvändigtvis ha inneburit att man nu godtog att samhället skulle äga rätt kräva dubbelbetalning. Det synes möjligt att antaga att väglagstiftaren lämnat därhän, huru ersättningen från distriktet skulle återverka på tomtägarbidragen. Ett sådant antagande är så mycket rimligare, som man i själva verket reglerade blott förhållandet mellan samhället och vägdistriktet och dessutom spörsmålet om bidragen för tomtägarna i vissa fall, där deras skyldighet grundar sig på sedvanerätt, överenskommelser eller administrativa bestämmelser, äldre än stadsplanelagen, möjligen kan få besvaras annorlunda än där den vilar på sådana gatukostnadsbestämmelser, som avses i 49—51 §§ i denna lag.

Med det anförda ha de sakkunniga emellertid icke velat påstå att det ur alla synpunkter är tillfredsställande att tomtägarbidragen bortfalla, där de avse en prestation, som vägdistriktet bekostar. Där samhället behöver lättnad i sin allmänna gatuhållningsskyldighet och däremot tomtägarna icke äro i behov av motsvarande lättnad, vore naturligtvis lämpligt att tomtägarbidragen vore av sådan natur och utginge efter sådana grunder, att de kunde kvarstå, oberoende av vägdistriktets kostnader för de gator, som tillika äro allmänna vägar. Ytterligare kan framhållas att, om tomtägarna vid dessa gator befrias från sin särskilda bidragsplikt, de komma att intaga en i förhållande till övriga tomtägare i samhället gynnad ställning. En dylik brist på jämställdhet kan väl uppkomma även av andra anledningar, såsom t. ex. till följd av att beslut om gatukostnadsbestämmelser icke har retroaktiv kraft. Och det kan med

fog göras gällande att, om man åsyftat att likställa samhällets invånare med befolkningen på rena landsbygden, det blott är en konsekvens av denna strävan, då fastighets läge vid allmän väg kommer att innebära en särskild förmån för fastighetsägaren. Men å andra sidan måste det betecknas som önskvärt att alla samhällets tomtägare, så vitt sig göra låter, få bidra till gatuhållningen efter rättvisa och billiga grunder, och vad angår jämförelsen med landsbygden må erinras att de gator, som icke äro allmänna vägar, dock ej äga den privata natur som enskilda vägar samt att statsbidrag ej utgår till dylika gator men kan lämnas till enskild väghållning.

De sakkunniga anse alltså å ena sidan ogörligt att låta tomtägarnas markersättningskyldighet, sådan den utformats i stadsplanelagen, kvarstå oberoende av samhällets förpliktelse att tillhandahålla vägmarken, samt å andra sidan, icke önskvärt att lindra denna tomtägarnas skyldighet, med mindre den i visst fall finnes gå längre än vad som motsvarar tomtägarnas fördel av gatuföretaget. Med den ovan av de sakkunniga hävdade uppfattningen om grunden för samhällenas markanskaffningsskyldighet enligt väglagen och för denna skyldighets lindrande i vissa fall, synes emellertid möjligt att förlika de nämnda synpunkterna på tomtägarbidragen. Såvitt som trafikleden respektive dess bredd är av tillräcklig betydelse för tomtägarna, så att någon minskning av deras bidrag ej behöver ske, torde nämligen även samhället kunna anses draga fördel av företaget, och i den mån samhällets kostnad täckes av dessa bidrag, kan densamma icke anses tyngande för samhället. Lösningen skulle alltså vara att man först undersöker, om någon lättnad för tomtägarna tarvas, och därefter huruvida samhället bör erhålla lindring beträffande den del av kostnaden, som icke ersättes samhället av tomtägarna.

Mera sällan torde förhållandena vara sådana att vägföretaget icke föranleder värdestegring å kringliggande mark i tillräcklig grad för att tomtägarbidragen skola kunna utkrävas efter stadsplanelagens huvudregel. För tomtägarna medför ju den omständigheten att trafikleden är allmän väg icke, såsom för samhället, någon utvidgning av markersättningskyldigheten enligt sistnämnda lag; bidragen förfalla ej till betalning tidigare än beträffande andra gator och maximum för ersättningsgill gatubredd är det vanliga. Risken för att tomtägarna skulle få betala för höga bidrag till följd av gatans vägnatur är alltså icke beträffande markersättningen så stor som om vanliga regler om bidrag till iordningställande av gata skulle tillämpas även där gatan är allmän väg. Emellertid måste man räkna med möjligheten att undantagsvis företagens nytta för tomterna kan visa sig mer eller mindre fiktiv. Detta gäller i särskild grad nu ifrågavarande trafikleder, beträffande vilka andra synpunkter än trafikledens nytta för samhället kunna bli avgörande samt måhända kan inträffa att tomterna ej ens få begagna gatan som utfart. Men även i fråga om vanliga gator kan ett anläggnings- eller vidgningsföretag, t. ex. då gata breddas för att bereda parkeringsplatser, vara av mycket ringa fördel för tomterna, kanske snarare till skada än nytta. Markersättningen bör därför kunna jämkas, i vissa fall ända ned till nollpunkten. Stads-

panelagen föreskriver ju ock skälig jämkning, då tomtägaren visar att nyttan av företaget ej motsvarar markersättning, beräknad efter huvudregeln. I fall av gatuvidgning lär något särskilt villkor härutöver icke vara uppställt för jämningsrätten (stadgandets formulering synes dock något dunkel), men beträffande nyanlagd gata fordrar lagen såsom ytterligare villkor för jämkning att tomten har utfart åt annan trafikled och att denna andra trafikled skall ha gatukaraktär och ha upplåtits såsom gata redan förut. Det synes emellertid föga rimligt att uppställa ett dylikt villkor vid sidan av kravet att tomtägaren visar skäligheten av att jämkning sker. En presumtion, som avklipper bevismöjligheten, kan innebära obillighet och synes ej heller påkallad av intresset att utestänga ohemula jämningsyrkanden, särskilt som bevisbördan ligger å tomtägaren. Enligt lagen skall han för övrigt bära både egna och samhällets kostnader å förfarandet, så snart ersättningen ej bestämmes till lägre belopp än samhället fordrat. Om tomt, som förut saknat varje utfartsmöjlighet, nu erhåller sådan genom den nya gatan och endast genom denna, lär väl jämningsyrkandena i regel icke vinna bifall. Men därför bör jämningsmöjligheten ej göras beroende av den rättsliga naturen av tomtens tidigare utfartsväg, som t. ex. kan vara samma trafikled som den ifrågavarande nya gatan i dess tidigare egenskap av allmän väg. De sakkunniga föreslå därför den ändring i stadspanelagen att det för möjligheten att verkställa skälig jämkning uppställda villkoret, att tomten förut hade utfartsväg, bortfaller.

Sker så, synes i stadspanelagens regler ligga någorlunda tillfredsställande garanti för att ej tomtägarna skola bliva oskäligt betungade av sin markersättningskyldighet.

Den lättnad, samhället stundom kan behöva beträffande den del av kostnaden, som eljest skulle stanna å samhället, kan ske så, att efter prövning i varje särskilt fall anstånd eller eftergift må beviljas samhället med påföljd att vägdistriktet i stället får förskottera respektive vidkännas motsvarande kostnadsbelopp. Men om åtgärden skulle grundas mera på samhällets oförmåga än på principskäl, kan måhända anses mindre egentligt att vägdistriktet skulle bära följden, och det skulle åtminstone vara billigt att hänsyn toges även till distriktets ekonomi. Prövningen komme då lätteligen att röna inflytande av frågan, huruvida distriktet kunde påräkna statsbidrag till sina utgifter för ändamålet, samt borde ur denna synpunkt ankomma på den myndighet som har att besluta om statsbidrag till distriktets marklösenkostnader. Beslutanderätten härutinnan tillkommer vid nyanläggning av trafikled Kungl. Maj:t i statsrådet. Å andra sidan skulle metoden kunna leda till tvister mellan distriktet och samhället, vilka knappast borde prövas och avgöras av Kungl. Maj:t redan i första instans. Det kan ock förtjäna framhållas att även om man i visst fall pålade distriktet den skyldighet, från vilken samhället befriades, utan att tilldela distriktet statsbidrag till markanskaffningskostnaderna, staten likväl på en omväg kunde komma att bära en ej obetydlig del av dessa kostnader i form av skatteutjämningsbidrag till distriktet.

Det synes därför ur såväl principiella som rent praktiska synpunkter vara att förorda att den lindring i samhälles ifrågavarande förpliktelse, som stundom tarvas, icke genomföres medelst någon ändring i den legala regleringen av samhällets och vägdistriktets inbördes rättigheter och skyldigheter utan i stället meddelas i form av *statsbidrag direkt till samhället*.

Av vikt blir att tillse att icke samhälle genom stats- och tomtägarbidrag får dubbel ersättning för vad markanskaffningen kostar samhället. Mer eller mindre osäkra förhandskalkyler rörande tomtägarbidragen äro icke tillräckliga för slutlig reglering av statsbidragsfrågan. Å andra sidan kan det ju, såsom ovan berörts, i vissa fall medföra alltför stora svårigheter eller ränteförluster för samhället att av egna medel förskjuta kostnaden i dess helhet, och det är då ej nog att statsbidrag lämnas först vid en sen och oviss tidpunkt, när tomtägarbidragen fastställts. Den utväg att samhället finge på till buds stående villkor i allmänna penningmarknaden upplåna kapitalet för att någon gång framdeles eventuellt erhålla statsbidrag även till räntorna, vore ju mindre tillfredsställande ur samhällets synpunkt och kunde, om lånet löpt med hög ränta, leda till att — utan motsvarande fördel för samhället — statens ekonomiska uppoffring bleve större än om statsbidraget lämnats på ett tidigare stadium. Emellertid synes, bland annat ur kontrollsynpunkt, ej heller lämpligt att, medan storleken av tomtägarnas tillskott ännu är oviss, lämna statsbidrag mot förpliktelse för samhället att till statsverket redovisa de från tomtägarna inflytande ersättningsbeloppen. Lika litet torde den lösning kunna förordas att samhället å staten överläte sina anspråk mot tomtägarna, så att statlig myndighet skulle indriva dessa bidrag och kronan i fall av process stå som tomtägarens motpart.

De sakkunniga föreslå därför att saken ordnas så att, i den mån samhälle finnes behöva lindring i sin förpliktelse att förskjuta markkostnaden, detta erhåller större eller mindre *lån av statsmedel* mot en efter förhållandena lämpad räntesats, eventuellt räntefritt. Lånet kan lämpligen ställas på viss, någorlunda kort tid, t. ex. 5 år, och förnyas erforderligt antal gånger, varje gång efter särskild prövning och på viss tid. Om, sedan tomtägarbidragen influtit, skulle kvarstå tillräcklig anledning till nedsättning av samhälles egen andel av kostnaden, må samhälle dämera söka statsbidrag därtill.

Alltid skulle dock icke vara erforderligt att låta statsbidragsfrågan på dylikt sätt anstå, tills tomtägarbidragen betalats. Det kan ju t. ex. redan från början vara klart att viss del av samhällets ifrågavarande prestationer icke är av beskaffenhet att föranleda ersättningsskyldighet för tomtägarna, såsom när trafikledens bredd är större än vad som omfattas av denna ersättningsskyldighet. Förhållandena kunna för övrigt stundom vara sådana att det låter sig göra att fixera summan av tomtägarbidragen långt före deras förfallotid. Stadsplanelagen fordrar icke ens att tomtindelning skett, då gatumarkensättningen bestämmes.

Erforderlig lindring i samhälles markanskaffningsskyldighet skulle alltså vinnas antingen genom statsbidrag — som lämnas omedelbart eller, där tomt-

ägarbidragen inverka och ännu ej bestämts, framdeles sedan så skett — eller ock genom lån av statsmedel på villkor, som äro förmånliga för samhället, eller slutligen genom en kombination av statsbidrag och dylikt lån.

Beviljandet av statsbidrag och lån till samhällena för bestridande av markanskaffningskostnader skulle ankomma på Kungl. Maj:t. Samhällena skulle ha att till VoV inge sina till Kungl. Maj:t ställda ansökningar, åtföljda av utredningar om markanskaffningskostnaderna, tomtägarbidrag samt vad samhället i övrigt kan vilja åberopa till styrkande av att deras förpliktelse är alltför betungande eller eljest överstiger vad som kan anses skäligt. VoV överlämnar med eget yttrande ansökningarna till Kungl. Maj:t. Jämväl vederbörande länsstyrelse torde böra höras i ärendet. Kungl. Maj:t bestämmer bidragsprocent för statsbidraget, lånetid för statslånet samt, om ränta skall utgå, räntefoten.

Enär slutreglering av de medel, som i nyssnämnda ordning skulle lämnas samhälle till bestridande av markanskaffningskostnaderna, i regel icke kan ske, förrän långt efter det vägföretaget blivit färdigt och godkänt, synes det icke vara lämpligt att härför använda vägbyggnadsanslagen. I stället torde för ändamålet böra tillskapas en särskild fond, till vilken riksdagen i mån av behov anslår nödiga medel.

Från fonden skulle anvisas medel till såväl lån som statsbidrag. Möjligen skulle medel för statsbidragen kunna ställas till förfogande genom ett särskilt anslag. Då emellertid beviljandet av statsbidrag i många fall i realiteten kommer att innebära en avskrivning av tidigare lämnat lån, synes förstnämnda anordning vara att föredraga.

Som VoV lär bli den, som kommer att kunna bäst överblicka hithörande förhållanden, synes lämpligast, att fonden förvaltas av styrelsen.

I det föregående ha frågorna behandlats från den utgångspunkt att allmän väghållning fortfarande skall åvila vägdistrikt. Det återstår att undersöka, huru vägväsendets förstatligande skulle inverka.

Spörsmålen bli naturligtvis i hög grad beroende av det sätt, på vilket en statlig väghållning finansieras, vilken fråga ju undantagits från de sakkunnigas utredningsuppdrag. De sakkunniga måste därför yttra sig under förbehåll att, om vägskatten icke totalt avskaffas, den dock ej ersättes med någon endast från rena landsbygden utgående skatt och att ej heller någon speciell avgift för allmänna väghållningen ålägges samhällena till skillnad från landsbygden.

De sakkunniga ha förut i detta betänkande (sid. 176 o. f.) föreslagit att vid ett förstatligande av vägväsendet på landet, staten skulle, med undantag beträffande markanskaffningen, besörja och bekosta allmän väghållning även i samhällena, med rätt dock för samhälle, som prövas därtill skickat, att mot statsbidrag övertaga den allmänna väghållningen inom sitt område. Be-

träffande markanskaffningen ville de sakkunniga först i nu förevarande sammanhang uttala sig.

Vad ovan anförts om skäligheten av regeln om samhällenas skyldighet att tillhandahålla vägmark rubbas icke av den omständigheten i och för sig att staten inträder i vägdistriktets ställe. Å andra sidan minskas naturligtvis härav ej heller skälen för att i vissa fall bereda samhälle lättnad i denna dess skyldighet. Den erforderliga lättnaden synes även vid ett förstatligt vägväsende lämpligen vinnas genom statsbidrag och lån på samma sätt som föreslagits för det fall att väghållningen fortfarande skulle åvila vägdistriktet. Befrias samhällena från vägskatt, synes emellertid någon lindring i markanskaffningsplikten icke behövas för de samhällen, vilka skola själva ombesörja väghållningen inom sina områden. Samhällen, som kunna få bifall till yrkande att själva handha denna uppgift, torde nämligen vara av den storleksordning, att de kunna likställas med städer i förevarande hänseende, och tvång till att övertaga väghållningen skulle ju icke längre något samhälle vara underkastat.

Sammanfattning.

Enligt de sakkunnigas mening skulle skyldigheten för de stadsliknande samhällena att tillhandahålla mark för allmän väg inom planlagt område i princip bibehållas. Då emellertid markanskaffningsplikten under vissa omständigheter kan bliva orimligt betungande eller eljest oskälig, skulle i sådana fall lättnad i skyldigheten kunna beredas samhälle.

Vid prövning av fråga härom skulle hänsyn tagas till tomtägarnas bidragskyldighet. Man skulle först undersöka i vad mån markanskaffningskostnaden täckes av tomtägarbidragen och därefter huruvida samhället bör erhålla lindring beträffande den del av kostnaden, som skulle falla på samhället självt.

Beträffande tomtägarnas bidrag föreslås ej annan ändring än att den i stadsplanelagen stadgade jämningsmöjligheten utvidgas till alla de fall, då tomtägare visar, att den fördel, som genom gatuföretaget beredes hans tomt, icke svarar mot honom åliggande ersättningskyldighet.

Den lättnad som samhälle kan behöva beträffande den del av markanskaffningskostnaden, som skulle falla på samhället, skulle meddelas i form av statsbidrag. Då det ofta icke är nog att statsbidrag lämnas först vid en sen och oviss tidpunkt, när tomtägarnas bidrag fastställts, skulle samhälle, som behöver lindring i skyldigheten att förskjuta markkostnaden, kunna erhålla större eller mindre lån av statsmedel, eventuellt räntefritt. Lånet skulle ställas på viss kort tid, t. ex. 5 år, och förnyas erforderligt antal gånger, varje gång efter särskild prövning och på viss tid. Om, sedan tomtägarbidragen influtit, skulle kvarstå tillräcklig anledning till nedsättning av samhälles egen andel av kostnaden, skulle samhälle då kunna söka statsbidrag. Erforderlig lindring i samhälles markanskaffningskyldighet skulle sålunda vinnas antingen genom statsbidrag — som lämnas omedelbart eller, där tomtägarbidragen inverka och ännu ej bestämts, framdeles sedan så

skett — eller ock genom lån av statsmedel på villkor, som äro förmånliga för samhället, eller slutligen genom en kombination av statsbidrag och lån.

Beviljande av statsbidrag och lån skulle ankomma på Kungl. Maj:t. För ändamålet skulle tillskapas en särskild fond, som skulle stå under VoV:s förvaltning och från vilken medel till såväl statsbidrag som lån skulle anvisas.

Den föreslagna lösningen av frågan om lättnad i samhällenas markanskaffningsskyldighet skulle gälla vare sig vägväsendet förstatligas eller icke. Befrias emellertid samhällena vid ett förstatligande från vägs katt, skulle något statsbidrag icke utgå till de samhällen, vilka få tillstånd att själva ombesörja väghållningen inom sina områden. Övriga samhällen skulle däremot även för sådant fall kunna efter prövning få lindring i markanskaffningsskyldigheten genom statsbidrag eller genom lån eller genom en kombination härav.

IV. Om sättet att förvärva rätt till mark för allmän väg.

Enligt den äldre rätten skulle den mark, som behövdes till allmän väg, i regel tagas av oskifta, d. v. s. av bys oskiftade ägor eller av allmänning. Vid sådant förhållande torde vägs anläggande regelmässigt icke ha medfört någon ändring i äganderätten till den mark, som togs i anspråk, ej heller marklösen eller ersättning för annat intrång.

Redan tidigt fastslogs emellertid skyldighet för vederbörande jordägare att avstå den mark, som erfordrades till allmän väg. Sålunda föreskrevs i 25 kap. 1 § byggningsbalken i 1734 års lag att till landsväg finge sådana ägor tagas, »som möta och föreligga, utan att någon det vägra må; och njute by som mister i åker och äng därför sin fyllnad av kronan». Av Konungens befallningshavandes av utredning vid tinget föregångna beslut om var vägen skulle läggas följde, att den behövliga marken skulle avstås.

I kungörelsen den 9 mars 1824 lämnades vissa föreskrifter om förfarandet i vägbyggnadsärenden. I sådana ärenden skulle häradsrätten i orten utreda — förutom behovet och nyttan av väganläggningen samt huru densamma borde verkställas — den ersättning, vartill enskilda hemmansägare för förlust av ägor, som åtginge till vägen, kunde vara berättigade. Sedan häradsrätten meddelat sitt betänkande, skulle frågan om väganläggningen prövas och avgöras av Konungens befallningshavande. Rätten att taga mark i anspråk för väganläggningen berodde sålunda av beslut av länsstyrelsen.

Med tillkomsten av vår första expropriationsförfattning, förordningen den 20 november 1845 om jords eller lägenhets avstående för allmänt behov, blev det Konungen, som hade att pröva frågor om skyldighet för enskilda fastighetsägare att avstå mark till väg eller andra allmänna ändamål. Bestämmandet av ersättningen skulle ankomma på särskild nämnd efter förhandling vid domstol. Ersättning utgick med fulla värdet av egendomen jämte hälften därutöver.

1845 års författning ersattes av expropriationsförordningen den 14 april 1866. Enligt den tillämpning, som gavs denna förordning, erfordrades icke i alla fall att Konungens medgivande lämnades direkt och uttryckligen. Vid anläggande av ny väg ansågs nämligen expropriationsrätt medelbart följa av beslut, varigenom Konungen i samband med beviljande av anslag till väganläggningen fastställde arbetsplan för densamma. Om statsanslag icke blivit sökt eller beviljat samt Konungen följaktligen icke fastställt arbetsplan, måste emellertid för expropriationsrätts vinnande särskild ansökan göras hos Konungen. Ersättning för det exproprierade skulle utgå efter uppskattat värde utan förhöjning.

Nu gällande bestämmelser om förvärv av rätt till vägmark.

Enligt nu gällande bestämmelser kan rätt till mark för vägändamål förvärfvas, förutom genom köpeavtal med jordägaren, i den ordning som före-

skrives i lagarna den 12 maj 1917 om expropriation och den 16 maj 1930 om vägrätt.

Enligt 1917 års *expropriationslag* kan fastighet genom expropriation tagas i anspråk för allmän väg. Därigenom vinner den exproprierande äganderätt eller nyttjanderätt till vägmarken. I förstnämnda fall övergår marken till nye ägaren fri från alla penninginteckningar och andra särskilda rättigheter till marken. I det senare fallet äger den genom expropriationen förvärvade nyttjanderätten företräde framför all annan rätt till fastigheten.

Ett regelmässigt handlagt expropriationsärende har att genomgå prövning på tre olika håll, i det att detsamma i regel kommer att bliva föremål för handläggning av dels Kungl. Maj:t i administrativ väg, dels domstol och dels expropriationsnämnd.

Tillstånd till expropriationen meddelas av Kungl. Maj:t. Den som vill förvärva expropriationsrätt skall i sin ansökan meddela uppgift å fastighets ägare och innehavare, och dessa personer jämte en var annan, som kan av expropriationen lida men, skola erhålla tillfälle att yttra sig över expropriationsansökningen. Om denna bifalles, bestämmer Kungl. Maj:t vilket område expropriationen må omfatta.

Det andra stadiet av expropriationsärendet är dess instämmande till domstol och skall inledas inom viss tid, som av Kungl. Maj:t bestämmes i sammanhang med expropriationsrättens meddelande. Försittes denna tid, medför det expropriationsrättens förlust. Stämning skall utfärdas å fastighetsägare samt övriga uppgivna ersättningsberättigade, varmed avses nyttjanderätts- och servitutshavare, varemot innehavare av penninginteckning eller därmed jämförlig rätt icke behöver instämmas. Detta förfarande vid domstol avser särskilt att få utrett vilka som äro sakägare och få expropriationsförfarandet kungjort för alla vederbörande, kända och okända. Härefter följer ett nytt led i förfarandet inför domstolen, nämligen dennas fastställande av frivillig överenskommelse, som kan ha träffats i frågan om expropriationsersättningen, respektive, om sådan överenskommelse ej kan komma till stånd, tillsättande inför domstolen av expropriationsnämnd. Dylik nämnd är alltså icke något för expropriationen såsom sådan väsentligt. För att expropriationsnämnd skall bli obehörlig förutsättes emellertid att överenskommelsen om ersättning träffats ej blott med fastighetsägaren utan även med alla dem, som hava självständiga ersättningsanspråk. Vidare måste hänsyn tagas även till innehavare av penninginteckningar och därmed jämförlig rätt. Dessa fordringsägare ha, om de ej erhålla full betalning och det ej är uppenbart att expropriationen icke rubbar säkerheten för fordringarna, icke ansetts skyldiga att finna sig i att ersättningen bestämmes genom avtal mellan fastighetsägaren och den exproprierande, utan äga därför vanligen rätt att påfordra ersättningsbeloppets uppskattande genom nämnd. Härav följer, att en hos domstolen gjord anmälan, att överenskommelse angående expropriationsersättningen träffats med samtliga sakägare, i regel kan av domstolen godtagas endast om

inga inteckningshavare eller med dem jämställda fordringsägare finnas eller om ersättningen förslår till deras fulla förnöjande eller de godkänt överenskommen.

Skall expropriationsnämnd tillsättas, gäller beträffande dess sammansättning, att parterna, om de äro ense, få utse de personer, de själva önska, till det antal de finna lämpligt med blott det förbehåll att antalet alltid måste vara udda. Om däremot parterna icke äro ense, är deras valrätt väsentligt begränsad. Ordförande i nämnden är då en med avseende å alla expropriationer i länet för en tid av tre år av länsstyrelsen utsedd person. I övrigt äga de välja men blott bland vissa personer, som blivit i vederbörlig ordning härtill utsedda. Bland dessa, vilka skola finnas angivna i en särskild förteckning, äga parterna, där de ej överenskomma om annat antal, utvälja vardera en och vederbörande domstol utser två ledamöter.

Det tredje stadiet i expropriationsförfarandet, vilket inträder om expropriationsnämnd tillsättes, består i nämndens uppskattning av ersättningsbeloppet. Inför nämnden äga parterna att närmare utföra sin talan och kunna även låta höra sakkunniga. Med parter förstås nyttjande- och servitutsrättsägare men ej innehavare av penninginteckning. Ersättning för exproprierad mark eller rätt skall som regel utgå med fulla värdet.

Efter det nämnden fullgjort sitt uppdrag, går ärendet åter till domstolen för slutlig handläggning. Domstolen fastställer expropriationsersättningen men får därvid ej frångå expropriationsnämndens uppskattning i vidare mån än att beloppet kan jämkas eller ärendet återförvisas till nämnden i vissa angivna fall, då det, utan något ingående på principerna för värderingen, på yttre grunder kan konstateras, att nämnden avvikit från vissa i lagen fastslagna grundsatser eller ej iakttagit vissa lagens bestämmelser i övrigt eller om fastigheten genom naturhändelse eller annorledes väsentligt sjunkit i värde efter det uppskattningen skedde. Fastställer domstolen ersättningen till det av nämnden uppskattade beloppet, får ändring härutinnan ej sökas i högre rätt. Den exproprierande är skyldig att betala alla kostnader i följd av expropriationen, däribland ersättning åt expropriationsnämnden.

Har expropriationsrätt meddelats beträffande en del av en fastighet och lider genom expropriationen eller den exproprierande delens användande en återstående del av fastigheten synnerligt men, skall jämväl denna del exproprieras, om ägaren det begär. Skall nyttjande- eller servitutsrätt upplåtas och föranledes därav synnerligt men för fastigheten eller del därav, är ägaren också berättigad fordra, att område, som lider sådant men, skall lösas. Även den exproprierande kan i vissa fall, om han föredrager att inlösa mark i stället för att betala ersättning för skada och intrång därå, påkalla dylik utvidgning av expropriationen. Har yrkande härom från någondera sidan väckts, skall nämnden verkställa härför erforderlig värdering, varefter domstolen i samband med prövning av målet i övrigt avgör, om yrkandet är lagligen grundat.

Sedan det domstolsutslag, genom vilket nämndens värdering fastställs,

vunnit laga kraft, skall expropriationsersättningen inom viss tid nedsättas hos länsstyrelsen. Expropriationen är därmed fullbordad och den exproprierande berättigad att genast taga fastigheten i besittning. Den exproprierande äger dock redan dessförinnan — efter det stämning i expropriationsmålet utfärdats — taga marken i besittning, om borgen för expropriationsersättningen jämte sex procent årlig ränta därå från tillträdesdagen ställes hos KB. Den exproprierandes rätt består oberoende av vilken rätt fastighetsägaren haft till fastigheten.

Genom *lagen den 16 maj 1930 om vägrätt* har tillskapats en enklare form att taga i anspråk vägmark än expropriation erbjuder. Förutsättning för tillämpning av denna metod är emellertid, att marken godvilligt upplättes av ägaren. För ett verkligt tvångsförvärv måste alltså fortfarande det i expropriationslagen anvisade förfarandet begagnas. Vägrättslagens syfte är närmast att bereda möjlighet att på ett enklare sätt och i högre grad än genom ett vanligt avtal trygga nyttjanderätten till vägmark utan att för detta ändamål behöva tillgripa expropriation, där sådan ej är erforderlig för att erhålla rätt till marken.

Som vägrättslagen erhållit tillämpning även beträffande mark som förelagens ikraftträdande tagits i anspråk för allmän väg, innehaves vägmark numera i mycket stor utsträckning med vägrätt. Sådan rätt innebär att det allmänna med företräde framför all annan rätt till marken äger nyttja denna till allmän väg utan annan tidsbegränsning än att vägrätten upphör, om vägen indrages. Vägrätt föreligger, om marken enligt medgivande av fastighetens ägare tagits i anspråk för allmän väg. Har allmän väg färdigställts över fastighet utan att ägaren hos vägstyrelsen gjort erinran mot vägens framdragande å hans mark, föreligger också vägrätt, och detta även om ägaren icke medgivit att marken tages i anspråk. Härmed har dock icke gjorts avsteg från principen att frivillig upplåtelse till marken skall ha ägt rum. Man har endast till undanröjande av bevissvårigheter uppställt en presumption för att frivillig upplåtelse skett i sådant fall, där ägaren icke framställt erinran mot att marken tagits i anspråk.

För upplåtelsen och för annat intrång, som orsakas av vägens byggande eller begagnande, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av vägdistriktet, där ej avtalats eller uppenbarligen förutsatts att ersättning ej skall utgå. Enahanda rätt till ersättning för intrång tillkommer innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt i avseende å fastigheten som upplåtits, innan marken togs i anspråk. Innehavare av fordran, för vilken fastigheten svarar vid tiden för markens tagande i anspråk, äger mot avskrivning å fordringshandlingen njuta ersättning av vägdistriktet för förlust som genom vägrätten uppstått å fordringen. Vid bestämmandet av ersättning till fastighetsägaren skall hänsyn tagas till vad vägdistriktet utgivit eller kan antagas bliva skyldigt utgiva till annan sakägare. Medför vägens framdragande jämväl nytta för fastigheten eller för särskild rätt i avseende å denna, skall

ersättningen till fastighetens ägare eller annan sakägare jämkas med hänsyn därtill.

Överenskommelse beträffande ersättning äger giltighet jämväl mot den, som efter det marken togs i anspråk förvärvat sakägarens rätt i avseende å fastigheten. Där ej överenskommelse träffats om ersättning, skall den som vill framställa ersättningsanspråk anhängiggöra sin talan, om han är innehavare av fordran, inom tio år och eljest inom två år från det vägen färdigställdt över fastigheten. Talan instämnes till allmän underrätt i den ort, där fastigheten är belägen. Det står jämväl vägdistriktet öppet att få frågan om ersättning prövad enligt vad nu sagts. Rätten äger utse två gode män att efter syn å marken avgiva yttrande i målet med förslag till ersättning åt envar sakägare. Vägdistriktet är pliktigt vidkännas å ömse sidor uppkomna kostnader å målet, såvitt ej rätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna.

Då vägrättslagen är tillämplig blott om jordägaren icke motsätter sig att vägmarken tages i anspråk, ha vägdistrikten ej sällan funnit sig föranlåtna att hellre än att tillgripa det tidsödande och kostsamma expropriationsförfarandet tillmötesgå jordägares ersättningsanspråk, även då de fordrade beloppen väsentligen överstego vad som kunde anses skäligt. Behovet av att förenkla expropriationsförfarandet blev härigenom framträdande och i detta syfte genomfördes år 1935 sådan ändring i expropriationslagen, att bestämmelserna i vägrättslagen i viss omfattning kunna bli tillämpliga vid expropriation för allmän väg. Ansökning om expropriationsrätt prövas visserligen alltjämt av Kungl. Maj:t, men om expropriationen avser nyttjanderätt, äger Kungl. Maj:t beträffande fastighet, för vilken expropriationen finnes icke medföra avsevärt intrång, på framställning av sökanden förordna att i fråga om rätt till ersättning samt ordningen för ersättningens bestämmande stadgandena i lagen om vägrätt skola äga motsvarande tillämpning. Kungl. Maj:t skall sålunda från fall till fall pröva, huruvida vägrättsförfarandet i nämnda hänseenden må tillämpas eller om expropriationsförfarandet skall fortgå i vanlig ordning. Har förordnande om tillämpning av vägrättsförfarandet meddelats, skall således vad expropriationslagen innehåller om expropriationsmåls handläggning vid domstol, om expropriationsnämnd, om utvidgning av expropriation, om expropriationsersättnings erläggande, om tillträde av fastigheten samt om expropriationskostnad icke tillämpas. Sedan sådant förordnande meddelats, är den exproprierande berättigad att utan ställande av säkerhet genast taga marken i anspråk.

Vid vägrättslagens tillkomst uttalades den förhoppningen att lagen skulle leda till ett minskat anlitage av expropriationsförfarandet. Under de tre närmaste åren, innan vägrättslagen trädde i kraft, 1928—1930, beviljades expropriationstillstånd för respektive 27, 49 och 33 vägföretag. Under åren 1931—1939 har sådant tillstånd beviljats för respektive 28, 49, 34, 57, 64, 47, 33, 32 och 37 vägföretag. (Varje tillstånd till expropriation avser i de

flesta fall flera, ofta ett mycket stort antal fastigheter.) Om minskning av det absoluta antalet expropriationsfall vittna ju icke nu angivna siffror. Att märka är emellertid att vägbyggandet under 1930-talet varit synnerligen livligt.

Även där förfarande enligt vägrättslagen tillämpats torde tvist om ersättningsbeloppens storlek vara vanlig. Enligt en av en tjänsteman vid statistiska centralbyrån på uppdrag av de sakkunniga verkställd beräkning har antalet avdömda vägrättsmål vid underrätterna varit 55 under 1937 och 65 under 1938. Enligt denne tjänstemans uppfattning vore det dock antagligt, att antalet vägrättsmål varit något större än vad sålunda angivits, enär sådana mål i rättsstatistiken ej sällan upptoges under andra beteckningar och därför icke medtagits i de angivna siffrorna. I hovrätterna ha avgjorts under 1937 21 och under 1938 17 vägrättsmål. I högsta domstolen ha under samma två år avdömts sammanlagt 5 vägrättsmål.

Vägrättslagens huvudsyfte har emellertid, såsom ovan berörts, varit att säkerställa annorledes än genom expropriation förvärvad rätt till vägmark och har i detta hänseende för visso varit till nytta.

Den år 1935 vidtagna ändringen av expropriationslagen läser däremot knappast komma att få någon större praktisk betydelse. En förutsättning för de nya reglernas tillämpning är ju att Kungl. Maj:t finner expropriationen icke medföra avsevärt intrång för fastigheten. Även om intrånget i vissa fall är obetydligt, torde det ytterst sällan vid Kungl. Maj:ts prövning av expropriationsansökan låta sig med säkerhet konstatera att så är fallet. Lagrådet framhöll betydelsen av att beslut i ärenden, varom här är fråga, föreginges av omsorgsfull prövning och förutsatte utredning beträffande vägmarkens beskaffenhet, odling och bebyggelse. Vid prövning av hittills gjorda ansökningar om förordnande om tillämpning av vägrättsförfarandet vid expropriation har icke i något fall ansetts att nöjaktig utredning till stöd för yrkandet förebragts. Måhända skulle en fullständig utredning ställa sig lika dyrbar som det vanliga expropriationsförfarandet.

Kort översikt över ordningen för ersättningsbestämmande vid tvångsförvärv enligt vissa särskilda lagar.

Lagen om enskilda vägar stadgar beträffande enskilda vägar i allmänhet, att frågan om rätt till väg avgöres vid förrättning, därvid ock bestämes ersättning för vägmarksupplåtelsen och för annat intrång, som orsakas av vägs byggande eller begagnande. Förrättningen verkställles av lantmätare eller annan, som utses av länsstyrelsen. Förrättningsmannen skall, om han finner sådant nödigt eller någon av sakägarna det äskar, vid förrättningen biträdas av två gode män, vilka av sakägarna eller, om dessa ej äsämjas, av förrättningsmannen utses bland dem, som äro valda till nämndemän, till ägodelningsnämndemän eller till gode män vid lantmåteri- eller mättningsförrättningar. Klagan över förrättningen kan föras genom besvär hos ägodelningsrätt. Fast-

ställd ersättning utbetalas såsom regel till fastighetsägaren; yppas tvist mellan honom och nyttjanderättshavare eller andra om bättre rätt till ersättningen, får tvisten avgöras i vanlig rättegång. Kostnaderna för förrättningen skola i de rena expropriationsfallen — d. v. s. om ej tillika är fråga om fördelning av väghållningsskyldighet mellan olika väginressenter — helt bäras av den, som kräver rätt till väg, varemot rättegångskostnaderna vid ägodelningsrätten och i högre instanser gäldas enligt vanliga processrättsliga regler.

Har länsstyrelsen, då fråga är om väg inom område med tätare bebyggelse, förordnat att vägförening skall anlägga viss väg, äger föreningen mot ersättning för markupplåtelse och annat intrång till sig lösa rätt att för ändamålet begagna vägmarken. Kan överenskommelse i ersättningsfrågan icke träffas, skall föreningen genom stämning hänskjuta tvisten till domstols prövning. Målet anhängiggöres vid ägodelningsrätten i den ort, där vägen eller största delen av densamma är belägen. Vägföreningen är pliktig vidkännas å ömse sidor uppkomna kostnader å målet, där ej rätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna. På begäran av vägföreningen kan ägodelningsrätten, så snart ske kan efter målets anhängiggörande, bestämma ett belopp som föreningen må nedsätta till säkerhet för fullgörande av sin skyldighet att gälda ersättning för markupplåtelse och intrång. Sedan föreningen nedsatt det sålunda bestämda beloppet, äger föreningen utan hinder av att ersättningsfrågan icke blivit slutligen avgjord taga vägmarken i anspråk för avsett ändamål.

Enligt *ensittarlagen* fastställes löseskilling för den upplåtna marken vid förrättning, som verkställes av lantmätare med biträde av två skiftesgodemän. Förrättningsmännens beslut om löseskillingen kan överklagas genom besvär till ägodelningsrätt. Löseskillingen nedsättes hos länsstyrelsen, som utbetalar densamma till den därtill berättigade. Häftar fastigheten för fordran eller annan rättighet, äga stadgandena om utmättningsvis försäld fastighet motsvarande tillämpning.

Enligt *vattenlagen* må för olika slags företag mark å annans fastighet tagas i anspråk. Beträffande vissa av dessa företag skall ersättning för skada och intrång bestämmas vid syneförrättning. Som syneförrättare tjänstgöra i allmänhet en lantbruksingenjör och två gode män. Förrättningsmännens beslut i ersättningsfråga kan klandras.

Gruvinnehavare är enligt *gruvlagen* berättigad till utmål för gruvdriften även om därvid annans mark måste tagas i anspråk. Utmålets omfattning bestämmas vid utmålsförrättning. Mark inom utmålet, som av gruvinnehavare tages i anspråk för arbetet ovan jord, ävensom under viss förutsättning sådan mark utom utmålet, som vid utmålsförrättningen upplåtits åt honom, skall av honom lösas. Ersättningen — som utgår med fulla värdet av marken och full gottgörelse för skada och intrång samt hälften därutöver — bestämmas av bergmästaren och två gode män vid utmålsförrättningen. Kostnaderna för förrättningen skola gäldas av sökanden. Mot förrättningsmännens beslut kan talan föras. Avser talan omfattningen av den mark, som vid förrättningen

tillerkänts gruvinnehavaren, skall den föras genom besvär hos kommerskollegium. I övrigt sker klander av förrättningsmännens beslut genom stämning till allmän domstol. Vid utmålsförrättningen fastställd lösen skall — om den mark för vilken lösen eller ersättning gives är belastad med inteckning — nedsättas hos länsstyrelsen för fördelning i samma ordning som beträffande köpeskillingen för utmättningsvis såld fastighet.

Om behovet av ett enkelt och billigt förfarande vid förvärv av rätt till vägmark.

Det kommittébetänkande som i huvudsak legat till grund för gällande expropriationslag utarbetades under åren 1908—1910. Vid den tiden var vägbyggnadsverksamheten av tämligen ringa omfattning. Därjämte brukade fastighetsägarna förr i stor utsträckning kostnadsfritt tillhandahålla den mark som erfordrades för väganläggningar. Behovet av ett enkelt förfarande vid tvångsförvärv för vägföretag var med hänsyn till nu nämnda omständigheter icke så stort.

Under senare år har emellertid vägbyggnadsverksamheten avsevärt ökat i omfattning. Samtidigt har det av vägarna vållade intrånget till följd av trafikens art och de i den nya väglagen till skydd för vägen och trafiksäkerheten givna föreskrifterna väsentligen förstörats. Fastighetsägarna ha funnits i allt mindre omfattning benägna att avstå från marklösen eller inträngsersättning. Till följd av nu berörda förhållanden ha vägdistriktens kostnader i dessa hänseenden stigit till betydande belopp. För åren 1937 och 1938 uppgingo dessa kostnader till 3·8 respektive 5·1 milj. kr. (jfr bil. 7). Att döma av bland annat den inom VoV verkställda utredningen om erforderliga förbättringsarbeten på huvudvägar läser man för framtiden få räkna med ett behov att i stor omfattning ytterligare taga mark i anspråk för allmänna vägar.

Det är därför i hög grad önskvärt, att förfarandet vid förvärv av vägmark och vid bestämmandet av fastighetsägare och övriga sakägare tillkommande ersättningar blir så enkelt och billigt som är möjligt utan att säkerheten för ett riktigt bedömande av frågorna äventyras. Klagomål över att det nuvarande tillvägagångssättet är invecklat och kostsamt ha försports från många håll. Saken har flera gånger varit föremål för behandling i riksdagen.

Senast ha statsrevisorerna i sin berättelse till 1939 års riksdag uttalat sig för en undersökning av möjligheten att få till stånd ett förenklat och förbilligt tillvägagångssätt för bestämmande av marklösen. Det nuvarande systemet vore, enligt statsrevisorernas mening, förenat med vissa olägenheter. Till stöd för detta uttalande anförde statsrevisorerna bland annat: Bortsett från frivillig överenskommelse mellan vägdistrikt och markägaren kunde ersättningsfrågor av här ifrågavarande art regleras på tre olika sätt, nämligen genom rättegångsförfarande, expropriationsförfarande och skiljemannaförfarande. Mot rättegångsförfarandet torde kunna invändas att förfaringsättet ifråga vore tidsödande och att särskilt vid överklaganden den slutliga domen kunde komma att dröja flera år. Därigenom kunde räntekost-

naderna, i all synnerhet om markersättningen uppginge till större belopp, stiga till högst avsevärda belopp. Även expropriationsförfarandet ansåges allmänt vara omständligt, dyrt och långvarigt. Beträffande skiljemannaförfarandet slutligen föreläge vissa risker, vilka torde belysas av följande fall: I ett av de sydliga länen utdömdes på sin tid ersättning för marklösen genom skiljemannaförfarande med ett belopp av inemot 100 000 kr. Detta belopp för den icke fullt 7 km långa vägen fann vägingenjören i länet alltför högt och begärde därför hos länsstyrelsen förordnande för en lantmätare och en jordbrukskonsulent att biträda med förnyad uppskattning av marken ifråga. Dessa nya förrättningsmän uppskattade värdet till ett belopp ungefär 25 procent lägre än det, till vilket skiljenämnden kommit, och detta oaktat att de varit nödsakade att i vissa detaljer godtaga de värden, vilka skiljenämnden angivet. På grund av den jämförelsevis långa tid, som förflutit sedan den av skiljemännen gjorde besiktningen skett, kunde nämligen ej ny uppskattning i alla hänseenden verkställas. Länsstyrelsen fann den sista uppskattningen skälig. På detta belopp kom sålunda statsbidrag att utgå, vilket medförde att vägdistriktet självt — således utan statsbidrag — fick betala cirka 25 000 kr. Distriktet var nämligen bundet av skiljemännens beslut.

Riksdagen delade revisorernas uppfattning att möjligheten att få till stånd ett enklare och billigare tillvägagångssätt för bestämmande av marklösen borde bliva föremål för närmare utredning samt anhöll därför i skrivelse den 29 april 1939 till Kungl. Maj:t om föranstaltande om utredning i syfte att åvägabringa sådana metoder vid bestämmandet av ersättning för upplåtelse av mark till allmän väg, att detta kunde ske på ett enklare och mindre kostsamt sätt. I skrivelsen yttrade riksdagen i detta hänseende: Statsbidragen till kostnader för ersättning av till vägföretag upplåten mark uppginge till avsevärda belopp. Riksdagen vore av den uppfattningen att dylika kostnader skulle kunna begränsas, därest förhandlingar för åstadkommande av frivillig överenskommelse med jordägarna regelmässigt inleddes, innan ännu det planerade vägarbetet blivit beslutat. Vidkommande förfarandet vid bestämmandet på icke frivillig väg av lösenbeloppet delade riksdagen revisorernas uppfattning om att systemet med rättegång och expropriation vore såväl tidskrävande som dyrbart. Att erinringar även kunde göras mot skiljemannaförfarandet torde i viss mån kunna förklaras därmed, att skiljedomen ofta ansåges böra utgöra en kompromiss mellan de av parterna intagna ståndpunkterna, vilket kunde medföra, att löseskillingen i skiljedomen bestämdes till ett förhållandevis högt belopp.

Riksdagens skrivelse har överlämnats till de sakkunniga för att tagas i beaktande vid de sakkunnigas fortsatta arbete.

Tillstånd att taga mark i anspråk för vägföretag.

Då bestämmelsen, att prövning av anspråk å expropriationsrätt skulle ankomma på Kungl. Maj:t, infördes genom 1845 års expropriationsförfattning,

anfördes i motiven, att denna bestämmelse innebure en garanti för att den enskildes rätt icke toges i anspråk för annat än ett verkligt stort och allmänt behov.

I yttranden över det lagutkast, som låg till grund för 1935 års ändring i expropriationslagen, uttalades från flera håll önskvärldheten av att prövning av expropriationsansökan överfördes till länsstyrelse eller domstol. Såsom skäl för en sådan ändring anfördes bland annat: Nödvändigheten av Kungl. Maj:ts medgivande i varje fall, vilket medgivande ibland toge relativt lång tid att erhålla, kunde av markägarna användas såsom press på vägstyrelserna i de fall, då marken omedelbart behövde tagas i anspråk för att icke ett avbrott i ett redan påbörjat vägarbete skulle behöva förekomma. I sådana fall ställdes vägstyrelsen inför valet att betala vad markägaren begärde eller att behöva räkna med olägenheten att icke kunna få disponera vissa delar av vägsträckan, när så ur arbetssynpunkt vore lämpligt. Då det ankomme på länsstyrelse att besluta om byggande av allmän väg och sagda myndighet jämväl ägde den bästa kännedom om ortens förhållanden, syntes det lämpligt att även frågor om expropriation av mark för allmän väg avgjordes av länsstyrelse. Någon större fara ur rättssäkerhetens synpunkt vore icke att förvänta, då ju ersättningens storlek bestämdes av domstol.

Häremot genmälde: Expropriation utgjorde det starkaste ingrepp i den enskildes rätt lagstiftningen kände. Därest rätt att medgiva expropriation för allmän väg anförtroddes ett flertal myndigheter, komme detta sannolikt att medföra, att institutet erhöle en vidsträcktare eller mera begränsad tillämpning allt efter myndigheternas olika uppfattning om nödvändigheten av att mark toges i anspråk för ändamålet. Det vore icke möjligt att i lag angiva förutsättningarna för expropriation så, att myndigheternas praxis bleve likartad. Med hänsyn till institutets samhälleliga betydelse vore det önskvärt, att Kungl. Maj:t förbehölles utövningen av denna rätt. Härtill komme hänsyn till den enskilde. Dessa betänkligheter vore mindre starka, då det gällde sådana mycket små vägföretag, där allenast obetydligt intrång i den enskildes rätt behövde förekomma, men med hänsyn till de praktiska svårigheterna att på ett tillfredsställande sätt draga gränsen mellan dylika vägföretag och andra syntes tillrädligt att bibehålla den nuvarande ordningen.

Behovet av att ovillkorligen fordra hänskjutande till Kungl. Maj:t av spörsmålet om expropriationsrätt för väg kan naturligtvis med visst fog ifrågasättas, om blott vederbörande jordägare får tillfälle att på ett tillräckligt tidigt stadium framföra sina synpunkter samt erhåller säker kännedom om vägmyndighetens beslut och möjlighet att genom besvär draga beslutet under Kungl. Maj:ts prövning. Besvärsmålet beträffande vägbyggnadsbeslut föreligger väl för närvarande, men det är bristfälligt sörjt för att markägarna alltid, innan beslutet meddelas, få tillfälle att göra sina erinringar mot planen gällande eller ens erhålla kännedom om densamma. Den i beslutet fastställda vägplanen är dessutom ofta icke i detalj eller eljest sorgfälligt utarbetad. Då

lång tid kan förlöpa mellan beslutet och igångsättandet av företaget, sker ej sällan utan formligt beslut rätt betydande ändringar i planen vid utförandet.

Med hänsyn till det nu anförda är det tydligen under nuvarande förhållanden av vikt att särskilt tillstånd till expropriationen måste inhämtas hos Kungl. Maj:t. Under handläggningen av expropriationsärendet får fastighetsägaren åtminstone alltid känedom om vägföretaget och tillfälle att framföra sina synpunkter, varjämte expropriationens omfattning någorlunda fixeras.

Likväl torde Kungl. Maj:ts prövning av expropriationsansökan i regel endast vara formell, en undersökning att det föreligger ett lagakraftvunnet utslag beträffande väganläggningen, att ansökningen avser just den mark, som enligt utslaget skall tagas i anspråk för vägföretaget, samt att tillfälle beretts alla av företaget berörda fastighetsägare att yttra sig över ansökningen. Har ändring i den fastställda arbetsplanen vidtagits, brukar detta förhållande, om ändringen är av ringa betydelse, icke föranleda avslag på expropriationsansökningen, åtminstone icke därest vederbörande fastighetsägare ej motsatt sig ansökningen. Överensstämmer ansökningen i allo med beslutet om väganläggningen och föreligger icke något formellt hinder, torde ansökningen så gott som alltid bifallas, även om fastighetsägaren motsatt sig expropriationen.

Om vägväsendet förstatligas, skulle enligt de sakkunnigas förslag beslut om vägföretag meddelas av den centrala myndigheten och beslutet föregås av ingående undersökningar samt arbetsplanen upprättas av kompetenta personer och med stor noggrannhet. Jordägarna skulle personligen underrättas och vara pliktiga att föra underrättelsen vidare till nyttjanderättshavare och andra, vilkas rätt kan vara ifråga, så att alla vederbörande erhålla tillfälle att redan på ett förberedande stadium framföra sina synpunkter. Vid frågans prövning skulle den beslutande myndigheten ha att taga ställning till alla de omständigheter, som inverka på expropriationsfrågan, således bland annat pröva huruvida den avsedda markens avstående eller upplåtande skulle vara förenad med särskild olägenhet för vederbörande enskilda och om annan lämplig mark kan med mindre olägenhet tagas i anspråk. Beslutet skulle kunna överklagas av envar sakägare genom besvär hos Kungl. Maj:t. Arbetsplan skulle icke fastställas, innan behovet av företaget vore aktuellt och medel därtill funnes tillgängliga, så att förslaget skulle verkställas, så snart marken finge tagas i anspråk.

Under sådana förhållanden borde det icke vara förenat med fara för rätts-säkerheten att låta lagakraftvunnet beslut, varigenom arbetsplan fastställs, omfatta omedelbar expropriationsrätt till den mark som erfordras för företaget. Härigenom vunnas en betydlig besparing av tid och kostnader. Ytterligare förenkling och tidsvinst, av stor vikt särskilt när det gäller brådskande arbeten, skulle erhållas, om den sålunda förvärvade expropriationsrätten innebure att väghållaren genast, utan avbidan på åtgärd för ersättningsfrågans ordnande, finge taga marken i anspråk för ändamålet. Betänklighet häremot

synes icke behöva möta, om ränta å ersättningens belopp, såsom ske bör, räknas från den tidpunkt, då marken togs i anspråk, samt garanti beredes mot att väghållaren kan hur länge som helst hålla frågan om ersättningen öppen. Att en sådan garanti kan åstadkommas är klart, men hur det skall ske är en fråga, som blir beroende på sättet för ersättningens bestämmande och som därför skall behandlas nedan i samband med problemet härom. Ställande av säkerhet för ersättningens betalande ifrågakommer ju icke, när det är staten som exproprierar. Möjligen kan befrielse från skyldighet härutinnan utan fara medges även städer och samhällen, där dessa äro väghållare.

Om vägmark bör förvärfvas med äganderätt eller nyttjanderätt.

Vad angår frågan, huruvida väghållarens rätt till vägen skall vara äganderätt eller nyttjanderätt (vägrätt), så synes det de sakkunniga böra, liksom nu, stå honom fritt att välja härutinnan. De sakkunniga förutsätta emellertid att den statliga vägorganisationen i regel skall låta sig nöja med vägrätt. Väl torde icke löseskillningens storlek röna stort inflytande härav, men äganderättsförvärvet blir lätteligen förenat med olägenheter, som kunna undvikas vid förvärv av blott vägrätt. Så torde i förra fallet tarvas att det förvärvade området genom fastighetsbildande åtgärd skiljes från fastighet, vartill det förut hörde, och att förvärvet lagfares, något som kan vara förenat med icke obetydliga kostnader. Värdet av att inneha området med äganderätt och ej blott vägrätt torde ej heller vara stort för den statliga vägorganisationen, åtminstone icke för det ändamål, som denna har att fullfölja. Skillnaden visar sig först om vägen någon gång framdeles förlorar sin karaktär av allmän väg. Då upphör ju i allmänhet väghållarens behov av vägmarken och denna torde i regel lämpligast brukas tillhopa med övriga ägor till den fastighet, vartill den hör, i vilket fall det ju måste vara en fördel att området icke i registreringshänseende blivit skilt från densamma.

Ordningen för ersättningens bestämmande. Jämförelse mellan expropriation och förfarande enligt vägrättslagen.

Naturligtvis är det, bland annat till undvikande av mer eller mindre kostsamma offentliga förrättningar eller processer, önskligt att godvillig uppgörelse träffas med vederbörande ersättningsberättigade. Sådan uppgörelse pläga ock vägstyrelserna söka få till stånd i största möjliga utsträckning, därvid särskilt deras ordförande göra en betydande insats. Vid avtalen tillämpas emellertid mycket olikartade grunder.

En statlig vägorganisation får självfallet varken försöka pressa vederbörande till oskäligt lågt pris eller, till undvikande av rättegång, betala alltför hög ersättning för mark och intrång. Möjligheterna att få till stånd godvilliga uppgörelser torde vara större, om man vid förhandlingarna med markägarna hade tillgång till vissa på förhand utarbetade enhetliga normer.

Sådana normer tillämpas för närvarande av vattenfallsstyrelsen vid dess uppgörelser med fastighetsägare om rätt att över deras fastigheter framdraga och för all framtid bibehålla elektriska starkströmsledningar. Särskilda normer ha fastställts för uppskattning av skada och intrång dels å åker och därmed jämförlig mark, dels ock å skogsmark. Normerna, som utarbetats av framstående experter, lämna synnerligen utförliga anvisningar, huru ersättning skall beräknas för olika tänkbara fall. Godtager markägare den med ledning av normerna beräknade ersättningen, utbetalar vattenfallsstyrelsen, utöver den beräknade ersättningen, ytterligare 10 procent därav, vilket tillägg anses motsvara kostnaden »för den värderingsnämnd som normalt skulle erfordras». Förtroendet för normerna är så stort, att på dem grundad uppgörelse hittills träffats med omkring 35 000 fastighetsägare, medan expropriationsförfarande behövt tillgripas endast i icke fullt en procent av förekomna fall. Normerna ha ock funnit användning av andra myndigheter än vattenfallsstyrelsen. Sålunda brukar en del vägstyrelser i viss utsträckning tillämpa dem, och i fråga om värdering av skog ha de begagnats av domstolarna i det stora målet om Vänerens reglering.

Utarbetande av normer för värdering av vägmark och för uppskattning av intrång till följd av vägföretag torde emellertid komma att visa sig vanskligare än då det gällt uppskattning av skada på grund av starkströmslednings framdragande. Det är vid vägs anläggande svårare att taga hänsyn till fastighetsägarnas intressen än vid framdragande av ledning. Intrånget blir därför större. Därjämte har man att räkna med att väganläggning i många fall medför avsevärda fördelar för fastighetsägaren. Dessa fördelar böra i enlighet med 9 och 11 §§ expropriationslagen tagas i beaktande vid ersättningens bestämmande. Att på förhand ge närmare anvisningar huru de skola uppskattas i olika fall, torde endast i mycket ringa utsträckning låta sig göra.

Risk föreligger naturligtvis att vid en okritisk tillämpning av på förhand fastställda normer värderingen blir alltför schablonmässig. Man måste emellertid förutsätta att såväl det statliga organ, som i ärendet är part, som ock de i händelse av tvist prövande myndigheterna skola taga tillbörlig hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. I stor utsträckning och i allmänhet såsom utgångspunkt vid uppskattningen borde dylika normer vara av värde. De sakkunniga rekommendera därför att försök härmed göres även inom vägväsendet.

Stor vikt ligger därpå att de tjänstemän, som skola förhandla med markägarna, äga erforderliga kvalifikationer. I detta sammanhang kan påpekas att för ett riktigt bedömande av hithörande frågor vanligen kräves bland annat någon erfarenhet av lantmåteritekniska angelägenheter.

Då frivillig överenskommelse här rekommenderats såsom bästa lösningen, där sådan kan på skäliga villkor åvägbringas, har därmed icke avsetts annat än att ersättningsbeloppen böra om möjligt bestämmas avtalsvis och sålunda

expropriationsnämnd respektive process i frågan undvikas. En sak för sig är, huruvida ett särskilt offentligt förfarande kan bli erforderligt för att utröna vilka som överhuvud äro ersättningsberättigade.

I den i expropriationslagen stadgade ordningen ingår ett proklama-förfarande, så att alla sakägare få underrättelse om ärendet och måste framställa sina anspråk vid äventyr att eljest förlora sin talan. Hela ersättningsfrågan avgöres alltså i ett sammanhang och väghållaren riskerar icke framtida krav av förut okända sakägare.

Vid en rent privat uppgörelse erhålles ju icke trygghet i detta hänseende. Det enkla sätt att vinna vägrätt, som står till buds genom att träffa avtal med jordägaren, kan sålunda under vissa omständigheter vara äventyrligt för väghållaren. Sedan ersättningen till jordägaren utbetalats och vägen anlagts, kunna nya ersättningspretendenter uppträda vid olika tillfällen under en hel tioårsperiod och måhända inveckla väghållaren i den ena processen efter den andra. Ersättningsbeloppet kan på detta sätt bli vida större än vad som förutsetts vid avtalet med jordägaren. Likväl står detta avtal fast och något anspråk på att återfå det till jordägaren utbetalade beloppet eller del därav äger väghållaren icke. Redan av allmänna rättsgrundsatser följer att han i regel ej äger av dylik anledning häva avtalet med jordägaren och under förarbetena till lagen om vägrätt framhölls uttryckligen att vägdistriktet ej skulle äga regressrätt mot jordägaren för vad distriktet kunde kännas skyldigt utge till andra sakägare.

Om ersättningen bestämmes i rättegång enligt vägrättslagen, inträder dock knappast större säkerhet för väghållaren mot framtida krav från sakägare, som icke intagit partsställning i målet. Lagen föreskriver visserligen att vid bestämmandet av jordägarens ersättning hänsyn skall tagas till vad väghållaren utgivit eller kan antagas bli skyldig utgiva till annan sakägare, och synes alltså förutsätta att i någon mån sker utredning i målet även om sekundära sakägars anspråk. Men denna utredning måste ju ankomma på väghållaren och det blir hans risk, lika väl här som vid privat avtal, därest han saknar kännedom om sakägarna och deras krav. Dessutom torde det i regel vara synnerligen svårt för honom att prestera ens sannolikhetsbevis för sin egen skyldighet att betala ersättning till kända sakägare, innan frågan härom prövats. Att han godvilligt utgivit ersättning till dem bör ju icke anses tillräckligt. Ej heller för inteckningshavarna själva torde det vara lätt att på detta tidiga stadium förebringa någon utredning i frågan. Meningens är ju icke att, så snart fastigheten är intecknad, markersättningen, såsom vid expropriation, i första hand skall användas till täckning av intecknad gäld, utan inteckningshavare är berättigad till ersättning blott för förlust, som genom vägrätten uppstått å hans fordran. Minskning av pantens värde är alltså icke tillfyllest. För att kunna visa antagligheten av förlust torde vanligen förutsättas, att försök gjorts att realisera panten, åtminstone där ej fastighetens värde — uppskattat efter taxeringsvärdet och den värdeminskning, som vägrätten anses orsaka — understiger summan av gravationerna. Möjligen

borde med hänsyn till lagens formulering även fordras att den eller de för in-tecknade skulden personligen ansvariga få antagas vara insolventa. Gäller in-teckningen i flera fastigheter, kan frågan bliva än svårare att bedöma.

Skulle undantagsvis inträffa att å ersättningen till jordägaren verkligens gjordes avdrag för vad andra sakägare antoges äga utkräva, och vore meningen att han därmed definitivt fått sin ersättning bestämd till det sålunda minskade beloppet, innebure detta för honom risk för rättsförlust. Hans skyldighet att till in-teckningshavare avstå ersättningen eller del av densamma svarar ju mot att in-teckningshavarens fordran nedskrivs, så att jordägaren vinner s. k. ägarhypotek i sin fastighet. Sådan nedskrivning kan naturligtvis icke ske, där in-teckningshavaren ej fordrat och erhållit ersättning. Det vore alltså uppenbart orimligt om in-teckningshavarens underlåtenhet att inom tioårsperioden fordra ersättning, skulle komma väghållaren och icke jordägaren till godo. Man synes därför få förutsätta att, där avdrag å jord-ägarens ersättningsbelopp skett med hänsyn till antaganden om framtida gottgörelse åt in-teckningshavare, detta icke innebär annat än att väghållaren tillsvidare får hålla inne en del av betalningen och att det står jordägaren fritt att framdeles, sedan frågan om ersättning till in-teckningshavaren är klar, av väghållaren utkräva det sålunda innehållna beloppet jämte ränta. Hela systemet blir härigenom invecklat. Ännu efter tioårsperiodens utgång skulle väghållaren riskera ersättningskrav. Jordägaren skulle emellertid vara tvungen att bevara sin fordringsrätt genom preskriptionsavbrott. Vid krav från in-teckningshavarens sida skulle rätteligen även jordägaren betraktas såsom sakägare.

Att förfarande enligt vägrättslagen från in-teckningshavares och andra sekundära sakrättsägares synpunkt kan vara mindre betryggande än för-farande enligt expropriationslagen framgår av det redan anförda. Expropria-tion kungöres till allmän kännedom så att vederbörande få tillfälle att bevaka sin rätt. In-teckningshavarnas intresse beaktas ex officio och de få del i expropriationsersättningen enligt reglerna om fördelning av köpeskillning för exekutivt såld fastighet samt behöva alltså icke prestera någon bevisning om förlust. Expropriationen kommer ock till synes i fastighetsboken.

Vad angår själva sättet för värderingen av mark och intrång synes antag-ligt att expropriationsnämnd skall äga bättre tillgång på material för upp-skattningen än rätten, om denna icke håller syn i annan ordning än genom två gode män och alltså grundar sin dom blott på dessas utlåtande, vanlig partsplädering och vittnens utsago. Å andra sidan innebär det onekligen ur rättvisans synpunkt en fördel att parterna, sedan de fått kännedom om resul-tatet, kunna få det granskat och vid behov ändrat av domstol. Om en sak kan prövas blott i en instans, medför detta lätt vissa vådor och olägenheter, hur kvalificerade de prövande än äro för sin uppgift. Yrkanden kunna vara missuppfattade eller andra misstag kunna vara begångna, och om part antager att befogenheten av hans anspråk är uppenbar, måste han likväl söka genast

anskaffa all möjlig bevisning inför risken att den prövande myndigheten mot hans förmodan skulle anse sådan bevisning erforderlig.

Särskilt mot expropriationsförfarandet har anmärkts att de grunder, efter vilka mark- och skadeersättningar fastställas, äro föga enhetliga. Det ligger i sakens natur att uppskattningen ej sällan måste bliva av tämligen subjektiv art. Obestriddigt torde ock vara att, även där omständigheterna tydligt angiva att vid expropriation, riktad mot ett flertal jordägare, intrången i vars och ens rättssfär stå i visst värdeförhållande till varandra, ersättningen mången gång av expropriationsnämnden eller -nämnderna uppskattas till belopp, som inbördes icke motsvara detta förhållande. Jämväl eljest torde ha inträffat att ersättningen fastställts till uppenbart för höga eller för låga belopp. En bidragande orsak till att värderingen sålunda stundom giver otillfredsställande resultat kan måhända sökas i den omständigheten att lagen förklarar otillåtet att protokollföra eller eljest kungöra, huru nämnden inom sig röstat, och att uppgiva skälen för beslutet. De anmärkta bristerna i fråga om värderingarnas tillförlitlighet torde till stor del bero på att desamma icke kunna göras till föremål för verklig överprövning.

Med undantag av den möjlighet att få värderingen prövad i flera instanser, vilken vägrättslagen öppnar, synes emellertid såsom ovan utvecklats expropriationsförfarandet bättre ägnat att befordra rättssäkerheten. Härtill kommer att den av expropriationslagen parterna tillerkända rätten att under vissa omständigheter kräva utvidgning av expropriationen — vilken rätt är av värde särskilt för jordägaren men även i vissa fall för exproprianten — saknar motsvarighet vid förfarande enligt vägrättslagen.

Å andra sidan ha icke de fördelar, expropriationsförfarandet erbjuder, kunnat vinnas utan att proceduren blivit tämligen omständlig och kostsam. I riksdagsmotioner och eljest har denna sida av saken betonats. Till följd av det tidsödande förfarandet måste marken vanligen tagas i anspråk, innan ersättningen blir bestämd, vilket medför ränteutgifter, som kunna stiga till höga belopp. Riksdagen begärde år 1938 med hänsyn härtill utredning om ändrade bestämmelser om räntan, vilken fråga därefter varit föremål för undersökning inom justitiedepartementet, ehuru något förslag i ämnet icke framlagts och, enligt vad de sakkunniga inhämtat, ej heller torde vara att förvänta. Vid nämnda års riksdag genomfördes emellertid en lagändring, enligt vilken ersättningarna till ordförandena och ledamöterna i expropriationsnämnderna efter den 1 januari 1939 utgå efter särskild av Kungl. Maj:t fastställd taxa, där ej med hänsyn till uppdragets omfattning högre ersättning skäligen bör utgå, i vilket fall ersättningen bestämmas av rätten. Denna reform har helt visst medfört en minskning av utgifterna för expropriationsnämnderna.

Övriga kostnader å expropriationsmålet kunna ej sällan te sig förhållandevis höga, men de betingas av förfarandets omständlighet. Kostnaderna fastställas av rätten och denna torde sörja för att de icke bliva oskäligt höga.

Kostnaderna å rättegång enligt vägrättslagen torde väl i allmänhet bliva betydligt mindre än i expropriationsmål men kunna dock stiga till avsevärda

belopp och målet kan, särskilt om underrättens dom överklagas, draga ut på tiden. Omfattningen, i vilken mål av förevarande beskaffenhet fullföljas till överrätterna, belyses i viss mån av de ovan lämnade uppgifterna om antalet i olika instanser under åren 1937 och 1938 avgjorda dylika mål. Beträffande rättegångskostnaderna vid underrätterna ha de sakkunniga från dem införskaffat uppgifter. Därav framgår att de under 1937 i underrätterna avgjorda vägrättsmål, i vilka ersättning för vägrätt och för intrång utdömts, handlagts i genomsnitt vid 3.75 rättegångstillfällen, därvid rättegångstillfälle, då endast dom meddelats, ej inräknats. För 1938 har medeltalet varit 3.4 rättegångstillfällen. Rättegångskostnaderna ha blivit stora i förhållande till de utdömda markersättningarna på sätt framgår av följande sammanställning:

Å r	Antalet avdömda vägrättsmål, i vilka ersättning utdömts	Utdömda ersättningar för mark, intrång och skada. (Ränta ej medräknad.) kr.	Genomsnittligt antal rättegångstillfällen, vid vilka icke endast dom meddelats	Utdömda rättegångskostnader utöver protokollslösen kr.
1937	41	73 047	3.75	11 852
1938	56	86 930	3.41	11 273

Beräknas kostnaderna för protokollslösen till i medeltal 10 kr. för de rättegångstillfällen, vilka medräknats, uppgå de utdömda rättegångskostnaderna till 13 392 kr. för 1937 och 13 183 kr. för 1938. Göres det antagandet att vägdistriktens egna rättegångskostnader uppgå till ungefär samma belopp som de fastighetsägarna tilldömda kostnaderna, utgöra vägdistriktens sammanlagda omkostnader vid underrätterna för förvärv av vägrätt ungefär $\frac{1}{3}$ av markkostnaderna.

Enligt expropriationslagen har den exproprierande att gälda all av expropriationsmålet handläggning, ersättningens bestämmande och fördelning eller eljest av expropriationen följande kostnad. Vägrättslagen har motsvarande regel beträffande kostnad å målet vid underrätten, ehuru med tillägget, »såvitt ej rätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna». Rätten kan alltså enligt vägrättslagen förordna att väghållarens motpart skall helt eller delvis bära sina egna och t. o. m. väghållarens kostnader å målet. Måhända borde denna möjlighet uttryckligen begränsas till vissa angivna fall. Om den begagnas med försiktighet och omdöme, bör den emellertid kunna anses som en lämplig uppmjukning av expropriationslagens regel.

Riktigt är naturligtvis att man ej här kan anlägga samma synpunkter som på rättegångskostnad i vanliga mål. Principiellt bör den, mot vilken expropriationsanspråk riktas, icke försättas i sämre ekonomiskt läge genom rättighetens utövande, varför den exproprierande bör gälda även kostnaderna för förfarandet. Värdering av expropriationsföremålet och uppskattning av intrånget är ett normalt led i detta förfarande och kräver vanligen utredning genom särskilda fackkunniga. Det behöver ingalunda vara något ohemult

från jordägarens sida, om han påkallar dylik utredning i den av lagen anvisade ordningen eller begär ett högre belopp än sedermera vid ett fullt objektivt bedömande anses som det rätta. För övrigt lärer oftast vara svårt att med säkerhet konstatera ett exakt värde av jorden eller intrånget, vadan, såsom ovan anmärkts, alla värderingar torde vara i viss mån subjektiva. I de flesta särskilda fallen lärer med hänsyn till vederbörandes ekonomiska resurser risken att behöva gälda kostnaderna för förfarandet vara av vida mindre betydelse för exproprianten än för hans motpart. Det kan därför ingalunda anses uteslutet att den senare snarare än den förre inför denna risk skulle efterge fullt berättigade anspråk. Å andra sidan kan förhållandet icke jämföras med en frivillig försäljning, där säljaren kan sätta vad pris han vill. Tillståndet till expropriation innebär rätt att för verkliga värdet samt ersättning för intrång och för nödiga kostnader å förfarandet inlösa föremålet. Om jordägaren av ren tredska vägrar att ingå i förhandlingar eller att godtaga ett anbud, som enligt vad han själv inser är fullt skäligt, bör möjlighet finnas att ålägga honom att betala större eller mindre del av kostnaderna för den i legal ordning företagna värderingen. Motsvarande gäller, om han genom medvetet oriktiga uppgifter eller annat ohemult förfarande fördröjer eller annorledes fördröjar processen. Vad nu sagts om jordägaren kan tillämpas även å annan sakägare, som kräver ersättning.

Med sina förtjänster och brister komplettera expropriationslagen och vägrättslagen varandra i den meningen att det i vissa fall är lämpligast att använda det ena, i andra det andra förfarandet. Detta lärer gälla även sedan kostnaderna för expropriation nedbragts genom den år 1938 gjorda ändringen i reglerna om gottgörelse åt ledamöter i expropriationsnämnd. Behovet av att ha tillgång till vägrättslagens särskilda förfarande för ersättningsbestämmande torde ej heller uteslutas om, i enlighet med de sakkunnigas förslag, beslut, varigenom arbetsplan fastställs, kommer att medföra expropriationsrätt. Bristerna i vägrättslagens metod äro i många fall av mindre praktisk betydelse. Ofta äro förhållandena sådana att väghållaren kan utan risk bortse från möjligheten att för honom okända pretenderer framdeles anmäla ersättningskrav. Erfarenheten visar att faran härför i regel icke är stor. Där det icke gäller tomtmark minskar vägrätten sällan fastighetsvärdet i sådan mån att inteckningssäkerheten rubbas. Utvidgning av expropriationen kan i vissa fall alls ej komma i fråga.

Härtill kommer att proceduren enligt vägrättslagen torde kunna med bibehållande av dess principer ytterligare förenklas samtidigt som den bättre anpassas efter målens beskaffenhet. Till denna fråga skola de sakkunniga nu övergå.

Om vägrättsmålens överflyttning till ägodelningsrätt.

Processen i mål om ersättning enligt vägrättslagen företer egentligen icke annan skillnad från vanlig rättegång än den ovanberörda att rätten kan i

stället för att själv hålla syn utse två gode män härtill. Som rättens egen syn är en kostsam apparat, torde den av lagen anvisade möjligheten i regel utnyttjas. På landet utses vanligen två nämndemän. Härads- respektive rådstuvurätten sammanträder alltså endast undantagsvis på den plats, där vägen är belägen eller skall anläggas. Den av domstolen verkställda värderingen blir sålunda i allmänhet grundad endast på andras utsago, vilket med hänsyn till målets natur är mindre lämpligt. Parterna måste ock ofta finna sig förelåtna att söka genom vidlyftig argumentering och inkallande av vittnen och sakkunniga komplettera utredningen. Härigenom förlänges och fördras processen.

Motvarande förhållanden har i ett närliggande fall, nämligen beträffande mål om enskilda vägar, nyligen föranlett att allmän underrätt utbyttis mot ägodelningsrätt. Till stöd för sitt genom 1939 års lag om enskilda vägar genomförda förslag härutinnan anförde 1935 års vägsakkunniga bland annat: Reformkraven på detta område hade föranletts huvudsakligen därav att prövningen i gällande ordning ansetts för omständlig, långsam och för sakägarna kostsam. Vægmålen speciella karaktär medförde i flera hänseenden att de vanliga processformerna här vore mindre lämpliga än eljest. Förhandlingar mellan parter eller deras ombud och det material de kunde införskaffa vore i regel ingalunda tillfyllest för att bereda domstolen möjlighet att bilda sig en riktig uppfattning i mål av ifrågavarande slag, ej ens om rättens ordförande sökte utöva verksam ledning av processen. Hölle rätten syn, uppkomme kostnader, som kunde bliva betydliga. I vissa domsagor vore det alltjämt långt mellan tingssammanträdena och, även där så ej vore förhållandet, fördröjdes processen ej sällan genom svårigheten att vid sammanträdena anslå tillräcklig tid för varje särskilt mål och än mer genom den i tvistemål ej ovanliga företeelsen, att rättegångsombuden förenade sig i begäran om uppskov jämväl där ett sådant måste anses onödigt. Vad som erfordrades för att de ifrågavarande vägmålen skulle kunna avgöras på samma gång snabbt och riktigt — — — vore framförallt att handläggningen vid rätten kunde koncentreras till något eller några sammanträden, vid vilka andra mål och ärenden ej behövde förekomma och då vid behov syn å stället samtidigt kunde verkställas av rättens ledamöter. För att realisera dessa krav vid den allmänna underrättsprocessen skulle erfordras urtima sammanträde och rättegångskostnaderna väsentligen ökas för parterna, därest ej tillika särskilda bestämmelser utfärdades om det allmännas övertagande av en del av dessa kostnader eller åtminstone en begränsning av antalet nämndemän skedde. Å andra sidan syntes målen natur i viss mån motivera ökat inflytande åt lekmän med speciella förutsättningar att verkställa de värderingar som här oftast vore i fråga. Det sagda visade hän på lämpligheten av målen överflyttande från allmän underrätt till ägodelningsrätt. Med en sådan åtgärd skulle automatiskt följa — — — stora lättnader för parterna med avseende å anhängiggörandet av målet i överrätterna. Vägrågorna torde ock i regel kunna anses äga en ganska nära frändskap med vissa till jorddelningsmål hörande spörsmål och

ägodelningsnämndemännens särskilda kvalifikationer borde kunna vara av betydelse även i vägmål.

Vad sålunda anförts till stöd för ett överflyttande från allmän underrätt till ägodelningsrätt av ifrågavarande mål rörande enskilda vägar synes med i huvudsak samma fog kunna åberopas för att lägga vägrättsmålen under ägodelningsrätt.

Därest dessa mål i första instans prövas av ägodelningsrätt, torde vinnas större förutsättningar för en riktigare uppskattning av ersättningsbeloppen. Om ägodelningsrätten sammanträder på platsen, något som regelmässigt torde ske, lärer målet i de flesta fall kunna avgöras vid ett enda rättegångstillfälle med förhållandevis mycket små omkostnader för parterna.

De sakkunniga vilja därför förorda att vägrättsmålen i första instans handläggas av ägodelningsrätt.

Om rätt för väghållaren att välja mellan expropriationslagens och vägrättslagens ordning för ersättningsbestämmande.

Med nu gällande bestämmelser kan jordägaren genom att neka väghållaren att taga den för vägföretaget erforderliga marken i anspråk framtinga expropriation och därmed även att ersättning för mark och intrång måste bestämmas i expropriationslagens ordning. Såsom förut berörts har det i denna lag år 1935 införda stadgandet, enligt vilket även i vissa expropriationsfall vägrättslagens enklare förfarande skulle få begagnas, kommit att på grund av det uppställda villkoret bli utan praktisk tillämpning.

I det förslag, som låg till grund för den sålunda i expropriationslagen vidtagna ändringen, förordade 1929 års vägsakkunniga, att vid expropriation av nyttjanderätt till vägmark ersättningen alltid skulle bestämmas i vägrättslagens ordning. Vederbörande departementschef uttalade visserligen att en förenkling av expropriationsförfarandet vore behövlig men fann av hänsyn till de enskilda rättsägarna en så vittomfattande förenkling som enligt nyssnämnda förslag icke tillräddig.

De sakkunniga äro ock av den mening att förfarandet enligt vägrättslagen är mindre lämpligt i fall, där det av vägrätten orsakade intrånget är av stor betydelse och sekundära sakrättsägares intressen stå på spel. Här är expropriationsförfarandet att förorda. Detsamma gäller, därest mark skall förvärvas med äganderätt, vare sig större eller mindre del av fastighetens ägor åtgår för ändamålet.

Men om det vid sidan av expropriationen enligt den därom gällande lagen skall i väghållarens intresse finnas ett mindre omständligt och kostsamt förfarande att anlitas i därför lämpade fall, synes det böra ligga i väghållarens skön att välja detta förfarande, när han så finner för gott och det ej är fråga om äganderättsförvärv. Bland vederbörande parter är väghållaren, som ju har att gälda kostnaderna för förfarandet, den som har det största intresset av förenkligen. Och skall frågan icke bero på någon av parterna utan avgöras

av utomstående myndighet, kommer, som erfarenheten visar, svårigheten att på förhand utreda det för avgörandet väsentliga lätteligen att föranleda att den säkrare men omständligare metoden väljes i nästan alla fall. Men för att önskemålet om väghållarens valrätt skall kunna förverkligas utan att enskild rätt trädas för nära, måste reglerna vara sådana, att väghållaren får bära risken för de olägenheter, som kunna inträda som en följd av att det enklare förfarandet kommit till användning i därför icke lämpat fall.

Visserligen synes man icke behöva kräva att väghållarens motparter i alla avseenden skola njuta lika förmåner vid förfarande enligt vägrättslagen som vid vanlig expropriation, men valet av den förra metoden får ej innebära att för dem inträder väsentlig, i och för sig ej motiverad försämring i rättsläget.

Med hänsyn härtill torde vissa ändringar i vägrättslagens regler bliva erforderliga. Jordägaren bör icke behöva å sin ersättning vidkännas avdrag på grund av mer eller mindre osäkra antaganden om andra sakägares anspråk. Skall hänsyn till deras anspråk tagas, böra de vara styrkta. Avdrag för inteckningshavares förlust bör kunna äga rum endast i den mån förlusten är styrkt och ersatt samt avskrivning alltså skett å intecknade fordringen. Inteckningshavarna böra, om de ej själva fordrat ersättning, icke kunna instämmas i målet och tvingas att genast söka bevisa sin förlust. Såsom de sakkunniga nyss framhållit och jämväl vid vägrättslagens tillkomst påpekades, kan dylik bevisning i regel icke presteras på detta tidiga stadium. Väghållarens rätt att hänskjuta ersättningsfrågan till domstolens prövning skulle alltså gälla blott ersättningen till jordägaren, till nyttjanderätts- och servituthavare samt till sådana innehavare av intecknad fordran, som själva framställt ersättningskrav.

Med hänsyn till berörda svårigheter för väghållaren att förebringa utredning om inteckningshavarnas förlust och då det knappast torde förekomma att han instämmer någon, som ej framställt ersättningsyrkande, böra de nu föreslagna ändringarna i vägrättslagen icke vara av större praktisk betydelse för väghållaren. De äro däremot av vikt — och detta för övrigt redan under nuvarande förhållanden — för att hindra att i något enskilt fall skall ske jordägare eller inteckningshavare orätt.

Få inteckningshavarna sålunda ersättning för förlust och anstånd under ända till tio år med att framställa och styrka sina anspråk, torde deras intresse kunna anses tillräckligt tillgodosett. Vill man göra gällande att de likväl på grund av bevissvårigheter eller eljest löpa risk att få sitt rättsläge försämrat genom vägrätten, må erinras att de sakkunnigas förslag i varje fall innebär enbart förbättring för inteckningshavarna, eftersom de ej heller enligt gällande lag ha i sin makt att framtinga förfarande enligt expropriationslagen.

En annan sak, som måste tillses, om väghållaren får rätt att välja mellan expropriationslagens och vägrättslagens metoder, är att den jordägaren i den förra lagen medgivna rätten att kräva utvidgning av expropriation ej betages honom. Fordrar han att väghållaren skall lösa nyttjanderätt till visst område utöver den i arbetsplanen upptagna vägmarken, bör icke föreligga hinder att

i vägrättslagens ordning pröva och eventuellt bifalla anspråk på dylik utvidgning av markområdet för vägen. Om väghållaren sålunda får lösa nyttjanderätt till ägor, som icke enligt arbetsplanen ingå i vägmarken, komma även dessa att inbegripas under vägrätten. De torde väl vanligen också kunna användas för vägändamål, grusupplag e. dyl. Avser yrkandet däremot att väghållaren skall lösa *äganderätt* till större eller mindre del av fastigheten, bör expropriationsförfarandet tillämpas. Är yrkandet befogat, torde väl även vägmarken böra förvärfvas med *äganderätt*. Skulle målet redan vara anhängiggjort i vägrättslagens ordning, när yrkandet framställes, bör domstolen pröva, huruvida det är grundat enligt expropriationslagens regler om utvidgning av expropriation, och om så icke finnes vara förhållandet, avslå yrkandet och fortsätta med målets handläggning men i motsatt fall, utan att bifalla yrkandet, hänvisa målet i dess helhet till handläggning i expropriationslagens ordning. För att kunna beaktas skulle invändning av nu förevarande slag (krav å inlösen av mark med *äganderätt*) göras redan vid första rättegångstillfälle, vid vilket jordägaren inställer sig. Det skulle tydligen ligga i väghållarens intresse att, innan han anhängiggör sin talan, efterhöra om jordägaren vill framställa yrkande om dylik utvidgning av expropriation. Vägrar jordägaren upplysa härom eller ändrar han ståndpunkt, så att han först vid rätten framställer sitt krav, skulle han, om giltig anledning till hans vägran eller missvisande svar icke föreligger, riskera att få betala kostnaderna å det inledda förfarandet enligt vägrättslagen. De sakkunniga förutsätta nämligen att vägrättslagens regel om rättegångskostnad skulle, med den innebörd som ovan angivits, kvarstå, även om det finge ankomma på väghållaren att välja förfarandet enligt denna lag i stället för expropriationslagens vanliga ordning.

Att väghållaren icke skulle kunna välja vägrättsförfarande, om han själv begär att få lösa *äganderätt* till något område, har förut framhållits. Mål, som anhängiggjorts i vägrättslagens ordning, bör, om väghållaren framställer dylikt yrkande, hänvisas till handläggning enligt expropriationslagen.

Sedan väghållaren tagit vägmarken i anspråk — något vartill han ju skulle vara berättigad, så snart laga kraft åkommit beslutet om fastställelse av arbetsplanen — bör det stå dem, som kräva ersättning, öppet att i vägrättslagens ordning — alltså, enligt de sakkunnigas förslag, till ägodelningsrätten — instämma väghållaren för att få sina ersättningsyrkanden prövade. Dylik rätt för dem är ju intet nytt. Den är tydligen nödig för att ej väghållaren skall kunna hålla frågan öppen hur länge som helst. Dock bör han njuta skäligen betänketid för att kunna utöva sin rätt att välja mellan förfarande i ena eller andra ordningen med avseende å ersättningens bestämmande. Härför kan han behöva verkställa undersökningar vilka som äro ersättningsberättigade samt förhandla med dem om frivillig uppgörelse. Mål, som anhängiggjorts av annan än väghållaren, bör därför icke mot hans bestridande upptagas till saklig prövning av ägodelningsrätten förrän viss tid, förslagsvis 6 månader, förflutit från det vägmarken togs i anspråk. Har väghållaren före denna tids utgång instämt ersättningsfrågan i expropriationslagens ordning, bör målet avskrivas

vid ägodelningsrätten och kostnaderna å målet därstädes betalas av käranden, såframt ej väghållaren ingått i sakligt svaromål. Det komme då att ligga i de ersättningsberättigades intresse att ej anhängiggöra sin talan förrän nämnda tidsfrist gått till ända. Något behov av att utkräva ersättningen tidigare lära de ej ha, om, såsom förutsattes, ränta å ersättningsbeloppen skall gäldas från besittningstagandet av marken.

När mål enligt vad ovan nämnts i anledning av jordägarens eller väghållarens yrkande om skyldighet respektive rätt att lösa äganderätt till mark hänvisas av ägodelningsrätten till handläggning i expropriationslagens ordning, bör målet vid den allmänna underrätten upptagas så snart endera parten det begär. Härom bör ägodelningsrätten meddela underrättelse i hänvisningsbeslutet. Stämning i expropriationsmål skulle alltså kunna komma att utfärdas även på jordägarens ansökan utan att detta förhållande i övrigt inverkar på förfarandet.

Sammanfattning.

I syfte att förenkla och förbilliga expropriationsförfarandet föreslås, att efter ett förstatligande av vägväsendet lagakraftägande beslut om fastställande av arbetsplan för vägföretag skall medföra omedelbar expropriationsrätt till den mark som erfordras för företaget ävensom rätt för vederbörande väghållare att utan anhängiggörande av mål om ersättningen eller ställande av borgen härför taga marken i anspråk för avsett ändamål.

De sakkunniga förutsätta, att den statliga vägorganisationen såsom regel skall förvärva endast nyttjanderätt (vägrätt) till behöflig mark.

Vidare förutsattes att vägorganisationen i första hand söker få till stånd frivillig överenskommelse med vederbörande sakägare angående ersättningsbeloppens storlek. För att uppgörelserna skola kunna träffas efter enhetliga grunder, böra normer för ersättningarnas bestämmande utarbetas.

Om väghållare och sakägare icke kunna komma överens om ersättningen, bör denna liksom för närvarande kunna fastställas antingen genom expropriationsförfarande eller i den i vägrättslagen stadgade ordningen. Enligt de sakkunnigas förslag skall det i regel ankomma på väghållaren att välja det förfarande, som i det särskilda fallet ur hans synpunkt är det lämpligaste. Endast om jordägaren framställer yrkande att väghållaren skall tilllösa sig äganderätt till mark och detta yrkande finnes befogat enligt expropriationslagens regler om utvidgning av expropriation, eller om väghållaren själv vill förvärva mark med äganderätt, skulle expropriationsförfarande vara obligatoriskt för tvistens prövning.

Beträffande vägrättslagen föreslås vissa ändringar av bestämmelserna. Sälunda skulle till befordran av ett riktigt värderingsresultat samt snabbhet och enkelhet i förfarandet målen överflyttas från allmän underrätt till ägodelningsrätt. Ersättning till jordägare skulle ej minskas på grund av blotta antaganden om andra sakägars rätt, utan hänsyn härtill skulle tagas endast om dessa andra visat skäligheten av sina krav och erhållit ersättning samt,

vad angår inteckningshavarnas fordran, motsvarande avskrivning skett å fordringsbeloppet. Prövning av frågan om ersättning till inteckningshavare skulle ej av väghållaren kunna framtvingsas på vilket stadium som helst, utan man skulle härutinnan ha att avvakta att inteckningshavaren själv inom den gällande preskriptionstiden påfordrade ersättning. Möjlighet att kräva utvidgning av expropriationen skulle, där fråga vore blott om nyttjanderätt, finnas även vid förfarande enligt vägrättslagen.

Särskilt yttrande av generaldirektören N. Bolinder.

Beträffande den geotekniska avdelningen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hava de sakkunniga på anförda skäl icke ansett sig böra uppgöra något förslag. Jag kan icke dela denna uppfattning utan anser, att de sakkunniga av nedan angivna skäl och i likhet med de sakkunnigas förslag beträffande övriga byråer, vars uppgifter beröra vägväsendet, bort uppgöra förslag till fastare och förbättrad ställning för den geotekniska avdelningens personal.

I avbidan på resultatet av de utredningar, som förutsätts av de sakkunniga — det kan erinras om att beträffande järnvägsstyrelsen frågan på grund av de nuvarande tjänstemännens ålder knappast torde bli aktuell förrän år 1945 — synes frågan om avdelningens överförande på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ordinarie stat icke nu böra upptagas till avgörande. Självfallet skall dock förste byråingenjören med geoteknisk sakkunskap kvarstå å styrelsens personalförteckning. Då emellertid arbetet inom avdelningen nått en från början icke förutsedd omfattning, och då det med säkerhet kan förväntas, att den geotekniska avdelningen efter vägväsendets förstatligande kommer att i ökad omfattning utnyttjas inom vägväsendets alla områden, synes det skäligt, att personalen beredes en förbättrad och fastare ställning, icke minst ur rekryteringsynpunkt och med hänsyn till nödvändigheten att kunna behålla på området väl intränad personal. En dylik reglering synes i varje fall böra omfatta de befattningshavare, som innehava ledande ställning.

Det bör framhållas, att om den statliga geotekniska verksamheten framdeles sammanföres till ett gemensamt geotekniskt undersöknings- och forskningsinstitut, komma med all sannolikhet de högre befattningarna inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens geotekniska avdelning att ingå i organisationen för institutet.

Särskilt yttrande av landshövdingen A. Lidén.

Ett fullständigt förstatligande av den allmänna väghållningen på landet förutsätter, att staten helt övertager det tekniska och ekonomiska ansvaret för väghållningen och för detta ändamål skapar en lokal teknisk förvaltningsapparat, som under VoV:s ledning kan övertaga byggandet och underhållet av de allmänna vägarna, d. v. s. i huvudsak de verkställighetsuppgifter, vilka för närvarande ankomma på de kommunalt organiserade vägdistrikten. Där- emot betingar förstatligandet icke med nödvändighet någon väsentlig för- ändring i den nuvarande ordningen för åstadkommande av beslut i vägfrågor eller över huvud i handläggningen av frågor av vägpolitisk innebörd. Bestäm- mandet av omfattningen av det allmänna vägnätet, intagning, nyanläggning, omläggning och indragning av allmän väg, upprättandet av planer för väg- byggnadsverksamheten, dispositionen av vägbyggnadsmedlen — allt detta är angelägenheter, vilka redan nu med utslagsgivande befogenhet handhas av staten. Väggommunerna ha en vidsträckt initiativrätt och kunna även i annan ordning öva ett många gånger betydande inflytande på frågornas behandling, men avgörandet är alltid förbehållet statens organ: lokalt länsstyrelserna och centralt Kungl. Maj:t eller i vissa fall VoV. Det kan sålunda med fog påstås att vägväsendet i detta avseende redan är förstatligat.

Mot den nuvarande ordningen har emellertid anmärkts, att den icke till- godoser kravet på att vägarna i olika delar av landet hållas i ett i förhållande till trafikmängden något så när likartat skick och att arbetet på vägnätets ut- byggande och förbättring icke fortskrider i likformig takt och efter enhetliga och samordnade planer. I den mån dessa förhållanden äro beroende av skif- tande ekonomiska och tekniska förutsättningar inom de olika vägdistrikten kommer statens övertagande av väghållningen uppenbarligen att härutinnan åstadkomma en utjämning. Förbises bör ej heller, att de överklagade ojäm- heterna till icke ringa del haft sin grund däri, att vägbyggnaderna under de senaste 20 åren i betydande utsträckning utförts som nödhjälpsarbeten och att det därvid icke alltid varit möjligt att välja sådana arbetsobjekt, som ur den allmänna samfärdselns synpunkt framstått som mest trängande. Det torde icke kunna undvikas, att hänsyn till förhållandena på arbetsmarknaden även i fortsättningen ofta kommer att verka förryckande på vägplanerna, men en viss förbättring torde kunna ernås, om, såsom förslaget förutsätter, till VoV överföras beredskapsplanläggningen och ledningen av de vägarbeten, som anses bära igångsättas för arbetslöshetens bekämpande.

Landsvägstrafikens alltjämt växande interlokala karaktär nödvändiggör utan tvivel ett starkare centralt inflytande än tidigare på vägbyggnadsverk- samhetens planläggning, särskilt i fråga om huvudvägarna. Men detta krav torde — i den mån så icke redan skett genom föreskriften om att länsstyrelsernas flerårsplaner skola godkännas av VoV — kunna tillgodoses

utan att länsstyrelserna och de lokala vägrepresentationerna frånhändes allt verkligt inflytande på flerårsplanernas upprättande och detta i stället överflyttas på de tekniska vägmyndigheterna, såsom skett i förslaget. Enligt detta skall nämligen förslag till flerårsplaner för förbättringsarbeten å huvudvägar upprättas av VoV och fastställas av Kungl. Maj:t. Förslag till andra flerårsplaner skola upprättas av distriktsförvaltningarna och fastställas av VoV. Länsstyrelserna och de lokala vägorganen (distriktsvägnämnderna) få visserligen tillfälle att yttra sig över förslagen, men den föreslagna stordistriktsindelningen kommer att göra deras möjligheter att på detta sätt göra sig gällande tämligen illusoriska.

Även om hos VoV måste förutsättas stor förtrogenhet med de olika bygdernas tillstånd och god allmän överblick av vägbehoven, kan dock en central myndighet aldrig komma att i detalj behärska alla de skiftande problem, som stå i samband med vägnätets utbyggande och förbättring. Alla flerårsplaner, även de som lämpligen böra upprättas centralt, måste därför i mycket stor utsträckning grundas på bedömanden av lokala organ, som äga större möjligheter att behärska detaljerna.

Den frågan uppställer sig då, hurvida de närmast för det tekniska handhavandet av väghållningen inrättade distriktsförvaltningarna äro bättre skickade än länsstyrelserna att göra dessa bedömanden. Det bör då först erinras om, att de spörsmål, som uppställa sig vid flerårsplanernas upprättande liksom i allmänhet vid behandlingen av vägpolitiska frågor icke i främsta rummet äro av teknisk natur, även om tekniska och ekonomiska synpunkter själfvallet måste beaktas och biträde av teknisk sakkunskap sålunda erfordras. Tyngdpunkten ligger dock på övertväganden av helt annan innebörd. När det gäller att utröna vägbehoven och verkställa den erforderliga avvägningen dem emellan efter angelägenhetsgrad liksom även vid bestämmandet av vägs sträckning, bredd och standard i övrigt, träda näringspolitiska och sociala synpunkter i förgrunden. För ett riktigt ståndpunktstagande kräves därför i första hand en ingående kännedom om den bygd, som beröres av vägfrågan, dess befolkning, näringsliv och utvecklingsmöjligheter. Ingen annan myndighet torde äga så stora förutsättningar som länsstyrelsen att förvärva denna ortskännedom. Genom sin dagliga verksamhet och den befattning länsstyrelsen har att taga med olika förvaltningsuppgifter kommer länsstyrelsen i kontakt med alla befolkningsskikt, får del av olika önskemål och behov och kan därigenom få bästa möjliga överblick över förhållandena. Det kan i detta sammanhang även erinras om länsstyrelsens instruktionsenliga skyldighet »att giva noga akt på länets tillstånd och behov samt att i allt söka främja länets utveckling och dess befolknings bästa». Med hänsyn till kommunikationernas dominerande betydelse för en bygds materiella och kulturella utveckling är ett visst mått av inflytande på vägpolitiken en av grundförutsättningarna för att länsstyrelsen skall kunna med framgång fylla dessa förpliktelser. Att sätta länsstyrelsen i efterhand när det gäller inflytande på de vägpolitiska frågornas avgörande kan därför

icke anses sakligt motiverat och skulle därjämte medföra olyckliga konsekvenser i avseende å länsstyrelsens möjligheter att rätt fylla sin uppgift som ledande lokalt förvaltningsorgan.

Det slutliga lokala ståndpunktstagandet i frågor av vägpolitisk innebörd bör därför enligt min mening fortfarande vara förbehållet länsstyrelserna. Härav följer, bland annat, att förslag till flerårsplaner för omläggning och förbättring av bygdevägar samt för nyanläggning av landsvägar och ödebygdevägar böra upprättas särskilt för varje län av länsstyrelserna med biträde av VoV:s distriktsorgan och i samarbete med lokala vägrepresentationer (länsvägnämnder).

Den mångfald bestyr med vägärenden, som trots det minskade reella inflytandet enligt förslaget fortfarande skulle åvila länsstyrelserna, nödvändiggör, såsom även i betänkandet flerstädes betonats, ett intimt samarbete mellan länsstyrelserna och distriktsförvaltningarna. Beaktas mina här ovan framförda synpunkter, kommer behovet av samarbete att bli än mera framträdande. Uppenbart är emellertid, att den föreslagna distriktsindelningen (alt. I), som splittrar sönder länen och sammanför län och länsdelar till stora distrikt, kommer att i hög grad försvåra detta samarbete för alla parter på samma gång som den givetvis stärker distriktsförvaltningens inflytande gentemot länsstyrelser och vägrepresentationer. Det är en ofta gjord iakttagelse, att olikformig indelning i förvaltningsområden på mångahanda sätt tynger och försvårar förvaltningsarbetet. Säkerligen kommer detta att i hög grad visa sig bliva fallet här. De föreslagna stordistrikten komma ofta att omfatta bygder av helt olika struktur och med vitt skilda intressen. Någon intressegemenskap i fråga om vägväsendet är här knappast tänkbar, och det är svårt att förstå, att en distriktsvägnämnd under sådana förhållanden skulle kunna hava någon uppgift att fylla. Länen representera i allmänhet en vida högre grad av homogenitet och intressegemenskap, som gör sig gällande även på vägväsendets område. De fördelar, som skulle vinnas genom stordistrikten — distriktsförvaltningar av samma storleksordning och något lägre kostnader — kunna enligt min mening på intet sätt uppväga de mångahanda olägenheter, som ovillkorligen uppstå om länsindelningen icke följes.

Jag förordar därför distriktsindelning enligt alt. II med den ändringen, att även Blekinge och Gotlands län göras till självständiga distrikt.

Slutligen biträder jag i princip vad hovrättsrådet Quensel i sitt särskilda yttrande anför i fråga om organisationen av distriktsförvaltningarnas personal.

Särskilt yttrande av hovrättsrådet G. Quensel.

Den föreslagna statliga personalens placering i lönegrader har ju i förevarande sammanhang betydelse väsentligen för beräkningen av kostnaderna för en statlig organisation av vägväsendet och därmed för avvägningen av fördelar och nackdelar av att fullständigt förstatliga detsamma. Måhända skulle därför kunna antagas att vid utredningen beräknats de högsta lönegrader, som överhuvud kunna komma i fråga, på samma sätt som de sakkunniga räknat behovet av vissa befattningshavare i överkant för att därigenom vinna säkerhet för att administrationskostnaderna icke skola bli för lågt angivna. Dyligt förbehåll har dock icke gjorts beträffande lönerna och åtskilliga av dessa torde icke heller kunna betecknas såsom höga i förhållande till vad som för närvarande tillämpas inom statsförvaltningen.

En tendens röjer sig emellertid i förevarande förslag liksom tidigare skett vid vissa andra omorganisationer att i lönehänseende särskilt högt placera befattningshavare, som måste äga ingenjers- eller affärsteknisk utbildning. Det skall ej förnekas, att kvalifikationer av detta slag kunna vara av sådan betydelse för verksamheten inom ett tekniskt eller affärsdrivande verk, att det kan vara fullt befogat att ifrågavarande tjänstemän, ehuru underordnade verkets högsta ledning, erhålla högre lön än den, som för närvarande vanligen tillkommer byråchef, och detta utan att åtgärden behöver draga med sig lönehöjning för övriga befattningshavare inom verket. Men ser man saken från större synvinkel och betraktar statsförvaltningen i dess helhet, kan man tydligen icke utgå från att de nämnda kvalifikationerna äga något anspråk på att skattas högre än andra. Det kan bli fråga om värdering av olika verksamhetsgrenars inbördes betydelse för samhällslivet, men förutsatt att i visst fall två statliga verk anses sinsemellan likvärda, bör väl graderingen i lönehänseende principiellt ske så, att de viktigaste befattningarna inom det ena likställas med de viktigaste inom det andra o. s. v. skalan utför, i den mån jämförelser kunna ske. Naturligtvis är därmed icke bestritt att även vissa särskilda faktorer, såsom arbetsmängd o. dyl., böra kunna inverka.

Som det vid de sakkunnigas utredningsarbete självfallet icke kunnat göras jämförelser i förevarande avseende med hela det statliga lönesystemet, måste alltså enligt min mening förslaget i denna del tagas med reservation för de verkningar, dess genomförande kunna medföra av hänsyn till vikten att i nämnda system bibehålla nödig balans. Om balansen redan rubbats, bör jämvikten återställas. Det kan vid den slutliga prövningen icke vara nog att anställa jämförelse med ett eller annat närliggande verk.

Förutom att jag ansett mig böra göra denna allmänna reservation, vill jag ifrågasätta avvikelser från förslaget beträffande några detaljer, som väl icke synnerligen inverka på huvudfrågorna men dock äro av visst organisatoriskt intresse.

Den av 1936 års lönekommitté i viss mån rekommenderade metoden att tillsätta befattningar genom förordnande, kan ju synas förmånlig för staten såsom arbetsgivare, men har även sina olägenheter. Rätt för en verkstyrelse att utan angivande av skäl skilja befattningshavare från tjänsten kan, även om den icke missbrukas, genom sin blotta tillvaro i icke önskelig grad verka förlamande på tjänstemännens handlingskraft och självständighet. Med fog kan göras gällande, att som denna anställningsform för vederbörande befattningshavare innebär mindre säkerhet än fullmaktstjänst, särskilt om förordnandet gäller blott tills vidare, någon kompensation bör givas honom genom bättre löneförmåner. Men lägges stor vikt härpå och tillämpas förordnandesystemet i betydlig omfattning, är fara att fullmaktstjänsterna i det allmänna betraktelsesättet sjunka i anseende och bliva mindre eftersökta samt att staten kommer att betala ett för högt pris för den fördel, som från dess synpunkt skulle vinnas. Denna fördel må ej överdrivas. I själva verket torde den, om man undantager de ensamstående högsta befattningarna inom ett förvaltande verk, vara tämligen ringa. I de något lägre graderna finnas vanligen åtskilliga likvärda poster, och den även vad angår administrativa fullmaktstjänster bestående möjligheten att flytta innehavaren från den ena till den andra tjänsten torde då regelmässigt vara tillräcklig för tillgodoseende av statens ifrågavarande intresse. Föga troligt förefaller det att, där denna möjlighet står till buds, mer drastiska metoder verkligen skulle komma att tillämpas, med mindre fråga är om sådana fall, då ej ens fullmakt ligger i vägen därför. Försåvitt de tjänster i lägre grad än överdirektörens, vilka enligt förslaget skulle avlönas enligt löneplan C, anses av denna anledning behöva i lönehänseende placeras väsentligt högre än vad som eljest vore erforderligt, synes alltså böra övervägas, huruvida icke i stället tjänsterna eller vissa av dem borde tillsättas genom fullmakt.

I betänkandet har återopats uttalanden av de sakkunniga, som reviderade tjänsteförteckningen beträffande statens affärsdrivande verk. Vad i dessa uttalanden anförts om att i undantagsfall kan finnas befattningshavare som bör kunna erhålla något högre lön än byråchef, nämligen om befattningen »visas ostridigt omfatta uppgifter, som ligga väsentligt över vad som regelmässigt brukar vara förenat med byråchefsbefattning», har av pluraliteten ansetts tillämpligt bland annat å två av de i förslaget upptagna cheferna på vägbyråns underavdelningar, nämligen byggnads- och underhållsavdelningarna. Frånsett den ovan av mig gjorda reservationen beträffande jämförelser med andra verk (byggnadschefen skulle enligt förslaget komma i högre lönegrad inom löneplan C än för närvarande bl. a. viss verkschef), synes kunna ifrågasättas, huruvida icke t. ex. skillnaden mellan utredningsavdelningens chefslön och byggnadschefens lön skulle bliva alltför stor. Det vid nämnda revision av tjänsteförteckningen gjorda förbehållet, att den ifrågavarande överlägsenheten skulle komma till uttryck genom organisationsform och tjänstens benämning, synes ej heller tillräckligt beaktat. Vad beteckningarna byggnadschef och väginpektör för underhållet utsäga i detta avseende lämnar jag där-

hän; de avdelningar, dessa tjänstemän skulle förestå, äro emellertid enligt förslaget blott underavdelningar å en byrå. Den verkliga ledaren av ifrågasvarande arbeten, på vilken nämnda principuttalanden snarare skulle kunna tillämpas, är den föreslagne chefen för vägbyrån, som ju i förslaget också kallas överdirektör. Måhända skulle förevarande båda avdelningschefer kunna placeras i lönegrad A 30 eller, om det anses behöfligt att tillsätta tjänsterna blott genom förordnande, båda högst i den för väginspektören för underhållet föreslagna lönegraden C 6. Eljest synes principiellt riktigast att utbryta avdelningarna till särskilda byråer, i vilket fall de återstående avdelningarna å förslagets vägbyrå kunde ställas under en gemensam byråchef, som då skulle göra förste byrådirektören å utredningsavdelningen obehöflig, medan överdirektören placerades ovan byråindelningen som en souschef för hela verket.

En ur kostnadssynpunkt något viktigare fråga angår lönerna till vägdirektörerna, vilka enligt det s. k. alt. I skulle vara 12 stycken och enligt alt. II 22 stycken. Förslaget upptager vägdirektörerna i lönegrad C 8, om landet indelas i 12 distrikt, samt i lönegrad C 7, respektive i två fall C 8, om 22 distrikt inrättas.

Såsom skäl för denna placering, som är högre än alla centralstyrelsens tjänstemäns, med undantag av verkschefens och överdirektörens, och måste anses väsentligt överstiga de lönegrader, däri t. ex. postverkets, tullverkets, lantmäteriets och domänverkets distriktschefer äro placerade, har i första rummet åberopats konkurrens om dugliga krafter från entreprenadfirmors och städers sida. Metoden att avlöna med hänsyn till konkurrens kan leda till det mindre tillfredsställande resultatet att lika kvalificerade och arbetstygda tjänster lönas högst olika. Om det gäller konkurrens om viss person, är metoden icke synnerligen effektiv, med mindre lönen bestämmes individuellt, något som ju ej gärna kan ske annat än beträffande en eller annan enstaka befattning eller inom de i 9 § civila avlöningsreglementet uppdragna gränserna. Verkningarna av en mer allmän konkurrens om dugliga krafter inom viss yrkesgrupp måste snart i hög grad utjännas till följd av efterfrågans inflytande på tillgången. Vad angår såväl konkurrensen som de erforderliga kvalifikationerna, så synes för övrigt sannolikt att de nuvarande vägingenjörerna i mycket stor utsträckning skola finnas kvalificerade till de nya vägdirektörsbefattningarna och villiga att övertaga dem mot en mindre löneförhöjning än den, som skulle följa, om förslaget genomföres beträffande lönegraderna. Frågan om vägdirektörs löneställning är emellertid ganska svårbedömd, då den synes böra i icke ringa mån bero på den omfattning, i vilken vägbyggnadsföretag kunna beräknas komma till stånd och bliva utförda i verkets egen regi. Såsom skäligt kunde kanske anses, att vägdirektörer i fall enligt alt. I och i de båda nordligaste distrikten enligt alt. II placerades i lönegraden C 6 samt vägdirektörer i övriga distrikt enligt alt. II i lönegraden C 5. Måhända bör vägdirektör tillika kunna innehava fastare anställning som ingenjör vid verket.

Vidkommande slutligen de under vägdirektör lydande ingenjörerna inom en distriktsförvaltning, så utgår förslaget från att å varje distriktsförvaltning

alltid skulle behöva finnas en fast dylik teknisk personal, organiserad på avdelningar med speciella uppgifter under chefer i mer eller mindre hög löneställning. Nedanom den fast anställda personalen skulle så finnas ett växlande antal extra ordinarie. Under de sakkunnigas överläggningar har jag utvecklat min mening att en fast organisation på avdelningar kunde visa sig onödig och olämplig. Pluraliteten har i betänkandet anfört att uppdelningen på avdelningar gjorts för att skapa reda och översikt och att det förutsattes att vägdirektören skall äga disponera de olika arbetskrafterna, så att de under alla förhållanden bli effektivt utnyttjade. Troligt synes mig emellertid vara att inom en distriktsförvaltning arbetets mängd kan så växla från tid till annan att, om de för distriktet avsedda ingenjörernas arbetskraft verkligen skall kunna effektivt utnyttjas, ej sällan måste inträffa att sådan ingenjör flyttas från det ena distriktet till det andra. Ingenjör bör därför icke fast anställas vid viss distriktsförvaltning — något som väl ej heller pluraliteten avsett — utan allt efter distriktens skiftande behov torde ingenjörer av styrelsen förordnas att tills vidare tjänstgöra såsom vederbörande vägdirektörs biträden, vilka han kan använda för de uppgifter, där de för tillfället bäst behövas. Styrelsen bör öva uppsikt å att icke överflödigt personal kvarhållas i distriktet och sysselsättes t. ex. med mindre behöflig projektering i stället för att flyttas till ett mer arbetstyngt distrikt. Organisation på avdelningar kan vägdirektör naturligtvis genomföra, när förhållandena därtill föranleda, och utrymme för viss specialisering behöves ingalunda saknas. Förflyttning från distrikt till annat bör icke vidtagas, med mindre så tarvas av särskilda skäl eller i allmänhet för att ej personalen skall bliva större än vad arbetsmängden kräver. Att beteckna någon av dessa under vägdirektör tjänstgörande ingenjörer såsom innehavare av verklig chefspost synes oegentligt och missvisande. I sakens natur ligger att deras ställning närmast blir den nyss angivna: biträde åt vägdirektören. Hans kontroll måste i regel gå tämligen djupt och hans befattning med ärendena kan icke få inskränka sig till övervakning av andras arbete. De i förslaget upptagna cheferna för underhålls-, projekterings- och byggnadsavdelningar vid distriktsförvaltning torde i enlighet med vad nu anförts böra utbytas mot ingenjörer, anställda vid verket, i allmänhet i lönegrad A 21. Ett mindre antal kunde lämpligen placeras i något högre lönegrad, t. ex. A 24, en eller annan vid stordistriktsindelning (alt. I) möjligen i A 26, och användas där särskilt omfattande företag ägde rum eller arbetsmängden eljest vore så stor att det även bland dessa underlydande tjänstemän krävdes förmåga till mera självständig verksamhet. Möjligheten att redan på detta stadium — alltså utan att lämna tjänstgöringen som vägdirektörs biträde — kunna vinna befordran måste ock anses som en lämplig anordning. Även om man skulle behöva beräkna att distriktsförvaltningarna regelbundet vore organiserade på avdelningar under olika föreståndare, synes mig dock, att den vid envar av de 12 förvaltningarna enligt alt. I och av 13 förvaltningar enligt alt. II i förslaget upptagna s. k. arbetschefen icke skäligen kan placeras så högt som i lönegrad C 5.

Särskilt yttrande av friherre A. De Geer.

Resultatet av utredningen rörande vägväsendets förstatligande har enligt min mening beträffande kostnaderna blivit alltför optimistiskt. I betänkandet förekommer en jämförelse mellan kostnader för den nuvarande administrationen och för den av de sakkunniga planerade. Den nya administrationen skulle bli 827 440 kr. billigare än den hittillsvarande. Denna siffra är i och för sig icke av sådan storleksordning, att den kan utgöra något mera övertygande bevis för ett förstatligande. Det finnes god anledning till en förmodan, att den nya vägadministrationen i stället för att bli billigare tvärtom troligen komme att bli betydligt dyrare än den nuvarande. Om förstatligandet genomföres, kommer sannolikt snart ytterligare betydande antal tjänstemän att behöva anställas. Liksom tidigare å så många andra statliga områden, där uppgjorda planer ej kunnat realiseras, skulle säkerligen också här verkligheten snart komma att bevisa, att de sakkunnigas beräkningar ej varit genomförbara. Vaghållningen komme troligen inom kort att kräva arbetskrafter långt utöver de gränser, som nu i de sakkunnigas betänkande blivit uppdragna.

Hela den planerade organisationen med utökad väg- och vattenbyggnadsstyrelse, distriktsförvaltningar m. m. blir så omfattande, att man allvarligen måste ifrågasätta, huruvida nödig tillgång finnes till det antal verkligt kompetenta ingenjörer och andra tjänstemän, som skulle erfordras även i en så skarpt beskuren organisation, som den, vilken nu av de sakkunniga föreslagits. De sakkunniga anse sig visserligen kunna påvisa, att tillräckligt antal lämpliga personer skulle finnas att tillgå. Trots detta anser jag det vara synnerligen ovisst, om bland de utexaminerade ingenjörerna m. fl. verkligen kan uttagas tillräckligt antal sådana, som hava nöjaktig erfarenhet och praktik för att på ett tillfredsställande sätt kunna utföra alla de sysslor, som skola övertagas från det hittillsvarande vägväsendet.

I vägstyrelserna har avverkat en mycket betydande mängd göromål av olika slag. Allt detta skall nu överflyttas till de föreslagna, nya distriktsförvaltningarna och till andra organ inom det statliga vägväsendet. Distriktsförvaltningarna bli förmodligen så överhopade med arbete, att många vägärenden måste bli på ett beklagligt sätt fördröjda. Hela apparaten kan lätt bli för tung och kanske också väl byråkratisk i sitt verkningssätt. Såsom framgår av utredningen förutses, att vägväsendets resekostnader skulle minskas, sedan förstatligandet genomförts. Med den erfarenhet, som redan finnes rörande dylika kostnader på diverse andra, statliga områden, kan man emellertid hava rätt betvivla denna kostnadsminskning. Tvärtom bör man kunna förmoda, trots de sakkunnigas beräkningar, att resekostnaderna vid ett statligt vägväsende måste bli långt mer betydande än under det hittills rådande systemet.

Den planerade indelningen av väghållningen i 12 stora distrikt (alt. I) medför enligt min uppfattning bland annat den stora olägenheten, att länen i vägväsende söndersplittras på ett säkerligen olyckligt sätt. Endast ett enda distrikt skulle sammanfalla med länsindelningen. Samtliga de övriga skulle utgöras av två län eller delar av olika län. Många olägenheter måste härigenom uppstå. Länsstyrelsernas arbete med vägärenden kommer att invecklas och försvåras. Utredningens alt. II, enligt vilket distrikten i allmänhet skulle sammanfalla med länsindelningen, synes mig av många skäl vara att föredraga. Kostnaderna för alt. II beräknas av de sakkunniga bli högre än för alt. I. Jag kan emellertid icke anse detta till fullo bevisat. De kortare avstånden inom länsdistrikten måste t. ex. medföra mindre resekostnader än inom stordistrikt. De sakkunnigas slutsatser beträffande kostnaderna för de olika distriktstyperna kan jag sålunda icke biträda. Länsdistrikten anser jag vara att föredraga, dels tillfölje de sannolikt lägre kostnaderna, dels med anledning av de stora fördelar, som vinnas för befolkningen och även för länsstyrelserna.

Genom inrättande av vägnämnder och distriktsvägnämnder hava de sakkunniga velat i någon mån ersätta det inflytande, som landsbygdens befolkning hittills haft vid vägfrågors behandling genom vägstämmor och vägstyrelser. Uppenbart torde väl dock vara, att dylika nämnder icke i avsevärd grad kunna ersätta landsbygdens befolkning för det inflytande, som de tidigare haft genom de organ, som vid förstatligandet skulle avskaffas. De sakkunniga hava diskuterat tanken om inrättande av en s. k. riksvägnämnd, men hava icke velat direkt uttala sig för densammas inordnande i det skisserade systemet. En sådan riksvägnämnd skulle emellertid kunna vara ganska värdefull som komplettering av systemet med vägnämnder och distriktsvägnämnder. Densammas inordnande i ett statligt vägväsende hade bort tillstyrkas såframt man verkligen avsett att tillgodose landsbefolkningens önskan att få sina intressen någorlunda nöjaktigt bevakade även i ett statligt vägväsende. En riksvägnämnd borde utgöra ett organ för det samlade bygdeintresset i vägärenden och lämpligen sammansättas endast av ombud från distriktsvägnämnderna.

Skulle de sakkunnigas förslag genomföras, kan man befara ett ganska ensidigt ingenjörsvälde med ett sannolikt överdrivet gynnande av huvudvägarna och ett visst motstånd mot strävandet att få även de mindre vägarna å landsbygden i skäligen grad ombyggda och förbättrade.

I betänkandet kan spåras en tydlig anslutning till den allvarliga kritik, som under senare åren framkommit mot det nuvarande vägväsendet och då särskilt mot vägstyrelserna och deras påstådda oförmåga att på effektivt och ekonomiskt sätt sköta sina åligganden. Med bestämdhet kan jag våga det påståendet, att denna kritik varit mycket överdriven och ofta direkt felaktig. Det är t. ex. ej riktigt, att kontrollen över vägväsendet i allmänhet är otillräcklig. Ingenting hindrar emellertid att inom det nuvarande systemet skärpa kontrollen, om så skulle anses behöfligt. Man vill göra gällande, att nyare,

tekniska hjälpmedel ej inom nuvarande vägväsendet komma till användning på det effektiva sätt, som vore möjligt inom ett förstatligat vägväsende. På mycket god grund kan dock häremot framhållas, att man under senare åren på tillfredsställande sätt anpassat sig efter nya arbetsmetoder och vetat begagna sig av de tekniska hjälpmedel, som under årens lopp tillkommit och stått vägstyrelser och arbetsledare till förfogande. För övrigt finnas för länens vägingenjörer inga verkliga hinder att inom nuvarande vägväsendets ram tillse, att både vägunderhåll och vägbyggnader skötas effektivt och enligt moderna metoder. Om i vissa fall slöseri med statsmedel förekommit inom vägdistriktet, så är detta endast beklagliga, mera enstaka undantag. Upprepanen av dylikt bör genom befintliga kontrollorgan utan större svårighet kunna förhindras.

Den företagna utredningen om vägväsendets förstatligande har i motsats till andra statliga utredningar icke varit förutsättningslös och allsidig. Detta är en följd av de bestämda direktiv, som lämnades vid utredningens igångsättande. Enligt min mening har det emellertid varit synnerligen beklagligt och otillfredsställande, att utredningen icke fått omfatta mer än ett enda alternativ, d. v. s. ett fullständigt förstatligande.

Innan statsmakterna fatta definitivt beslut om väghållningens fullständiga omskapande och innan sålunda nya, mycket betydande utgifter för staten beslutas, borde alternativt utredas, huruvida icke det så sent som 1934 genomförda systemet kunde bibehållas efter eventuellt företagen ytterligare modernisering. En utvidgad vägskatteutjämning torde med fördel kunna genomföras, så att de av vägskatt oskäligt betungade distriktet kunde få sina bördor väsentligt minskade. En sådan vägskatteutjämning skulle visserligen medföra en ny, ganska avsevärd kostnad för staten, men en kostnad, som dock utan tvivel vore mycket lägre än vad staten finge vidkännas vid ett fullständigt förstatligande. Att allmänhetens verkligt berättigade krav på inflytande i vägfrågor bättre tillgodoses med nuvarande metoder än efter ett förstatligande är så uppenbart, att i den frågan ingen ytterligare utredning kan vara erforderlig.

Om emellertid, trots allt, ett förstatligande skall genomföras, är önskvärt, att landsbygdens kommuners och befolknings intressen i vägärenden måtte bli bevakade på mera effektivt sätt än som är möjligt enbart genom de av utredningen föreslagna nämnderna.

Av mina här gjorda anmärkningar framgår, att jag icke kan biträda de sakkunnigas mening, sådan den utformats i flera av betänkandets viktigare delar.

Översikt av vägväsendet i våra grannländer.

Finland.

Stadgandena i 1734 års lag rörande vägar gällde i Finland till år 1883. Enligt en förordning den 15 januari sistnämnda år skulle de allmänna vägarna byggas och underhållas av ägare och innehavare av jord och av vissa industriella inrättningar, efter envar åsatt mantal. Genom en lag den 11 oktober 1918 överflyttades vägbesväret med avseende å de viktigaste (ungefär hälften) av de allmänna vägarna, landsvägarna, å staten. Landsvägarnas skötsel ålåg — såvida statsrådet icke bestämt att viss väg skulle underhållas i statens direkta vård — en i varje landskommun verksam, av kommunalfullmäktige tillsatt vägnämnd, vilken bland annat hade att bortsätta underhållet av landsvägarna på entreprenad.

Finlands nu gällande väglag är av den 3 maj 1927. Enligt denna indelas de allmänna vägarna i landsvägar, kommunalvägar och byvägar.

Staten bekostar byggande och underhåll av *landsvägar*, varmed avses »sådana sommar- och vinterfarvägar samt för fotgängare och ryttare avsedda stigar, vilka förmedla allmän samfärdsel till riksgrens eller mellan städer, landskommuner eller affärscentra, eller ock från sådan väg till närbelägen järnvägsstation eller allmän hamnplats, så ock mellan andra sådana orter, där väg prövas vara av allmänt behov».

Med *kommunalvägar* förstås sådana »sommar- och vintervägar, vilka förmedla samfärdseln mellan skilda delar av eller större byar inom kommun eller vilka leda från sådan väg eller från byväg till landsväg, järnvägsstation eller haltpunkt eller hamnplats och vilka äro av allmän betydelse för trafiken inom kommunen». Kommunalväg bygges och underhålls av kommunen, eventuellt med statsbidrag.

Med *byvägar* förstås »sommar- och vintervägar, som förmedla samfärdseln mellan byar eller från by leda till landsväg eller kommunalväg eller vilka eljest äro allenast av ortsförhållandena påkallade». Dylik väg bygges och underhålls av dem, som draga nytta av vägen. Även till byvägars byggande, förbättring och underhåll kan utgå statsbidrag.

Högsta vägmyndighet i Finland är statsrådet. Innan vägärendena avgöras i statsrådet, beredas de i ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbeten.

Under statsrådet lyder väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Detta ämbetsverk handlägger tekniska frågor samt utför i stor utsträckning arbeten i egen regi. Verket består dels av en centralförvaltning i Helsingfors, dels ock av distriktsförvaltningar. Landet är indelat i nio väg- och vattenbyggnadsdistrikt. I spetsen för vart och ett av dessa står en distriktsingenjör. Distrikten äro i sin tur indelade i 4—5 underhållsdistrikt, vilka förestås av ingenjörer. Dessa utföra såväl väg- som vattenbyggnadsarbeten.

Liksom i Sverige ha landshövdingarna i Finland att sidoordnat med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen taga befattning med vägärenden. Även de under landshövdingarna lydande länsmännen ha viktiga uppgifter med avseende å vägväsendet.

För att handha vården om kommunalvägarna samt för att handlägga ärenden, som beröra deras byggande och underhåll, väljas inom varje kommun för en tid av 3 år en vägnämnd, bestående av tre ledamöter. Vägnämnden har även att taga viss befattning med landsvägar.

Myndigheter för byvägar äro vägstämman, som hålles med delägare i byväg, samt den av stämman valda styrelsen.

Initiativ till landsvägs byggande eller förbättring kan tagas av statsmyndighet, kommun, vägnämnd eller enskild person. Ansökningen behandlas till en början av landshövdingen, som, därest så erfordras, införskaffar vederbörande kommuns eller kommuners samt länsmans utlåtande. Landshövdingen sänder ansökan jämte eget utlåtande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Om denna — efter att i vanliga fall ha infordrat distriktsingenjörens utlåtande — anser arbetet behövt, beordras vederbörande distriktsingenjör att verkställa undersökning samt uppgöra arbetsplan och kostnadsförslag. Något särskilt anslag för undersökningar finnes icke utan kostnaderna påföras nybyggnadsanslaget. Sedan plan och kostnadsförslag utarbetats genom distriktsingenjörens försorg, granskas dessa inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som jämväl infordrar utlåtande från vederbörande myndigheter över planen. Styrelsen har att årligen utarbeta en sammanställning över alla vägförslag samt insända densamma jämte därtill hörande handlingar till statsrådet i och för ärendenas avgörande. Blir arbetsplan för vägföretag fastställd, brukar anslag till arbetet äskas under något av de närmast följande åren.

Sedan anslag för visst vägbyggnadsföretag beviljats av riksdagen, utföres arbetet genom vederbörande distriktsingenjörs försorg. Efter det arbetet granskats och godkänts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, förklarar statsrådet — därest fråga är om helt ny väg — på framställning av styrelsen vägen för landsväg samt bestämmer vilken myndighet som för framtiden skall underhålla vägen.

Enligt gällande lag underhållas landsvägarna antingen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller av länsstyrelserna genom dem underlydande länsmän. Till den förra gruppen höra alla starkt trafikerade vägar. Den sammanlagda längden av dessa vägar utgjorde 1939 omkring 5 000 km. Underhållet av dem sker med ledning av distriktets ingenjörer och byggmästare. Underhållet av övriga landsvägar (den sammanlagda längden av dessa utgjorde år 1939 27 500 km) sker under ledning av länsmännen, biträdda av vägmästare. De senare lyda emellertid under distriktsingenjörerna. Tidigare bortsattes underhållet av sistnämnda vägar såsom regel på entreprenad. Under senare år har utvecklingen emellertid gått i den riktningen, att underhållet ombesörjes i egen regi av länsmännen och vägmästarna.

Enligt väglagen underhålla städer och köpingar inom sina områden befintliga landsvägsdelar men erhålla härför ersättning av statsmedel, beräknade efter vägens längd, dock ej utöver vad vägens underhåll bevisligen kostat och i intet fall mera än den kostnad underhållet av i statens omedelbara vård tagna landsvägar i samma län i medeltal dragit under ifrågavarande år.

När kommunalfullmäktige fattat beslut om byggande av kommunalväg, skall ansökan därom göras hos landshövdingen. Denne förordnar distriktsingenjör eller lantmätteriingenjör att i samråd med kommunens vägnämnd på kommunens bekostnad uppgöra plan för vägen. Efter att ha infordrat kommunens och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtanden om förrättningsingenjörens förslag meddelar landshövdingen beslut i saken.

Underhållet av kommunalväg skall, därest kommun icke behåller vägen i sin omedelbara vård, genom vägnämndens åtgärd medelst auktion utbjudas på entreprenad för viss tid, ej utöver 6 kalenderår för varje gång.

Beslut om byggande av byväg ankommer på landshövdingen. Underhåll av sådan väg skall, där icke delägarna besluta, att vägen skall underhållas på entreprenad eller på annat sätt, av därtill förpliktade ägare och innehavare av jord in natura ombesörjas enligt fördelning, som verkställs på grundvalen av fastställda vägenheter.

För lands- och kommunalvägar inlöses behövt jordområde av vederbörande kommun samt för byvägar av vägdelägarna. Om med jordägare icke kan överenskommas angående jordområdes inlösen och pris, fastställas dessa genom expropriationsförfarande. Tillstånd till jordområdes expropriation för landsväg be-

viljar statsrådet genom fastställandet av arbetsplanen, och för kommunal- och byväg landshövdingen genom beslut om vägens byggande. Om av jordägare inlösbar odlad mark omfattar högst 0.5 har och icke odlad mark högst 5.0 har, kan enligt den nya väglagen fastställandet av storleken av inlösensumman överlåtas åt skiljemän. Jordägarna och landshövdingen utse vardera en skiljeman, och dessa gemensamt den tredje, som blir ordförande.

Norge.

Enligt den norska väglagen äro de allmänna vägarna å landet av två slag, huvudvägar och bygdevägar. De förra indelas i sin tur i tre grupper. Den första gruppen omfattar sådana viktigare vägar, vilka förbinda riket med grannland eller ett fylke med ett annat, såsom mellanriks- och högfjällsvägar. Den andra gruppen omfattar viktigare genomfartsvägar, de s. k. riksvägarna. Till den tredje gruppen hör sådan väg, som inom ett fylke förmedlar samfärdsel mellan två eller flera häradar eller som för en väsentlig del av ett härad är den enda eller viktigaste vägen till stad eller annat trafikcentrum. Bygdevägarna äro av häradskommunal karaktär.

Anläggning av nya och omläggning av gamla huvudvägar utföras i allmänhet för statens räkning med eller utan bidrag av fylkena. Underhållet av militär-, mellanriks- och högfjällsvägar, vilka anlagts uteslutande eller huvudsakligast för statens räkning, påvilas väsentligen staten, men fylkena bidraga i den utsträckning, som bestämmes av avtal mellan staten och dem. Underhållet av övriga huvudvägar — med undantag för riksvägar — åligger helt fylkena, dock kan fylkesting besluta, att underhållet av viss huvudväg skall bekostas av häradskommun. Riksvägarnas underhåll finansieras med hjälp av bilskattemedel och bidrag av fylkena. De senares bidrag var ursprungligen $\frac{1}{3}$ men har sedermera nedsatts i olika etapper och utgår efter den 1 juli 1937 med 10 procent av kostnaderna. Anläggning och omläggning av bygdevägar bekostas av häradskommunerna med eller utan bidrag av stat och fylke. Underhållet av dessa vägar åligger helt häradskommunerna.

Central myndighet för vägväsendet är departementet för offentliga arbeten. Under detta sorterar vägdirektörsämbetet. Vägdirektören har den högsta tekniska ledningen över statens vägbyggande och underhållet av riksvägarna.

Inom varje fylke ledes vägväsendet — både byggande och underhåll — av en fylkesvägstyrelse, bestående av fylkesmannen och två av fylkestinget valda ledamöter. Den direkta ledningen och utförandet av alla byggnads- och underhållsarbeten av teknisk art inom varje fylke utövas dock av en av departementet tillsatt överingenjör efter fylkesvägstyrelsens närmare bestämmelser. Vid meningskiljaktighet mellan denne och fylkesvägstyrelsen avgör departementet. Överingenjören är det verksamma sammanbindande ledet mellan fylkenas och statens vägadministration. Chefsmyndighet för överingenjörerna är vägdirektören.

Undersökning för anläggning av nya huvudvägar igångsattes av den centrala myndigheten eller av fylkesvägstyrelsen efter inhämtat samtycke av departementet. Den centrala myndigheten godkänner arbetsplanerna samt bemyndigar fylkesmannen att igångsätta arbetena samt att utöva tillsyn över desamma. Vägbyggnadsarbetena utföras under direkt ledning av vägadministrationens ingenjörer och av statens egna arbetare.

Om undersökning och planläggning av nya samt omläggning av äldre bygdevägar föranstaltar fylkesmannen efter anmodan av vederbörande häradsstyrelse. Sedan denna fattat beslut om byggande av sådan väg med eller utan bidrag av stat eller fylke, förordnar fylkesmannen om arbetets utförande. Skall bidrag av stat eller kommun utgå, föreläggas arbetsplan och kostnadsförslag även storting eller fylkesting.

I fråga om bygdevägarna må underhållet utföras in natura av vederbörande väghållningsskyldiga.

Med städernas vägväsende har centralmyndigheten, bortsett från vissa stadsplanefrågor, ingen befattning. Vägväsendet i städerna handhas av deras egna myndigheter med hjälp av teknisk personal i erforderlig utsträckning.

Danmark.

I Danmark har staten tidigare tagit direkt befattning med vägväsendet. Med hjälp av en statlig vägbyggnadskår utbyggdes under åren 1764—1867 ett helt system av tämligen breda huvudlandsvägar. Underhållet av dessa ävensom anläggning och underhåll av mindre landsvägar samt bivägar tillhörde såsom regel de kommunala myndigheterna under amtmännens överinseende. I början av 1840-talet övertog staten emellertid även en del av underhållet.

Nu gällande väglag i Danmark, som utfärdades den 21 juni 1867, tillkom under en tid, då landsvägarna förlorade sin betydelse för den genomgående trafiken, vilken i stället upptogs av järnvägarna. Med vägarnas minskade betydelse för den allmänna samfärdseln minskade även statens intresse för vägarna. Detta förhållande kom till tydligt uttryck i 1867 års lag. Genom denna blev vägväsendet helt decentraliserat. Statens deltagande i vägbyggnad och vägunderhåll bortföll, och dess deltagande i vägadministrationen inskränktes till en allmän tillsyn över att landsvägarna hållas i tillbörligt skick och till vissa administrativa åtgärder. Vägväsendet i Danmark är sålunda principiellt en kommunal angelägenhet.

Enligt 1867 års lag indelas de allmänna vägarna å landsbygden i landsvägar och bivägar. Till de förra hänföras samtliga vid lagens tillkomst befintliga huvudlandsvägar ävensom de övriga vägar, vilka finnas upptagna i en av departementet för allmänna arbeten förd landsvägsförteckning för varje amt. Departementschefen bestämmer efter amtrådets hörande de vägar som skola upptagas på förteckningen. Alla andra allmänna vägar hänföras till bivägarnas klass.

Byggande och underhåll av *landsvägarna* handhas för respektive amtråds-kretsar av amtsrådet genom en av detta anställd amtsväginspektör med underlydande personal. Ny landsväg får ej anläggas, ej heller gammal väg givas ändrad sträckning eller bredd utan medgivande av vederbörande departement. Detta utövar genom en vid detsamma anställd överväginspektör den allmänna tillsynen över att landsvägarna underhållas så, att de motsvara tidens krav. För övrigt bestämma amtsråden själva de arbeten som skola utföras å vägarna. Arbetena utföras på entreprenad eller medelst lejd arbetskraft.

Bivägarna äro upptagna på en av amtsrådet och amtmannen gemensamt efter sockenrådets hörande för varje socken upprättad bivägsförteckning. Dessa vägar handhas av sockenråden, som själva bestämma de arbeten som skola företagas å bivägarna samt när och hur dessa arbeten skola utföras. Amtsrådet utövar emellertid tillsyn över huru bivägarna skötas. Denna tillsyn utövas vanligen genom amtsväginspektören eller en särskild bivägsinspektör. Kostnaden för underhållet av biväg ävensom för anläggning av sådan väg bestrides av sockenkommunen, eventuellt med tillskott av medel, som disponeras av amtsrådet. I regel utföres arbetet med lejd arbetskraft, men vad beträffar bivägarna ha sockenråden sedan gammalt rätt att låta arbetena utföras av sockenborna genom arbete in natura; och denna arbetsmetod lär alltjämt komma till användning på några ställen.

Genom en särskild lag av den 4 juli 1850 ha lämnats föreskrifter rörande sådana gångstigar, vilka på grund av sin betydelse för trafiken skola betraktas såsom allmänna. Det tillkommer vederbörande sockenråd att taga befattning med alla spörsmål rörande anläggning, förbättring och underhåll av gångstigarna. Dock har amtsrådet visst överinseende över gångstigarna.

De egentliga stadsgatorna handhas av stadsfullmäktige och äro ej underkastade någon teknisk tillsyn av andra myndigheter. Deras anläggning och underhåll bekostas av stadskassan. Landsvägar och landsvägsgator utgöra på sina ställen fortsättning av landsvägar över stadens område och genom själva staden. Det ankommer på amtsrådet att underhålla landsväg, medan däremot landsvägsgata underhålls av amtsrådet och stadsfullmäktige gemensamt efter vissa bestämda grunder. Under tidernas lopp ha städerna genom överenskommelse med amtsråden övertagit många av dessa landsvägar och landsvägsgator, vilka därigenom såsom stadsgator kommit under respektive stads administration. Byggande och underhåll av bivägar och gångstigar inom städernas områden bekostas av staden.

Inom varje amt har amtmannen högsta tillsynen över vägväsendet.

Huvudstaden Köpenhamn har sitt särskilda vägväsende.

Till väghållningskostnadernas bestridande lämnas av automobilskattemedel bidrag till amten, städerna och sockenkommunerna.

Den decentraliserade styrelseformen medför emellertid, att staten ej själv kan företaga anläggning av landsväg utan att ha erhållit medgivande av vederbörande amt. Ett sådant medgivande kan ofta vara svårt att erhålla, då kostnaderna för anläggandet av landsväg ävensom för det blivande underhållet vila på amtsrådet. För att i någon mån råda bot på detta förhållande har genom motorskattelagen 1927 upprättats en vägfond, som årligen tillföres en del av bilskattemedlen. Av denna fond kan departementet för allmänna arbeten lämna bidrag till vägarbeten, särskilt till sådana, som äro av betydelse för vägväsendet i dess helhet men icke i samma mån för den lokala trafiken, och beträffande vilka man därför kan antaga, att deras utförande kan möta svårigheter från de kommunala myndigheternas sida på grund av dessas benägenhet att hålla på de lokala intressena.

Bilaga 2.

P. M.

angående pensionskostnader för vägmästare, förmän och arbetare vid vägväsendet efter dettas förstatligande fr. o. m. den 1 januari 1942.

De den 1 juli 1939 vid vägväsendet mera stadigvarande anställda vägmästarna, förmännen och arbetarna voro efter födelseår fördelade på sätt framgår av tab. I.

Med utgångspunkt från tab. I och med tillämpning av dödlighetstabellen R 32 för män har antalet kvarlevande för varje åldersgrupp beräknats för mittpunkten av vart och ett av åren 1942, 1946, 1951, 1956, 1961, 1966, 1971 och 1976. De på grund av pensionsålderns uppnående eller tidigare dödsfall avgångna ha antagits bliva ersatta genom nyrekrytering i åldrarna under 33 år för vägmästare och i åldrarna under 30 år för övriga, och har för de sålunda nytillkomna gjorts motsvarande beräkning som för de den 1 juli 1939 anställda.

Tab. I. Den 1 juli 1939 anställda vägmästare, förmän och arbetare.

Födelseår	Ålder den 1/7 1939	Vägmästare	Förmän	Arbetare	
				yrkesutbildade	andra
—1876	62 $\frac{1}{2}$ —	4	5	19	159
1877—1881	57 $\frac{1}{2}$ —62 $\frac{1}{2}$	18	12	54	333
1882—1886	52 $\frac{1}{2}$ —57 $\frac{1}{2}$	37	23	111	499
1887—1891	47 $\frac{1}{2}$ —52 $\frac{1}{2}$	55	37	195	672
1892—1896	42 $\frac{1}{2}$ —47 $\frac{1}{2}$	84	49	441	864
1897—1901	39 $\frac{1}{2}$ —42 $\frac{1}{2}$	108	47	639	1 001
1902—1906	32 $\frac{1}{2}$ —39 $\frac{1}{2}$	76	34	733	1 064
1907—1911	27 $\frac{1}{2}$ —32 $\frac{1}{2}$	50	47	411	828
1912—1916	22 $\frac{1}{2}$ —27 $\frac{1}{2}$	20	18	138	374
1917—1921	17 $\frac{1}{2}$ —22 $\frac{1}{2}$	—	9	23	84
	Samtliga	452	281	2 764	5 878

De vid förenämnda tidpunkter kvarlevande, som uppnått pensionsåldern (63 år för vägmästare och 60 år för övriga), ha antagits komma att uppbära tjänstepension i förhållande till för de olika födelseårgångarna beräknade genomsnittliga tjänstetiderna, vilka sammanställts i tab. II. Av anställningstid före förstatligandet har $\frac{2}{3}$ antagits komma att tillgodoräknas som tjänstetid för pension. Efter förstatligandet ha anställningarna antagits fortgå utan avbrott.

Tab. II. Medeltjänstetid vid pensioneringen, fjärdedels år.

Födelseår	Vägmästare	Förmän	Arbetare	
			yrkesutbildade	andra
—1876	58	51	40	32
1877—1881	64	45	39	31
1882—1886	69	51	48	42
1887—1891	93	67	68	59
1892—1896	103	89	86	78
1897—1901	115	103	104	97
1902—1906	119	113	115	112
1907—		120 eller mera		

I tab. III meddelas en sammanställning av för de valda tidpunkterna beräknade antal tjänstepensionärer och tjänstepensionsbelopp med därå utgående dyrtidstillägg efter 19 procent.

De i tabellen för en viss tidpunkt angivna pensionsbeloppen motsvara ungefär pensionsutbetalningarna under ifrågavarande år.

Tjänstepensionsavdragens årssumma kan under de första 30 åren efter förstatligandet beräknas uppgå till ungefär 0.44 milj. kr. för att därefter sjunka efterhand som de anställda fullgjort 30 avdragsår. År 1976 har avdragssumman beräknats nedgå till omkring 0.41 milj. kr.

De särskilda åldersgruppernas giftermålsfrekvenser framgå av tab. IV. De där angivna talen grunda sig, i vad avser åldersintervallen t. o. m. 52 $\frac{1}{2}$ —57 $\frac{1}{2}$ år, på de insamlade uppgifterna, under det att frekvenstalen för högre åldrar beräknats på basis av talet för åldersintervallet 52 $\frac{1}{2}$ —57 $\frac{1}{2}$ år med bortseende från äktenskap, som ingås efter det mannen fyllt 60 år och vilka ej grundläggas rätt till familjepension för efterlevande maka.

Tab. III. Tjänstepensionärer. Pensionsbelopp i milj. kr.

Tidpunkt	F. d. vägmästare		F. d. förmän		F. d. arbetare				Summa	
	antal	pensionsbelopp	antal	pensionsbelopp	yrkesutbildade		andra		antal	pensionsbelopp
					antal	pensionsbelopp	antal	pensionsbelopp		
1/7 1942	12	0·02	19	0·02	78	0·06	523	0·27	632	0·37
1/7 1946	28	0·05	34	0·03	154	0·12	827	0·48	1 043	0·68
1/7 1951	61	0·11	60	0·07	297	0·30	1 280	0·94	1 698	1·42
1/7 1956	102	0·21	91	0·12	605	0·77	1 781	1·64	2 579	2·74
1/7 1961	154	0·37	114	0·18	1 027	1·56	2 258	2·57	3 453	4·68
1/7 1966	205	0·53	119	0·20	1 444	2·45	2 642	3·58	4 410	6·76
1/7 1971	215	0·58	127	0·24	1 543	2·76	2 758	4·19	4 643	7·77
1/7 1976	209	0·58	131	0·26	1 406	2·60	2 917	4·81	4 663	8·25

Tab. IV. Antal gifta i olika åldersintervall, i procent.

Åldersintervall	Antal gifta %	Åldersintervall	Antal gifta %
17 ¹ / ₂ —22 ¹ / ₂	12·93	62 ¹ / ₂ —67 ¹ / ₂	76·04
22 ¹ / ₂ —27 ¹ / ₂	37·74	67 ¹ / ₂ —72 ¹ / ₂	64·97
27 ¹ / ₂ —32 ¹ / ₂	65·09	72 ¹ / ₂ —77 ¹ / ₂	50·23
32 ¹ / ₂ —37 ¹ / ₂	80·39	77 ¹ / ₂ —82 ¹ / ₂	32·76
37 ¹ / ₂ —42 ¹ / ₂	87·20	82 ¹ / ₂ —87 ¹ / ₂	16·01
42 ¹ / ₂ —47 ¹ / ₂	88·26	87 ¹ / ₂ —92 ¹ / ₂	4·79
47 ¹ / ₂ —52 ¹ / ₂	89·82	92 ¹ / ₂ —97 ¹ / ₂	0·62
52 ¹ / ₂ —57 ¹ / ₂	89·42	97 ¹ / ₂ —102 ¹ / ₂	0·02
57 ¹ / ₂ —62 ¹ / ₂	83·90		

Med tillhjälp av frekvenstalen i tab. IV har på grund av det mellan förenämnda tidpunkter i de skilda åldersgrupperna inträffade antalet dödsfall, d. v. s. skillnaden mellan antalet kvarlevande, beräknats antalet nyblivna änkor.

Beträffande åldersskillnaden mellan man och hustru innehåller det insamlade materialet inga uppgifter. Beräkningen av antalet vid olika tidpunkter kvarlevande änkor har därför grundats på en antagen åldersskillnad motsvarande de i 1930 års pensionssakkunnigas betänkande rörande familjepensionering (Statens off. utredn. 1934: 29) för arbetare angivna åldersskillnaderna (tab. 19, sid. 137). I avseende å dödlighet har dödlighetstabellen R 32 för kvinnor tillämpats. Ingen hänsyn har tagits till änkas omgifte.

Familjepensionens grundbelopp har för de olika åldersgrupperna anställda beräknats med hänsyn till de i tab. II angivna medeltjänstetiderna. Till de sålunda

Tab. V. Familjepensionsbelopp (rörlig del 17 procent) vid skilda tidpunkter, milj. kr.

Tidpunkt	Pensionsbelopp	Tidpunkt	Pensionsbelopp
1/7 1942	0·01	1/7 1961	1·08
1/7 1946	0·20	1/7 1966	1·55
1/7 1951	0·49	1/7 1971	1·97
1/7 1956	0·79	1/7 1976	2·35

bestämda fasta änkepensionsbeloppen ha gjorts tillägg för pensionsberättigade barn, vilka tillägg beräknats på grundval av i förenämnda betänkande (tab. 23, sid. 142) meddelade barnfrekvenser och genomsnittsåldrar. Familjepensionens rörliga del har beräknats efter 17 procent. De på så sätt erhållna familjepensionsbeloppen angivas i tab. V.

Familjepensionsavdragen uppgå till ungefär 0·79 milj. kr. för år.

I tab. VI redovisas resultatet av beräkningar i fråga om den minskning av pensionstillägg enligt lagen om folkpensionering, som en tjänste- och familjepensionering av vägväsendets personal skulle kunna förväntas få till följd. Vid berörda beräkningar har jag enligt erhållna direktiv antagit, att tjänste- och familjepensionstagarnas inkomstförhållanden komma att bli sådana att ifrågakommande minskning av pensionstilläggen i sin helhet kunna hänföras till den pensionering, varom här är fråga. Pensionstagarna ha antagits komma att tillhöra ortsgruppen 1. och sålunda äga rätt till pensionstillägg med 250 kr. minskat med 70 procent av vad pensionen överstiger 400 kr. Sannolikheten för en tjänstepensionstagare att vara gift med en 67-årig eller äldre och sålunda till tilläggs-pension berättigad kvinna har beräknats på grundval av den manliga befolkningens civilståndsfördelning vid slutet av år 1930 och de vid slutet av år 1920 bestående äktenskaps fördelning efter makarnas ålder.

Tab. VI. Beräknad minskning av pensionstillägg enligt lagen om folkpensionering, milj. kr.

Tidpunkt	Minskning av pensionstillägg för 67-åriga och äldre		Tidpunkt	Minskning av pensionstillägg för 67-åriga och äldre	
	tjänstepensionärer	familjepensionärer		tjänstepensionärer	familjepensionärer
1/7 1942	—	—	1/7 1961	0·33	0·02
1/7 1946	0·02	—	1/7 1966	0·58	0·08
1/7 1951	0·07	—	1/7 1971	0·87	0·18
1/7 1956	0·17	—	1/7 1976	1·03	0·30

Under det gjorda antagandet om pensionstagarnas ortsgrupp skulle av den beräknade pensionstilläggsminskningen $\frac{7}{8}$ komma staten och $\frac{1}{8}$ kommunerna tillgodo.

Följande tabell utgör en sammanfattning av tabellerna.

Tab. VII. För olika tidpunkter beräknade pensionsbelopp m. m., milj. kr.

Tidpunkt	Tjänstepensionsbelopp	Familjepensionsbelopp	Summapensionsbelopp	Tjänstepensionsavdrag	Familjepensionsavdrag	Minskning av pensionstillägg	Summa av kol. 5— kol. 7	Skillnad mellan kol. 4 o. kol. 8
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1/7 1942	0·37	0·01	0·38	0·44	0·79	—	1·23	—0·85
1/7 1946	0·68	0·20	0·88	0·44	0·79	0·02	1·25	—0·37
1/7 1951	1·42	0·49	1·91	0·44	0·79	0·07	1·30	0·61
1/7 1956	2·74	0·79	3·53	0·44	0·79	0·17	1·40	2·13
1/7 1961	4·68	1·08	5·76	0·44	0·79	0·35	1·58	4·18
1/7 1966	6·76	1·55	8·31	0·44	0·79	0·66	1·89	6·42
1/7 1971	7·77	1·97	9·74	0·44	0·79	1·05	2·28	7·46
1/7 1976	8·25	2·35	10·60	0·41	0·79	1·33	2·53	8·07

Till belysande av den inverkan sådana faktorer som anställningsålder och årlig anställningstid ha å antalet tjänstepensionärer och tjänstepensionsbelopp vid stationära förhållanden meddelas till slut i tab. VIII en sammanställning av resultatet av under olika antaganden i fråga om berörda faktorer gjorda beräkningar. Med stationära förhållanden avses härvid ett läge, som utmärkes av att åldersfördelningen bland tjänstepensionstagarna förblir oförändrad från år till år. Förutsättning för att ett sådant läge skall uppkomma är att nyrekryteringen under en tillräckligt lång följd av år varit konstant såväl i fråga om antalet nyanställda som i avseende å dessas ålder.

Tab. VIII. Tjänstepensionärer (antal) och pensionsbelopp (milj. kr.) vid stationära förhållanden.

	Väg- mästare		För- män		Yrkesutbildade arbetare		Andra arbetare		Summa	
Årlig anställningstid, månader....	12	12	12	10	12	10	12	10	12	10
<i>1. Anställningsålder 24 år.</i>										
a) Antal tjänstepensionärer	153	122	1 199		2 550		4 024			
b) Därav 67 år och äldre	115	77	757		1 609		2 558			
c) Tjänstepensionsbelopp	0.44	0.26	2.37		4.62		7.69			
d) Minskning av pensionstillägg ..	0.04	0.03	0.25		0.53		0.85			
c) — d)	0.40	0.23	2.12		4.09		6.84			
<i>2. Anställningsålder 27 år.</i>										
a) Antal tjänstepensionärer	167	134	1 317		2 800		4 418			
b) Därav 67 år och äldre	126	84	831		1 767		2 808			
c) Tjänstepensionsbelopp	0.48	0.29	2.61	2.43	5.07	4.70	8.45	7.90		
d) Minskning av pensionstillägg ..	0.04	0.03	0.27		0.58		0.92			
c) — d)	0.44	0.26	2.34	2.16	4.49	4.12	7.53	6.98		
<i>3. Anställningsålder 30 år.</i>										
a) Antal tjänstepensionärer	183	148	1 459		3 102		4 892			
b) Därav 67 år och äldre	133	94	920		1 957		3 104			
c) Tjänstepensionsbelopp	0.53	0.32	2.89	2.49	5.62	4.76	9.36	8.10		
d) Minskning av pensionstillägg ..	0.04	0.03	0.30		0.65		1.02			
c) — d)	0.49	0.29	2.59	2.19	4.97	4.11	8.34	7.08		
<i>4. Anställningsålder 33 år.</i>										
a) Antal tjänstepensionärer	203	166	1 633		3 472		5 474			
b) Därav 67 år och äldre	154	105	1 030		2 191		3 480			
c) Tjänstepensionsbelopp	0.59	0.33	2.98	2.51	5.71	4.83	9.61	8.26		
d) Minskning av pensionstillägg ..	0.05	0.03	0.34		0.72		1.14			
c) — d)	0.54	0.30	2.64	2.17	4.99	4.11	8.47	7.12		
Tjänstepensionsavdrag. 1)	0.03	0.01	0.11	0.13	0.21	0.25	0.36	0.42		
2)	0.03	0.01	0.12	0.13	0.25	0.25	0.39	0.42		
3)	0.04	0.02	0.13		0.25		0.44			
4)	0.04	0.02	0.13		0.25		0.44			

Kostnaderna för den allmänna väghåll-

År	E g e n t l i g a a d m i n i s t r a t i o n s k o s t n a d e r					
	Vägstyrelsernas förvaltningskostnader	Vägingenjörerna		De konsulterande ingenjörerna	Länsstyrelsernas administrationskostnader för vägväsendet (omkostnader och andel i löner)	Å vägväsendet belöpande andel av kostnaderna för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen
		Statens nettoutgifter	Arvoden från vägstyrelserna för vägingenjörernas förrättningar			
	1	2	3	4	5	6
1930	1 827 166	327 649	14 893	—	180 000	282 250
1931	1 886 973	642 926	69 299	713 978	180 000	285 750
1932	1 867 526	596 578	178 704	856 684	180 000	283 250
1933	1 897 341	569 063	244 522	1 000 929	180 000	279 750
1934	1 955 999	612 444	227 366	881 865	180 000	299 750
1935	2 059 889	649 364	204 228	887 041	180 000	327 500
1936	2 065 460	690 959	170 936	910 221	180 000	365 000
1937	2 775 375	720 114	191 850	929 067	191 379	414 500
1938	2 516 248	754 606	192 700	992 887	196 789	461 000
1939	2 548 100	870 621	133 700			515 500

År	U n d e r h å l l s k o s t n a d e r						V ä g -		
	Summa underhållskostnader	Härav kostnader för					Vägdistriktens verkliga vägbyggnadskostnader (arvoden och räntor ej inräknade)	Statens nettoutgifter o. vattenbyggnadsstyrelsen	
		Vägmästarorganisationen	Barmarksunderhållet	Vinterväghållningen	Förbättringsarbeten och halvpermanenta beläggningar	Annuiteter å lån för permanentbeläggningar		Ödebygdsvägar	Vägar till inlandsbanan
	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1930	42 867 663	Uppg. sakn.	Uppg. sakn.	2 644 590	Uppg. sakn.	Uppg. sakn.	40 965 882	599 548	366 023
1931	48 327 232	»	»	5 768 276	»	»	42 308 105	709 932	504 661
1932	46 917 448	»	»	2 484 413	»	»	48 922 001	942 289	485 170
1933	45 762 694	»	»	2 148 709	»	»	51 207 768	1 105 684	508 783
1934	46 537 804	1 733 366	35 245 076	2 554 969	6 336 247	668 146	46 777 425	1 185 704	638 989
1935	54 068 131	1 844 794	38 529 142	3 298 982	9 504 910	890 303	44 583 770	1 020 446	803 854
1936	62 263 015	2 000 109	41 700 193	5 493 340	12 050 868	1 018 505	50 072 328	561 586	725 850
1937	65 357 521	2 601 900	44 798 548	7 791 073	9 075 900	1 090 100	39 925 414	262 396	536 492
1938	74 949 024	2 970 800	50 503 683	7 056 841	13 238 000	1 179 500	42 199 814	195 580	452 951
1939	62 046 700	3 111 100	50 011 600	7 725 700	—	1 193 300	49 900 000	68 192	374 137

¹ Uppgifter rörande samtliga kostnader under 1939 ha icke varit tillgängliga. Vissa av uppgifterna

ingen på landet under 1930—1939.¹

e r		Vissa andra för underhåll och byggande gemensamma utgifter					År
Summa administrationskostnader (kol. 1—6)	Statens utgifter för Statens väginstitut och för andra forskningsändamål	Vägstyrelsernas inköp av maskiner	Vägstyrelsernas ränteutgifter (ej statsbidragsberättigade)	Vägstyrelsernas »övriga» utgifter, som ej hänförts till underhåll eller byggande	Summa gemensamma utgifter (kol. 8—11)		
						7	
2 631 958	122 006	4 168 484	1 968 227	1 086 387	7 345 104	1930	
3 778 926	196 489	3 544 701	1 987 626	833 497	6 562 313	1931	
3 962 742	205 755	3 124 555	2 192 026	803 194	6 325 530	1932	
4 171 605	142 445	2 755 687	2 326 882	703 114	5 928 128	1933	
4 157 424	137 522	2 519 042	2 318 146	548 013	5 522 723	1934	
4 307 522	131 269	2 618 377	2 265 619	603 222	5 618 487	1935	
4 382 576	144 890	2 232 045	2 354 667	443 597	5 175 199	1936	
5 222 285	199 877	7 195 565	2 653 669	1 943 147	11 992 258	1937	
5 114 230	341 377	5 844 721	2 705 384	1 637 293	10 528 775	1938	
	274 702	5 190 000	2 463 000	1 255 000	9 182 702	1939	

b y g g n a d s k o s t n a d e r								År
för vissa genom vägrelsen byggda vägar		Statens reservarbeten för allmänna vägar (vägdistriktens bidrag ej inräknade)	Stensättning av allmänna vägar		Statens järnvägars arbeten för skenfria korsningar	Summa vägbyggnadskostnader (kol. 19—27)	Summa väghållningskostnader (kol. 1—6, 8—11, 13, 19—27)	
Vissa andra vägar	Beredningsarbeten (inclusive administrationskostnader)		Stensättningsarbeten (administrationskostnader inräknade)	Statens kostnader för sten vid egna stensättningsarbeten och för bortskänkt sten till allmänna vägar				
22	23	24	25	26	27	28	29	
99 112	—	1 062 000	—	—	—	43 092 565	95 937 290	1930
76 088	—	5 861 000	—	—	—	49 459 786	108 128 257	1931
63 800	—	18 720 000	—	—	—	69 133 260	126 338 980	1932
82 335	—	30 786 000	—	—	1 052 968	84 743 538	140 605 965	1933
230 914	—	41 201 000	1 162 958	1 005 974	2 997 757	95 200 721	151 418 672	1934
450 313	—	33 166 000	2 917 175	2 042 414	2 322 714	87 306 686	151 300 826	1935
656 914	—	19 829 000	3 474 926	1 333 242	1 233 488	77 887 334	149 708 124	1936
727 856	270 128	10 873 000	2 541 604	1 097 667	538 821	56 773 378	139 345 442	1937
579 054	3 703 563	6 565 000	2 365 669	1 891 516	247 328	58 200 475	148 792 504	1938
515 364	4 994 338	5 568 000	3 316 345	1 457 181	18 736	66 212 293		1939

beträffande sistnämnda år äro endast av preliminär natur.

Sammanställning av vägstyrelsernas uppgifter rörande

L ä n	Löner och arvoden till									
	Vägstyrelsens ordförande	Vägstyrelsens övriga ledamöter	Vägstyrelsens revisorer	Vägstyrelsens ledamöter	Kamrerare	Kassörer	Kassa- kontrollanter	Sekreterare	Skrivbiträden	Bitr. vid av- talsförhandl. Vägstämman ordförande
Stockholms	22 392	7 452	6 046	162	15 900	7 696	400	8 550	11 287	—
Uppsala	13 412	4 027	1 844	—	17 270	1 500	—	—	3 558	—
Södermanlands	14 700	5 250	2 425	—	10 900	4 500	400	—	3 766	200
Östergötlands	27 268	4 888	2 385	216	4 700	2 800	3 286	376	6 174	889
Jönköpings	24 400	—	2 856	153	—	4 100	60	—	—	50
Kronobergs	8 900	1 188	1 644	—	2 500	4 300	684	—	200	—
Kalmar	16 000	—	—	—	2 125	—	700	5 700	1 000	—
Gotlands	7 440	2 810	828	—	4 200	—	1 600	500	1 517	1 620
Blekinge	10 301	3 612	1 288	—	—	8 288	644	2 200	800	—
Kristianstads	19 675	4 332	4 523	—	17 274	5 200	—	1 365	6 983	381
Malmöhus	22 758	11 205	7 865	186	15 786	10 435	2 000	17 424	6 230	4 840
Hallands	22 626	11 060	2 392	48	—	1 800	1 900	45	90	350
Göteborgs o. Bohus	18 853	8 860	2 336	417	7 025	6 050	500	3 000	901	—
Älvsborgs	30 984	11 250	3 497	—	8 300	9 492	800	—	3 845	—
Skaraborgs	19 895	7 012	3 022	54	7 200	2 000	500	50	4 618	440
Värmlands	23 382	9 035	2 184	54	5 500	3 000	1 456	—	2 057	650
Örebro	19 282	6 669	3 264	—	15 800	8 100	943	2 100	533	—
Västmanlands	15 008	3 495	2 246	54	—	12 900	300	—	4 744	699
Kopparbergs	20 592	—	5 522	—	12 875	14 500	580	1 033	8 150	250
Gävleborgs	26 400	4 664	3 164	—	9 000	3 078	1 000	—	6 372	509
Västernorrlands	32 614	10 149	4 004	108	3 500	6 600	1 300	3 000	11 177	94
Jämtlands	31 800	—	2 118	—	—	3 395	2 244	—	5 105	—
Västerbottens	25 733	9 236	6 479	187	18 620	11 020	600	—	1 009	1 000
Norrbottnens	38 457	9 809	4 669	88	3 422	15 335	1 491	300	5 324	849
Hela riket	512 872	136 003	76 601	1 727	181 897	146 089	23 388	45 643	95 440	12 821

vägdistriktens förvaltningskostnader under 1938.

Resekostnader till							Övriga kostnader						Summa förvaltningskostnader
Vägslämningsombud	Vägstyrelsens ordförande	Vägstyrelsens övriga ledamöter	Vägstyrelsens revisorer	Vägnämndens ledamöter	Annat förvaltningspersonal	Från vägmaskinernas konto	Kostnader för kontorslokal	Värme, ljus, städning	Telefon, porten	Kontors- och skrivmaterial	Trycksaker, annonser	Diverse	
7 085	11 383	8 187	322	61	703	—	9 807	3 734	15 980	9 307	5 451	2 070	153 975
4 172	8 117	4 465	1 624	—	571	—	4 427	1 215	6 068	3 288	2 889	1 470	79 917
2 620	4 986	9 474	1 501	116	3	—	5 012	1 264	6 417	2 131	3 357	1 181	80 203
5 661	12 045	4 974	976	108	384	—	2 803	2 172	9 024	6 647	4 965	—	102 741
9 086	23 662	19 768	997	34	1 514	—	425	247	3 957	3 599	3 653	189	98 750
5 080	11 030	13 308	746	34	1 197	600	713	614	4 284	4 626	2 014	472	64 134
5 637	12 650	11 900	1 225	182	63	—	688	66	4 777	1 985	2 061	100	66 859
2 584	1 501	5 758	102	—	349	—	1 289	568	4 059	1 726	1 571	—	40 022
1 873	1 168	1 213	213	—	281	1 078	300	100	1 459	947	1 860	—	37 625
4 707	7 249	9 276	1 238	—	74	298	4 490	2 135	7 022	3 380	3 205	250	103 057
7 332	5 558	6 641	1 018	30	338	728	7 258	2 633	10 584	7 795	7 679	1 013	157 336
4 366	3 014	6 873	254	48	50	504	2 679	1 349	4 015	2 103	3 086	312	68 964
6 284	8 066	7 674	660	123	284	2 562	3 044	643	7 598	4 875	6 078	—	95 833
9 670	10 446	7 683	1 546	—	—	—	5 765	1 377	9 252	4 000	3 462	—	121 369
5 316	21 811	9 708	727	350	327	—	3 344	1 521	5 884	3 863	4 482	348	102 472
4 804	7 608	6 389	447	101	348	—	1 891	808	9 338	6 341	3 862	498	89 753
3 201	5 676	4 098	565	—	333	183	4 430	2 091	6 220	5 136	4 584	65	93 273
4 031	5 058	2 666	400	40	364	—	4 145	1 594	5 038	3 264	2 698	824	69 568
7 791	16 430	13 738	1 544	276	1 382	582	4 557	1 885	9 662	7 152	6 497	2 585	137 583
6 486	16 364	3 202	1 266	—	459	—	2 050	610	12 112	5 183	6 033	587	108 539
8 528	16 477	7 518	1 776	50	1 630	—	7 757	2 200	13 604	9 067	10 259	2 798	154 210
7 989	16 854	12 240	394	—	1 582	520	1 905	1 010	10 659	7 687	6 035	—	111 537
11 371	9 095	14 497	1 310	480	404	—	6 549	2 415	23 778	8 496	15 425	885	168 589
10 428	20 399	9 774	1 169	165	171	500	6 490	3 546	17 854	8 723	10 116	656	169 735
146 102	256 647	201 024	22 020	2 198	12 811	7 555	91 818	35 797	208 645	121 321	121 322	16 303	2 476 044

Sommaanställning av länsstyrelsernas approximativa uppgifter rörande huru stor del av länsstyrelsetjänstemännens arbete, som belöper å vägväsendet (i procent).

1938	Stockholms län	Uppsala län	Södermanlands län	Östergötlands län	Fönköpings län	Kronobergs län	Kalmar län	Gotlands län	Blekinge län	Kristianstads län	Malmöhus län	Hallands län	Göteborgs och Bohus län	Älvsborgs län	Skaraborgs län	Värmlands län	Örebro län	Västmanlands län	Kopparbergs län	Gävleborgs län	Västernorrlands län	Jämtlands län	Västerbottens län	Norrbottens län
Landssekreterare	—	17	14	10	20	—	15	10	8	28	20	20	20	20	10	4	15	7	—	17	25	20	28	20
En länsassessor på landskansliet	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	7	—	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—
En länsnotarie	40	25	—	—	—	20	—	10	14	28	9	33	7	20	5	4	20	—	—	33	42	—	—	—
En landskanslist	20	8	28	75	100	15	15	10	14	14	200	50	110	75	25	40	30	12	100	25	142	100	107	100
Ett kontors-, kansli- eller skrivbiträde på landskansliet	90	14	7	20	50	15	15	5	14	7	33	20	120	50	25	4	25	6	20	33	100	16	4	—
Landskamrerare	—	—	—	1	—	—	$\frac{1}{6}$	—	$1\frac{2}{3}$	—	—	—	—	1	—	—	0.1	1	$\frac{2}{3}$	—	—	$\frac{1}{3}$	$1\frac{2}{3}$	2
En länsassessor på landskontoret	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
En länsbokhållare	$3\frac{1}{3}$	$3\frac{1}{3}$	5	2	—	10	$\frac{1}{3}$	1	5	4	3	7	7	8	5	2	2	5	6	14	3	4	5	13
En landskontonist	—	$\frac{1}{3}$	5	2	30	25	$\frac{1}{2}$	1	9	—	13	5	3	10	—	—	3	5	17	1	—	9	$1\frac{2}{3}$	9
Ett kontors-, kansli- eller skrivbiträde på landskontoret	10	3	7	2	—	—	$2\frac{1}{3}$	—	$1\frac{2}{3}$	4	10	5	—	5	5	2	2	5	5	7	4	17	17	16

Länsstyrelsernas kostnader för vägväsendet.

L ä n	Under 1937		Under 1938	
	Löner	Omkostnader	Löner	Omkostnader
Stockholms	11 340	150	11 915	250
Uppsala	5 611	1 700	5 953	900
Södermanlands	3 800	550	3 800	550
Östergötlands.....	6 750	0	6 750	0
Jönköpings.....	4 475	100	4 475	200
Kronobergs.....	3 875	{ tel. o. skriv- mat. svårt att ange }	3 875	{ tel. o. skriv- mat. svårt att ange }
Kalmar.....	3 400	0	3 400	0
Gotlands	2 544	—	2 682	—
Blekinge	3 472	—	3 472	—
Kristianstads.....	6 335	—	6 467	—
Malmöhus	17 818	2 000	17 818	2 000
Hallands	8 493	82	8 551	108
Göteborgs och Bohus.....	12 027	1 156	12 584	906
Älvsborgs	11 754	4 000	11 754	4 000
Skaraborgs	4 132	0	4 132	46
Värmlands	2 786	0	2 786	0
Örebro	6 297	—	6 297	—
Västmanlands	2 240	0	2 415	0
Kopparbergs	8 505	500	8 833	500
Gävleborgs	4 640	150	7 710	300
Västernorrlands.....	17 160	—	17 160	—
Jämtlands	11 133	—	11 459	—
Västerbottens.....	10 142	500	10 479	500
Norrbottnens	11 062	700	11 062	700
Summa kronor	179 791	11 588	185 829	10 960

Sammanställning av vägstyrelsernas uppgifter rörande vägdistriktens marklösenkostnader och beträffande vägdistriktens kostnader för byggnadsarbeten i egen regi och på entreprenad.

L ä n	Vägdistriktens marklösenkostnader		Vägdistriktens övriga vägbyggnadskostnader (marklösenkostnader ej inräknade)			
	1937	1938	1937		1938	
			För arbeten i egen regi	För arbeten på entreprenad	För arbeten i egen regi	För arbeten på entreprenad
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Stockholms	453 677	482 083	1 112 080	2 405 290	1 769 903	2 588 192
Uppsala	28 077	85 571	738 272	557 657	977 334	1 103 472
Södermanlands	84 527	115 697	115 845	1 184 428	82 675	1 694 573
Östergötlands	50 218	44 939	174 016	1 225 097	41 380	1 016 216
Jönköpings	191 289	467 495	392 868	1 174 311	232 058	1 305 624
Kronobergs	99 142	186 999	286 318	803 121	578 324	585 864
Kalmar	202 996	136 188	282 105	809 006	100 481	867 216
Gotlands	14 514	27 865	131 509	—	200 677	—
Blekinge	195 633	258 593	4 308	278 539	583	574 889
Kristianstads	98 453	101 287	781 550	835 557	1 180 423	967 806
Malmöhus	109 485	142 970	324 236	1 238 019	487 194	1 003 568
Hallands	126 261	190 748	65 465	1 564 812	23 129	1 076 689
Göteborgs och Bohus	572 761	693 864	496 476	1 190 769	468 010	1 223 141
Älvsborgs	139 675	119 949	408 982	1 719 361	527 706	1 770 769
Skaraborgs	97 121	160 290	122 858	834 160	165 189	681 669
Värmlands	164 169	233 280	612 719	1 668 388	229 004	1 778 067
Örebro	148 999	146 303	364 955	1 306 577	434 376	1 333 954
Västmanlands	42 839	120 103	327 779	1 123 843	309 392	1 221 596
Kopparbergs	139 700	150 686	914 270	537 104	731 055	1 101 841
Gävleborgs	201 806	248 565	1 413 621	537 700	1 484 405	472 509
Västernorrlands	399 598	609 158	2 245 119	767 182	2 120 629	630 365
Jämtlands	44 825	130 320	1 367 220	1 057 094	2 186 822	787 722
Västerbottens	152 782	105 501	2 483 252	361 152	3 082 469	787 063
Norrbottens	49 660	129 860	2 463 520	579 070	2 489 320	805 970
Summa	3 808 207	5 088 314	17 629 343	23 758 237	19 902 538	25 378 775

Tab. I. Sammanställning av jämförelsekvantiteter vid en distriktsindelning enligt alt. I.

Distrikt	Väglängd år 1938			Vägyta år 1938			Trafikarbete år 1937			Yt innehåll km ²	Folk- mängd 1 000 st.	Vorkliga väg- underhållskostnader		Vägbyggnads- behovet å huvudvägar kr.
	Grus- väg km	Belagd väg km	S:a km	Grusväg 100 m ²	Belagd väg 100 m ²	S:a 100 m ²	Grusväg ford.km	Belagd väg ford.km	S:a ford.km			År 1937 ¹ kr.	År 1938 ¹ kr.	
I	6 322	1 066	7 388	320 425	66 625	387 050	699 900	483 600	1 183 500	10 700	450.5	7 069 200	7 473 700	95 263 200
II	6 402	281	6 683	301 430	17 562	318 992	551 700	124 100	675 800	14 931	257.9	3 649 300	3 897 600	58 843 400
III	7 211	219	7 430	336 090	13 688	349 778	667 300	73 700	741 000	18 880	365.6	3 951 500	4 431 400	62 515 700
IV	6 759	230	6 989	318 298	14 375	332 673	670 900	139 800	810 700	14 486	387.8	5 196 900	5 506 700	106 765 200
V	6 993	181	7 174	327 400	11 312	338 712	665 200	74 600	739 800	16 976	305.8	4 392 900	4 795 200	75 705 000
VI	7 030	155	7 185	333 344	9 687	343 031	548 600	53 500	602 100	23 760	345.4	5 115 200	5 464 000	73 037 000
VII	6 566	265	6 831	306 929	16 563	323 492	789 200	106 600	895 800	18 728	354.5	5 245 000	5 705 200	101 663 900
VIII	6 455	629	7 084	232 160	39 313	331 473	672 900	413 000	1 085 900	16 824	381.1	6 383 100	6 763 100	117 214 400
IX	7 492	160	7 652	350 768	10 000	360 768	719 600	102 600	822 200	53 020	447.1	5 425 100	5 778 400	142 722 600
X	8 080	102	8 182	346 260	6 375	352 635	543 600	35 700	579 300	62 131	321.7	5 601 500	6 020 500	136 151 600
XI	7 868	29	7 897	324 050	1 813	325 863	431 300	11 200	442 500	58 060	225.6	5 375 000	5 691 500	65 552 000
XII	6 450	30	6 480	271 050	1 875	272 925	367 700	6 300	374 000	98 574	133.7	3 940 100	4 429 300	78 046 000
Summa	83 628	3 347	86 975	3 828 204	209 188	4 037 392	7 327 900	1 624 700	8 952 600	407 070	4 026.7	61 344 800	65 956 600	1 113 480 000

¹ I dessa kostnader ingår icke utgifter för halvpermanenta beläggningar, grundförbättringar och andra dylika byggnadsarbeten.

Tab. II. Sammanställning av vägbyggnadsbehovet för riks- och länshuvudvägar inom distrikt enligt alt. I.¹

Distrikt	Väg- längd km	Vägbyggnad kr.	Bro- byggnad kr.	Körbane- beläggningar kr.	Cykel- och gångbanor		Marklösen kr.	Total kostnad kr.
					Be- läggningar kr.	Övriga arbeten kr.		
I	1 564·2	32 539 000	2 989 200	31 069 000	10 020 000	13 403 000	5 243 000	95 263 200
II	1 252·6	27 455 600	4 429 700	16 280 300	4 239 500	3 929 500	2 508 800	58 843 400
III	1 752·8	36 515 200	2 116 300	12 603 100	2 312 900	3 635 000	5 333 200	62 515 700
IV	1 587·6	52 302 700	6 483 100	28 780 200	7 140 400	4 874 000	7 184 800	106 765 200
V	1 414·8	40 885 000	3 717 000	22 872 000	3 717 000	1 852 000	2 662 000	75 705 000
VI	1 733·3	42 273 000	7 119 000	13 382 000	3 322 000	3 390 000	3 551 000	73 037 000
VII	2 005·2	52 486 900	6 107 200	27 090 000	7 786 300	2 963 600	5 229 900	101 663 900
VIII	1 673·7	60 378 600	8 456 000	27 656 300	5 045 700	9 527 800	6 150 000	117 214 400
IX	2 754·1	79 336 200	13 925 300	24 892 000	10 078 900	8 870 800	5 619 400	142 722 600
X	3 105·0	89 223 500	16 339 200	9 254 300	2 819 200	9 046 750	9 468 650	136 151 600
XI	2 864·0	49 716 800	7 057 200	2 721 000	757 000	2 293 000	3 007 000	65 552 000
XII	2 940·6	63 901 400	10 349 200	850 700	495 000	5 000	2 444 700	78 046 000
Summa	24 647·9	627 013 900	89 088 400	217 450 900	57 733 900	63 790 450	58 402 450	1 113 480 000

¹ Uppgifterna äro hämtade från utredningen angående generalplanen för landets huvudvägnät sådan denna utredning förelåg den 1 september 1939. Uppgifterna äro alltså preliminära.

Tab. III. Sammanställning av antalet arbetsområden inom de föreslagna distrikten enligt alt. I samt av kostnaderna för uppförande av garage m. m.

Distrikt	Arbets- områden inom distrik- ten st.	Ungefärligt antal garage- platser per arbets- område st.	Garage- platser inom distrikten st.	Kostnad för uppförande av:				
				Garage kr.	Vägmästar- expedition kr.	Repara- tions- smedja kr.	Förråd kr.	Summa kostnad kr.
I	29	8	232	107 000	64 000	—	36 000	207 000
II	27	7	189	104 000	75 000	36 000	50 000	265 000
III	26	7	182	123 000	139 000	60 000	114 000	436 000
IV	28	7	198	182 000	171 000	48 000	84 000	485 000
V	28	7	196	224 000	173 000	90 000	162 000	649 000
VI	27	7	189	220 000	137 000	72 000	60 000	489 000
VII	26	7	182	218 000	147 000	72 000	42 000	479 000
VIII	29	7	213	156 000	163 000	66 000	81 000	466 000
IX	26	7	181	108 000	128 000	36 000	24 000	296 000
X	28	6	175	206 000	133 000	42 000	72 000	453 000
XI	27	6	151	298 000	147 000	102 000	57 000	604 000
XII	22	6	119	125 000	75 000	48 000	32 000	280 000
Summa	323	—	2 207	2 071 000	1 552 000	672 000	814 000	5 109 000

Tab. I. Sammanställning av jämförelsekvantiteter vid en distriktindelning enligt alt. II.

Länsdistrikt	Väglängd år 1938		Vägyta år 1938		Trafikarbete år 1937			Yttne- bäll km ²	Folk- mängd 1 000 st	Verkliga vägrunder- hållskostnader		Väggynads- behovet å huvudvägar kr.
	Grus- väg km	Belagd väg km	S:a km	Grus- väg 100 m ²	Belagd väg 100 m ²	S:a 100 m ²	Grus- väg ford.km			Belagd väg ford.km	S:a ford.km	
	Stockholms—Gotlands	3 943	574	4 517	176 600	35 875	212 475	398 800	412 700	811 500	10 378	267.4
Uppsala	1 990	83	2 073	90 990	5 188	96 178	237 200	23 100	260 300	5 105	96.1	26 297 600
Södermanlands	2 896	118	2 514	112 250	7 375	119 625	300 700	51 700	353 400	6 071	120.2	36 959 200
Östergötlands	4 081	147	4 228	186 260	9 187	195 447	369 200	67 200	436 400	9 666	189.4	41 430 000
Jönköpings	4 466	57	4 523	224 630	3 562	228 192	412 700	17 200	429 900	10 509	160.2	41 640 900
Kronobergs—Blekinge	4 884	151	5 035	220 920	9 438	230 358	446 100	52 100	498 200	11 714	235.1	40 201 700
Kalmar	3 691	92	3 783	172 910	5 750	178 660	346 100	28 200	374 300	10 863	177.4	36 998 000
Kristianstads	3 091	348	3 439	159 725	21 750	181 475	398 600	132 500	531 100	6 164	220.9	47 546 200
Malmöhus	3 231	718	3 949	160 700	44 875	205 575	301 300	351 100	652 400	4 536	229.6	47 717 000
Hallands	2 040	194	2 234	95 340	12 125	107 465	195 700	91 400	287 100	4 688	103.5	24 192 500
Göteborgs och Bohus	2 260	157	2 417	101 976	9 812	111 788	192 800	111 300	304 100	4 713	161.9	45 900 000
Älvsborgs	4 895	107	5 002	223 970	6 688	230 658	445 800	45 800	491 600	11 474	230.7	67 529 000
Skaraborgs	3 826	50	3 876	182 790	3 125	185 915	362 000	16 400	378 400	7 933	185.1	30 331 200
Värmlands	4 212	111	4 323	205 950	6 937	212 887	328 500	36 100	364 600	17 335	216.8	48 643 000
Örebro	2 428	51	2 479	112 925	3 188	116 113	297 100	20 700	317 800	7 922	143.8	40 749 600
Västmanlands	2 304	68	2 372	108 140	4 250	112 390	233 100	11 400	244 500	6 214	109.5	23 801 300
Kopparbergs	4 167	126	4 293	196 870	7 875	204 745	369 100	89 100	458 200	28 110	215.7	72 902 000
Gävleborgs	3 043	34	3 077	141 688	2 125	143 813	328 800	13 500	342 300	18 051	221.0	66 625 000
Västernorrlands	4 626	102	4 728	202 295	6 375	208 670	355 200	36 600	391 800	24 042	240.8	102 154 000
Jämtlands	4 319	13	4 332	182 960	813	183 773	253 900	4 000	257 900	47 638	121.3	44 863 200
Västerbottens	7 285	16	7 301	297 265	1 000	298 265	387 500	6 300	393 800	55 370	195.6	57 892 000
Norrbottnens	6 450	30	6 480	271 050	1 875	272 925	367 700	6 300	374 000	98 374	183.7	78 046 000
Summa	53 028	3 347	56 975	3 828 204	209 188	4 037 392	7 927 900	1 624 700	8 952 600	407 070	4 026	1 113 480 000

¹ I dessa kostnader ingå icke utgifter för halvpermanenta beläggningar, grundförbättringar och andra dylika byggnadsarbeten.

Tab. II. Sammanställning av vägbyggnadsbehovet för riks- och läns huvudvägar inom distrikt enligt alt. II.¹

Länsdistrikt	Väglängd km	Vägbyggnad kr.	Brobyggnad kr.	Körbane- beläggningar kr.	Cykel- och gångbanor		Marklösen kr.	Total kostnad kr.
					Beläggningar kr.	Övriga arbeten kr.		
Stockholms—Gotlands.....	1 062.5	45 263 000	7 942 000	19 422 100	3 486 700	9 847 800	5 109 000	91 070 600
Uppsala	510.0	13 946 600	1 014 000	8 095 000	1 778 000	473 000	991 000	26 297 600
Södermanlands	752.6	21 425 700	1 285 900	7 796 800	3 967 700	691 500	1 791 600	36 959 200
Östergötlands	710.9	20 425 000	2 457 000	13 361 000	3 078 000	1 336 000	773 000	41 430 000
Jönköpings	969.1	24 622 900	1 735 000	10 411 000	1 016 000	1 426 000	2 430 000	41 640 900
Kronobergs—Blekinge.....	1 051.1	21 666 400	1 189 300	8 953 100	1 535 900	3 207 000	3 650 000	40 201 700
Kalmar	960.5	23 329 000	1 499 000	8 680 000	873 000	413 000	2 204 000	36 998 000
Kristianstads	799.3	16 617 000	1 859 200	18 447 000	3 852 000	3 912 000	2 859 000	47 546 200
Malmöhus	764.9	15 922 000	1 130 000	12 622 000	6 168 000	9 491 000	2 384 000	47 717 000
Hallands	498.4	7 719 500	2 017 700	7 575 300	3 294 500	2 556 500	1 049 000	24 192 500
Göteborgs och Bohus	407.4	21 760 000	3 285 000	8 300 000	5 285 000	4 340 000	2 930 000	45 900 000
Älvsborgs	1 086.1	32 451 000	5 609 000	20 960 000	2 140 000	2 217 000	4 152 000	67 529 000
Skaraborgs	871.1	17 670 700	1 183 100	7 819 200	2 117 400	63 000	1 477 800	30 331 200
Värmlands	1 186.5	29 787 000	4 890 000	7 858 000	1 392 000	2 142 000	2 574 000	48 643 000
Örebro	689.6	18 875 900	2 653 300	13 891 200	2 209 600	866 600	2 253 000	40 749 600
Västmanlands	664.2	13 354 300	1 668 000	5 541 200	1 390 000	612 500	1 235 300	23 801 300
Kopparbergs	1 508.6	38 909 000	7 257 500	13 030 000	5 380 000	5 675 000	2 650 500	72 902 000
Gävleborgs	1 040.4	37 765 000	6 467 000	11 711 000	4 681 000	3 169 000	2 832 000	66 625 000
Västernorrlands	1 454.0	62 642 800	9 612 500	7 927 000	3 016 000	9 649 000	9 306 700	102 154 000
Jämtlands	2 015.8	33 759 900	7 227 500	2 332 300	187 100	254 550	1 101 350	44 863 200
Västerbottens	2 704.3	45 199 800	6 757 200	1 867 000	391 000	1 463 000	2 204 000	57 882 000
Norrbottnens	2 940.6	63 901 400	10 349 200	350 700	495 000	5 000	2 444 700	78 046 000
Summa	24 647.9	627 013 900	89 088 400	217 450 900	57 733 900	63 790 450	58 402 450	1 113 480 000

¹ Uppgifterna äro hämtade från utredningen angående generalplanen för landets huvudvägnät sådan denna utredning förelåg den 1 september 1939. Uppgifterna äro alltså preliminära.

Tab. III. Sammanställning av antalet arbetsområden m. m. per distrikt enligt alt. II.

Länsdistrikt	Arbets- områden inom di- strikten st.	Ungefär- ligt antal garage- platser per arbets- område st.	Garage- platser inom di- strikten st.	Länsdistrikt	Arbets- områden inom di- strikten st.	Ungefär- ligt antal garage- platser per arbets- område st.	Garage- platser inom di- strikten st.
Stockholms-Got- lands.....	17	8	131	Älvsborgs	20	7	140
Uppsala.....	8	7	56	Skaraborgs	15	7	105
Södermanlands	9	7	63	Värmlands	16	7	112
Östergötlands.....	16	7	112	Örebro	9	7	63
Jönköpings.....	18	7	126	Västmanlands.....	9	7	63
Kronob.-Blekinge ..	20	7	140	Kopparbergs	15	7	100
Kalmar.....	14	7	98	Gävleborgs	11	7	85
Kristianstads.....	14	8	112	Västernorrlands....	15	6	106
Malmöhus	16	8	128	Jämtlands	15	6	82
Hallands	9	7	63	Västerbottens	25	6	130
Göteborgs o. Bohus	10	7	73	Norrbottnens	22	6	119
				Summa	323	—	2 207

Arbetsledarförbundets utredning rörande avlöningsförmånerna för vägdistriktens tekniska personal.

Tjänsteställning	Antal	Dyr- orts- grupp	Arbetsersättning Kr./år			Anm.	
			Fast. kont.	Övrig	Summa		
Förste vägmästare ..	20	A	4 975	83	5 058	Till denna grupp ha hänförts även »andra» o. »tredje» vägmästare.	
	16	B	5 258	200	5 458		
	10	C	5 508	102	5 610		
	3	D	5 683	67	5 750		
	6	E	5 643	393	6 036		
	5	F	5 994	223	6 217		
	4	G	5 393	391	5 784		
Samtliga	64	—	5 331	173	5 504		
Vägmästare	55	A	4 369	147	4 516		Fyra till denna grupp hänförda befattningshavare äro beteckn. som »biträdande vägmästare» o. »extra vägmästare» o. dyl.
	49	B	4 484	184	4 668		
	34	C	4 741	306	5 047		
	18	D	4 694	170	4 864		
	11	E	4 718	259	4 977		
	9	F	4 711	172	4 883		
	2	G	5 125	750	5 875		
	1	H	6 000	360	6 360		
1	I	6 900	340	7 240			
Samtliga	180	—	4 573	206	4 779		
Schaktmästare	14	A	3 443	5	3 448	Fyra till denna grupp hänförda befattningshavare äro beteckn. som »biträdande vägmästare» o. »extra vägmästare» o. dyl.	
	11	B	3 706	56	3 762		
	16	C	3 795	128	3 923		
	6	D	3 775	396	4 171		
	7	E	4 085	222	4 307		
	5	F	3 708	72	3 780		
	1	I	4 038	386	4 424		
Samtliga	60	—	3 725	124	3 849		
Förmän	16	A	3 122	31	3 153		
	5	B	3 152	225	3 377		
	2	C	3 500	—	3 500		
	Samtliga	23	—	3 161	70		
Alla	327	—	4 467	175	4 642		

**Sammanställning av vägstyrelsernas uppgifter rörande vägmästarnas
löneförmåner under 1939.**

L ä n	Förste vägmästare						Övriga vägmästare					
	Löneförmåner under 1939			Slutlön för befattningshavarna vid årsskiftet 1939/40			Löneförmåner under 1939			Slutlön för befattningshavarna vid årsskiftet 1939/40		
	Antal befattn.	Summa upp- buren lön	Genomsnittlig lön	Antal befattn.	Summa upp- buren lön	Genomsnittlig lön	Antal befattn.	Summa upp- buren lön	Genomsnittlig lön	Antal befattn.	Summa upp- buren lön	Genomsnittlig lön
Stockholms	—	—	—	—	—	—	16 ⁷ / ₁₂	84 995	5 151	16	93 550	5 847
Uppsala	3	16 707	5 569	3	17 007	5 669	8	36 102	4 513	8	37 332	4 667
Södermanlands	4	22 900	5 725	4	22 900	5 725	6	26 150	4 358	6	30 700	5 117
Östergötlands	6	30 220	5 037	6	31 320	5 220	10	44 423	4 442	10	46 506	4 651
Jönköpings	2	9 900	4 950	2	11 700	5 850	10	35 800	3 580	10	40 400	4 040
Kronobergs	5	29 180	5 836	5	30 680	6 136	4 ⁸ / ₁₂	17 799	3 814	5	22 600	4 520
Kalmar	—	—	—	—	—	—	10	43 200	4 320	10	44 400	4 440
Gotlands	—	—	—	—	—	—	6	23 400	3 900	6	25 908	4 318
Blekinge	2	10 000	5 000	2	10 000	5 000	2	10 000	5 000	2	10 000	5 000
Kristianstads	6	33 900	5 650	6	34 500	5 750	10	39 175	3 918	10	41 100	4 110
Malmöhus	3	17 400	5 800	3	17 400	5 800	10 ¹³ / ₂₄	48 992	4 666	12	57 050	4 754
Hallands	6	28 960	4 827	6	30 160	5 027	6 ¹⁷ / ₂₄	21 669	3 210	6	21 544	3 591
Göteborgs och Bohus	5	22 448	4 489	5	25 622	5 124	10	41 274	4 127	10	44 868	4 487
Älvsborgs	2	10 200	5 100	2	10 500	5 250	17	66 437	3 908	17	74 052	4 356
Skaraborgs	—	—	—	—	—	—	16 ¹ / ₄	64 900	5 298	17	75 900	4 465
Värmlands	7	35 366	5 052	7	35 816	5 117	9	38 716	4 302	9	40 902	4 545
Örebro	5	30 384	6 077	5	30 618	6 124	10 ¹⁰ / ₁₂	52 360	4 833	11	54 360	4 942
Västmanlands	4	22 863	5 716	4	23 800	5 950	5 ¹⁰ / ₁₂	22 225	3 810	7	27 904	3 986
Kopparbergs	4	20 500	5 125	4	22 000	5 500	15 ⁷ / ₁₂	65 350	4 216	16	75 900	4 744
Gävleborgs	—	—	—	—	—	—	9	40 236	4 471	9	42 606	4 734
Västernorrlands	—	—	—	—	—	—	20	88 265	4 413	20	94 290	4 715
Jämtlands	6	32 560	5 427	6	34 880	5 813	9	38 014	4 224	9	43 350	4 817
Västerbottens	5	28 066	5 613	5	28 762	5 752	20 ¹ / ₄	91 566	4 522	21	102 336	4 873
Norrbottens	6	32 177	5 363	6	33 000	5 500	12	57 869	4 822	12	60 465	5 039
Hela riket	81	433 731	5 355	81	450 665	5 564	255 ¹ / ₄	1 098 917	4 305	259	1 208 023	4 664

Sammanställning av vägstyrelsernas uppgifter rörande vägdistriktens tillgångar och skulder vid årsskiftet 1939/40.

Vägdistrikt	Tillgångar (uppskattat värde)	Skulder	Vägdistrikt	Tillgångar (uppskattat värde)	Skulder		
<i>Stockholms län.</i>			<i>Kalmar län.</i>				
1. Stockholms läns norra	608 563	1 619 759	42	1. Norra Tjusts	73 322	105 118	26
2. " " östra	1 911 996	2 566 644	97	2. Södra Tjusts	319 319	174 291	94
3. " " västra	894 409	2 171 528	67	3. Sevede och Aspelands	318 444	259 415	67
4. " " södra	789 701	3 347 144	01	4. Handbörds, Stranda o. Norra Möre	385 377	397 110	03
Summa	4 204 669	9 705 077	07	5. Södra Möre	455 535	—	—
<i>Uppsala län.</i>			<i>Gotlands län.</i>				
1. Uppsala läns norra	281 673	30 000	—	1. Gotlands norra	333 425	102 000	—
2. " " östra	219 337	348 000	—	2. " södra	230 316	111 000	—
3. " " västra	354 500	594 000	—	Summa	563 741	213 000	—
4. " " södra	282 146	193 143	07	<i>Blekinge län.</i>			
Summa	1 137 656	1 165 143	07	1. Östra härads	215 279	157 552	51
<i>Södermanlands län.</i>			<i>Kristianstads län.</i>				
1. Södermanlands norra	651 392	408 466	27	1. S. Åsbo och Bjäre ..	448 494	666 147	40
2. " västra	257 760	—	—	2. Norra Åsbo	590 373	570 209	51
3. " mellersta	337 732	—	—	3. Västra Göinge	511 150	563 560	26
4. " södra	547 677	756 855	61	4. Östra Göinge	206 054	331 301	54
Summa	1 794 561	1 165 321	88	5. Villands	217 544	575 819	19
<i>Östergötlands län.</i>			<i>Malmöhus län.</i>				
1. Göstrings	309 607	147 695	27	1. Oxie och Skytts	1 050 432	408 331	67
2. Valkebo	494 386	271 723	18	2. Vemmenhøgs	529 095	908 534	23
3. Aska	400 803	176 558	33	3. Ljunits och Herrestads	192 879	722 278	46
4. Finspånge läns	399 725	550 736	44	4. Färs	349 366	385 000	—
5. Vikbolandets	240 461	166 500	—	5. Frosta	449 143	992 845	16
6. Hammarkinds	104 995	—	—	6. Torna	328 997	731 524	22
7. Bankekinds	535 235	622 572	—	7. Bara	567 658	650 499	—
8. Kinda	199 015	89 207	07	8. Rönnebergs och Har- jagers	647 838	—	—
9. Ydre	70 225	336 409	97	9. Onsjö	269 365	480 610	65
Summa	2 754 452	2 361 402	26	10. Luggude	1 688 030	173 373	86
<i>Jönköpings län.</i>			<i>Hallands län.</i>				
1. Tveta	230 656	—	—	1. Höks	337 354	954 742	—
2. N. Vedbo och Vista	167 736	131 900	—	2. Tönnersjö	160 078	362 953	84
3. Visingsö	12 587	—	—	3. Halmstads härads	521 085	124 922	47
4. Södra Vedbo	334 718	19 503	19	4. Årstads	92 389	—	—
5. Östra härads	156 791	60 000	—	5. Faurås	195 572	100 000	—
6. Västra härads	149 646	459 000	—	6. Himle och Viske	169 777	647 527	84
7. Östbo	269 898	339 400	—	7. Fjäre	197 203	1 784 359	—
8. Västbo	329 648	41 356	28	Summa	1 673 458	3 974 505	15
9. Mo	108 052	—	—	<i>Kronobergs län.</i>			
Summa	1 759 732	1 051 159	47	1. Konga	386 957	170 000	—
<i>Kronobergs län.</i>			<i>Hallands län.</i>				
1. Konga	386 957	170 000	—	1. Höks	337 354	954 742	—
2. Uppvidinge	459 150	189 700	—	2. Tönnersjö	160 078	362 953	84
3. Norrvidinge	83 518	74 000	—	3. Halmstads härads	521 085	124 922	47
4. Kinnevalds	118 948	286 608	80	4. Årstads	92 389	—	—
5. Allbo	366 109	—	—	5. Faurås	195 572	100 000	—
6. Sunnerbo	372 578	242 619	22	6. Himle och Viske	169 777	647 527	84
Summa	1 787 260	962 928	02	7. Fjäre	197 203	1 784 359	—
<i>Kronobergs län.</i>			<i>Hallands län.</i>				
1. Konga	386 957	170 000	—	1. Höks	337 354	954 742	—
2. Uppvidinge	459 150	189 700	—	2. Tönnersjö	160 078	362 953	84
3. Norrvidinge	83 518	74 000	—	3. Halmstads härads	521 085	124 922	47
4. Kinnevalds	118 948	286 608	80	4. Årstads	92 389	—	—
5. Allbo	366 109	—	—	5. Faurås	195 572	100 000	—
6. Sunnerbo	372 578	242 619	22	6. Himle och Viske	169 777	647 527	84
Summa	1 787 260	962 928	02	7. Fjäre	197 203	1 784 359	—
<i>Kronobergs län.</i>			<i>Hallands län.</i>				
1. Konga	386 957	170 000	—	1. Höks	337 354	954 742	—
2. Uppvidinge	459 150	189 700	—	2. Tönnersjö	160 078	362 953	84
3. Norrvidinge	83 518	74 000	—	3. Halmstads härads	521 085	124 922	47
4. Kinnevalds	118 948	286 608	80	4. Årstads	92 389	—	—
5. Allbo	366 109	—	—	5. Faurås	195 572	100 000	—
6. Sunnerbo	372 578	242 619	22	6. Himle och Viske	169 777	647 527	84
Summa	1 787 260	962 928	02	7. Fjäre	197 203	1 784 359	—

Vägdistrikt	Tillgångar (uppskattat värde)	Skulder	Vägdistrikt	Tillgångar (uppskattat värde)	Skulder
<i>Göteborgs och Bohus län.</i>			<i>Gävleborgs län.</i>		
1. Göteborgsbygdens	402 464	1 313 427	1. Gästriklands	545 676	600 000
2. Öckerö och Styrso	54 674	12 600	2. Hälsinglands sydöstra	496 198	329 542
3. Inlands	314 587	1 034 213	3. " sydvästra	172 767	350 000
4. Orusts och Tjörns	156 776	500 900	4. " nordöstra	259 935	457 432
5. Sunnervikens och			5. " nordvästra	195 888	200 000
Bullarens	154 729	2 226 079	Summa	1 670 464	1 936 974
6. Norrvikens	289 783	2 002 653	<i>Västernorrlands län.</i>		
Summa	1 373 013	7 089 872	1. Medelpads östra	675 155	1 666 391
<i>Älvsborgs län.</i>			2. " mellersta	284 574	167 648
1. Kinds	377 973	—	3. " västra	229 872	385 362
2. Marks	437 275	310 303	4. Ådalens nedre	580 699	1 395 038
3. Ås och Redvägs	319 536	85 411	5. " övre	145 968	2 045 756
4. Boråsbygdens	247 133	309 520	6. Ramsle	135 002	847 918
5. Kullings och Vättle	285 384	335 960	7. Nätra och Nordingrå	185 354	335 224
6. Väne och Ale	393 843	104 093	8. Själevads och Arnäs . .	205 800	28 114
7. Östra Dals	308 394	255 441	Summa	2 442 424	6 871 454
8. Valbo	106 598	207 847	<i>Jämtlands län.</i>		
9. Vedbo	239 000	780 298	1. Ragunda	176 978	159 625
Summa	2 715 136	2 388 880	2. Revsunds	591 620	1 097 035
<i>Skaraborgs län.</i>			3. Bergs	210 838	123 495
1. Skaraborgs läns södra . .	224 525	23 000	4. Svegs	112 369	186 330
2. " " östra	570 675	530 000	5. Hede	99 932	347 594
3. " " norra	321 436	144 000	6. Undersåkers	244 442	129 946
4. " " mellersta	297 916	115 000	7. Offerdals	236 930	255 000
5. " " nordvästra	220 042	95 000	8. Lits	322 970	82 517
6. " " västra	246 648	60 000	9. Hammerdals	248 081	439 516
Summa	1 881 242	967 000	Summa	2 243 660	2 821 061
<i>Värmlands län.</i>			<i>Västerbottens län.</i>		
1. Östersysslets	180 250	40 000	1. Nordmalings	89 800	427 640
2. Värmlandsbergs	178 091	43 621	2. Umebygdens	213 528	190 000
3. Mellansysslets	270 121	466 730	3. Holmöns	34 615	9 218
4. Klarälvdalens	296 139	346 250	4. Degerfors	99 086	479 678
5. Fryksdalens	144 345	143 778	5. Nysätra	102 331	488 398
6. Jösse	254 234	170 229	6. Skelleftebygdens	639 871	567 896
7. Södersysslets	684 779	54 252	7. Norsjö	65 021	613 230
8. Nordmarks	310 120	606 144	8. Lycksele	85 125	500 109
Summa	2 318 079	1 871 008	9. Åsele	55 745	375 000
<i>Örebro län.</i>			10. Dorotea	29 426	289 865
1. Örebro läns mellersta . .	292 952	1 614 013	11. Vilhelmina	176 569	253 395
2. " " sydöstra	106 460	236 970	12. Stensele	38 762	54 481
3. " " södra	307 238	642 438	13. Sorsele	95 200	301 150
4. " " västra	354 401	734 000	14. Tärna	16 430	31 578
5. " " nordvästra	133 689	270 064	Summa	1 714 509	4 581 643
6. " " nordöstra	243 366	128 000	<i>Norrbottnens län.</i>		
Summa	1 438 106	3 625 486	1. Pitebygdens	187 382	398 702
<i>Västmanlands län.</i>			2. Älvsby	127 107	224 099
1. Västmanlands västra . .	315 486	302 411	3. Nederluleå	150 735	85 000
2. " " norra	285 738	138 648	4. Överluleå	124 500	492 091
3. " " östra	166 025	319 629	5. Råneå	130 376	88 496
4. " " södra	510 629	468 161	6. Kalix	301 331	545 588
Summa	1 277 878	1 228 851	7. Torneå	60 509	223 455
<i>Kopparbergs län.</i>			8. Pajala	214 879	154 940
1. Folkare	522 580	782 947	9. Jukkasjärvi	387 808	—
2. Kopparbergs	373 618	261 649	10. Gällivare	338 347	—
3. Tuna	570 423	400 059	11. Jokkmokks	126 300	139 335
4. Västerbergslags	376 171	148 678	12. Arvidsjaur	187 335	172 505
5. Näs	130 390	197 814	13. Arjeplogs	112 257	200 886
6. Malungs	146 369	289 178	Summa	2 448 866	2 725 101
7. Nedansiljans	242 233	130 000	Summa för hela riket	52 158 494	71 307 309
8. Övansiljans	322 233	346 666			
9. Älvdalens	234 300	371 400			
Summa	2 918 367	2 928 395			

Förteckning över de köpingar och municipalsamhällen, vilka under åren 1937 och 1938 själva helt eller delvis omhänderhaft den allmänna väghållningen inom sina områden.

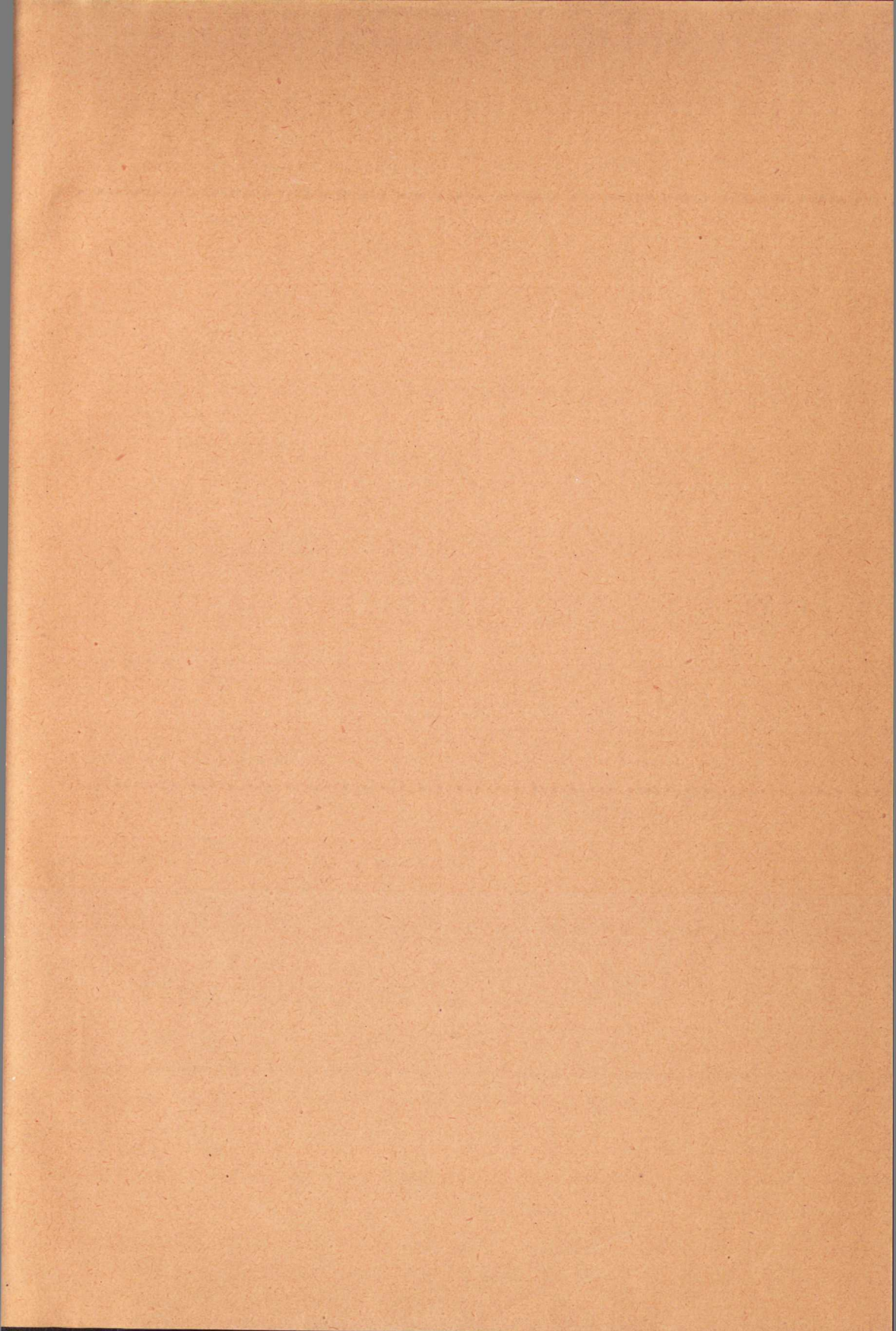
L ä n	Summa antal kpgar o. mun.-samh. inom länet	Ant. samh. i länet, vilka heltel. delvis sköta väghålln.	Namn på samhälle som ombesörjt väghållning	Omfattningen av väghållningen	Ers. till samh. under 1937		Ers. till samh. under 1938		Om tvister yppats vid fastställande av ersättnings storlek
					för bygg. kr.	för underh. kr.	för bygg. kr.	för underh. kr.	
Stockholms	4 kpgar 24 muns.	2 kpgar 2 muns.	Duvbo (muns.) Saltsjöbaden (kpg) Nynäshamn (kpg) Dalarö (muns.)	Endast underh. D:o D:o D:o	— — — —	974 56 877	— — — —	1 200 57 957	Icke numera
Uppsala	1 kpg 1 muns.	0	—	—	—	—	—	—	—
Södermanlands	1 kpg 6 muns.	1 kpg 1 muns.	Malmköping (kpg) Flen (muns.)	Endast underh. D:o	— —	6 075	— —	5 175	Nej
Östergötlands . . .	1 kpg 6 muns.	1 kpg 1 muns.	Valdemarsvik (kpg) Kisa (muns.)	D:o D:o	— —	13 750 15 100	— —	9 000 15 100	Nej, men lstn har i visst fall sänkt översk. ers.
Jönköpings	2 kpgar 6 muns.	1 kpg 3 muns.	Forserum (muns. numera övert. av vägdistr.) Bodafors (kpg) Sävsjö (muns.) Gislaved (muns.)	D:o D:o D:o D:o	— — — —	2 895 4 908 2 936 2 400	— — — —	2 895 1938 gm vägd:t 2 936 7 814	I allmänhet nej men på visst håll besvärligt
Kronobergs	4 kpgar 8 muns.	0	—	—	—	—	—	—	—
Kalmar	5 kpgar 6 muns.	0	—	—	—	—	—	—	—
Gotlands	1 kpg 1 muns.	0	—	—	—	—	—	—	—
Blekinge	—	0	—	—	—	—	—	—	—
Kristianstads . . .	5 kpgar 27 muns.	3 muns.	Klippan (muns.) Åhus (muns.) Tomelilla (muns.)	Endast underh. D:o D:o	— — 7 332	4 000 5 181 9 633	— — —	4 000 5 181 9 663	Nej
Malmöhus	4 kpgar 18 muns.	1 muns.	Kävlinge (muns.)	Endast underh.	—	3 200	—	3 200	Nej
Hallands	1 muns.	0	—	—	—	—	—	—	—

L ä n	Summa antal kpgar o. mun.- samh. inom län	Ant. samh. i länet, vilka helt el. delvis sköta väghålln.	Namn på samhälle som ombesörjt väghållning	Omfatt- ningen av väghåll- ningen	Ers. till samh. under 1937		Ers. till samh. under 1938		Om tvister yppts vid fastställande av ersätt- ningens storlek
					för bygg. kr.	för underh. kr.	för bygg. kr.	för underh. kr.	
Göteborgs o. Bohus	1 kpg 43 muns.	1 kpg	Grebbe stad (kpg)	Endast underh.	—	400	—	400	Nej
Älvsborgs	2 kpgar 6 muns.	1 kpg	Mellerud (kpg)	D:o	—	8 500	—	8 711	Nej
Skaraborgs	3 kpgar 12 muns.	2 kpgar 1 muns.	Töreboda (kpg) Vara (kpg)	D:o Endast del av underh.	—	6 500 1 500	—	6 500 800	Nej
			Vedum (muns.)	D:o	—	250	—	250	
Värmlands	2 kpgar 6 muns.	1 kpg	Säffle (kpg)	Under 1938 både bygg. o. underh.	—	12 349	30 499	8 000	Ving:s med- verkande kräves för uppgörelse
Örebro	2 kpgar 8 muns.	1 kpg 1 muns.	Kumla (muns.) Hallsberg (kpg)	Endast del av underh. D:o	—	1 200 2 500	—	1 200 2 500	Nej
Västmanlands	1 kpg 3 muns.	0	—	—	—	—	—	—	—
Kopparbergs ..	4 kpgar 5 muns.	0	—	—	—	—	—	—	—
Gävleborgs	5 kpgar 1 muns.	3 kpgar	Bollnäs (kpg) Björkhamre (kpg) Ljusdal (kpg)	Endast underh. D:o Både bygg. o. underh.	— — —	2 389 5 650	— 10 671	2 389 5 650	Nej
Västernorrlands	8 muns.	0	—	—	—	—	—	—	—
Jämtlands	1 kpg 4 muns.	1 kpg	Sveg (kpg)	Endast underh. av vissa gator	—	629	—	1 248	Nej
Västerbottens ..	2 kpgar 24 muns.	1 kpg 1 muns.	Lycksele (kpg) Jörn (muns.)	D:o Endast barmarks- underh.	— —	4 603 1 800	— —	5 975 1 800	Nej
Norrbottens ..	6 muns.	1 muns.	Kiruna (muns.)	Endast underh.	—	30 596	—	30 596	Tidigare tvister ha lösts genom skiljenämnd
Summa	51 kpgar 230 muns.				7 332	206 795	41 170	200 110	

Sammanställning av vägingenjörernas uppgifter rörande praxis inom olika län med avseende å vilka vägar (gator) inom köpingar och municipalsamhällen, som skola anses såsom allmänna.

Län	Praxis	Om praxis kan anses hava, i stort sett, tillgodosett samhällenas önskemål
Stockholms	Praxis har följt utskottsuttalandet 1934. Detta uttalande har emellertid »mera tillgodosett lokalintressena än det allmänna vägintrasset». Praxis kan bli bättre efter införandet av statsbidrag till enskilda vägföreningar.	Ja.
Uppsala	»För den allm. genomgående trafiken viktiga vägar ha intagits till allm. underhåll, i den mån den tilltagande trafiken och bebyggelsen gjort detta behövt».	Det har i någon mån prutats på deras anspråk.
Södermanlands	Väg eller gata skall vara av betydelse för den genomgående trafiken eller ansluta till jvgsstationer, godsmagasin, torg, tingshus, större allm. inrättn. och dylikt.	Ja.
Östergötlands . .	»De vägar där den omgivande bebyggelsen nått sådan omfattning, att trafikleden jäml. 40 § stadsplanelagen skall upplåtas till allm. beagnande såsom gata, ha efter framställning från de väghållningsskyldiga av lsten förklarats såsom allmänna.»	Ja.
Jönköpings	Genomfartsvägar och vägar till jvgsstation, lastkaj, skola.	Ja.
Kronobergs	Genomfartsvägar samt gator till allm. platser såsom mejeri, apotek, torg, jvgsstationer och godsmagasin.	Ja.
Kalmar	Gator som ha genomgående trafik eller leda till allm. inrättn. av något slag.	Ja.
Gotlands	Genomfartsleder och vägar till kyrka, skola, sjukhus och andra allm. inrättningar samt väg till station.	Ja.
Blekinge	Inga köpingar eller municipalsamhällen finnas.	
Kristianstads	Genomfartsvägar och gata till jvgsstation och kyrka samt gator där allm. vägar inkomma i samhället.	Ja.
Malmöhus	Vägen bör, för att förklaras för allmän, »tillfredsställa ett behov, som till stor del föreligger med anledning av ett större trafikområde än samhället självt».	Samhällenas önskemål ha varit av den omfattning att de icke kunnat helt tillgodoses.
Hallands	Endast ett samhälle finnes. I detta äro infartsvägar, utgörande direkt fortsättning av allm. vägar, allmänna samt därjämte väg till jvgsstation.	Ja; samhället har icke gjort anspråk på utökning av det allm. vägnätet.

Län	Praxis	Om praxis kan anses hava, i stort sett, tillgodosett samhällellens önskemål
Göteborgs och Bohus	Genomfartsleder eller vägar till kaj eller brygga eller som av annan anledning äro nyttiga och nödiga för den allm. samfärdseln.	Framställningar om intagande av vägar, vilka huvudsakligen ha varit att anse såsom utfartsvägar ha förekommit men avslagits.
Älvsborgs	Genomfartsleder samt gator till kyrka, station, lastkaj och dylikt.	Ej svarat.
Skaraborgs	Genomfartsvägar, som stå i direkt anslutning till vägdistriktets allm. vägar, samt vägar till jvgsstation och kyrka.	Ja.
Värmlands	Genomfartsleder samt gator, som från omgivande landsbygd leda till centrum av samhälle, eller som leda till jvgsstation, hamn, tingshus och skolhus, ävensom förbindelsevägar i begränsad omfattning till nyssnämnda gator.	Om gatornas antal har det aldrig varit tvist; däremot har Säfte köping velat ha större bredd på gatorna; köpingens klagan hos Kungl. Maj:t ogillades emellertid.
Örebro	Genomfartsvägar samt vägar till jvgsstation och hamn. Någon enstaka gång ha mildare villkor förekommit.	Anspråken ha ej kunnat helt tillgodoses.
Västmanlands..	Samma förutsättning som eljest för allm. väg. Gatan skall vidare vara i godtagbart skick. Största återhållsamhet vid intagande.	Ja; i ett fall klagade dock en köping, men besvären ogillades av Kungl. Maj:t.
Kopparbergs ..	Genomfartsvägar samt vägar till kyrkor, poststationer och skolor.	Ja, men det har varit tvist om vad som menas med renhållning. Man frågar vem skall undanskaffa snövallar, vägd:t eller samht?
Gävleborgs	Genomfartsleder i anslutning till vägnätet på landet samt vägar som eljest äro särskilt viktiga för trafiken. Vidare vägar till allm. inrättningar såsom jvgsstation, sjukhus, kyrka.	Ja.
Västernorrlands	Vissa allmänna uttalanden.	Ja.
Jämtlands	Genomfartsvägar samt undantagsvis vägar till skola, arrestlokal och spruthus.	Samhällellens önskemål ha varit alltför omfattande för att kunna tillgodoses.
Västerbottens..	Genomfartsvägar samt vägar till allmänna inrättningar såsom jvgsstation, hamn, kyrka, sjukhus, tingshus och dylikt.	Ja.
Norrbottens ..	Om någon för det allmänna nödig och nyttig inrättning varit förlagd till viss väg, har ansökning om vägens eller gatans intagande till allmänt underhåll tillstyrkts.	Med undantag för Kiruna och Malmberget ha samhällellens önskemål tillgodosetts.



Statens offentliga utredningar 1941

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.
Åtgärder för bekämpande av homosexualitetens samhälls-
farliga ytringar. [3]
Förslag till rättegångsbalk. [7]
Lagberedningens förslag till lag om aktiebolag m. m.
1. Lagtext. [8] 2. Motiv. [9]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.
1938 års pensionssakkunniga. Betänkande med förslag till
allmänna tjänste- och familjepensionsreglementen. [10]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.
Betänkande med allmänna riktlinjer för åstadkommande
av tidigare inbetalning av utskylder. Del 1. [5] Del 2. [6]

Politi.

Betänkande med förslag om inrättande av en statlig brand-
skola m. m. [11]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Utredning ang. byggnadskostnaderna. [4]

Hälsa- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande med förslag till förstatligande av den allmänna
väghållningen på landet m. m. [12]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.
Betänkande med förslag rörande restaureringen av Upp-
sala domkyrka. [2]

Försvarsväsen.

Sociala försvarsberedskapskommittén. Betänkande. Del 3.
Förslag till krigspensionsförordning m. m. [1]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.