

Erik Lindberg, *Välfärdens vägar: Organiseringen av vägunderhållet i Sverige 1850–1944* (Lund: Nordic Academic Press 2022). 164 s.

Ansvaret för vägsystemet och dess underhåll var under lång tid lokalt i Sverige. Vem som ska ansvara för finansieringen och skötseln av vägarna och hur insatserna ska organiseras är en fråga som diskuterats under lång tid.

Erik Lindberg fokuserar i boken på hur det kom sig att vägunderhållet (inkluderande finansiering och organisering) långt in på 1900-talet fortsatte att vara mer decentraliserat i Sverige än i andra länder. Därtill analyseras vilka följder den decentraliserade driftformen fick för vägarnas kvalitet. Slutligen ges ett antal förklaringar till varför staten tvekade under så lång tid med att ta över ansvaret för en stor del av vägarna.

En distinktion kan inledningsvis vara på sin plats i diskussionen. Det statliga vägnätet i Sverige är förvisso stort, sett i ett internationellt perspektiv. Staten förvaltar de mest trafikerade vägarna, men därtill finns ett mycket stort lokalt och privat förvaltad vägnät. Den sammanlagda längden på kommunala vägar och gator, samt enskilda vägar med statsbidrag, överstiger med råge den statliga väglängden, trots 1940-talets förstatligande. Det skulle alltså kunna hävdas att vägnätet och ansvaret för detta, även efter förstatligandet, till stor del är decentraliserat i Sverige.

Bakgrunden till att statens inträde som förvaltare av ett större sammanhängande vägnät dröjde in på 1940-talet var, som Lindberg framhåller, till stor del den historiska kontexten. Vaghållningen hade sedan lång tid setts som en naturlig del av det lokala jordägandet. Trots den varierande vaghållningsstandard som decentraliseringen ledde till och trots att det lokala ansvaret gav upphov till mycket stora variationer i den lokala utdebiteringen av skatt till vägunderhållet, ändrades den grundläggande ansvarsfördelningen långsamt.

Lindberg hävdar att det i tidigare forskning kring vägsystemet i Sverige funnits något av en samsyn kring att standarden på vägarna förbättrades under 1800-talet. Denna samsyn kontrasteras här mot den verklighetsbeskrivning som gavs i samtidens många vägutredningar. I dessa framstår just den bristande kvaliteten och den varierande standarden på vägunderhållet som bland de största problemen i vaghållningen. Att vägarnas kvalitet var bristfällig var sannolikt uppenbart i samtiden.

Som påpekas i boken gjorde staten från 1840-talet stora insatser för att bygga ut vägnätet, och främst i de delar av landet där vägnätet var mindre väl utbyggt. Det kan i sig ge ett intryck av ett förbättrat vägnät, samtidigt som vägunderhållet varierade kraftigt. Kanske var verkligheten helt enkelt mer varierad än ett "antingen eller", som söks i Lindbergs framställning.

Den fortgående moderniseringen och industrialiseringen av svensk eko-

nomi, med nya näringsgrenar, produktionsformer, sysselsättningsmönster och urbanisering gav successivt från 1800-talet förändrade transportbehov och krav på vägsystemet. En mer decentraliserad samhällssyn gav vika för en mer specialiserad och centraliserad inriktning, i samhälle och ekonomi. I den nya ekonomin framstod den hävdvunna lokalt präglade förvaltningen av vägarna som alltmer otidsenlig.

Här framhåller Lindberg tydligt de inläsningseffekter som fanns med den decentraliserade förvaltningsformen, med dess starka minoritetsskydd och vetorätt för enskilda vägunderhållsansvariga. Vetorätten kunde hindra förändringar i riktning mot en högre grad av professionalisering, som till exempel att ta in entreprenörer för vägunderhållet. Möjligheten att utföra vägunderhållet in natura och en svag kvalitetsuppföljning av faktiskt utfört underhåll gav därtill incitament för tillräckligt många lokala aktörer att ställa sig tveksamma till en mer rationell förvaltning: en sådan skulle med säkerhet förknippas med en ytterligare skattebelastning.

Just sambandet mellan vägunderhållets organisering och finansiering och den kommunala självstyrelsen, gjorde att den nationella beslutsprocessen blev utdragen i tid. Nationella beslutsfattare saknade helt enkelt mandatet att driva igenom en centralisering utan stöd av andra väsentliga samhällsintressen. Den process som ändå ägde rum under 1900-talets första decennier med en successiv centralisering och professionalisering av vägförvaltningen, och en ökande statlig finansiering av vägunderhållet, kan sägas ha banat väg för den reform som slutligen genomfördes år 1944. På så sätt var kanske de successiva reformer som genomfördes under årtiondena före 1940-talet ett exempel på en framgångsrik stegvis anpassning av förväntningar, synsätt och verklighetens förhållanden till ett nytt läge där en mer centraliserad förvaltningsform framstod som acceptabel för de flesta.

En fråga som kan ställas är också vilken betydelse det hade att besluten om förstatligandet fattades under krigstida förhållanden, med en samlingsregering vid makten. Var det helt enkelt så att ett samregerande krävdes för att en stor samhällsomdaning som förstatligandet av vägnätet skulle kunna drivas igenom? Ett par år senare, i det klimat av planhushållningsdebatt som då rådde, kanske en reform av denna omfattning skulle varit politiskt omöjlig.

En avslutande tankeställare är, återigen, att de svenska vägarna visserligen har en hög andel statlig förvaltning, men att de kommunala och privat förvaltade vägarna fortfarande är längre än de statliga. Kanske har uppfattningen att ett decentraliserat ansvar för väghållningen är värdefullt överlevt in i vår tid, i större utsträckning än vad som antas i *Välfärdens vägar*?