

Nr 479.

Av herr **Laurin**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 211, angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 211 angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet uttalar departementschefen, att tiden nu synes vara inne för en genomgripande omdaning av vägväsendet, samt tillägger:

”Vad härefter angår de tre olika förslag till organisation, som nu föreliggande till prövning, läser 1925 års förslag, såsom ock antytts i förut återgivna yttrande till statsrådsprotokollet den 26 juli 1927, numera icke fylla de krav, som den snabbt fortgående utvecklingen medfört.

En omorganisation i enlighet med 1927 års förslag måste däremot anses i stort sett vara ägnad att avhjälpa nu förefintliga missförhållanden och medföra goda möjligheter till en tillfredsställande kontroll å vägmedlens användning.”

Departementschefen har dock icke godtagit 1927 års förslag utan grundat sin framställning på ett av nya sakkunniga innevarande år utarbetat förslag, innehållande sådana ändringar, att den decentralisation, som betraktats som en av 1927 års förslags största förtjänster, bortfallit. Över 1928 års förslag ha inga utlåtanden från myndigheter införskaffats.

Visserligen förutsattes redan i 1927 års förslag, att vägingenjörerna skulle vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän och icke länsstyrelsernas, men mot denna uppfattning hade de sakkunnigas ordförande, landshövding von Sydow, reserverat sig, anförande:

”Vägingenjörernas hela verksamhet blir förlagd till länsstyrelsen, som disponerar över hans tid och arbetskraft. Vid sådant förhållande vore det enligt min mening en organisatorisk oformlighet, om vägingenjören skulle i tjänsten vara direkt underställd väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och denna oformlighet skulle kunna draga med sig reella nackdelar.”

Av handlingarna i denna fråga framgår, att det är denna von Sydowska linje, som vunnit de alldeles övervägande sympatierna. Av ovan anförda citat ur propositionen framgår, att 1927 års förslag även erhållit erkännande av departementschefen, som bl. a. vitsordar dess effektivitet ur medelskontrollsynpunkt.

Med vägingenjörerna som väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän skapas ett skenbart, om än det oaktat mycket svagt, skäl att göra styrelsens chef till generaldirektör. I fall vägingenjörerna i enlighet med sin verkliga ställning göras till länsstyrelsernas tjänstemän (deras arbete kan beräknas till minst 90 % falla under länsstyrelserna), bortfaller detta skäl helt och

hållet. En i detta sammanhang företagen uppflyttning av byrådirektören och chefen för styrelsens administrativa byrå till byråchef synes av samma skäl vara obefogad. I 1927 års förslag säges uttryckligen, att denne befattningshavares göromål komma att minskas. Även om Kungl. Maj:ts förslag skulle antagas, vore det ju för övrigt meningen, att detta skulle utgöra ett första steg mot en decentralisering enligt 1927 års förslag, och det synes då icke föreligga skäl att nu binda sig eller öka organisationens kostnader med utgifter för dessa opåkallade tvenne tjänsteuppflyttningar.

Frågan om nyinrättandet av ifrågavarande två högre befattningar bör även ses mot bakgrunden av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation i dess helhet. Fiskehamnsbyggandet torde inom en rätt snar framtid taga slut, och omfattningen av verksamheten på styrelsens hamnbyrå blir då minskad. Överförandet av denna byrås ärenden till vattenfallsstyrelsen har även ifrågasatts. Även inom styrelsens järnvägsbyrå, som handlägger ärenden angående de enskilda järnvägarna, torde förenklingar och överflyttningar kunna göras. Den i propositionen föreslagna omorganisationen av dessa delar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bygger i huvudsak på det av departementschefen själv underkända 1925 års förslag. På alla teknikens områden skiftar utvecklingen för närvarande så snabbt, att en viss avvaktande återhållsamhet är motiverad. 1927 års sakkunniga inskränkte också sitt reformarbete till vägväsendet, och det synes som om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation behövde bliva föremål för en närmare granskning, innan förändringar vidtagas. I varje fall torde inga andra ändringar eller utvidgningar av styrelsen nu böra göras än sådana, som för vägväsendets rätta handhavande äro oundgängligen nödvändiga.

Med det sagda har jag velat poängtera, att denna organisationsfråga måste ses i ett större sammanhang och att Kungl. Maj:ts förslag även ur den synpunkten är otillfredsställande. Om vägväsendets snabba utveckling nödvändiggör en reform, bör den läggas så, att största möjliga ändamålsenlighet uppnås utan onödiga kostnadsökningar. Den bör därför, enligt min mening, icke följa de i Kungl. Maj:ts proposition angivna linjerna utan gå i decentraliserande riktning, varigenom en verklig lättnad i det nuvarande tidsödande och kostsamma arbetet med vägärendenas handläggning kan vinnas, utan att därmed en kommande omläggning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens övriga verksamhet föregripes.

Med stöd av det anförda får jag alltså hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 211;
samt i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och
förslag rörande vägväsendets statliga organisation i enlighet
med vad ovan anförts.

Stockholm den 31 mars 1928.

Harald Laurin.