

Nr 375.

Av herr **Anderson** i Råstock **m. fl.**, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 53, angående viss omorganisation av vägväsendet.*

Då det i proposition nr 53 framlagda förslaget till organisation av landets vägväsen i vissa mera betydelsefulla avseenden icke synes erbjuda en tillfredsställande lösning av denna viktiga fråga, framlägges härmed till riksdagens prövning följande framställning i saken.

Vid bedömandet, huru landets vägväsen för framtiden bör ordnas, torde det vara viktigt att först klargöra karaktären av dess verksamhet.

Vägväsendet har att ombesörja byggandet, förbättrandet och underhållet av vägar med broar. Härför erfordras *dels* beslut om respektive vägars — och broars — utförande såsom allmänna eller övertagande till allmänt underhåll, *dels* avgörande av

vilket läge dessa vägar böra hava,

huru de skola utföras,

huru de skola underhållas och

vilka kostnader härför behöva beräknas, samt *dels* övervakande av både byggnadens och underhållets utförande i såväl tekniskt som ekonomiskt avseende.

Alla dessa olika arbeten utom det ovan först nämnda, avseende beslut om vägs upptagande såsom allmän väg, äro så gott som uteslutande av teknisk och ekonomisk natur. Utöver dessa tekniska och ekonomiska avgöranden erfordras — särskilt såsom ovan först omnämnts — visserligen en del administrativa åtgärder, men så nödvändiga dessa än äro, äro de dock kvantitativt och ekonomiskt av synnerligen ringa betydelse vid sidan av de övriga.

I avseende på det ekonomiska torde också böra påpekas, hurusom redan nu omkring 80 miljoner kronor årligen förbrukas för vårt vägväsen; dettas betydelse för det allmänna i ekonomiskt avseende överträffas för närvarande endast av försvarsväsendet och folkundervisningen samt torde inom överskådlig tid kunna komma att överflygla även dessa.

Då sålunda de tekniska och ekonomiska frågorna äro av så stora mått och så helt dominerande inom vägväsendet, bör detta tydligen med nödvändighet förläggas under en teknisk myndighet i allt vad rör det tekniska och det ekonomiska, då *endast* en *sådan* kan tänkas i nödig grad behärska hithörande

frågor. Och denna myndighet bör tydligen vara organiserad centralt för erhållande av enhetlighet och för samlande hos sig av nödig teknisk och ekonomisk kunskap och erfarenhet samt dessutom hava i landsorten utplacerade erforderliga tekniska tjänstemän för vinnande av ett mera effektivt samarbete med de lokala administrativa myndigheterna — länsstyrelserna — och med respektive vägstyrelser och ordsintressenter.

För detta ändamål torde man med upphävande av nuvarande dubbelorganisation med distriktstjänstemän och vägsakkunniga hos länsstyrelserna — vilken provisoriska anordning blivit alltför långvarig — numera enklast kunna detachera varje distriktstjänsteman till en viss länsstyrelse såsom vägingenjör samt därutöver i erforderlig mån öka deras antal. Behovet av biträdande ingenjörer blir beroende av anställnings- och avlöningsformer, varom mera nedan. Dessa tjänstemän skulle då — såsom även propositionen avser — stå till vederbörande länsstyrelses disposition i och för sådana tekniska och ekonomiska frågor handläggning, som överlämnas till dem, ävensom stå vägstyrelser och andra ordsintressenter till tjänst.

Att däremot förlägga tekniska och ekonomiska frågor avgörande till länsstyrelserna kan icke vara riktigt, särskilt som det är alldeles orimligt att begära eller förutsätta speciell kompetens hos länsstyrelserna att handhava dylika frågor; i enstaka fall, som dock alltid måste bliva undantag, kan ju sådan kompetens förefinnas, men aldrig i normala fall. Det vanliga skulle med en dylik organisation bliva, att länsstyrelsen vore uteslutande hänvisad till vägtjänstemannens omdöme och därmed till avstående från den verkliga ledningen i vägfrågorna. I somliga fall åter skulle länsstyrelsen låta mot vederbörande tjänstemans råd förleda sig att, då den ej själv behärskar respektive ärendes tekniska och ekonomiska sidor, på grund av särskilda önskemål fatta sakligt mindre väl motiverade beslut, och slutligen skulle med en svag rådgivare stundom ganska olämpliga beslut kunna komma till stånd. Klart är vidare, att länsstyrelserna icke kunna överblicka förhållandena inom olika delar av landet, vilket är absolut nödvändigt för bedömande av de olika anslagsbehoven samt anslagens lämpliga fördelning.

Följden skulle oundvikligen bliva, att de 24 skilda länsstyrelserna såsom vägmyndigheter skulle behandla vägärendena på avsevärt olika sätt och därmed all enhetlighet inom landet som helhet vara tillspillogiven samt i verkligheten 24 olika system av alla möjliga nyanser för vägärendenas handläggning uppstå.

På grund härav är det nödvändigt och dessutom är det såväl för länsstyrelserna själva som för vägtjänstemännen i verkligheten synnerligen önskvärt och av största betydelse att hava tillgången till och stödet av en central sakkunnig myndighet, som har sig anförtrott att övervaka hela landets tekniska och ekonomiska vägfrågor, evad de röra flerårsplaner, förslag till de särskilda företagen, arbetsplaners granskning och fastställande, medgivande eller föreskrivande av ändringar i desamma, anvisande av statsmedel och upprättande av kontrakt rörande desammas åtnjutande, företagens utförande och kontrollerandet därav, granskande av räkenskaper, godkännande av nyanläggningar

och förbättringar m. m. Härvid synes dock alltjämt böra fasthållas vid, att, efter beredandet hos myndigheterna, liksom hittills de för respektive företag viktigaste besluten, nämligen om planernas fastställande och om statsmedlens anvisande, för alla företag av betydelse fattas av Kungl. Maj:t. Härigenom vinnes också den fördelen, att alla överklaganden undvikas, varutinnan eljest säkerligen inom kort mycket ofördelaktiga erfarenheter skulle göras. Dylika risker för vägfrågornas förhållande böra tydligen undvikas.

Medelst ovan nämnda organisation för ingenjörernas tjänstgöring i orterna skulle vinnas, icke blott att väg- och vattenbyggnadsväsendets nuvarande tjänstemän alltjämt kunna tillgodogöras utan någon anordning med övergång eller indragning, men väl med utnyttjande av deras mångåriga erfarenhet, utan också att därigenom erfarenhet skulle erhållas av ett *organiserat samarbete* mellan länsstyrelserna å ena sidan samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen å den andra i en sådan form, att om denna erfarenhet skulle visa önskvärdheten av en starkare decentralisation — något, som man för närvarande icke borde kunna påstå skulle vara till sakens gagn — en sådan direkt kan ordnas genom en tydligtvis relativt enkel modifikation, varför olika meningsriktningar lättare borde kunna ena sig om denna form. Att däremot gå i motsatt ordning med införande omedelbart av en fullständig decentralisation med ty åtföljande anställning av en stor mängd nya statstjänstemän skulle icke blott medföra sönderbrytandet av den befintliga organisationen, vilket man om det vore önskvärt naturligtvis bör finna sig i, utan även medföra de utomordentliga risker för följderna av bristande enhetlighet och sakkunskap, som närmast här ovan skildrats. Dylika risker böra tydligtvis icke utan alldeles särskilt nödtvång tagas, allra minst när en organisationsform, som så utmärkt väl kan lämpas efter vunna erfarenheter som den här beskrivna, verkligen står till buds.

Slutligen kvarstår ett önskemål, som alla olika förslag i saken sökt tillgodose, nämligen att vägtjänstemännen skola bliva ekonomiskt oberoende av vägstyrelserna. För detta ändamål kan man gå fram efter två linjer, den *ena*, som upptagits i propositionen, avseende fast lön, varvid för särskilda uppdrag enligt taxa motsvarande arvode skulle tillfalla statsverket, och den *andra* med de särskilda arbetenas utförande enligt taxa efter förordnande av vederbörande myndighet och icke på uppdrag av vägstyrelserna. I förra fallet tarvas en större fast lön och i det senare en mindre grundlön. Det förstnämnda systemet kan tänkas leda till, att län med mindre arbete bliva mest eftersökta, under det att det senare bör sporra till företagsamhet, under förutsättning att taxan är skäligt avvägd. För närvarande finnes officiell taxa för utarbetande av förslag, men ej för renstakning, arbetsledning och kontroll. Nämnda taxa ger emellertid icke möjlighet till mera avsevärd inkomst, då den är så låg, att den enligt inhämtad uppgift sällan ger större behållning än 10 à 15 %, men stundom direkt förlust. Med en skälig taxa möjliggöres också, att staten endast behöver anställa nödigt antal vägingenjörer, och sedan kunna dessa med privat hos dem anställda och vederbörligen godkända biträden av olika slag anpassa arbetskrafterna efter det för varje tid rådande behovet, vilket i verkligheten företer

högst avsevärda variationer. Detta system måste anses mycket mera rationellt och ekonomiskt än att göra alla erforderliga ingenjörer fast statsanställda. Och på detta sätt skolas också nya krafter upp och underlättas en god rekrytering. Detta system torde därför också bära tagas under noggrann omprövning. En ny taxa måste dels upptaga alla sådana slag av arbete, som numera kunna förekomma, och dels göras så klar, att missbruk ej kunna äga rum.

Genom en dylik organisation kan arbetet, såsom redan erfarenheten av hittills varande förhållanden bestämt bestyrker, utföras med ett väsentligt mindre antal tjänstemän än om den tekniskt-ekonomiska ledningen skulle förläggas till länsstyrelserna.

Propositionen förutsätter, att vederbörande vägtjänstemän — deras benämning må utbytas mot vägingenjör i stället för distriktschef och distriktsingenjör, om så skulle prövas påkallat — skulle praktiskt taget uteslutande arbeta med granskning av förslag och kontroll av arbetenas utförande samt med utredningar och råd åt länsstyrelsen och vägstyrelserna. Med den begränsning av antalet tjänstemän, som förutsatts, torde de näppeligen medhinna mera; snarare har man anledning att förvänta, att tjänstemännens antal snart måste avsevärt ökas. Om däremot taxesystemet användes, kunna de själva ordna biträdesfrågan och väl medhinna även en stor del förslag och renstakningar m. m., vilket också för deras egen utveckling och därmed även för deras tjänsteutövning skulle vara fördelaktigt, för att icke säga nödvändigt.

Om vidare på sätt propositionen avser länsstyrelserna skulle övertaga även anslagsfördelningen och de tekniskt-ekonomiska frågornas handläggning, är det alldeles påtagligt, att utöver vad ovan nämnts om de biträdande ingenjörerna också en betydande ökning kräves av antalet kamerala tjänstemän samt skriv- och ritbiträden, varutinnan propositionen icke har något förslag, utan lämnar frågan öppen. Nämda antal torde enligt inhämtad uppgift icke kunna sättas lägre än en à två sådana tjänstemän per län; räknar man med ett medeltal av $1\frac{1}{2}$, torde det säkerligen snarare vara för lågt än för högt beräknat. Självklart är, att med arbetets koncentrerande till en central myndighet antalet kan begränsas till en bråkdel härav, vilket erfarenheten även givit vid handen.

Av vad ovan anförts torde framgå, att decentralisation till länsstyrelserna i den omfattning propositionen avser av vägärendena måste bli för staten ojämförligt mycket kostsamare än ett sammanförande av tekniska och ekonomiska ärenden till en för hela landet gemensam sakkunnig myndighet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Emellertid har i propositionen anförts en fördel, som skulle erhållas genom den starkare decentralisationen och som ännu icke här berörts, nämligen en stor förenkling av skriftväxlingen, varigenom en avsevärd tidsvinst i ärendenas handläggning skulle göras. Möjligheten av denna vinst torde på goda grunder böra betvivlas, då den säkerligen endast kan framträda i vissa faser av en vägfrågas handläggning, under det att i andra verkan blir den motsatta. Och såsom ovan visats, torde ändamålsenligheten i alla sakliga avseenden bli obetingat bättre tillgodosedd genom de tekniska och ekonomiska ärendenas förläggande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och denna ändamålsenlighet

kan tydligitvis icke under några villkor få uppoffras för en eventuellt förväntad minskning av vissa skrivgöromål. Erfarenheten har för övrigt visat, att ärendenas behandling numera försiggår mycket skyndsamt i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Slutligen torde den genom ledningens sammanförande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen enligt ovan angivna program i jämförelse med den i propositionen föreslagna, nästan fullständiga decentralisationen möjliga besparingen böra till sina huvuddrag påvisas.

Hos länsstyrelserna torde kunna inbesparas ett antal av c:a 35 kamerala tjänstemän med en avlöning i medeltal av förslagsvis 5,000 kronor per år eller inalles 175,000 kronor per år ävensom hela den årliga kostnaden för ökningen av skriv- och ritbiträden, som här beräknas i enlighet med uppgifterna i propositionens tabellbilaga till avrundat 85,000 kronor per år.

I vad beträffar vägtjänstemännen inbesparas skillnaden mellan avlöningar för vägingenjörer och biträdande ingenjörer, beräknad enligt propositionen till c:a 515,000 kronor per år och avlöningen till 23 vägingenjörer med en grundlön såsom i 1928 års förslag inberäknat dyrtidstillägg av c:a 11,000 kronor per år eller 253,000 kronor per år. Nämda skillnad blir då c:a 260,000 kronor per år.

I fråga om kontorsinventarier, instrument, lokalhyra, telefon samt skriv- och ritmaterial beräknas den årliga besparingen uppgå till minst 1,000 kronor för var och en av de kamerala tjänstemännen eller till 35,000 kronor.

För väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppstå i dess ställe vissa ökade kostnader dels på administrativa avdelningen för allra högst 3 st. revisorer och 2 skrivbiträden, vilka tillsammans beräknas draga en kostnad av c:a 27,000 kronor pr år, samt dels på vägbyrå för 3 st. byråingenjörer, dragande en kostnad av cirka 22,000 kronor pr år.

Totala besparingen i statsbudgeten beräknas då till $175,000 + 85,000 + 260,000 + 35,000 - (27,000 + 22,000)$ eller drygt 500,000 kronor pr år.

Härutinnan torde invändas, att, vad beloppet 260,000 kronor beträffar, ett motsvarande belopp av viss oberäknelig storlek måste utgå i form av arvoden efter taxa, vilket tydligitvis är riktigt, men dels torde detta belopp för samma arbetsmängd bliva avsevärt mindre, varföre även på denna del en verklig besparing erhålles, och dels belastar det icke direkt statsbudgeten.

Till sist torde böra framhållas, hurusom det näppeligen kan vara förenligt med vägväsendets intressen att låta frågan om den centrala myndighetens organisation vila under ytterligare några år, såsom propositionen synes förut-sätta. I dess ställe torde väl, om det hela överhuvud taget skall kunna fungera tillfredsställande, sedan årets riksdag beslutat rörande vägorganisationen i orterna, och då denna beräknas träda i kraft den 1 juli 1930, vara nödvändigt, att samtidigt den nya organisationen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen träder i funktion. Särskilt lärer nämligen styrelsen utan att hava tillgång till de i samtliga tidigare förslag beträffande styrelsen upptagna väg- och broinspektörerna icke kunna fullgöra sina åligganden. På grund härav synes riksdagen lämpligen böra i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att förslag härutinnan framlägges för nästa års riksdag.

Då såsom ovan visats huvudfrågorna i allt vad till vägars byggnad och underhåll hör, äro av teknisk och ekonomisk art samt hava så utomordentligt stor ekonomisk räckvidd, att ett enhetligt och sakkunnigt handhavande därav är en tvingande nödvändighet, samt på de övriga grunder, som ovan anförts, hemställes vördsamt, att riksdagen måtte besluta,

att Kungl. Maj:t skall avgöra anslagens fördelning på olika företag,

att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall handlägga alla tekniska och ekonomiska frågor i vad rör vägars byggnad och underhåll,

att 23 vägingenjörstjänster skola inrättas.

att dessa vägtjänstemän skola vara underställda väg- och vattenbyggnadsstyrelsen,

att deras avlöning skall utgå på ovan angivet sätt i form av dels fast grundlön och dels ersättning för vissa förrättningar enligt taxa,

att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om framläggande för nästa års riksdag av förslag till härpå grundad stat för den statliga vägorganisationen i orterna samt

att ävenså i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om framläggande för nästa års riksdag av förslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation med stat för densamma.

Stockholm den 26 februari 1929.

Anders Anderson

i Råstock.

C. J. Johansson

i Uppmälby.

Olof Nilsson.

Algot Törnkvist.