

Nr 377.

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

I proposition nr 53 har Kungl. Maj:t framlagt förslag angående viss omorganisation av vägväsendet.

Enligt förslaget skulle i länen anställas helt statsavlönade vägingenjörer och biträdande ingenjörer. Vägingenjörerna skulle huvudsakligen utöva ledning, tillsyn och kontroll över projektering och utförande av vägbyggnad och underhåll samt biträda länsstyrelsen vid beredning av vägärenden. I den mån det kunde medhinnas, skulle de dessutom efter länsstyrelsens beprövande åläggas att utföra vägundersökningar och renstakningar ävensom, särskilt i de nordliga länen, i viss utsträckning arbetsledning för vägdistriktens räkning, varvid dock de av vägdistrikten erlagda arvoden för dylika förrättningar skulle tillfalla statsverket. Förordnande till undersöknings- och renstakningsförrättningar skulle utfärdas av länsstyrelsen. Antalet vägingenjörer föreslås för hela landet till 23 och antalet biträdande ingenjörer till 20. Vägingenjör skulle åtnjuta ett arvode av 14,040 kr. i dyraste och 12,960 kr. i billigaste residensstad. Biträdande ingenjörers avlöning skulle beräknas enligt lönegrad 20 i den för extra ordinarie tjänstemän gällande löneplanen. Erforderlig inspektion förutsattes tillsvidare kunna handhavas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Emot huvudprincipen i Kungl. Maj:ts förslag, att en helt statsavlönad vägingenjör anställes i varje län, synes intet vara att invända. Det bör emellertid förutsättas, att i de mindre län, där vägingenjören icke får full sysselsättning med ledande och kontrollerande verksamhet samt såsom länsstyrelsens biträde vid beredning av vägärenden, vederbörande länsstyrelse i tillräcklig utsträckning förordnar vägingenjören till utförande av undersöknings- och renstakningsförrättningar.

Vad beträffar vägingenjörernas avlöning synes denna i propositionen ha satts för högt. Det av Kungl. Maj:t föreslagna arvodet innebär bl. a., att vägingenjörerna skulle komma i en högre avlöningsställning än de ifrågasatta inspektörerna. Vare sig inspektionen utövas av tjänstemän inom väg- och vattenbygg-

nadsstyrelsen eller, såsom eventuellt ifrågasatts, av särskilda inspektörer med placering i lönegraden B 28, kommer detta att bliva fallet, vilket icke synes vara lämpligt, då man givetvis måste förutsätta högre kompetens hos inspektören än hos vägingenjören. Med hänsyn härtill torde vägingenjörerna icke böra placeras högre än i lönegrad B 27. Denna lönegrad tillhöra bl. a. länsassessorerna med vilka vägingenjörerna i stort sett böra kunna jämföras i sin ställning till länsstyrelserna. Då det emellertid gäller arvodestjänst, synas vägingenjörerna böra hänföras till 30 löneklassen av lönegraden B 27.

Behovet av biträdande ingenjörer torde knappast vara så stort som Kungl. Maj:t förutsatt. Principen bör vara att vägingenjörens arbete huvudsakligen skall vara kontrollerande. Kan vägingenjören inom ett län själv medhinna den kontrollerande verksamheten, bör således biträdande ingenjör icke förordnas. Under alla förhållanden bör dylikt förordnande icke ske annat än efter framställning från vederbörande län. Innan beslut om dylik framställning fattas bör tillfälle beredas samtliga vägstyrelser inom länet att avgiva yttrande.

Beträffande kostnaderna för den nya organisationens genomförande har Kungl. Maj:t föreslagit, att avlöning och dyrtidstillägg till vägingenjörer och biträdande ingenjörer samt deras resekostnader skola utgå av automobilskattemedel. Övriga kostnader för organisationen skulle utgå av allmänna statsmedel. Givetvis kunna olika meningar med goda skäl göras gällande beträffande täckandet av kostnaden för vägorganisationen. Göres den åsikten gällande, att vissa inkomstmedel ej böra anslås till bestridande av bestämda utgifter, borde helt naturligt hela kostnaden för vägorganisationen utgå av allmänna statsmedel, vilket principiellt vore riktigast. Då det emellertid starkt framhållits, dels att den nya organisationen i viss mån framtvingats av automobiltrafiken och dels att densamma gör de nuvarande vägkonsulenterna obehövlige, lär man emellertid nödgas medgiva, att kostnaden för den nya organisationen till någon del får bestridas av automobilskattemedel. Dock torde såväl vägingenjörernas som biträdande ingenjörernas resekostnader, som i propositionen upptagits till 150,000 kr. pr år, böra bestridas av allmänna statsmedel, emedan dessa resekostnader uteslutande hänföra sig till ingenjörernas kontrollerande verksamhet. Övriga resekostnader ersättas nämligen av vederbörande arbetsföretag.

I och för kontrollarbetet kunde nog för tvenne mindre län en vägingenjör vara tillräcklig, men med hänsyn till varje länsstyrelses behov av vägingenjörens biträde vid behandling av vägärenden, torde en vägingenjör erfordras för varje län. Vid sådant förhållande synes det vara mest med rättvisa och billighet överensstämmande, att vägingenjörens och eventuellt erforderlig biträdande ingenjörers avlöning och dyrtidstillägg utgå av länet tilldelade automobilskattemedel, varav följer att arvoden för av ingenjörerna utförda undersökningar och renstakningar m. m. skola tillföras resp. läns automobilskattefonder. Därigenom skulle också en utjämning av kostnaderna länen emellan åstadkommas, då i smärre län, där kontrollverksamheten för ingenjören är av mindre omfattning, ett större belopp kommer att tillföras länets automobilskattefond än som kan bliva fallet i de större länen.

På grund av det anförda hemställes,

att Kungl. Maj:ts proposition nr 53 måtte antagas med de
förändringar, som här ovan angivits.

Stockholm den 26 februari 1929.

Gustav Johanson,
Hallagården.

And. Lindgren,
Dingelvik.

Olof Olsson,
Kullenbergstorp.

Oscar Jonsson.