

Nr 275.

Godkänd av första kammaren den 3 juni 1929.

Godkänd av andra kammaren den 3 juni 1929.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående viss omorganisation av vägväsendet jämte i ämnet väckta motioner.

(Statsutskottets utlåtande nr 114 och memorial nr 152.)

T I L L K O N U N G E N .

Uti en till riksdagen den 1 februari 1929 avlåten proposition, nr 53, har Eders Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden nämnda dag, föreslagit riksdagen att med godkännande av den av departementschefen förordade ändrade organisationen av vägväsendet, att tillämpas från och med den 1 juli 1930, besluta, att från och med nämnda dag skola i länen vara anställda vägingenjörer och biträdande ingenjörer med avlöningsförmåner och under villkor i övrigt, som av departementschefen i statsrådsprotokollet angivits.

I sammanhang med behandlingen av förevarande proposition har riksdagen förehaft till behandling åtskilliga inom riksdagen i ämnet väckta motioner, nämligen

dels en motion (I:224) däri hemställts, att riksdagen måtte besluta sådan ändring av Eders Kungl. Maj:ts förslag till omorganisation av vägväsendet, att vägingenjörerna bliva länsstyrelsernas tjänstemän;

dels en motion (II:367), i vilken yrkats, att, för den händelse Eders Kungl. Maj:ts proposition, nr 53, med förslag om viss omorganisation av vägväsendet vunne riksdagens bifall, arvoden till vägingenjörerna ej måtte fastställas till högre belopp än 12,040 kronor för G-ort, 11,770 kronor för F-ort, 11,500 kronor för E-ort, 11,230 kronor för D-ort och 10,960 kronor för C-ort jämte dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk, samt att anslaget till avlöningar m. m. för vägingenjörerna minskades med 46,000 kronor;

dels en motion (II:372), däri hemställts, att riksdagen ville för sin del besluta sådan ändring av Eders Kungl. Maj:ts proposition nr 53, att dels väg-

distrikt erhålla rätt att föreslå lämplig förrättningsman för uppgörande av förslag till plan och kostnadsberäkningar, dels att tillsättande av biträdande vägingenjör må anstå tillsvidare med rätt för Eders Kungl. Maj:t att efter prövning i varje särskilt fall och efter förslag av vederbörande länsstyrelse förordna om sådan tjänstemans tillsättande;

dels en motion (II: 377), i vilken yrkats, att Eders Kungl. Maj:ts proposition nr 53 måtte antagas med de förändringar, som i motionen angivits;

dels ock en motion (II: 380), däri hemställts, att riksdagen måtte avslå Eders Kungl. Maj:ts proposition nr 53 angående viss omorganisation av vägväsendet; och att en ny och allsidig utredning beträffande vägväsendets omorganisation verkställas, varvid hänsyn i främsta rummet må tagas till frågan om förändrad organisation av vägdistriktet.

Den omdaning av den statliga lokala vägorganisationen, vartill nu förslag av Eders Kungl. Maj:t framlagts, är så gott som helt avsedd att genomföras efter de riktlinjer, som uppdrogos av 1928 års riksdag. I stället för de nuvarande distriktstjänstemännen och vägkonsulenterna skulle hos länsstyrelserna anställas vägingenjörer, vilka äro avsedda att bliva helt statsavlönade. Huvudsyftet härmed är att trygga en opartisk handläggning av vägärendena, enkanerligen de ekonomiskt synnerligen betydelsefulla spörsmålen om lämpligaste användningen av de stora statliga anslagsbelopp, som från automobilskattemedlen och i övrigt årligen utgå till vägväsendets befrämjande. Det förutsättes sålunda upphörande av hittillsvarande avlöningssystem, enligt vilket ifrågavarande tjänstemän för sin utkomst i större eller mindre utsträckning varit i ett ur skilda synpunkter olämpligt beroende av de uppdrag att planlägga eller leda de statsunderstödda vägarbeten, de kunnat förskaffa sig från vägdistriktet.

I anslutning till den i svensk väglagstiftning hävdvunna grundsatsen att vägärendenas handläggning i allmänhet bör vara en länsstyrelsernas angelägenhet, har vidare, dock med vissa i det följande angivna undantag, föreslagits en allmän decentralisation till länsstyrelserna av statsbidragsfrågorna, vilkas avgörande för närvarande är underkastat en synnerligen betungande omgång.

Såsom av propositionen inhämtas, är förslaget ej avsett att träda i kraft förrän den 1 juli 1930. Någon inverkan på anslagen för nästkommande budgetår skulle alltså de föreslagna ändringarna ej utöva. I stort sett avses allenast ett fastställande av de huvudsakliga formerna för den nya organisationen.

Riksdagen vill för sin del i det väsentliga ansluta sig till det framlagda förslaget, varigenom — i fråga om det lokala vägväsendet — enligt riksdagens mening skulle förverkligas det av 1928 års riksdag starkt framhållna kravet på tillgång inom länen av fackligt utbildade tjänstemän, som utan obehöriga sidohänsyn och med auktoritet kunna tillgodose statens intresse av teknisk sakkunskap i den lokala ledningen av vägväsendet.

Riksdagen anser alltså, att inom vart och ett av rikets län, med undantag för Gotlands län, bör anställas en *vägingenjör*.

Årsarvodet för envar av de 23 vägingenjörer, som alltså för närvarande äro

avsedda att anställas, har av Eders Kungl. Maj:t föreslagits till omkring 14,000 kronor å dyraste ort; detsamma skulle utgöra å G-ort 14,040 kronor, å F-ort 13,770 kronor, å E-ort 13,500 kronor, å D-ort 13,230 kronor och å C-ort 12,960 kronor. Härtill skulle komma dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk. Av vikt måste visserligen vara att avlöningsförmånerna å ifrågavarande ansvarsfulla befattningar ej tilltagas alltför snävt. Förbises bör ej heller att en anställningsform på förordnande för en tid av högst sex år utan någon pensionsrätt ställer sig oförmånligare än motsvarande anställning å ordinarie stat. Även med beaktande härav kan riksdagen likväl ej godkänna avlöningsförmånernas tillmätande efter de föreslagna grunderna. Ifrågavarande nya befattningshavare skulle komma att i lönehänseende intaga en ställning ej öväsentligt förmånligare än exempelvis byråcheferna i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (B 30) samt också i allmänhet överstigande vad som normalt förutsättes skola utgå till landssekreterare och landskamrerare, något som riksdagen måste finna lönetekniskt och även organisatoriskt mindre lämpligt. Erinras må, att å de affärsdrivande verkens stater finnas en hel del tekniska befattningshavare i ansvarsfull ställning, vilkas avlöning utmätts efter 27 lönegraden. Med beaktande jämväl av de synpunkter, som i detta avseende motionsvis anförts, har riksdagen för sin del ansett, att vägingenjörerna för närvarande böra erhålla sitt arvode tillmätt enligt 30 löneklassen. Man lär hava befogad anledning antaga, att även vid en dylik löneberäkning fullt kompetenta innehavare av befattningarna skola kunna erhållas. Storleken av de avlöningsbelopp, som härvid komma att utgå, framgå av nedanstående tabell:

	Kungl. Maj:ts förslag		Riksdagens beslut	
	Arvode	Arvode inberäknat dyrtidstillägg (17 %)	Arvode	Arvode inberäknat dyrtidstillägg (17 %)
C-ort	12,960	14,592	9,540	11,160
G-ort	14,040	15,672	10,500	12,132

Vägingenjörerna föreslås att förordnas för en tid av sex år av Eders Kungl. Maj:t efter gemensamt förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande länsstyrelse. Riksdagen godkänner denna anordning. Enligt propositionen skall vägingenjören vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman med stationsort i vederbörande residensstad och med tjänstgöring hos länsstyrelsen. Med tvekan har riksdagen ansett sig böra godtaga Eders Kungl. Maj:ts förslag i denna del, varvid dock förutsättes, *dels* att länsstyrelsen skall, i överensstämmelse med vad 1927 års sakkunniga föreslagit, äga bestämma över vägingenjörens tjänstgöring samt att länsstyrelsen skall, på sätt i 1928 års proposition i ämnet uttalades, äga i det dagliga arbetet föfoga över vägingenjören såsom en länsstyrelsens biträdande tjänsteman, *dels ock* att anordningen underkastas förnyad prövning i samband med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation.

Enligt det i propositionen framlagda organisationsförslaget skola därjämte inom vissa län anställas biträdande ingenjörer. Dessa skola, mot åtnjutande av lön enligt lönegrad 20, förordnas tillsvidare av väg- och vattenbyggnads-

styrelsen efter förslag av vägingenjören. Riksdagen har intet att erinra mot lönens avvägning men anser, att förslag å biträdande ingenjör bör avgivas av länsstyrelsen efter vägingenjörens hörande.

I propositionen har räknats med ett behov av sammanlagt 20 biträdande ingenjörer, varvid förutsatts, att i de södra delarna av landet biträdande ingenjör skulle finnas endast inom de största länen. Enligt riksdagens mening måste ifrågavarande siffra anses högt tilltagen. Det kan visserligen hållas för sannolikt, att inom de nordliga länen anställande av en biträdande ingenjörskraft erfordras redan i samband med nya vägorganisationens ikraftträdande. Beträffande övriga län anser dock riksdagen förtjänt av ytterligare övervägande, huruvida inrättande av biträdande ingenjörsbefattningar kan vara behöfligt, samt om ej behovet av hjälparbetskrafter kan lämpligare och med mindre kostnader tillgodoses genom biträden med en ej fullt så hög teknisk kompetens. Riksdagen har därför ansett, att i förevarande ordning ett godkännande av organisationen, såvitt angår biträdande vägingenjörernas antal, ej bör beslutas utan att avgörande härutinnan bör träffas först efter den ytterligare utredning angående behovet, som Eders Kungl. Maj:t vill förelägga riksdagen 1930.

I avseende å vägingenjörernas och biträdande ingenjörernas *arbetsuppgifter* förutsattes, att de i första hand skola biträda länsstyrelserna vid den tekniska och ekonomiska kontrollen å vägprojektering, vägbyggnad och vägunderhåll inom länet. Enligt riksdagens mening måste dock för ifrågavarande arbetskrafters effektiva utnyttjande samt också för deras upprätthållande av kontakten med det mera praktiska vägarbetet vara av vikt att de i möjligaste mån också användas för vägundersökningar och renstakningar ävensom — därest förhållandena så medgiva — arbetsledning inom vägdistrikten, allt mot arvode som skall tillfalla statsverket. Riksdagen förutsätter, att ifrågavarande angelägenhet ägnas tillbörlig uppmärksamhet vid utfärdande av blivande föreskrifter rörande vägingenjörernas arbete.

Genom ett bifall till Eders Kungl. Maj:ts förslag om en allmän *decentralisering av vägärendena* — häri inbegripet även anslagsfrågorna — till länsstyrelserna skulle förverkligas de starkt framträdande och enligt riksdagens mening fullt berättigade kraven på dessa ärendens handläggning med mindre omgång och tidsutdräkt samt för vägdistrikten mindre betungande skriftväxling än för närvarande är fallet. Enligt propositionen skulle dock vissa ärenden angående statsbidrag alltjämt förbehållas Eders Kungl. Maj:ts prövning. Så skulle bliva fallet med ärenden angående bidrag av automobilskattemedel över $\frac{3}{4}$ ävensom ärenden angående brobyggnader, varförutom överhuvud frågor om statsbidrag skulle förbehållas Eders Kungl. Maj:ts prövning, intill dess flerårsplaner färdigställts. Riksdagen godkänner den föreslagna decentralisationen med sålunda angivna undantag, men ifrågasätter, huruvida ej under Eders Kungl. Maj:ts prövning böra hänföras jämväl frågorna om statsanslag till större vägföretag, avseende för den allmänna trafiken mera viktiga genomfartsvägar.

Propositionen har lämnat å sido en omorganisation av den *centrala tekniska uppsikten* å vägväsendet och ansluter sig härutinnan till riksdagens sistslidet

år uttalade mening, att denna omorganisation borde anstå i avvaktan på erfarenhet om den nya lokala organisationen och dess återverkningar på den centrala styrelsen.

Riksdagen, som anser att en fast och ändamålsenlig anordning av den centrala ledningen av vägväsendet är så maktpåliggande, att dess genomförande ej bör uppskjutas längre än som är nödigt, förutsätter, att frågan härom — med beaktande av de särskilda synpunkter som riksdagen 1928 framhållit — av Eders Kungl. Maj:t beredes och förelägges riksdagen, så snart de ovan angivna betingelserna äro för handen.

Då, såsom departementschefen framhållit, den nya lokala vägorganisationen väsentligen är föranledd av en alltjämt tilltagande automobiltrafik samt med hänsyn tagen till att arvodena till de nuvarande vägkonsulenterna bestridas av automobilskattemedlen, bör visserligen någon del av *kostnaderna* för ifrågavarande organisation lämpligen bestridas från sagda medel. Enligt propositionen skulle såväl avlöningarna till vägingenjörer och biträdande ingenjörer som ock deras resekostnader utgå av automobilskattemedlen. I anslutning till ett motionsvis väckt förslag har riksdagen ansett skäligt, att automobilskattemedlens användning för hithörande statsutgifters bestridande inskränkes till vägingenjörernas och de biträdande vägingenjörernas avlöningar, varvid alltså omkostnaderna för deras resor skulle på vanligt sätt bestridas av allmänna statsmedel. I avseende å hithörande anslags uppställning i riksstaten anser riksdagen, i likhet med riksräkenskapsverket, lämpligast att för bestridande av resekostnads- och traktamentsersättningarna liksom ock erforderliga expenser ej anlitas femte huvudtitelns härför uppförda allmänna anslag, utan att i stället för ifrågavarande ändamål uppföras specialanslag under den lokala vägorganisationen.

I motionen II:380 har yrkats avslag å Eders Kungl. Maj:ts proposition under begäran samtidigt om utredning om en mera tidsenlig vägdistriktsindelning. Riksdagen finner, lika med motionärerna, att en förenklad och mera ändamålsenlig organisation av vägdistriktet är av behovet påkallad, och förutsätter, att Eders Kungl. Maj:t ville snarast ägna denna fråga uppmärksamhet, men anser ej att frågan bör inverka på förevarande ärendes avgörande.

Under återopande av vad riksdagen sålunda anfört, får riksdagen anmäla, att riksdagen, med fastställande av den av riksdagen här ovan angivna organisationen av vägväsendet, att tillämpas från och med den 1 juli 1930, beslutat, att från och med nämnda dag skola i länen vara anställda vägingenjörer med avlöningsförmåner och under villkor i övrigt, som i det föregående angivits.

Stockholm den 3 juni 1929.

Med undersåtlig vörndnad.