

## Nr 42.

Av herr **Bodin**, om inrättande av en ordinarie vägingenjörstjänst för Gotlands län.

I enlighet med Kungl. Maj:ts kungörelse angående den statliga vägorganisationen i länen av den 16 maj 1930 utövas den närmaste uppsikten över och bestyret med vägväsendet av länsstyrelsen med biträde av vägingenjörer, biträdande vägingenjörer och vägingenjörsassistenter.

Nämnda befattningshavare äro stationerade i vederbörande residensstäder enligt fördelning, som bestämmes av Kungl. Maj:t, samt tjänstgöra hos länsstyrelserna. Länsstyrelse, hos vilken vägingenjör är stationerad, äger bestämma över dennes tjänstgöring samt i det dagliga arbetet förfoga över honom såsom en länsstyrelsen biträdande tjänsteman.

Uppsala och Gotlands län hava gemensam vägingenjör och biträdande vägingenjör, av vilka den förstnämnde är placerad i Uppsala och den senare i Visby.

Om också avsikten med att placera biträdande vägingenjören i Visby varit att ge länsstyrelsen i Gotlands län och dess vägstyrelser m. fl. tillgång till sakkunnigt biträde i vägfrågor, lägga dock gällande bestämmelser hinder i vägen för ett rationellt utnyttjande av denna sakkunskap. Den i Uppsala placerade vägingenjören är nämligen den, som enligt kungl. kungörelsen skall träda i omedelbar förbindelse med länsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vägstyrelser, landsfiskaler m. fl. vilka hava med vägväsendet att göra, och biträdande vägingenjören skall *stå till vägingenjörens förfogande i tjänsten*. Visserligen skall biträdande vägingenjören utföra honom av länsstyrelsen ålagda förrättningar, men detta fritager honom ej från att stå till vägingenjörens förfogande i tjänsten och ej heller den senare från dennes åliggande enligt kungl. kungörelsen.

Då det huvudsakligen torde hava varit sparsamhetssynpunkter, som varit avgörande för sammanslagning av Uppsala och Gotlands län i ifrågavarande avseende, har man nu en viss erfarenhet att bygga omdömet härom på.

Enligt tillförlitlig uppgift har vägingenjörens resekostnader för Gotlands län under tiden  $1/1-30/10$  1931 ( $1/11-31/12$  ännu ej känd) gått till cirka 3,200 kr. och biträdande vägingenjörens under tiden  $1/3-30/11$  1931 (han inträdde i tjänst först den  $1/3$ ) till nära samma belopp. Man torde kunna förutsätta att kostnaderna under årets övriga månader bliva ungefär genomsnittligt lika höga, varav framgår, att resekostnaderna för dessa båda vägingenjörer skulle komma

att uppgå till cirka 8,000 kr. årligen. Då riksdagen beräknat reseersättningar för samtliga länen till 150,000 kr. och man kan vara berättigad att beräkna fördelningen av dessa medel länen emellan efter den längd allmänna vägar, som inom varje län underhållas (beräknas beloppet i förhållande till de medel, som för resp. läns vägväsende förbrukas, ställer sig nuvarande organisation ännu ofördelaktigare), skulle normalt resekostnad för Gotlands läns vägingenjörorganisation bli cirka 3,000 kr. Skillnaden mellan den förut på tillgängliga siffror för 1931 beräknade med nuvarande organisation eller 8,000 kr. och den, som uträknats för Gotland pro rata parte av de av riksdagen anslagna medel till resekostnader belöper sig alltså på cirka 5,000 kr. Hänsyn har då ej tagits till den omständigheten, att biträdande vägingenjörens placering i Visby givetvis även medfört ökade resekostnader för den statliga vägorganisationen inom Uppsala län.

Vägingenjörens lön i Visby skulle bli 10,684:80 kr., och biträdande vägingenjörens lön är 5,887:50 kr., 12 % dyrtidstillägg inbegripet.

Redan härav framgår, att någon avsevärd minskning i utgifterna ej ernås med nuvarande sammankoppling av den statliga vägorganisationen i Uppsala och Gotlands län.

Men härtill kommer, att då vägingenjören helt naturligt har svårt att mera detaljerat följa vägarbetet å Gotland, hans besök på Gotland ofta får karaktären av inspektioner, varvid ej blott biträdande vägingenjören utan även vägstyrelsernas ordförande anmodas medfölja, varigenom vägkassorna åsamkas utgifter, samt att inom Gotland avgifter för telefonsamtal äro obetydliga jämfört med samtal Visby—Uppsala, ävensom att vid upprättande av förslag, som länsstyrelsen anförtror vägingenjören, denne för fältarbetet måst anlita särskild yrkeskunnig på området, bosatt utom Gotland, varigenom utgifter åsamkats det allmänna — allt utgifter, som ej så noga kunna beräknas, men som med säkerhet ej kunna uppskattas under 2,000 kr.

Men ej nog med att nuvarande organisation är för dyr, den är även oändamålsenlig.

Vägingenjörens besök på Gotland har, om man undantager några sommarveckor, i regel inskränkt sig till ett par dagar i månaden. Då tidpunkten för dessa naturligt nog bestämmes med hänsyn till den tid vägingenjören disponerar härför, bli bestämmelserna om att stå vägstyrelser och landsfiskaler till tjänst med kostnadsfria råd och upplysningar samt närvara vid viktigare vägstämmor och vägstyrelsesammanträden ävensom vägsyner praktiskt taget illusorisk.

Vägväsendet uppställer för vägstyrelserna nära nog varje dag nya frågor, för vilka vägstyrelserna behöva anlita sakkunnig hjälp. Då biträdande vägingenjören under veckor, ja månader vistas utanför ön, måste vägstyrelserna hänvända sig till den ende väg- och vattenbyggnadsingenjören, som finnes på ön, nämligen den, som omhänderhar vägunderhållet på entreprenad. Att detta ur flera synpunkter är olämpligt säger sig självt.

Det är upplysande för förhållandena på ön, att det enda arbete enligt 3-årsplanen, som kommit i gång under år 1931 inom Gotlands Norra härads väg-

distrikt med cirka 780 km. allmänna vägar, är renstakat under ledning av bilbesiktningsmannen på ön, vilken är den ende på ön, som ej tillhör personal vid den statliga organisationen, som har väg- och vattenbyggnadsstyrelsens medgivande att taga befattning med förslags upprättande, renstakning m. m., men då hans ordinarie tjänst större delen av året binder hans tid, har länsstyrelsen ansett det mindre lämpligt, att han i någon större utsträckning tas i anspråk för vägväsendet. Att kostnaden för renstakning och arbetsledning, inalles cirka 2,000 kr., gått från det allmänna till enskild, är beklagligt, men var nödvändigt för att få arbetet i gång.

Att vägingenjören ej hinner med att verkställa vägundersökningar samt upprätta arbetsplaner och kostnadsförslag på Gotland framgår tydligt därav, att intet av de uppdrag härutinnan, avseende 3-årsplanen, som till honom av länsstyrelsen lämnats, kommit Gotlands Norra härads vägstyrelse tillhanda i form av förslag, och dock har den statliga organisationen funnits i 1½ år och vägingenjören haft länsstyrelsens direkta uppdrag till dessa arbetens utförande sedan 1 år.

Att det under sådana förhållanden är ytterligt svårt för vägstyrelserna att organisera ett målmedvetet arbete är tydligt, då arbetena med rätning och breddning av vägar under ett helt år måst så gott som ligga nere. De tidigare härmed sysselsatta vägarbetarna, uppgående till ett 70-tal, ha också hos länsstyrelsen framfört sina klagomål över att de blivit så gott som arbetslösa. För att åtminstone få i gång några arbeten ha vägstyrelserna, sedan det visat sig omöjligt att få i gång mindre rätningar som underhållsarbeten, hos länsstyrelsen utverkat dylika arbetens igångsättande utan påföljd av mistande av eventuellt bidrag av länsfondens automobilskattemedel.

Det är påtagligt, att en dylik utveckling ej var förutsedd för Gotlands vägväsen vid sammankopplande av dess statliga vägorganisation med Uppsala läns. Att nu rådande förhållanden i väsentlig mån skulle avhjälpas genom att Gotland finge egen vägingenjör, äro vi övertygade om.

Men det är ytterligare en synpunkt, som från och med år 1933 gör sig gällande. *Underhållsarbetet den tid marken är bar* är för hela Gotland utlämnat på entreprenad till och med innevarande år. Från och med innevarande år är *vintervägunderhållet* övertaget av vägkassan och utövas i vägstyrelsernas egen regi. *Förbättringsarbeten* (rätning och breddning av vägar), som hittills utförts så gott som uteslutande av entreprenören för underhållet, förutsätta tillgång till vägmaskiner och personalorganisation.

Som tillgång till dessa båda följa med utövande av *vägunderhållet den tid marken är bar* kan det bliva möjligt, att vägunderhållet från och med 1933 kommer att övertagas av vägstyrelserna. Det torde nämligen medföra fördelar, särskilt ekonomiska sådana, att vägstyrelserna själva kunna omhändera förbättringsarbetena.

Då dessutom under Gotlands ofta blida vintrar vinter- och sommarunderhåll gå i vart annat, är det till stor olägenhet, att dessa arbeten ligga på skilda händer.

Med övertagande av samtliga dessa arbeten å Gotlands cirka 1,400 km. vägar

och utgiftssumma av nära 1,000,000 kr. är det av ytterlig vikt för en ändamålsenlig användning av tillgängliga medel, att vägstyrelserna ständigt ha tillgång till en kunnig och självständig vägman.

Vad Uppsala län beträffar har länsstyrelsen därstädes framhållit olägenheterna av de nuvarande förhållandena och anhållit om anslag för anställande av ett tekniskt biträde åt vägingenjören. Som motiv härför framhåller länsstyrelsen (sjätte huvudtiteln, sid. 11) att vägingenjören vore nödsakad att under flera veckor av den brådaste arbetsäsongen vistas på Gotland. Den biträdande vägingenjören däremot hade hittills allenast kunnat sysselsättas inom Uppsala län under den period då granskningen av väghållningsdistriktens räkenskaper varit mest hopad. Arbetet på vägingenjörens expedition i Uppsala hade därför tidvis i huvudsak måst ligga nere och i övrigt blivit försenat. Av statsverkspropositionen synes framgå, att det är meningen att med anledning av denna framställning placera en tillfällig vägingenjörsassistent i Uppsala. Om Gotland erhåller egen vägingenjör och vägingenjören i Uppsala län sålunda får helt ägna sig åt sitt län torde det bliva onödigt att anställa en tillfällig vägingenjörsassistent i Uppsala och kostnaden därför alltså kunna inbesparas.

Under hänvisning till ovanstående, varav framgår, att någon större kostnad för det allmänna ej kommer att uppstå, om biträdande vägingenjörsbefattningen i Uppsala och Gotlands län indrages och Gotland i stället erhåller en egen ordinarie vägingenjör med placering i Visby, och att väsentliga olägenheter vidlåda den nuvarande statliga vägorganisationen i Gotlands län, får jag härmed föreslå,

att nuvarande biträdande vägingenjörsbefattningen för Uppsala och Gotlands län indrages samt att en ordinarie vägingenjörstjänst inrättas för Gotlands län med vägingenjörens placering i Visby.

Stockholm den 20 januari 1932.

*L. G. Bodin.*