

Nr 96.

Av herr **Frändén**, om viss förstärkning av den statliga vägorganisationen i länen.

I statsverkspropositionen, sjätte huvudtiteln, har Kungl. Maj:t framlagt förslag om viss förstärkning av den statliga vägorganisationen i länen. Förslaget är föranlett av en skrivelse från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i vilken ådagalägges att den nuvarande organisationen är för svag.

Detta påstående lärer förvisso icke tillbakavisas av någon, som haft tillfälle att konstatera vägingenjörskontorens stora arbetsbörda och deras ständigt, såväl kvantitativt som kvalitativt, växande uppgifter. Särskilt vägstyrelserna och deras ordförande ävensom vägbyggnadsentreprenörerna torde vara beredda att understryka väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning i ämnet. Och detta är helt naturligt, då det är dessa, som närmast få känna på olägenheterna av organisationens bristfällighet.

Det är därför för vägintressets män mycket tillfredsställande, att förslag nu blivit framlagt om organisationens förstärkande. Förslaget synes emellertid icke vara tillräckligt för att nöjaktigt garantera, att icke den nuvarande organisationens olägenheter komma att i större eller mindre omfattning kvarstå.

Frånsett, att en del av de »ordinarie» assistentbefattningarna skulle ombildas till biträdande vägingenjörstjänster samt dessa sistnämnda tjänster förbättras i löneavseende — en omreglering som helt visst blir av icke oväsentlig betydelse därigenom, att tjänsterna mera än nu kunna locka väl kvalificerade krafter — innebär Kungl. Maj:ts förslag allenast, att antalet tillfälliga assistenter, det vill säga assistenter med 7 månaders anställning per år, skall ökas, så att dylik assistent kan anställas i alla län utom i Blekinge och Gotlands län.

För de fem vägingenjörer, som nu icke hava tillfällig assistent, kommer naturligtvis förslagets genomförande att innebära en relativt avsevärd och säkerligen mycket välkommen förstärkning av arbetskrafterna. Men för övriga vägingenjörer medför förslaget i realiteten ingen ändring, vilket är så mycket beklagligare, som dessa vägingenjörer äro placerade i de mest arbetslyngda länen. Här föreligger ett oavvisligt behov av ökad arbetskraft, ett behov som måste tillgodoses, därest organisationen skall nöjaktigt kunna bemästra sina betydelsefulla arbetsuppgifter. Om icke dessa vägingenjörer erhålla förstärkning av arbetskrafterna, komma nuvarande olägenheter alltfört att bestå.

De olägenheter, som här närmast åsyftas och vilka också torde vara de utåt mest iögonenfallande, äro följande.

Granskning av vägdistriktens räkenskaper — såväl avseende underhåll som byggande — vilken granskning utgör första villkoret för statsbidrags utanordnande, kan i stor omfattning icke ske med den snabbhet, som ur distriktens synpunkt är önskvärd. Med hänsyn till att vägdistrikts inkomster ju till alldeles övervägande del utgöres av statsbidrag av olika slag, är det av stor betydelse för distriktet att kunna erhålla statsbidrag så fort som möjligt efter det vederbörande räkenskaper avlämnats till vägingenjören. Ett dröjsmål med statsbidragets utanordnande utöver sålunda beräknad tid är ofta förenat med verklig olägenhet för distriktet, en olägenhet, som kan medföra att distriktet nödgas för att kunna fullgöra sina åligganden och förpliktelser upptaga tillfälliga lån. Härigenom tillskyndas distriktet ekonomisk förlust, då statsbidrag icke utgår på räntekostnad för sådant lån.

I de fall, då vägingenjör förordnats till förrättningsman för vägföretag, kan det hända, att vägingenjören är så upptagen, att arbetet blir fördröjt. Vid t. ex. renstakning kan förekomma, att vägingenjören icke kan utföra densamma inom av vederbörande vägstyrelse beräknad tid. Detta medför att av vägstyrelsen för ändamålet vidtagna dispositioner kunna bli onyttiga, vilket i många fall kan medföra direkta ekonomiska utgifter. Svårigheter kunna uppstå för ett rationellt utnyttjande av vägdistriktets personal och möjligheten att snabbt bereda arbetslösa sysselsättning kan försvåras.

För vägbyggnadsentreprenörerna är det av synnerlig betydelse att så fort som möjligt kunna påbörja kontraherat arbete; deras anbud äro i allmänhet baserade på att så skall kunna ske. Då vägingenjörerna i åtskilliga betydelsefulla avseenden måste medverka vid entreprenaders upprättande, kan det förekomma, att arbetets påbörjande fördröjes genom vägingenjörens bristande tid.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sin till grund för propositionen liggande skrivelse velat bereda hjälp åt vägingenjörerna i de särskilt arbetstyngda länen genom att för dessa län skulle avses ytterligare ett slag av tillfälliga assistenter, med högst fem månaders anställning per år hos vägingenjör och resten av året tjänstgörande såsom kontrollanter vid väg- och broföretag. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har räknat med ett tiotal sådana assistenter.

Utän tvivel är väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag ägnat att i viss mån avhjälpa personalbristen på de mera arbetstyngda vägingenjörskontoren. Men även detta förslag synes ofullständigt och mindre lämpligt; bland annat torde anordningen med två kortvarigt anställda assistenter på ett och samma vägingenjörskontor kunna medföra praktiska och organisatoriska svårigheter.

Utöver här ovan framförda anmärkningar mot propositionen och mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag bör framhållas, att båda förslagen bygga på ett bibehållande av systemet med assistenter med allenast vissa månaders anställning per år hos vägingenjörerna. Denna anställningsform,

som knappast lär återfinnas å andra områden inom statsförvaltningen, kan icke anses tillfredsställande vare sig ur statsverkets eller ur de anställdas intressen. Det synes vara tydligt, att en dylik anställningsform icke kan locka väl kvalificerade sökande eller att under någon längre tid hålla kvar dugande krafter. Det lär också förekomma en relativt stark omsättning på dessa poster; då det för befattningshavare i vägorganisationen är av alldeles särskild betydelse, att de väl känna sitt län, är nämnda omständighet helt naturligt ägnad att mycket avsevärt förringa värdet av ifrågavarande befattningar. Med hänsyn till de kvalifikationer, som måste ställas på assistenterna — det kan här nämnas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen endast i undantagsfall anser sig böra anställa personer utan högre teknisk utbildning — torde också få sägas, att ifrågavarande anställningsvillkor knappast kunna anses vara riktigt och rättvist avpassade.

På grund av vad sålunda anförts synas alla skäl tala för att de nuvarande tillfälliga vägingenjörssassistentbefattningarna utbytas mot befattningar avsedda att tillsättas för helt år.

En sådan organisation kommer att medföra en mycket välbehövlig hjälp för vägingenjörerna i de mera arbetstyngda länen. I mindre län, där behovet av arbetskraft icke är så stort, torde assistent böra förordnas för högst sju månader per år och får den övriga delen av året förordnas att biträda i annat län, där ytterligare arbetskraft erfordras; här syftas då särskilt på länen i Norrland och vissa andra svårskötta län. Behovet av tillfälliga assistenter torde liksom hittills böra årligen prövas.

Den kostnadsökning, som här ovan skisserade förslag skulle medföra, synes, bland annat med beaktande av i propositionen intagna uppgifter om kostnaderna för länsorganisationen i förhållande till av vägingenjörerna kontrollerade medel, vara så relativt obetydlig, att ökningen icke bör tillmätas någon avgörande betydelse.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställes,

att anslaget till vägorganisationen i länen för budgetåret 1937/1938 måtte beräknas så, att 22 tillfälliga vägingenjörssassister kunna anställas under hela budgetåret.

Stockholm den 23 januari 1937.

A. O. Frändén.

