

Nr 245

Av herrar **Boman** och **Pålsson**, om inrättande av professurer i vägbyggnad vid tekniska högskolan i Stockholm och Chalmers tekniska högskola.

Genom bilismens snabba utveckling har väg- och gatutrafiken fått allt större betydelse för landets ekonomiska liv. Jämsides härmed har kraven på framkomlighet och säkerhet på vägar och gator ökats, vilket i sin tur motiverat ökade insatser i fråga om underhåll och byggande på detta område. Fordringarna på vägarnas utformning i vad gäller linjeföring, trafikutrymme, bärighet och slit-yta har samtidigt skärpts. Vid både byggandet och underhållet har maskinella hjälpmedel kommit till allt större användning. Projekteringen, byggandet och underhållet av vägar har utvecklats till en teknik som ställer stora krav på dess utövare.

Landets totala kostnader för den statliga, kommunala och enskilda väghållningen uppgår till miljardbelopp per år. Vägtrafikens kostnader är än större.

Med hänsyn till de värden det här rör sig om är det av största vikt att verksamheten på detta område bedrivs rationellt. Härför fordras bl. a. för uppgifternas lösande väl kvalificerade tekniker. Jämsides med det av den ökande trafiken betingade ökade behovet av byggnads- och underhållsätgärder stiger kraven på teknikernas antal och utbildning. Inte minst viktigt är att högskoleutbildningen av vägbyggare är tillgodosedd på ett tillfredsställande sätt. Vi har emellertid den uppfattningen att så för närvarande icke är fallet. Den nuvarande anordningen med specialläroarbefattning i ämnet vägbyggnad vid de tekniska högskolorna anser vi icke vara till fyllest. Med hänsyn till ämnets vikt och betydelse bör detsamma företrädas av professor.

Enligt vad vi inhämtat har frågan om inrättandet av en professur i vägbyggnad vid tekniska högskolan väckts av avdelningskollegiet i väg- och vattenbyggnad därstädes redan år 1949. Efter genom kollegiets försorg verkställda utredningar i vissa avseenden har tekniska högskolans kollegienämnd i fjol — under förutsättning att kostnaderna för de till professuren hörande avlöningsförmånerna komme att bestridas av bilskattemedel — hos överstyrelsen för de tekniska högskolorna upprepat tidigare framförda äskanden om inrättande av professuren i fråga. Kollegienämnden har i sin motivering även framhållit det ur såväl civil som militär synpunkt betydelsefulla flygfältsbyggandet, vilket tagit stark fart under det senaste decenniet och vilket innehåller många speciella problem. Flygfältsbyggandet handhades i regel av vägbyggare och föll således enligt nämnden naturligen inom vägprofessurens ämnesområde.

Beträffande den i sammanhanget viktiga frågan om laboratorielokaler och samarbetet med statens väginstitut har kollegienämnden åberopat ett uttalande

av avdelningskollegiet för avdelningen för väg- och vattenbyggnad, som härutinnan i huvudsak anfört:

Sedan många år har statens väginstitut bedrivit ingående och omfattande forskning inom vägområdet. Det har inom sin organisation ett flertal framstående specialister och inom sina lokaler en dyrbar och för vägforskningen värdefull utrustning. Behovet av forskning är emellertid snabbt växande. En utökning av vägforskarna med en så högkvalificerad kraft som en professor skulle innebära ett värdefullt tillskott. Men det kan å andra sidan icke för närvarande vara tal om att inom högskolan upprätta ett större forskningslaboratorium för vägbyggnad med erforderliga resurser, då detta skulle innebära en kostsam och onödig dubbling. Det synes därför naturligt, att professuren i forskningshänseende anknötes till väginstitutet.

Professorn skulle sålunda i samarbete med väginstitutet kunna ägna sig åt sådana områden inom vägforskningen som institutet ej hinner närmare bearbeta. Det är å andra sidan så, att en professor måste kunna lägga upp sin forskningsverksamhet på annat sätt än väginstitutet i regel — och helt riktigt — gör. En professor har t. ex. möjlighet att sätta den ena efter den andra av unga studerande på ständigt nya uppslag och sedan för fördjupad forskning välja ett fåtal problem, som vid dessa ansatser visa lovande resultat. Det kan här vara fråga om examens-, licentiat- eller doktorsarbeten.

Samarbetet i forskningshänseende mellan institutionen för vägbyggnad vid högskolan och statens väginstitut kan lämpligen ordnas så att professorn även skall ha ställning som extra avdelningschef vid väginstitutet. Härvid behåller han den för professorer sedvanliga friheten och självständigheten som forskare och som ledare för sina assistenter, licentiander och doktorander.

Professorn disponerar väginstitutets resurser med de inskränkningar och i enlighet med de regler, som i övrigt bestämma institutets verksamhet.

Direktionen för statens väginstitut har hos överstyrelsen tillstyrkt inrättandet av ifrågavarande professur och därvid bland annat anfört, att direktionen, som funne det naturligt att ett gott och friktionsfritt samarbete rådde mellan professorn i vägbyggnad och väginstitutet, ansåge, att några svårigheter för att ordna detta icke behövde uppkomma. Ett samarbete vore till fördel för bägge parter. Undervisningen och forskningen vid högskolan skulle därigenom få tillfälle till samarbete med väginstitutets experter på olika områden samt möjlighet att använda den omfattande och dyrbara utrustning, som institutet har anskaffat. För väginstitutets del skulle ett intimt samarbete med professorn i vägbyggnad kunna bli till stor fördel. Direktionen erinrar även om att det tidigare inom svensk statsförvaltning skett, att samarbete organiserats mellan ett fristående forskningsinstitut och professuren i samma fack vid en högskola. Sådant samarbete finnes vid statens institut för folkhälsan m. fl. institut. Direktionen ville även fästa uppmärksamheten på att med det avsedda finansieringssättet någon medverkan från institutets sida i form av bidrag till professors lön icke bleve nödvändig.

Även från Chalmers tekniska högskolas sida har förslag framförts om inrättande av en professur i vägbyggnad.

Överstyrelsen har i sina petita för budgetåret 1956/57 anfört att den för egen

del hade blivit övertygad om behovet av en förstärkning av de tekniska högskolornas resurser med avseende på undervisningen och forskningen på förevarande område och därför funnit sig böra förorda ett inrättande av en professur i vägbyggnad vid vardera högskolan.

Förslag om inrättandet av professurer i vägbyggnad har även gjorts i framställning till Kungl. Maj:t av Svenska vägföreningen och vissa andra organisationer. Enligt vad vi vidare inhämtat har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 17 mars 1955 till statsrådet Hjalmar Nilson ingivit en framställning, vari hemställdes att åtgärder måtte vidtagas för en ökning av de vid de tekniska högskolorna årligen examinerade väg- och vattenbyggnadsingenjörerna, särskilt med syfte att vägväsendets behov av högskoleutbildade ingenjörer skulle kunna bättre tillgodoses än för närvarande. De medel, som enligt styrelsen därvid borde komma i fråga, syntes vara *dels* att skapa möjligheter att utöka antalet elever vid vederbörande fackavdelning, *dels* inrättande av professur eller professurer i ämnet vägbyggnad. Enligt styrelsens förmenande borde detta vara av så stort intresse för vägtrafiken, att man allvarligt borde överväga att för ändamålet i erforderlig mån använda bilskattemedel.

Beträffande sistnämnda spörsmål framhöll styrelsen, att styrelsen varit tveksam om konsekvenserna av ett sådant finansieringssätt och befarat, att ett beslut av denna innebörd skulle kunna medföra krav på användning av bilskattemedel för även andra undervisningsändamål inom vägbyggnadsfacket och att styrelsen därför tidigare icke ansett sig böra framföra förslag därom.

I det läge rekryteringsfrågan numera fått inom verket ansåg emellertid styrelsen, att man måste bortse från farhågor av sistnämnda slag och vara beredd att vidtaga långt gående åtgärder för att man skulle nå fram till förbättrade förhållanden.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta, att vid såväl tekniska högskolan i Stockholm som Chalmers tekniska högskola inrättas en professur i vägbyggnad och att avlöningskostnaderna för dessa befattningar får bestridas av bilskattemedel.

Stockholm den 26 januari 1956

Rudolf Boman

Olof Pålsson