

Nr 12.

Av herr **von Sneidern** m. fl., i anledning av *Kungl. Maj:ts förslag om förändring till byråchefstjänst av den nuvarande byrådirektörstjänsten i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.*

I statsverkspropositionen, sjätte huvudtiteln, punkt 3 — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — föreslår Kungl. Maj:t, att befattningen som byrådirektör och chef för nämnda styrelses administrativa avdelning skulle förändras till byråchefstjänst å ordinarie stat, varmed skulle följa en uppflyttning i lönehänseende från lönegraden B 28 till B 30.

Föredragande departementschefen motiverar sitt förslag med, att å den administrativa avdelningen inträtt en mycket stark ökning av de behandlade ärendenas antal, sedan chefsbefattningen på sin tid placerades i en mot nuvarande B 28 svarande löneställning. Departementschefen erinrar vidare om den utredning av särskilt tillkallade sakkunniga, vilken utredning omfattat väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokala och centrala organisation, och förmenar statsrådet, att vad vid denna utredning »framkommit otvivelaktigt måste anses motivera en uppflyttning av tjänsten ifråga i byråchefsgrad och detta redan på grund av nu rådande förhållanden, alldeles oberoende av genomförandet av de sakkunnigas omorganisationsförslag i övrigt». Detta uttalande är måhända riktigt, om man vid en omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen endast räknar med bibehållandet av nuvarande arbetsbördan för styrelsen eller ett genomförande av det under nuvarande departementschefens ordförandeskap utarbetade sakkunnigförslaget. Emellertid har detta förslag avstyrkts av flertalet länsstyrelser och även av en del av de korporationer, till vilka förslaget för yttrande remitterats. Det framgår av de underdåniga yttrandena över omnämnda sakkunnigförslag angående »ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet» — av vilka några yttranden som bilaga bifogas denna motion — att vad de, som ställa sig avvisande till sakkunnigförslaget, bland annat åsyfta är en decentralisation av vägadministrationen, varmed man tror sig vinna ökad effektivitet i förening med minskad kostnad och minskad byråkratisk omgång. Vid en sådan decentralisations genomförande skulle även en betydande del av de ärenden, som nu tynga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess admini-

strativa avdelning och som motivera den ifrågasatta löneförhöjningen för den administrativa avdelningens chef, överflyttas till länsstyrelserna. Ett bifall till Kungl. Maj:ts nu föreliggande förslag synes under sådana förhållanden ej lämpligt, utan böra avgöranden rörande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ordinarie stat uppskjutas, tills tillfälle gives att ta ståndpunkt till de olika förslag, som föreligga beträffande denna styrelses omorganisation.

Skulle emellertid byrådirektörens nuvarande arbetsbörda motivera en löneförhöjning, torde utvägar ej saknas att åstadkomma en sådan utan ändring av för styrelsen nu gällande ordinarie stat.

Vi få därför hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition i vad den avser förändring till byråchefstjänst av den nuvarande byrådirektörstjänsten i kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Stockholm den 15 januari 1927.

Axel von Sneidern.

J. W. Spens.

Axel Rooth.

Avskrift.

Bilaga A.

Till KONUNGEN.

Genom nådig remiss den 21 sistlidne oktober har länsstyrelsen anbefallts avgiva underdånigt utlåtande över ett av särskilt tillkallade sakkunniga den 30 september 1925 avgivet »Betänkande och förslag angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet». Länsstyrelsen har å sin sida infortrat yttrande över förslaget från länets vägkonsulent, ingenjören Gustaf Akmar, vilket yttrande bifogas.

För egen del får länsstyrelsen anföra följande:

De sakkunnigas arbete är föranlett av ett dem av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet den 11 april 1924 givet uppdrag. I betänkandet finnes återgivet statsrådets yttrande till statsrådsprotokollet vid det tillfälle, då Kungl. Maj:ts bifall utverkades till en utredning om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation. Det är även denna styrelses organisation, som betänkandet avhandlar, ehuru de sakkunniga beteckna sitt förslag som ett förslag till väg- och vattenbyggnadsväsendets organisation.

I statsrådets återgivna yttrande är lämnad en framställning av det historiska sammanhang, sådant som statsrådet såg det, i vilket utredningen blivit ett led. Statsrådet anför, hur i 1922 års fallna väglagsförslag den befintliga väg- och vattenbyggnadsorganisationens ställning till de nya organen för vägväsendet icke var angiven. Detta ansågs, enligt herr statsrådet, ganska allmänt vara en svaghet. Det är länsstyrelsen emellertid bekant, att i riksdagen och särskilt inom det särskilda utskott, som hade väglagsförslaget under förberedande behandling, denna fråga tillvann sig endast obetydlig uppmärksamhet. Reservationsvis framfördes visserligen förslag, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän uttryckligen skulle behållas vid sin dittillsvarande ställning i förhållande till vägväsendet. Men med visshet avsåg man ej heller från detta håll någon utvidgning av de tekniska myndigheternas maktbefogenhet på ifrågavarande område.

Vidare redogör statsrådet för, hur genom kungl. kungörelsen den 24 november 1923 och Kungl. Maj:ts cirkulärskrivelse till länsstyrelserna den 28 mars 1924 tillfälle lämnats länsstyrelserna att erhålla bidrag av automobilskattemedel till avlöning av en vägsakkunnig. Länsstyrelse äger till vägsakkunnig förordna distriktstjänsteman eller annan ingenjör, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för uppdraget förklarats kompetent.

Före dessa bestämmelsers utfärdande hade emellertid förekommit en stark meningsbrytning angående de kompetensfordringar, som borde ställas på innehavarna av de nya konsulentbefattningarna, vid den vägkonferens, som på kallelse av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet sammanträdde i Stockholm den 15 och 16 oktober 1923. Vägsakkunniginstitutionen diskuterades då, och under starkt stöd från regeringshåll — regeringen räknade då bland sina medlemmar två väg- och vattenbyggnads-officerare — framfördes krav, att den tekniska hjälp, varav länsstyrelserna vore i behov, uteslutande skulle tillgodoses av distriktstjänstemän, eventuellt

genom att öka deras antal. Länsstyrelsernas bestämda motstånd vid detta tillfälle mot dessa krav torde ha bidragit till, att länsstyrelserna enligt ovan omnämnda kungörelse och cirkulärskrivelse lämnades möjlighet att fritt få välja sakkunnig bland kompetentförklarade sökande.

Denna motgång har icke minskat missnöjet med det skedda intrånget på vad som betraktas som ett kårintresse. Man spårar det redan i statsrådets yttrande, där han starkt betonar, att vägsakkunniginstitutionen är av provisorisk natur och att den »snarast möjligt» bör ersättas med en fastare organisation. Det går än starkare igen i en skrivelse av den 23 oktober 1924 från de sakkunniga till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet. De sakkunniga, bland vilka tjänstemannaintresset är överväldigande starkt företrätt, avvakta icke slutförandet av den dem anbefallda utredningen, utan anse sig böra dessförinnan till statsrådet framföra sina bekymmer i anledning av förefintligheten av vad nu benämnes »dubbelorganisationen», vilken i själva verket endast består däri, att vissa vägkonsulenter ej äro distriktstjänstemän. I yttrande den 20 december 1924 skänker väg- och vattenbyggnadsstyrelsen de sakkunnigas skrivelse sitt livligaste understöd. Styrelsen föreslår, att Kungl. Maj:t med återkallande av cirkuläret den 28 mars 1924 omedelbart själv skall tillsätta länsstyrelsernas vägsakkunniga med av styrelserna namngivna kandidater, vilka äro distriktstjänstemän, i den utsträckning sådana finnas att tillgå. De av styrelsen själv som kompetenta förklarade vägkonsulenter, vilka länsstyrelserna efter noggrann prövning utsett, skjutas åt sidan, utan att man gör sig underkunnig om eller till synes frågar efter, huruvida ett för länets vägväsende gagnande och fruktbärande samarbete inletts mellan länsstyrelser, vägstyrelser och de nya konsulenter. De ingivna skrivelserna föranleda ingen annan Eders Kungl. Maj:ts åtgärd än delgivning till samtliga länsstyrelser.

I sakkunnigas föreliggande slutbetänkande spelar nu åter den omtalade »dubbelorganisationen» en framskjuten roll. I sammanfattningen av den kritik, som uppgives med berättigande kunna riktas mot den bestående organisationen, heter det i en av de sju punkterna: »Den dubbelorganisation, som nu förefinnes genom den samtidiga tillvaron av distriktstjänstemän och vägkonsulenter, bör snarast avskaffas». Och på ett annat ställe säges det: »Den mest påtagliga kritiken mot den hittillsvarande organisationen i vad vägväsendet beträffar, ligger dock i det sakförhållandet, att under omständigheternas tryck frampressats en dubbling av distriktsorganisationen genom de hos länsstyrelserna anställda vägkonsulenterna».

Man har ju alltid anledning att förvänta, att en dålig arbetsorganisation skall ge ett dåligt arbetsresultat. Ett dåligt arbetsresultat är förvisso det bästa beviset för en felaktig organisation av arbetet och det starkaste skälet för vidtagande av förändringar av denna organisation. Man kan därför vara förvissad om, att om den av de sakkunniga så utdömda organisationen givit ett dåligt resultat, de sakkunniga ej skulle försummat att påvisa detta. Varje antydning härtill saknas emellertid i betänkandet. Det faller sig nog också svårt att framföra sådana bevis, då vederligen de senaste två åren varit en tid av sällsynt uppräckning på det svenska vägväsendets område. Vill man vara så försiktig, att man icke påstår, att detta delvis skett tack vare den nya vägkonsulentinstitutionen, kan man åtminstone utan överdrift påstå, att institutionen icke utgjort något hinder för framstegen. Detta är visserligen ett otillräckligt skäl för en organisations bibehållande, men det är tillräckligt, för att man skall kunna ge sig tid att i lugn pröva de omorganisations-

förslag, som framkomma. Man befinner sig ingalunda i det nödtillstånd, att varje hjälp obesett bör med tacksamhet mottagas.

Länsstyrelsen har i stort sett endast god erfarenhet av, att distriktstjänstemän och vägkonsulent samtidigt arbeta i länet.

Det nuvarande livliga arbetet på vägväsendets område ger arbetsuppgifter åt de skickliga män, som företräda »dubbelorganisationen». Denna livaktighet har även framkallat en privat företagsamhet på det område, som tidigare var i det närmaste monopoliserat för distriktstjänstemännen. Den anmärkningen kan verkligen framställas mot det nuvarande tillståndet, att det forna monoopolet efterträts av en väl stark konkurrens. Bland de om vägstyrelsernas uppdrag konkurrerande finnes åter ingen med sådan ostridd auktoritet, som kunde vara önskvärd under dessa vägväsendets brytningstider, då skiljaktiga meningar även kunna göra sig gällande bland de sakkunniga. Vägstyrelsernas rådgivare kunna bli för många och råden för olikartade. Detta kan verka förvirrande och försena framstegen. Länsstyrelsen tror därför också, att tiden kan vara inne för vidtagande av en förändring. Situationen är dock icke sådan, att länsstyrelsen icke föredrager den nuvarande organisationen mot den av de sakkunniga föreslagna.

De sakkunnigas förslag innebär tillsynes, att vägkonsulentinstitutionen bibehålles och distriktsorganisationen försvinner. I själva verket innebär det, att sedan från distriktstjänsten bortrensats allt, som ej rör vägväsendet, de nuvarande sju distrikten ersatts med 23, vartill lagts 5 överdistrikt eller så kallade väginspektörsdistrikt. Mot de senares antal ha redan från sakkunnigt håll anmärkningar riktats, och länsstyrelsen är även övertygad, att om de föreslagna väginspektörerna skola vara till avsedd nytta, måste deras distrikt minskas och, följaktligen, inspektörernas antal ökas.

Det är således ett förslag, som innebär en utomordentligt kraftig utökning av den tekniska byråkratien. Starka måste de skäl vara, som kunna ge anledning till, att ett sådant förslag framkommer i dessa tider. En allvarlig strävan gör sig dock nu gällande till sparsamhet i förvaltningen och om möjligt åstadkommande av organisatoriska förenklingar. Tiden borde icke vara gynnsam för genomförandet av en organisation, som, enligt länsstyrelsens förmenande, så uppenbart bär prägeln av att vara en överorganisation. Lika litet som länsstyrelsen blivit övertygad av de sakkunnigas påståenden om nuvarande organisations omöjlighet, lika litet har länsstyrelsen emellertid känt sig övertygad av de sakkunnigas skäl för sitt organisationsförslag.

Däremot kan länsstyrelsen icke frigöra sig från den uppfattningen, att den lätta tillgången på bilskattemedel för organisationens finansiering varit en starkt bidragande orsak till, att förslaget kunnat framföras. Bilskattemedlen flyta visserligen ymnigt, men de behov, som de skola tillgodose, äro också ofantliga. Våra vägar behöva förbättras, deras underhåll behöver också förbättras och de ökade orättvist fördelade bördor, som dessa arbeten lägga på de skattdragandes skuldror, behöva lättas. Ej heller må förglömmas, att bilskattemedlen också härflyta från en skatt, som lik andra skatter absorberar en del av landets skattekraft. De måste därför för sitt avsedda ändamål utnyttjas med samma sparsamhet som andra statens skattemedel. De måste förbehållas vägarna och de skattdragare, som bygga och underhålla dessa — ej en överflödig teknisk och administrativ vägbyråkrati.

De sakkunnigas förslag innebär en avgjord organisatorisk förbättring. Hos distriktstjänstemännen komma hädanefter icke att förenas uppgiften

att utöva kontrollen av användningen av statens till vägväsendet anslagna medel och verksamheten att som praktisk ingenjör utarbета de förslag, vilka skola utföras med dessa statsmedel, ävensom leda ifrågavarande arbeten. Denna förbättring är emellertid köpt till ett mycket dyrt pris. Den praktiska ingenjörsverksamheten är bibehållen hos de nya vägingenjörerna, vilka äro distriktschefer i de till storleken reducerade, med länen (med undantag av Gotlands) sammanfallande, distrikten, och förenad med de nuvarande vägkonsulenternas rådgivande och konsulterande uppgift i förhållande till länsstyrelse och vägstyrelser. Lönen är så avpassad, att vägingenjörerna liksom distriktscheferna bliva för sin utkomst beroende av de privata uppdragen. För kontrollen skulle åter inrättas en ny tjänstemannakår — väginspektörerna — några slags överdistriktschefer, även de lokala tjänstemän, placerade i distrikt till antalet något färre än de nuvarande distrikten. Som länsstyrelsen ovan påpekat, torde, om någon av de fördelar, som man hoppas att vinna genom dessa tjänstemäns lokala placering, skall vinnas, väginspektörernas antal behöva ökas. Organisationens dyrhet kommer därigenom att ytterligare ökas. Genom inskjutande av ett nytt led i den administrativa apparaten kommer denna vidare att ytterligare inkränglas. Vägstyrelserna skulle hädanefter komma att i vägärenden ha att göra med länsstyrelse, väg- och vattenbyggnadsstyrelse, vägingenjör och väginspektör. Genom dylika anordningar befordras ingen enkelhet i förvaltningen. Papperskvarnen kommer att mala med ökad intensitet, bøjelsen för formalism kommer att ökas och möjligheten att beakta och komma de verkliga behoven till hjälp kommer att minskas. Häremot väger fjäderlätt de sakkunnigas särskilda rekommendation för väginspektörstjänsterna, nämligen att genom deras inrättande den statsliga kontrollapparaten förefunnes färdig vid det eventuella genomförandet av landstingsvägdistrikt, vilka förutsättas hos sig upptaga vägingenjörerna. Det synes som man härvidlag kunde låta den tid bära den sorg. Nu är ej tiden i varje fall lämplig för inrättande av tjänster, som behöva sin särskilda motivering i sin lämplighet i en oviss framtid.

Även om staten behövde ombesörja utförandet av allt det arbete, som skulle anförtros åt vägingenjörer och väginspektörer, borde därför allvariga försök göras att finna en bättre lösning än den av sakkunniga föreslagna. Nu är emellertid enligt länsstyrelsens förmenande förhållandet lyckligtvis icke sådant. Behovet för staten att ställa sakkunnigt folk till förfogande för utförande av det förberedande arbetet för vägarbetena föreligger icke längre. Det är en förgången tid den, då distriktstjänstemännen voro de enda kompetenta att utarbета ett vägförslag och utarbета en kostnadsberäkning. Av statens tjänstemän har under denna tid ett nödvändigt och ytterst förtjänstfullt arbete utförts. Den privata företagsamheten har emellertid även trängt in på detta område. Den har naturligtvis icke gjort statstjänstemannans arbetsprestationer kvalitativt mindre värdefulla, men den har befriat staten från en tidigare nödvändig omsorg, som i denna de ständigt ökade statsuppgifternas tid måste hälsas med tillfredsställelse. Sammankopplingen av statstjänstens uppgifter och den privata ingenjörsverksamheten har även haft sina uppmärksammade nackdelar, varför även ur denna synpunkt en förändring är önskvärd.

I vägstyrelsernas nu allmänt antagna vägmästare finnes även en kår med kompetens att uppgöra förslag till enklare vägförbättringar. Bro- och andra konstarbeten måste åter numer omhändertagas av härför speciellt utbildade

krafter. Förslagen till nybyggnader fordra givetvis hos de enskilda yrkesmän, åt vilka dessa arbeten hädanefter skulle anförtros, en god teknisk utbildning och praktisk erfarenhet. Men det förtjänar dock att påpekas, att dessa förslag hädanefter skola undergå en på ingående lokalkännedom och teknisk sakkunskap grundad granskning, vilket är något helt annat än den formella granskning, som förslagen nu undergå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Staten torde på detta sätt erhålla en åtminstone ej minskad garanti, att dess medel komma till användning för förverkligandet av väl avpassade förslag, trots att staten upphör att genom egna tjänstemän helt utarbeta förslagen.

Genom avkoppling av denna enskilda ingenjörsvärksamhet från statstjänstemännen erbjuder sig emellertid en god, billig och enkel lösning av organisationsfrågan. Statens kontrollerade och vägingenjörens rådgivande verksamhet kan väl förenas hos en tjänsteman. Väginspektörsinstitutionen kan slopas och dess uppgifter överflyttas till vägingenjörerna. Genom denna överflyttning bli väginspektörens uppgifter fyllda på det sätt, som sakkunniga uppenbarligen avsett, men som för väginspektörerna blivit omöjligt att fylla i de stora distrikt, som för dem varit avsedda. Genom begränsningen till länsdistrikt vinnes hos tjänstemannen den ingående lokalkännedom, som blir av verkligt värde vid granskning av planer samt vid kontroll av utförda arbeten, av vägunderhållet m. m. Först genom granskningsarbetets överflyttande från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen dit, där verklig lokalkännedom finnes att tillgå, blir det någon mening med överflyttningen. Fåtalet väginspektörsbyråer ökar instanserna och papperscirkulationen, men ger intet av vad som ger den lokala styrelsen dess speciella värde. Detta sker däremot, om arbetena överflyttas till vägingenjörerna.

Länsstyrelsen ansluter sig således bestämt till det från annat håll framförda och av sakkunniga diskuterade men utdömda förslaget om fast avlönade vägingenjörer i länen, åt vilka skulle anförtros de uppgifter, med undantag av den privata ingenjörsvärksamheten, som sakkunniga fördelat på väginspektörer och vägingenjörer. Huruvida en vägingenjör skall behöva tillsättas i varje län synes länsstyrelsen tveksamt. Då flera sammanslagningar av närgränsande län till vägingenjörsdistrikt kunna göras, utan att sammanslagningens totala areal eller totala väglängd uppgår till detta läns, synes anledning förefinnas att i besparingssyfte åtminstone försöka med sådana sammanslagningar.

Vad vägingenjörernas avlöning beträffar, bör denna sättas så, att verkligt kvalificerade krafter kunna erhållas. Man kan tänka sig lönen utgå i en fix summa och har då föreslagits en lön motsvarande länsassessors. Länsstyrelsen finner denna lön väl låg, då dessa tjänster ofta få tänkas som sluttjänster. Man kan också tänka sig en något mindre fast lön, men dagarvode jämte reseersättning och traktamente vid tjänstresor. Då vägingenjören bör vistas mycket ute i länet, gäves, genom ett sådant lönesystem, en sporre till tjänstens riktiga fullgörande, ävensom en önskvärd högre lön till befattningshavaren i de större och mera arbetsamma länen eller sammanslagningarna av län.

Vad anställningen beträffar, bör denna tillsvidare ske på förordnande helst på ett visst antal år. Så länge nuvarande väglag bibehålles, kan den nya organisationen uppenbart endast tänkas få provisorisk karaktär, varför alla tjänster böra uppföras på extra stat. Förordnande till vägingenjörstjänst kunde liksom nu till väkonsulenttjänst lämnas av länsstyrelsen, sedan

väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarar den sökande kompetent. Den löneställning, som vägingeniörerna skulle komma att inta, ävensom den eventuella sammanslagningen av län till vägingeniörsdistrikt gör det emellertid lämpligt, enligt länsstyrelsens uppfattning, att vägingeniörerna på förslag av länsstyrelsen och efter kompetensförklaring av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordnas av Kungl. Maj:t. Den motsatta väg, som sakkunniga föreslå, att Kungl. Maj:t skall tillsätta efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vill länsstyrelsen på det bestämdaste avstyrka. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovan återgivna yttrande av den 20 december 1924 kan ge en antydning om, hur vid en dylik form för tillsättande kunde komma att tillgå.

Vägingeniören bör vidare vara en länsstyrelsens tjänsteman. »Den organisatoriska oformlighet» som sakkunniga själva erkänna och som skulle bestå däri att vägingeniören skulle vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens underordnade tjänsteman, vilken för dagligt samarbete ställdes till länsstyrelsernas förfogande, bör icke få förekomma. Något nödtvång till en sådan orimlighet föreligger icke. Vägingeniörernas uppgifter bli minst lika mycket av administrativ som av teknisk art. Den tekniska enhetlighet, som som skulle vara motivet till den organisatoriska oformligheten, kan säkert, i den mån den är av godo, vinnas genom frivilligt samarbete mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande länsstyrelser med deras underordnade vägingeniörer. Vid meningsskiljaktighet gives alltid möjlighet för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att påkalla för länsstyrelserna bindande bestämmelser hos Kungl. Maj:t. Lyckas återigen ej detta, finnes all anledning att antaga, att enhetligheten på den omstridda punkten ej varit så önskvärd och att man har anledning till belåtenhet med en organisation, som erbjuder vissa garantier mot för långt drivna enhetssträvanden i ett land, där vägväsendet arbetar under så skilda förhållanden som i vårt.

Emellertid ger såväl vägingeniörernas omstridda ställning i förhållande till länsstyrelsen som länsstyrelsens förseende med en tekniskt sakkunnig kraft anledning till övervägande och eventuell revision av nuvarande fördelning mellan länsstyrelser och väg- och vattenbyggnadsstyrelse av uppgifter på vägväsendets område. Den nuvarande och säkerligen för en lång tid framåt bestående livaktigheten i landets vägväsende ger också anledning till en sådan prövning, som kunde tänkas resultera i önskvärda förenklade arbetsformer och minskad omgång för dem, som ha med de olika högre myndigheterna att göra.

Länsstyrelserna ha beslutanderätt över var ny allmän väg skall anläggas eller omläggas ävensom uppsikten över, att allmän väg väl underhålles. Från intet håll — ej ens de sakkunnigas — har ifrågasatts någon ändring i dessa länsstyrelsernas uppgifter. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har åter kontrollen över att till vägväsendet anslagna medel på rätt sätt användas. Å sid. 38 i sakkunnigas betänkande är närmare angivet väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nuvarande befattning med ett väg- och brobyggnadsföretag, för vilket statsbidrag söktes. Dessa uppgifter äro följande:

1. »att på länsstyrelsens begäran förordna en undersökningsförrättare, som upprättar arbetsplan och kostnadsförslag för det tillämnade arbetet».

Denna uppgift har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen så uppfyllt, att när statsmedel för undersökningsarbetet funnits tillgängliga eller tidigare, när undersökningsförrättaren varit villig lämna staten kredit på sitt arvode, förordnande lämnats distriktschefen. Denne har åter för arbetets utförande,

när egna krafter ej räckt till, anställt biträden. Distriktschefen har på så sätt kunnat sitta med ett inbringande privat ingenjörskontor, under det att distriktsingenjören saknat full sysselsättning. Enligt sakkunnigas förslag skall hädanefter statsbidrag ej lämnas till och vid förslagets upprättande, utan först i samband med förslagets utförande. Förordnande att upprätta förslagen skola åter av länsstyrelsen lämnas till av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kompetentförklarad förrättningsman. Länsstyrelsen har ingen annan invändning mot detta förslag, än att den ifrågasätter, huruvida förordnande av någon myndighet är behöfligt, sedan vägingenjören förbjudits att sysselsätta sig med privat ingenjörsvärksamhet och förslags- och arbetsplaners upprättande är helt överlämnat åt den privata företagsamheten.

2. »att granska och godkänna den upprättade planen». Denna granskning har inom styrelsen i bästa fall uppenbart endast kunnat bli av tekniskt formell art. En prövning huruvida balanslinjen är riktigt inlagd, huruvida massorna äro riktigt beräknade, huruvida à-priserna kunna antagas rätt upptagna o. s. v. Med kännedom om svagheten av denna granskning, ha de sakkunniga föreslagit att granskningen skulle överflyttas till väginspektörerna. Men ej heller dessa kunna besitta den nödiga lokalkännedomen. Genom granskningens överflyttande till vägingenjören får man först en verklig kontroll av att vägen blir lagd, där den bör ligga, och där den billigast kan utföras, ävensom att vägbanan gives den styrka, som trafikens storlek och markens beskaffenhet kräva.

3. »att sedan länsstyrelsen beslutat om vägens anläggande och ansökan om statsbidrag ingivits, avgiva yttrande över statsbidragsansökan».

Detta yttrande avgives, sedan länsstyrelsernas förslag till den ordning, i vilken ansökningarna från länet böra bifallas, infordrats. Kungl. Maj:ts på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande sedan grundade beslut kommer då att innefatta, dels ett beslut om den ordning, i vilken företagen inom de olika länen skola komma till utförande, dels ett beslut om huru stort belopp av för året för hela riket tillgängliga medel skall tillfalla varje särskilt län. Länsstyrelsens förslag till den ordning, i vilken företagen inom länet skola komma till utförande, torde sällan eller aldrig frångås av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Kungl. Maj:t. Då åt länsstyrelsen är anförtrodd den primära uppgiften att besluta, var allmän väg skall läggas, synes åter ganska meningslöst att besvära andra myndigheter med den sekundära uppgiften att besluta, när vägen skall komma till utförande. Beslutanderätten om ordningen mellan företagen kan därför utan olägenhet överflyttas till länsstyrelsen. Sakkunniga föreslå däremot, att beslutanderätten skall överflyttas från Kungl. Maj:t till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Om än erfarenheten hittills visat, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som sina upptagit länsstyrelsernas förslag, kan dock hända att andra inflytelser kunna komma att göra sig gällande, i händelse att den föreslagna månghövdade utgreningen av styrelsens lokalförvaltning skulle bli verklig. För denna händelse vill länsstyrelsen bestämt tillstyrka att avgörandet i dessa frågor bibehålles hos Kungl. Maj:t.

Vad åter angår bestämmandet av den kvotdel av väganlaget, som skall tillkomma varje län, måste detta avgörande naturligtvis ske centralt. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har länge grundat sina förslag på jämförelse mellan de olika länen totalbelopp av ansökningar om bidrag. Denna fördelningsgrund är uppenbart föga rationell. Att finna någon mera rationell är emellertid ej så lätt, och hittills gjorda försök torde kunna betraktas som

misslyckade. Till åtskilliga faktorer måste hänsyn tagas, men sannolikt blir ändå ej möjligt att finna den formel, varmed fördelningen mekaniskt kan verkställas. Det subjektiva omdömet måste spela in, och när så är fallet, bör det vara Kungl. Maj:ts omdöme och ej ett underordnat ämbetsverks. Länsstyrelsen har så mycket större anledning att påyrka, att under alla omständigheter Kungl. Maj:t bibehålles vid avgörande i dessa fall, som länsstyrelsen under senare år vid ett par tillfällen funnit anledning fästa Eders Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på delar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens fördelningsförslag; påpekanden, som efter förnyad prövning befunnits värda beaktande.

Den ordning för väganslagets fördelning, som länsstyrelsen därför vill föreslå, är, att varje län efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och efter länsstyrelsernas hörande av Kungl. Maj:t tilldelas sin kvotdel av anslaget. Fördelningen mellan de olika företagen verkställs sedan av länsstyrelsen. Fastställandet av kvotdelen bör med fördel kunna ske för någon kortare tidsperiod, exempelvis fem år. Länsstyrelserna kunna då bättre överblicka de medel, som stå till deras förfogande, och de ändamål, till vilka de i första hand böra anvisas. På samma sätt bör ock det, man får hoppas, ökade anslaget till enklare vägar fördelas.

Då det är för delvis likartade uppgifter, som allmänna väganlaget och automobilskattemedlen numera komma till användning, är av vikt att fördelningen sker genom samma myndighet. Länsstyrelsen vill därför i detta sammanhang beröra frågan om bilskattemedlens fördelning. Beträffande bilskattemedlen föreligger ej samma svårighet vid deras fördelning mellan länen, som då det gäller väganslagen. Huvuddelen av medlen fördelas mellan länen enligt användbara och godtagna regler. Blir vidare det av särskilt tillkallade sakkunniga utarbetade förslaget, att större delen av utjämningsandelen enligt bestämda grunder skall användas till underhållsbidrag till vägdistrikt, som helt övertagit vägunderhållet, antaget, återstår ej mycket för Kungl. Maj:t att efter icke fastslagna grunder fördela. Denna rest bör emellertid av Kungl. Maj:t fördelas mellan länen på samma sätt som väganslagen.

Vad åter angår fördelningen till olika ändamål och behov av de länen tillkommande bilskattemedlen, vill länsstyrelsen erinra om tillkomsten av nu tillämpade bestämmelser härför. När förslaget till förordning om automobilskatt framlades för 1922 års riksdag, var förslaget, som naturligt var, utarbetat under förutsättning, att det samtidigt framlagda förslaget till ny väglag blöve av riksdagen antaget. Då inom det särskilda utskott, till vilket båda propositionerna voro för förberedande behandling remitterade, meningsskiljaktigheter, vilka hotade vägförslagets öde, uppstodo om grunderna för vägskattens utgående, blev frågan den, hur man skulle ställa sig till förslaget om automobilskatt. Fölle väglagsförslaget, kommo landstingsvägdistrikten icke till stånd, och det var åt dessa distrikts styrelser, som bilskattemedlen skulle överlämnas. Då starkt intresse fanns att låta den länge omdebatterade och efterlängtade automobilskatten bli verklighet, omarbetades skatteförslaget, så att det kunde antagas oberoende av väglagsförslaget. Det fanns då ingen lämplig organisation eller myndighet inom länen, vilkas rätt till efter bestående grunder fastställda andelar av skatten man på intet vis ville rubba, som kunde träda i landstingsstyrelsernas ställe. Man tillgrep då den vanliga utvägen i tveksamma fall att åt Kungl. Maj:t överlämna utarbetandet av de administrativa bestämmelserna för medlens för-

delning. Man gav emellertid den anvisningen, att förebild lämpligen kunde sökas i bestämmelserna för fördelningen av hittillsvarande statsbidrag till vägarbeten — den enda förebild man kände till.

Emellertid tillade utskottet, vars betänkande utan gensaga av riksdagen godkändes, följande:

»Utskottet har utgått från att de sålunda föreslagna bestämmelserna endast skola få en kortvarig giltighet. Om, såsom är att förmoda, ny väglag snart antages, böra bestämmelserna omarbetas, och torde i sådant fall lärens automobilskattefonder komma att tillfalla de nya vägdistrikten.»

Riksdagen utgick således ifrån, att länens bilskattemedel, så snart som möjlighet erbjöde sig, borde komma till användning under överinseende av någon lokal myndighet. Denna antogs då skola bli de nya landstingsvägdistriktens styrelser. Denna förmodan har ej blivit verklighet. Vägväsendet har med tillämpning av den gamla, i vissa delar reformerade, väglagen undergått en långt lyckligare utveckling, än man vågade hoppas år 1922. Intresset för den gamla skröpliga väglagens ersättande med en ny har märkbart slappnat, utom vad avser den omstridda frågan om skattegrunderna. De 1922 anvisade provisoriska bestämmelserna för bilskattemedlens fördelning ha redan nu tillämpats längre, än man då föreställde sig. Och när provisoriet avbrytes av en ny väglag, kan man ej ännu med visshet säga. Under sådana förhållanden vore det i god överensstämmelse med 1922 års riksdags avsikter, om man tillsåge, huruvida andra möjligheter för en lokal fördelning nu funnes än dem, som man då tänkte sig eller som då stodo till buds.

En sådan möjlighet erbjuda länsstyrelserna. Även denna utväg diskuterades år 1922. Men i avsaknad av tekniska medhjälpare kunde länsstyrelserna ej då åläggas denna uppgift. Nu är situationen en annan. Genom vägkonsulenterna och än mer genom de fastare anställda vägingeniörerna bli länsstyrelserna väl skickade för detta arbete.

4. »att upprätta kontrakt med de väghållningsskyldiga om arbetets utförande».

Dessa kontrakt ingås efter tryckta formulär, och själva handläggningen av ärendet är en administrativ åtgärd av enkel beskaffenhet, som med fördel kan överflyttas till länsstyrelsen. Fördelen härav vore, att vägstyrelserna finge att göra med den lokala länsstyrelsen, med vilken den i så många andra vägärenden måste förhandla, och ej med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kontraktets tekniska bestämmelser granskas av vägingeniören, och de allmänna bestämmelser, som kontraktet måste innehålla, fastställas av Kungl. Maj:t, naturligtvis efter hörande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

5. »att godkänna arbetsledare för företaget». Med arbetsledare avses i detta fall något annat än det allmänna språkbrukets arbetsledare. Denne är en person, som på arbetsplatsen leder arbetet, det må vara för byggherren, då arbetet utföres i egen regi, eller för entreprenören, om en sådan åtagit sig arbetets utförande. Den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påbjudna arbetsledaren är däremot en person, som är avsedd att utöva en fortlöpande kontroll av arbetet. Han förmenas bli antagen i vägstyrelsens intresse, för att denna skall ha en sakkunnig granskare av entreprenörens arbete. Lika mycket torde han emellertid vara motiverad av statsintresset, som också är i behov av en fortlöpande kontroll av hur arbetet utföres och som icke kan vara betjänat med enbart en slutbesiktning

av arbetet. Själva uppdraget har emellertid inom vägdistriktet på åtskilliga håll råkat i vanrykte. Den påtvingade utgiften har icke ansetts giva tillnärmelsevis tillräcklig valuta. Längre voro distriktstjänstemännen självskrivna till dessa uppdrag. Då distriktstjänstemännen voro överhopade av andra göromål, blevo i många fall besöken på arbetsplatsen sällsynta. Arbetsledararvodet blev en form för sportler. Numera torde arbetsledaruppdragen inom ett län fördelas på flera händer. Om förhållandena på detta sätt något förbättrats, kvarstår olägenheten att betydande summor förbrukas, vilka kunde komma till användning på bättre sätt. Genom bilskattemedlens ökning har totala beloppet av arvoden för »arbetsledare» i hög grad sprungit i höjden. Då de pläga utgå med i genomsnitt 2,5 procent av byggnadskostnaden, beräknas i sådana arvoden under nästa år komma att utgå cirka 500,000 kronor. Hela detta belopp kan inbesparas, om vägingenjörsinstitutionen så förverkligas, att den icke sammanblandas med utförande av enskilda uppdrag och får sig anförtrodd hela kontrollarbetet. Vägingenjören blir då i tillfälle att utföra en fortlöpande kontroll av länets pågående vägarbeten och får icke inskränka sin kontroll till slutbesiktningen. En så utförd kontroll är ur statens synpunkt tillfredsställande. Den bör då också kunna vara det ur byggherrens — vägdistriktets. Önskar vägstyrelsen ytterligare kontroll av entreprenören, bör detta bli en distriktets frivilliga angelägenhet. Uppgifterna att tillsätta »arbetsledare» bör således ej utövas vare sig av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller av länsstyrelsen. Denna uppgift bör helt upphöra.

6. »att förordna kontrollant, som har att kontrollera, besiktiga och slutavsyna arbetet».

Kontrollant utan särskilt förordnande är länets vägingenjör.

7. »att granska byggnadsräkenskaperna och allt efter arbetets fortskridande utbetala statsbidrag».

Detta arbete kan påtagligen bättre än av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utföras av landskontoret med biträde av vägingenjören, som på platsen övervakat och kontrollerat arbetet.

Denna prövning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppgifter beträffande vägadministrationen har, enligt länsstyrelsens förmenande, givit till resultat, att samtliga uppgifter utom väganlagens fördelning mellan länen kunna med fördel överflyttas till länsstyrelserna, i händelse dessa erhålla en på området tekniskt sakkunnig tjänsteman. En betydande besparing kan på detta sätt vinnas. Vägstyrelserna få dessutom endast vägingenjören och länsstyrelsen att göra med, vilket betyder en utomordentlig förenkling i ärendenas handläggning för dessa. Men även för länsstyrelserna skulle omläggningen, trots den ökade arbetsbördan, bli en lättnad. Det nödvändiga samarbetet med vägstyrelserna skulle underlättas och bli mera resultatrikt. Och det är på detta samarbete, som vägväsendets utveckling för närvarande i mycket beror. Vägdistriktet kunna visserligen tvingas till en hel del arbeten, men ej till alla. Och även när myndigheterna äga tvångsrätt, ge de frivilligt åtagna förpliktelseerna långt bättre resultat. Särskilt när, som i dessa ärenden, förpliktelseerna äro förbundna med stundom hårt tyngande ekonomiska bördor. Underhandlingar mellan länsstyrelserna och vägstyrelserna måste oupphörligt förekomma. Det vore då för saken utomordentligt gagnande, om ett bestämt besked kunde lämnas av länsstyrelsen. »Åtager sig vägdistriktet en viss uppoffring, kommer det att av bilskattemedel för uppgivna ändamål erhålla vissa belopp och av andra väganlag vissa belopp».

Var och en affärsman och än mer var och en, som något känner vår lantbefolknings med rätta stora försiktighet, förstår, vilken större drivande kraft till fattande av positiva beslut ett sådant tillvägagångssätt skulle ha, än det, som nu måste praktiseras, eller löften om förord till erhållande av anslag, förord, vilka *kunna* lämnas obeaktade av annan myndighet.

Inom givna, av Kungl. Maj:t fastställda gränser kan ock den lokala myndighetén, som fullt känner det konkreta fallet, mer komma det verkliga behovet till hjälp än vad är möjligt för den centrala myndigheten, som arbetar med sina pappersluntor. En ökad formalism är ofrånkomlig från varje centralisering. I den mån decentralisering kan ske till för uppdragen kompetenta lokala myndigheter, betyder en decentralisering därför, att under fortfarande betryggande former det levande livet kommer till ökad rätt. Nu bestrida visserligen de sakkunniga i oväntat skarp form länsstyrelsernas kompetens just för de uppgifter, varom nu är fråga. Då samtidigt emellertid de sakkunniga, som självklart förutsätta, att länsstyrelserna fortfarande skola handlägga de grundläggande och de svåraste uppgifterna på vägväsendets område, vilka hittills varit länsstyrelserna anförtrödda, förlitar sig länsstyrelsen därpå, att Eders Kungl. Maj:t icke fäster större avseende vid de sakkunnigas ovannämnda uttalande, än säkerligen varje länsstyrelse gör. När länsstyrelsen ansluter sig till det organisationsförslag, som styrelsen nu avhandlat, sker det ingalunda i avsikt att söka undanskjuta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen från dess ledande ställning inom svenskt vägväsende och än mindre för att förbereda styrelsens försvinnande. Förslaget innebär endast ett avlyftande från styrelsen av en del administrativa detaljuppgifter, som bättre kunna handhavas av härför lämpade lokala organ.

De sakkunnigas uppfattning i det omstridda spørsmålet om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vara eller icke vara delar länsstyrelsen så till vida, att länsstyrelsen anser att styrelsen bör vara. Däremot finner länsstyrelsen det av de sakkunniga föreslagna föryngringsmedlet — en onaturlig kvantitativ tillväxt — onödigt, dyrbart och till sina verkningar skadligt. De sakkunniga ha däremot i följande ord angivit, vad länsstyrelsen anser vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verkliga uppgift. »Det tillkommer styrelsen», säga de sakkunniga, »att i egenskap av central statsmyndighet verkställa utredningar och avgiva utlåtanden i större och allmännare frågor rörande vägväsendet, att tillvarataga de allmänna rikssynpunkterna och verka för vägväsendets ändamålsenliga utformning och planläggning i stort, samt att i övrigt med till buds stående medel verka för vägväsendets förkovran. En praktiskt betydelsefull uppgift därvid är att följa vägteknikens utveckling och verka för tillämpning av praktiska och ekonomiska arbetsmetoder samt vidare att till arbetets underlättande och förbilligande utarbета allmänna tekniska normer och normalier.»

En statsinstitution med dessa och liknande uppgifter är vårt vägväsende i behov av, och det är att hoppas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen må tillåtas att fylla dessa uppgifter, vilka komma att ställa höga anspråk på styrelsen — ej kvantitativt men så mycket mer kvalitativt.

Länsstyrelsen har vid avgivandet av detta styrelsen anbefallda yttrande ansett sig böra ägna sin huvudsakliga uppmärksamhet åt organisationen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i vad densamma berör vägväsendet, enär på detta område föreslagna förändringar nära beröra länsstyrelsens egen verksamhet.

Beträffande de sakkunnigas yttrande i övrigt vill länsstyrelsen begränsa

sig till den allmänna anmärkningen, att den benägenhet för tillskapande av nya tjänster, som så bjärt framträtt då det gällt den lokala vägförvaltningen, även spåras i de sakkunnigas övriga förslag. Vad angår vägväsendet finner man, hur utvidgningen av den lokala förvaltningen, trots det att till denna överflyttats en ej obetydlig del av de ärenden, som nu centralt handläggas av styrelsen, motsvaras av en liknande utvidgning av styrelsen själv. De sakkunniga föreslå vidare att i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen placera i förste byråingenjörs grad en fackman på automobilväsendets område. Länsstyrelsen anser att, med hänsyn till den ökade tillgång på tekniska krafter, som genom numer bättre kvalificerade besiktningsmän och genom vägingenjören komma att stå länsstyrelserna till buds, denna åtgärd åtminstone för närvarande ej kan anses strängt nödvändig. Rörande den föreslagna överflyttningen av vissa ärenden från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan naturligtvis ingen invändning göras mot riktigheten av den princip, som motiverar förändringen, nämligen att den själv affärsdrivande järnvägsstyrelsen ej bör utöva ett kontrollerande inflytande på likställda eller med statens järnvägar konkurrerande företag. Men här liksom i andra fall gäller väl att avväga, huruvida reella fördelar motsvarande kostnaderna vinnas genom att följa det teoretiskt riktiga betraktelsesättet. Inom järnvägsstyrelsen finnes givetvis samlad den största erfarenheten på området, en erfarenhet, som lär bli svår att förvärva för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och i varje fall kostar pengar att anskaffa. Och den erfarenhet, som finnes i järnvägsstyrelsen, lär ej heller Eders Kungl. Maj:t, då det exempelvis gäller en taxefråga, underlåta att höra och den får då sannolikt för ärendets slutliga avgörande ett inflytande, som kan göra den principiellt riktiga organisatoriska förändringen mer till ett sken än till en verklighet.

Med stöd av vad länsstyrelsen nu anfört, får länsstyrelsen, med avstyrkande av de sakkunnigas förslag i vad det rör väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation för vägärendens handläggning, i underdånighet hemställa att Eders Kungl. Maj:t måtte låta utarbeta ett nytt förslag enligt de riktlinjer, som länsstyrelsen förordat.

Vänernsberg i landskansliet den 31 december 1925.

Underdånigst:

AXEL VON SNEIDERN.

Gustaf Lidströmer.

Avskrift.

Bilaga B.

Till KONUNGEN.

Genom nådig remiss den 21 oktober 1925 har länsstyrelsen i Kopparbergs län anbefallts avgiva utlåtande över ett av särskilda, inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga avgivet betänkande och förslag angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet.

Länsstyrelsen överlämnar härmed ett av väggkonsulenten i länet avgivet yttrande i ärendet och får för egen del i underdånighet anföra följande.

Kravet på en reformering av väg- och vattenbyggnadsväsendet har rests närmast av den anledning, att med automobiltrafikens starka utveckling en del med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet samhörande frågor erhållit en betydelse som icke tidigare kunnat förutses, i första rummet vägunderhållet och vägnarnas anpassning efter automobiltrafiken samt att den provisoriska anordningen med väggkonsulenter med uppgift att tillhandagå såväl länsstyrelser som vägstyrelser och väghållare med utredningar, råd och upplysningar rörande vägväsendet borde snarast möjligt ersättas med en fastare organisation.

Det förslag till lösning av frågan som nu föreligger kan länsstyrelsen icke biträda. De fördelar, som kunna ur detsamma vinnas, synas länsstyrelsen skäligen små. Systemet är tungrott.

En vägfrågas lösning kommer att kräva ungefär lika lång tid som nu samt föranleda lika mycket skriveri som nu och, vad som från länsstyrelsens synpunkt är viktigast, utsikterna för länsstyrelsen att erhålla erforderligt tekniskt biträde beträffande vägfrågor och vägtrafikfrågor synas bliva avgjort sämre än med nuvarande provisoriska system. I Kopparbergs län arbeta nu en distriktstjänsteman och en väggkonsulent med praktiskt taget samma uppgifter och båda *fullt sysselsatta*. Enligt förslaget får länsstyrelsen som teknisk hjälp en vägingeniör, som i stort sett förutsättes kunna fylla både distriktstjänstemannens och väggkonsulentens uppgifter. Denne ingenjör innehar en dubbelställning, han är underordnad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, men är på samma gång praktiskt sett länsstyrelsens tjänsteman. Denna oformlighet härleder sig från att det anses ofrånkomligt, att vägväsendets tekniska del skall höra under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Fördelaktigast synes det länsstyrelsen vara att, om det låter sig göra, vägväsendet såväl administrativt, ekonomiskt som tekniskt sorterar under länsstyrelsen.

För sin åsikt att detta är möjligt hämtar länsstyrelsen stöd i betänkandet.

Däri föreslås nämligen, att i och för förenkling av vägärendenas handläggning böra väginspektörerna från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå övertaga alla sådana uppgifter, som direkt sammanhånga med den lokala tillsynen och kontrollen å arbetenas utförande, nämligen granskning av arbetsplaner, inspektion och avsyning av vägarbeten samt underhållsinspektion.

Om en person med de kvalifikationer, som fordras av en väginspektör samt med en väginspektörs uppgifter och till dessa lägges den vägingeniör-

ren enligt betänkandet tillagda uppgiften att vara länsstyrelsens och väghållningsdistriktens sakkunniga hjälp i väg- och vägtrafikfrågor, synes länsstyrelsen att intet skäl föreligger, varför icke en sådan tjänst skulle kunna helt avkopplas från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och läggas till länsstyrelserna, i synnerhet om fördelningen av bilskattemedlen övertages av länsstyrelserna.

Dessa medel torde redan nu i verkligheten fördelas av länsstyrelserna, fastän fördelningen formaliter verkställs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Dessa till länsstyrelserna anknutna tjänstemän skola självfallet vara helt upptagna av sin tjänst och förbjudna att syssla med utarbetande av arbetsplaner och med arbetsledning.

Denna sistnämnda verksamhet torde utan svårighet kunna anförtros åt den fria ingenjörsverksamheten, åtminstone åt ingenjörer som för ändamålet auktoriserats.

De fördelar, som enligt länsstyrelsens förmenande skulle vinnas genom en organisation efter ifrågavarande linje äro: en mera självständig ställning för vederbörande tjänsteman, undvikande av sammanblandning av stats-tjänst och privatförvärv, vägväsendets inordnande i sin helhet under den myndighet, dit det egentligen hör, väg- och vägtrafikfrågors avgörande på ett snabbare och mindre byråkratiskt sätt samt en effektivare och mera ingående kontroll av vägarbeten och användningen av automobilskattemedlen och statsbidragen till vägväsendet.

Några nackdelar av systemet kan länsstyrelsen icke finna. Granskning och kontroll utföras enligt de direktiv, som betänkandet anger, fastän vederbörande kontrollant inrangeras under länsstyrelsen i stället för under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Någon fara för brister i arbetsplaner och arbetsledning torde icke uppstå, då förordnanden självfallet i båda fallen böra utfärdas av länsstyrelsen efter samråd med den sakkunnige tjänstemannen hos länsstyrelsen.

Någon större kostnad för statsverket kan man heller icke räkna med. Visserligen böra vägstyrelsens sakkunniga avlönas med hänsyn till de stora kvalifikationer, som hos dem erfordras, och med hänsyn till att de icke hava tillfällen till inkomster genom ingenjörsverksamhet, men å andra sidan inbesparas kostnaden för de föreslagna vägingeniörerna.

Slutligen kan ej heller befaras att en för övrigt önskvärd enhetlig utveckling av landets vägväsen riskeras, ty väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger ju alltid att utfärda de normerande bestämmelser, som kunna vara av nöden för främjandet av denna utveckling.

Länsstyrelsen får således i underdånighet hemställa att nytt förslag utarbetas, därvid hänsyn tages till vad länsstyrelsen anfört.

Falun i landskansliet den 11 december 1925.

Underdånigst

S. H. KVARNZELIUS.

John Fahlrot.

Avskrift.

Bilaga C.

Till KONUNGEN.

Sedan Svenska vägföreningen satts i tillfälle att avgiva yttrande över det av särskilda sakkunniga uppgjorda förslaget till ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet, får vägföreningen beträffande den del av förslaget, som berör landets vägväsende, i underdånighet anföra följande.

Såsom en utgångspunkt vid organisationen av landets vägväsende har vägföreningen ansett böra tjäna, att ledningen av vägväsendet bör i görligaste mån *decentraliseras*. Det synes vägföreningen därför välbetänt, att, vid en ifrågasatt omorganisation, ledningen av vårt vägväsende mera än hittills förläggas till länsstyrelserna. Detta utesluter dock på intet sätt behovet av en sammanhållande central vägmyndighet.

De sakkunniga ha, enligt vägföreningens åsikt, icke tillräckligt följt denna princip, utan dels förlagt avgörandet i en hel del ärenden till den centrala myndigheten, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dels mellan denna och länsstyrelserna inskjutit en mellaninstans, representerad av fem väginpektörer. Vidare har den enligt de sakkunnigas förslag till länsstyrelsernas förfogande ställde tekniske fackmannen, vägingenjören, givits en egendomlig sammanställning av privat konsulterande ingenjör och statstjänsteman, som ingalunda utesluter intressekonflikter för vägingenjören vid hans verksamhet.

Beträffande *uppgörandet av vägförslag* (»arbetsplaner») föreslå de sakkunniga, att vägdistrikten skulle äga anlita vilken kompetensförklarad undersökningsförrättare, som de funne för gott utse.

Då utsikten att erhålla goda vägar väsentligen beror av den skicklighet och noggrannhet, varmed vägförslaget med stakning och dylikt uppgöres, och då ingen torde bättre än vägingenjören besitta den ofrånkomliga lokalkännedomen, synes det ligga närmast till hands att *vägförslagen uppgöras av länets vägingenjör*.

Enär det emellertid ofta kan inträffa, att vägstyrelse önskar för förslagets uppgörande anlita annan person, bör det anförtros åt länsstyrelsen att i varje särskilt fall förordna förslagsställare, vartill endast av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kompetensförklarad person skall kunna komma ifråga.

Genom att länsstyrelserna *förordna* förslagsställare vinnes också den fördel, att, särskilt vid små vägdistrikt, lokala och personliga intressen, som ofördelaktigt kunna inverka på vägfrågans tekniska handhavande, ej kunna göra sig så starkt gällande, som för det fall vägdistriktet självt utsåge förslagsställare.

Länsstyrelsens inflytande på vägföretagens tillkomst redan från början skulle troligen medföra, att en hel del mindre angelägna vägförslag bleve undanskjutna, så att arbetet kunde nedläggas på de förslag, som hade utsikt att snart komma till utförande.

Granskningen av förslagen skulle, enligt de sakkunniga, utövas av väginpektören, för att, sedan de av denne godkänts, slutgranskas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samband med prövning av ansökan om statsbidrag.

Med hänsyn till dels de stora väginpektörsdistrikten — dessa skulle bli

större än de nuvarande väg- och vattenbyggnadsdistrikten — dels andra uppgifter, som skulle åligga väginspektören, är det troligt, att väginspektörens granskning, i likhet med den nuvarande granskningen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, komme att bli va i huvudsak formell art, i vad angår alla lokala förhållanden. Alldeles uteslutet synes det vara, att väginspektören skulle kunna förvärva erforderlig lokal kännedom inom sitt stora distrikt.

Det synes vägföreningen lämpligast, att denna granskning handhaves av vägingeniören. De förslag, som av denne uppgjorts, behöva givetvis ingen annan granskning än den eftergranskning, som utföres i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före anslags beviljande, vilken eftergranskning väl torde hava till huvuduppgift att tillse, att vägförslagen med hänsyn till kostnad, huvudsträckning, vägbredd, kurvradier, lutningsförhållanden m. m. äro i överensstämmelse med de normalbestämmelser, som erfordras för att ernå ändamålsenlighet och enhetlighet i landets vägnät.

Beträffande *vägarbetenas utförande* utgå de sakkunniga från behovet av en till vägdistriktet — byggherrens hjälp ställd »arbetsledare». Det torde kunna ifrågasättas om icke ordet »arbetsledare» här använts på ett sätt, som icke överensstämmer med gällande språkbruk. En person, som utträttar den syssla de sakkunnigas »arbetsledare» gör, d. v. s. bevakar det allmännas — statens och vägdistriktens — intressen, och därvid tillser att ritningar och föreskrifter följas, bör benämnas *kontrollant*. Med *arbetsledare* åter förstås den person, som leder och fördelar arbetet mellan de olika arbetarna och arbetslagen och som inför vederbörande myndighet bär ansvaret för vidtagna åtgärder, exempelvis vid olycksfall. Arbetsledningen åligger enligt de gängse normalkontrakten den entreprenör, åt vilken arbetet uppdragits. Denne skulle säkerligen, och med rätta, betacka sig för ingrepp i sin ledning av arbetet.

Det i Norrland allmänt förekommande förhållandet, att arbetet där utföres i egen regi, torde ej inverka på frågans bedömande.

Om det sålunda blir regel, att entreprenör finnes och att det blir hans ensak att anställa och avlöna arbetsledare, ligger det ju nära att bestämma, att *kontrollen* från det allmänna skall vid samtliga byggnadsföretag inom länet, oberoende av om de bestridas av direkta anslag eller av bilskattemedel, utövas av vägingeniören. Härvid bör bemärkas, att, för att en kontroll skall bli effektiv, den måste vidtagas redan i början av ett byggnadsföretags utförande, d. v. s. vid uppgörande av program för entreprenad, utlysning av entreprenad, granskning av anbud samt utskrivning av kontrakt. Det torde icke vara obekant, att i dessa stycken har av ålder brustit åtskilligt, till förfång för det allmänna.

Vid kontrollens utförande genom vägingeniören bortfaller behov av kontroll från väginspektören.

Genom att lägga ansvaret för vägförslagens beskaffenhet och för alla med allmänna medel bekostade ny- och ombyggnadsarbetens utförande på ett ställe, nämligen på länsstyrelsens vägingeniör, torde betydligt större garantier vinnas, för att de utlagda medlen bli på ett klokt och effektivt sätt använda, än vid den av de sakkunniga föreslagna organisationen.

För att vägingeniören skall kunna fullgöra sina uppdrag med förslags uppgörande och effektiv kontroll å sådana platser, som han personligen ej hinner tillräckligt ofta besöka, måste han hava tillgång till nödiga biträden,

vare sig organisationen ordnas på nu föreslaget sätt eller efter de sakkunnigas förslag.

För att undvika onödig omgång vid behandling av anslagsärenden synes det lämpligt, att kontrakten med vägstyrelserna angående statsunderstödda arbetens utförande *tecknas av länsstyrelsen*. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle sålunda, sedan anslagen fördelats, endast hava att översända det på länet fallande beloppet till länsstyrelsen.

Beträffande behovet för *vägdistriktet av sakkunskap i vägunderhållsfrågor* torde skäl föreligga att påpeka, att vi nu befinna oss i en övergångstid. Behovet av råd och anvisningar till vägdistriktet torde för närvarande vara stort. Som bekant övergå vägdistriktet allmänt till vägkasseunderhåll och anställa för dettas utförande kompetenta vägmästare eller anlita entreprenörer. Härigenom torde behovet av upplysning komma att minska och vägingenjörens befattning med dylika frågor att betydligt avtaga.

Vad åter *kontrollen å vägunderhållet och granskningen av vägkassornas räkenskaper* (verkliga kostnaden för vägunderhållet) beträffar, ha de sakkunnige överlämnat dessa uppgifter åt väginspektörerna. Denna kontroll och granskning skulle dock, med hänsyn till distriktens stora omfattning och inspektörernas brist på kännedom i lokala förhållanden, antagligen bliva av enbart ytlig och formell natur, i vilket fall den kan undvaras, eller också måste väginspektören få till sitt förfogande en stor stab kvalificerade biträden, varvid kostnaden blir något helt annan än den, varmed de sakkunniga räknat. Kontrollen av underhållskostnaden avser ju icke endast att bedöma, huru mycket pengar som åtgått och vartill de använts — detta är en enkel sak — utan att bedöma, om verkligen skäligt resultat nåtts för de utlagda medlen. Detta är en mycket svår uppgift, som med framgång endast kan utföras av den, som ingående kunnat skaffa sig kännedom om de olika distrikts sätt att ombestyrta underhållet.

Att en *väginspektör*, som finge på sin lott att ganska underhållet å bortemot 15,000 km. väg, fördelat på cirka 75 vägdistrikt, skulle kunna medhinka en så omfattande uppgift utan hjälp av en vidlyftig organisation, anser vägföreningen osannolikt. Ingen annan än *vägingeniören*, som ofta måste befara sitt län med ett begränsat antal distrikt, torde vara i stånd att utöva en *reell* granskning av underhållet och kostnaden därför.

Vägföreningen anser sålunda, att även nu nämnda granskningsuppgifter böra påvila vägingeniören.

Vägingeniören bör vara uteslutande *statstjänsteman*, i tekniska frågor sorterande under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och tillsätts, gärna på kort förordnande eller tills vidare, av Kungl. Maj:t, varvid länsstyrelserna böra beredas stort inflytande på personvalet. Vägingeniören bör icke tillåtas att för vägstyrelsernas eller väghållarnas räkning åtaga sig andra avlönade uppdrag än dem, som tillhöra hans tjänsteåligganden. Avlöningen bör bestämmas så, att en *fast lön* utgår för samtliga hans åligganden, d. v. s. för arbete med förslags uppgörande, kontroll av förslag, kontroll av vägbyggnader, underhåll och räkenskaper samt konsultationer åt länsstyrelse och vägdistrikt. Tilläggsarvoden enligt taxa böra utgå för alla förrättningar, som kräva biträden, dock endast i och för *biträdenas avlöning*. Dessa biträden bliva privat anställda hos vägingeniören. Vid ett dylikt lönesystem bör vägingeniörens avlöning beräknas närmast lika med vad som gäller för t. ex. länsassessor. Hårtill kommer ersättning för kontor m. m. samt för resor, på sätt de sakkunniga föreslagit.

Beträffande vägingenjörens resor vill vägföreningen påpeka vikten av dels att vägingenjören själv kör bil, för att ernå erfarenhet i trafikfrågor, dels att reseersättningen avväges så, att han ej av kostnadsskäl söker inskränka omfånget av sina inspektionsresor. Då nu gällande resereglemente försvårar hållandet av eget motorfordon, böra för dessa tjänstemän särskilda föreskrifter härutinnan utfärdas.

För att sätta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i stånd att följa utvecklingen av vägväsendet i landet och utöva kontroll och eftersyn å *vägingeniörernas* sätt att sköta sina åligganden, bl. a. genom att verkställa *avsynning* å vissa större vägföretag, synes det vägföreningen, att, i stället för inspektörer, vilka icke torde böra ifrågakomma, i fall vägingenjörernas befattning utvidgas på nu föreslagna sätt, i styrelsen böra tillsättas förslagsvis tre tjänstemän med exempelvis förste byråingenjörers ställning och med nu nämnda uppgifter. Dessa finge då i uppgift, förutom arbetet å vägbyrån, att genom täta resor inspektera vägarna, särskilt större vägarbeten, samt på grundval av sina därvid gjorda iakttagelser till styrelsen inrapportera anmärkningsvärda förhållanden rörande vägväsendet och därigenom sätta styrelsen i stånd att utöva nödig kontroll å vägingenjörernas verksamhet.

Kostnaden för den lokala organisationen, inberäknat kostnaden för de föreslagna trenne förste byråingenjörerna i styrelsen, uppskattas *approximativt* på följande sätt.

Per genomsnittslän med 300 mil allmänna vägar uppskattas kostnaden till			
Vägingeniör, lön	kronor	10,000: —	
Kontorskostnad	»	1,000: —	
Resor per bil, 1,500 mil å 5: —	»	7,500: —	
Dagtraktamenten för 150 dagar	»	2,700: —	21,200: —
Ersättning till biträden, att täckas av förrättningsarvoden enligt taxa:			
Skriv- och rithjälp	»	3,000: —	
Biträdande ingenjör för vägstationer och platskontroll	»	6,000: —	
Resor för d:o	»	1,800: —	10,800: —
			32,000: —

För vissa län med stor trafik, som Stockholms och Malmöhus län, samt för de nordliga länen med långa avstånd och stora nybyggnadsanslag, inalles för 10 län, räknas med ytterligare en biträdande ingenjör till en kostnad av 9,000 kronor (lön 6,000, resekostnad 3,000 kronor). Dessutom räknas för nödig platskontroll vid permanenta beläggningar o. d., i likaledes 10 län, 6,000 kronor per län. Även dessa utgifter skulle täckas av förrättningsarvoden enligt taxa.

För hela landet skulle kostnaden uppskattas till 23 genom-

snittslän å 32,000 kronor	kronor	736,000: —	
Förstärkning, 10 län å 15,000	»	150,000: —	
Gotlands län, hälften av genomsnittslän	»	16,000: —	
Tre förste byråingenjörer i styrelsen, löner	kronor	36,000: —	
Resekostnader, (resor i bil kunna i stor utsträckning kombineras med vägingenjörernas resor)	»	26,000: —	62,000: —

Summa kronor 964,000: —

Samtliga ovanstående löner äro angivna med dyrtidstillägg inberäknade.

Härtill bör till äventyrs läggas, för ökade kamerala göromål i vissa län, ett belopp av förslagsvis 2,000 kronor per län eller för 24 län 48,000 kronor (måhända kan i motvikt häremot minskning av personalen i styrelsen äga rum). Kostnaden uppskattas sålunda till 1,012,000 kronor, varvid kostnaden för resor och biträden torde vara upptagen till summor, som ligga på den säkra sidan.

En mot denna uppskattning svarande kostnadsuppgift har icke lämnats av de sakkunniga.

Dessa hava beräknat en del av kostnaden på följande sätt:

5 stycken väginpektörer	kronor 115,000: —		
Resekostnader för dessa, cirka	» 60,000: —	175,000: —	
23 vägingeniörer		136,000: —	311,000: —

Härvid må anmärkas, att kostnaden för väginpektörernas resor synes alldeles för lågt beräknad. För exempel blott *en* grundlig inspektion per år i södra distriktet torde fordras 2,000 mils färd i bil à 5 kronor, d. v. s. en kostnad för enbart bilen av 10,000 kronor, vartill komma traktamenten.

Till ovanstående blygsamma belopp av 311,000 kronor får emellertid läggas kostnaden för de av de sakkunniga föreslagna förrättningsarvodena. Dessa kunna med ledning av de utgående anslagen till vägbyggnader och väganläggningar för de närmaste åren *approximativt* beräknas på följande sätt:

Anslagen till vägbyggnader och vägomläggningar utgöra i runda tal:

Landsbygdens bilskattemedel	15	mill. kronor	
däraf underhållsbidrag	5	»	»
Återstod för byggnader etc.	10	»	»
Tillkommer vägdistriktens bidrag	5	»	» 15 mill. kronor
Ordinarie nybyggnadsanslag	3	»	»
Tillkommer vägdistriktens bidrag	1.5	»	» 4.5 »
			<u>19.5 mill. kronor</u>

En uppskattning av kostnaden enligt de sakkunnigas förslag skulle se ut på följande sätt:

Väginpektörer och vägingeniörer som ovan kronor 311,000: —

Förrättningsarvoden:

»Arbetsledning» med resor, renstakning o. d. i genomsnitt 3 procent å 19.5 mill. kronor » 585,000: —

Vägförslags upprättande inklusive resor » 300,000: —

(Jämför de sakkunnigas å sid. 18 anförda nettoutgift 1923—24 av 292,871 kronor. Härtill kommer kostnaden för bilskattevägar)

Summa kronor 1,196,000: —

Härtill komma sannolikt vissa dyrtidstillägg.

Hela detta belopp cirka 1,2 mill. kronor finge bestridas av allmänna medel: direkta statsbidrag, vägskatt och bilskattemedel, huvuddelen av de senare. Då huvudparten av de båda sista posterna skulle komma att utgå till de 23 vägingeniörerna, och hänsyn toges till den ofantliga skillnaden i exempelvis bilskattemedel i olika län, inses, att vägingeniörerna i mindre län, med en fast lön av blott 3,000 kronor, finge ett rätt så torftigt leve-

bröd, under det att kolleger i större län, även efter avdrag för resor och biträden, sannolikt komme att åtnjuta högst betydande inkomster. Detta kan ju icke sägas vara en tilltalande avlöningsform. Säkerligen komme de bättre ställda vägingenjörerna att bliva väsentligt högre avlönade än de tilltänkta väginspektörerna.

Det torde vara det allmänna ganska likgiltigt, om medel utgå i form av fast lön eller i form av förrättningsarvoden; ovanstående beräkning visar dock, att den av de sakkunniga föreslagna organisationen kostar det allmänna, vare sig det nu är staten eller vägdistrikten eller trafikanterna, betydligt mera än 311,000 kronor.

Det är väl knappast behöfligt att understryka, att de båda uppskattningarna av den *verkliga* kostnaden för vägväsendets lokala organisation äro *summariska*, då vägföreningen helt naturligt icke förfogat över tid och krafter att utföra detaljerade undersökningar. Noggrannhetsgraden vid de båda förslagen torde dock vara densamma, så att från jämförelsen den slutsatsen bör kunna dragas, att kostnadsskäl icke kunna anföras såsom talande till förmån för de sakkunniga.

Att vid vägföreningens förslag en besparing bör uppstå är tydligt, enär vid detta ett betydande dubbelarbete — »arbetsledning» med kontroll — undvikes. Dessutom minskas resekostnaden; då dels resorna för ett par tjänstemän bortfalla, dels den kontrollerande myndigheten — länsstyrelsens vägingenjör — är lämpligare placerad än de sakkunnigas väginspektörer.

Påpekas bör, att, vid såväl de sakkunnigas förslag som vid föreningens, kostnaden tillkommer för förslag och kontroll m. m. vid brobyggnader samt vid de speciella, norrländska ödebygdsvägarna, enklare vägarna m. m. Kostnaden för dessa vägar och för deras organisation är dock mycket ringa i jämförelse med kostnaden för det övriga vägnätet och inverkar ej på frågans bedömande. Dessa specialvägar, ävensom delvis förslag och kontroll vid broar, kunna givetvis utföras under ledning av länens vägingenjör med hjälp av särskilda biträden.

Vad beträffar övriga punkter i de sakkunniges förslag — behållandet av en relativt stark central myndighet med en särskild vägbyrå, tillsättandet av en broinspektör och av en sakkunnig i bilfrågan — delar vägföreningen de sakkunnigas uppfattning.

I en särskild punkt måste vägföreningen dock bestämt anföra en avvikande mening från de sakkunniga, nämligen angående ett ifrågasatt, framtida intagande under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av de arbetsuppgifter, som nu fyllas av vissa statsunderstödda organ, Svenska vägföreningen och Svenska vägintitutet, vilka hava vägfrågan till sitt arbetsfält. Alldeles fränsett det förhållandet, att det aldrig visat sig klokt att under statsdriften indraga arbetsuppgifter, som lika väl kunna fyllas av fristående organ, vilka lättare än statsorganen kunna hållas oberoende av den med all statlig verksamhet oskiljaktliga schematiseringen, må det ihågkommas, att det i landet nu befintliga intresset för vägväsendets förbättring ävensom en mängd av de åtgärder, som i detta syfte redan vidtagits, äro att tillskriva just befintligheten av på enskilt initiativ och genom enskilt ekonomiskt understöd bildade institutioner. Understöd av allmänna medel har kommit dessa till del, först sedan de visat sig i stånd att fylla sin uppgift. Att sätta i utsikt indragande av statsunderstöd till de institutioner, som påtagit sig sådana arbetsuppgifter som forskningsverksamhet i vägfrågan, meddelande av handledning av vägunderhåll, utbildande av vägmästare m. m., synes vägföre-

ningen allt annat än välbetänt och ägnat att avsevärt försvaga, eller rent av strypa, det enskilda initiativet, vilket även i framtiden lär bliva behövt för vägväsendets utveckling. Erfarenheten har visat, att önskvärt samarbete mellan här ifrågasatta, fria statsunderstödda organ och statens egna organ ej är svår att åstadkomma.

Erfarenheten från Svenska vägföreningens verksamhet har visat, att en mängd uppslag och reformförslag framkommit till diskussion vid föreningens möten, kurser och föredrag samt i tidskriften. Härvid hava förslagen ingående debatterats. De livsdugliga idéerna hava omsatts i praktiken och de mindre värdefulla uppslagen hava utgallrats. En sådan förgranskning och utgallring av förslag och projekt kan med fördel ske i en förening, men icke på samma sätt ombesörjas av ett ämbetsverk. Huru än vägväsendet kommer att organiseras, lära de slutliga avgörandena i vägfrågor komma att ske i beslutande församlingar, vare sig dessa äro vägstämmor, landsting eller riksdag. För dessa församlingars ställningstagande torde förenämnda möjligheter till objektiv opinionsbildning vara mycket betydelsefulla och knappast kunna överskattas.

På grund av vad som här ovan anförts får Svenska vägföreningen sålunda i underdånighet föreslå

att i varje län, även Gotlands, anställas som statstjänsteman på extra stat en *vägingeniör* mot fast lön,

att vägingeniören utför det allmännas kontroll å samtliga vägbyggnader inom länet,

att vägingeniören skall vara länsstyrelsens och vägstyrelsens tekniske sakkunnige i väg- och trafikfrågor samt biträda länsstyrelsen vid kontroll av väganläggningar och vägunderhåll samt vid statens granskning av kostnaden för desamma,

att länsstyrelsen förordnar vägingeniör eller annan kompetentförklarad person att uppgöra vägförslag,

att vägingeniören skall granska och godkänna ej av honom uppgjorda vägförslag, innan de insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen,

att beviljade statsmedel ställas till länsstyrelsens förfogande, för att, enligt upprättade kontrakt med vägdistriktet, genom länsstyrelsens försorg utbetalas till distriktet efter vägingeniörens avsyning och godkännande, samt

att i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anställas, utöver vad de sakkunniga föreslagit, förslagsvis tre förste byråingenjörer med uppgift bl. a. att avsyna visa större vägbyggnadsföretag och genom inspektion av vägnätet sätta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i stånd att kontrollera vägingeniörernas verksamhet.

Stockholm den 16 december 1925.

Underdånigst

L. REUTERSKIÖLD

Gustaf Enblom.