

Nr 296.

Av herr **Ljunglund**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet.

Frågan om vägväsendets omorganisation har under en längre följd av år varit föremål för riksdagens uppmärksamhet och föranledde bland annat proposition i ärendet vid 1922 års riksdag, utan att då kunna bringas till lösning. År 1927 tillkallade Kungl. Maj:t särskilda sakkunniga för avgivande av förslag till väg- och vattenbyggnadsväsendets omorganisation. Dessa sakkunniga avgåvo sitt förslag redan i oktober samma år, varefter förslaget varit på remiss till olika myndigheter och korporationer. Sammanfattar man de yttranden, som avgivits över förslaget, framgår, att detta gjort ett mycket gynnsamt intryck och att detsamma på de flesta håll hälsats som en god, på flera håll som en utmärkt lösning av vägföråran. Den relativt obetydliga opposition, som mot förslaget framkommit, är förklarlig av den bundenhet, som brukar förefinnas vid en gång invanda organisationsformer, vid vilka dessutom många personers väl kan vara knutet. Förslaget uppvisade delade meningar i en viktig punkt. De sakkunnigas majoritet (landshövding Lybeck och byråchef Valsinger) ansågo, att vägväsendets centralisation i så måtto kunde främjas, att de nytillkommande vägingenjörerna skulle vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän och icke länsstyrelsens, vilket bland annat hade som följd en uppflyttning av den nuvarande överdirektören och chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till generaldirektör samt byrådirektören och chefen för styrelsens administrativa byrå till byråchef, detta ehuru göromålen i styrelsen genom en omorganisation skulle komma att minskas. De sakkunnigas ordförande (landshövding von Sydow) åter uttalade i en reservation som sin åsikt, att vägingenjörerna borde vara respektive länsstyrelser och icke väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän. Denna senare s. k. Sydowska linje har bland annat vunnit anslutning från det övervägande flertalet länsstyrelser.

Ehuru sålunda ett gott underlag för en framställning till riksdagen i den föreliggande omorganisationsfrågan otvivelaktigt kan anses hava föreläggat i 1927 års utredning enligt sistnämnda linje, har Kungl. Maj:t tillkallat ytterligare nya sakkunniga, vilkas utlåtande i huvudsak lagts till grund för den kungl. propositionen. I ett särskilt yttrande till detta senaste utlåtande har emellertid landshövding Kvarnzelius uttalat sina sympatier för 1927 års förslag. Utlåtandet såväl som den därpå grundade

propositionen förete flera påtagliga försämringar från samma 1927 års förslag. Jag vill här nedan beröra en del.

Sakkunnigeförslaget av år 1927 bygger på principen att åt den i länsstyrelsen eller vid länsstyrelsen anställda vägingenjören överlämna överinseendet över länets vägväsende samt den tekniska och ekonomiska kontrollen över uppgjorda förslag ävensom användningen av anslagna medel. Utarbetandet av förslag till vägar och broar överlämnas enligt förslaget till den privata konsulterande ingenjörsverksamheten under kontroll av vägingenjören. Förslaget ställer vägingenjören såsom tjänsteman i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hans verksamhet skulle närmast övervakas av styrelsens väginnspektörer. De sakkunnigas ordförande, landshövding O. F. von Sydow, uttalade, som nämnts, att vägingenjören skulle vara länsstyrelsens tjänsteman; kontakten med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle uppehållas genom dennas väginnspektörer, som skulle tillse, att enhetlighet i tekniskt avseende tillämpades. Bland önskemål, som särskilt framfördes, må under förslagets granskning erinras om kravet, att vägingenjören helt skulle ägna sig åt sin tjänst och icke få mottaga uppdrag vid sidan därom.

1928 års förslag nedsätter i föregående förslag förutsatta avlöningsförmåner för vägingenjörerna och kompenserar detta genom att praktiskt taget giva vägingenjören monopol på utförandet enligt taxa av förslag till vägar och broar. Visst understöd lämnas enligt förslaget till vägingenjörens privata ingenjörbyrå. Mottagandet av avlönade kontrollantuppdrag från vägstyrelserna är vägingenjören förbjudet. Där dessa icke kunna utföras i tjänsten, utan särskild ersättning, skola de lämnas åt den privata ingenjörsverksamheten. Frågan om vägingenjörens privata verksamhet vid sidan om de i tjänsten influtna uppdragen beröres icke.

Enligt propositionens kalkyler skulle 1928 års förslag vara omkring 120,000 kronor billigare per år än 1927 års förslag. Denna beräkning förbiser dock, att 1928 års förslag vill överlämna viss del av »arbetsledningen» eller kontrollen å arbetenas utförande åt den privata ingenjörsverksamheten, medan denna enligt 1927 års förslag påvilade vägingenjörerna, som då voro befriade från övervägande delen av projekteringsarbetet. Besparingen om 120,000 kronor (i medeltal 5,000 kronor på vardera av 24 län) torde, om detta beaktas, med visshet bytas i motsatsen. Kostnaden för projekteringsarbetet ändras icke om en privat ingenjör utför det för samma taxa.

De olägenheter, som särskilt tillskrivits det nuvarande systemet, äro lockelsen för tjänstemännen att främja sina ekonomiska intressen genom att gynna dem, som privat anlitate deras tjänster, och den genom distrikts-tjänstemännens stora och privata förtjänster uppkomna svårigheten att rekrytera de högre befattningarna, som övervägande sakna möjligheter till privat förtjänst.

Genom 1927 års förslag blev åtminstone den förra av dessa olägenheter

avlägsnad. I synnerhet skulle så hava blivit fallet, om yrkandet på förbud för privat verksamhet bifallits. Genom 1928 års förslag kommer vägingenjörrens opartiska tjänstemannaställning icke att kunna upprätthållas. Det ligger i sakens natur, att en statsanställd ingenjör, som direkt anmodas av staten att etablera en konsulterande ingenjörbyrå, icke kan av samma stat förbjudas att utnyttja denna byrå, som han med vissa kostnader måste upprätta och vidmakthålla. Enligt utredningen skulle nettoförtjänsten i de större länen på vägingenjörrens uppdrag enligt förordnande belöpa sig till cirka 5,000 kronor per år. Att för detta belopp taga på sig kostnader, risken och besväret med lokal, biträden, som städse skola hållas sysselsatta, expenser m. m. är orimligt. Förhållandena måste leda till, att en av vägingenjörrens främsta intressen och arbetsuppgifter blir att skaffa sig privata uppdrag vid sidan om sina väg- och broarbeten för staten. Opartiskheten gent emot allmänheten är därmed borta. Den vägstyrelse, vars medlemmar lyckas tillföra vägingenjören de bästa privata konsulterande uppdragen, kan med lika stort skäl vänta sig en gynnsam behandling vid anslagsfördelningarna, som man för närvarande anser att goda arbetsledningsarvoden kunna medföra. Staten bör icke ytterligare fortskrida på den tyvärr redan beträdda banan, att låta tjänstemän i ansvarig och ansvarsfull ställning vid sidan om sin statsbefattning bedriva privat, konsulterande verksamhet, vilket alltid förr eller senare måste leda till konflikter mellan ämbetsansvaret och privatintresset.

Bestämmandet av lämplig lön för vägingenjörerna försvåras i hög grad av den tradition, som utbildat sig i avseende å distriktstjänstemännens inkomster. Genom utarbetande av förslag enligt taxa samt ersättningar för arbetsledning enligt frivillig överenskommelse med väghållningsdistriktet i förening med en ofta omfattande privat konsulterande ingenjörsverksamhet hava distriktstjänstemännen ernått avsevärda inkomster. Ser man bort från denna tradition och endast söker utröna, vad som kräves i lön för att framdeles få befattningarna väl besatta, så giver föreliggande utredning en god ledning i den föreslagna broinspektörsbefattningen. Till denna krävas kvalifikationer i praktiskt och teoretiskt hänseende, som givet ligga över, vad man behöver kräva av vägingenjörerna. Hans lön är föreslagen till 12,000 kronor. För vägingenjörerna är förslaget lönegrad B 28. Ett främjande av önskemålet att befordran till vägingenjör skall vara eftersträfvansvärd synes kräva, att vägingenjören, såsom statskontoret föreslagit, placeras i lönegrad B 27. 1927 års förslag avser att giva vägingenjörerna lön enligt B 26 samt därutöver $\frac{1}{2}$ procent å de vägbyggnads- och automobilskattemedel, som för året tilldelas länet, dock högst 5,000 kronor utöver B 26. Detta skulle giva vägingenjören större avlöning än vägingenjören åtnjuter och försvåra rekryteringen av de viktigare posterna.

Det torde av ovanstående framgå, att den kungl. propositionen icke är ägnad att avhjälpa de mest påfallande olägenheterna hos nuvarande orga-

nisation. Lika uppenbart torde vara, att 1927 års förslag i allt väsentligt är tillfredsställande.

De detaljer i 1927 års förslag, som tarva modifiering, äro vägingenjörrens lön och hans tjänsteställning. Den förra bör enligt statskontorets förslag utgå enligt B 27, den senare bör dels vara sådan, att han förbjudes privat verksamhet, dels att han uttryckligen anställles såsom tjänsteman i länsstyrelsen.

Denna senare fråga återverkar även på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation. Decentraliseras vägärendena i enlighet med 1927 års förslag, kommer arbetet i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att väsentligt avlastas. Utsvällningen av den ordinarie personalens såväl antal som tjänsteställning, utöver de tre väginspektörerna, torde då bliva helt överflödig. Här äro alltså ej obetydliga besparingar att vinna.

En av 1928 års sakkunniga, landshövding Kvarnzelius, har biträtt förslaget i den förhoppningen att framtida ändringar i riktning mot 1927 års förslag skulle kunna göras. Dessa förhoppningar torde vara allt för sanguiniska. En reducering av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, sedan denna en gång svällt ut, torde i det närmaste höra till omöjligheterna. Om 24 vägingenjörer tillsättas, var och en med sin konsulterande ingenjörbyrå, torde detta system vara lika svårt att rubba som att upprycka roten till de allmänt kända missförhållandena inom väg- och vattenbyggnadsdistrikten, nämligen kombinationen av privat företagsverksamhet och ämbetsmannaställning.

Utan att nu ingå på en ytterligare granskning av den föreliggande propositionen torde man på goda grunder säga, att den utgör en föga lämplig utgångspunkt för en vägreform, som skall bliva till verklig nytta för landet och dess vägtrafik. Då däremot det förslag, som utarbetats av 1927 års sakkunniga enligt den s. k. Sydowska linjen, från de flesta håll betecknats som ett väl utformat, praktiskt genomförbart, billigt och effektivt förslag, vilket dessutom tillvunnit sig stora sympatier över hela landet, får jag hemställa, att riksdagen måtte besluta,

att, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 211 angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet, en omorganisation bör ske i huvudsaklig överensstämmelse med 1927 års sakkunnigas förslag enligt den s. k. Sydowska linjen.

Stockholm den 28 mars 1928.

Leon. Ljunglund.