

Nr 211.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet; given Stockholms slott den 16 mars 1928.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Sigurd Ribbing.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 16 mars 1928.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, GÄRDE, PETTERSSON, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG, VON STOCKENSTRÖM.

Tillförordnade departementschefen, statsrådet Ribbing anför:

Frågan om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet har sedan flera år varit föremål för utredningar och överväganden. Dyliga utredningar och därav föranledda förslag hava avgivits av särskilda sakkunniga den 30 september 1925 (Statens offentliga utredningar 1925: 33), den 26 oktober 1927 (Statens offentliga utredningar 1927: 26) och nu senast den 9 mars 1928.

Beträffande uppkomsten och utvecklingen av den statliga organisationen av väg- och vattenbyggnadsväsendet torde få hänvisas till den redogörelse därför, som lämnats i ovanberörda betänkande den 30 september 1925 (sid. 8—19). I fråga om grunddragen av den nuvarande organisationen, vilken i huvudsak förskriver sig från år 1882, må här i korthet erinras följande:

Det centrala förvaltningsorganet är väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Dess ämbetsbefattning omfattar handläggning av tekniska och administrativa ärenden, som angå: 1) anläggning eller förbättring av vägar, broar, färjor, kanaler, slussar, hamnar och dylika företag; 2) sjöars och vattendrags tillgodogörande för sjöfart, flottning eller andra industriella behov och i samband därmed nödiga anläggningar; 3) skyddsåtgärder mot skärningar och översvämningar av sådan omfattning och beskaffenhet med hänsyn till det allmännas intressen, att de anses böra utföras av staten och på dess bekostnad; samt 4) enskilda järnvägar, avsedda för allmän trafik.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning undantagas dock de ärenden av ovannämnda beskaffenhet, som äro tillagda vattenfallsstyrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utgöres av en överdirektör (lönegrad A 2) såsom chef för verket samt två byråchefer (B 30) och en byrådirektör (B 28) såsom ledamöter. Av ledamöterna förestå en byråchef tekniska byrån, en byråchef järnvägsbyrån och byrådirektören administrativa byrån. Å tekniska byrån handläggas alla tekniska ärenden rörande styrelsens ämbetsbefattning tillkommande allmänna arbetena utom enskilda järnvägar, å järnvägsbyrån alla tekniska ärenden rörande enskilda järnvägar och å administrativa byrån alla på styrelsen ankommande administrativa och ekonomiska ärenden. Dessutom finnes en på extra stat uppförd hamnavdelning för utförande av statens och statsunderstödda fiskehamnar, vilken avdelning, som för närvarande förestås av en distriktstjänsteman i egenskap av byråchef med lön enligt lönegrad B 30, bekostas av anslagen till berörda fiskehamnar.

För närmaste uppsikten över och bestyret med de till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning hörande arbetena och anläggningarna i landsorten äro till biträden åt styrelsen anställda distriktschefer och distriktsingenjörer. Distrikten äro sju, nämligen södra, västra, östra, mellersta och nedre norra distrikten samt Västerbottens distrikt och Norrbottens distrikt, och omfatta 3—6 län utom de två sistnämnda, vilka vart och ett bestå av endast det därmed likbenämnda länet. I varje distrikt finnas en distriktschef och en distriktsingenjör utom i nedre norra distriktet, där antalet distriktsingenjörer är tre. Antalet distriktstjänster är sålunda 16, varav två, nämligen en distriktschefs- och en distriktsingenjörstjänst, icke äro uppförda å ordinarie stat.

Det åligger distriktschef bland annat att verkställa anbefallda undersökningar och tekniska eller ekonomiska utredningar angående de till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning hörande allmänna arbeten samt upprätta de för sådana ärendens handläggning hos styrelsen nödiga ritningar och kostnadsförslag; att enligt styrelsens föreskrifter leda utförandet av de arbeten, som stå under styrelsens omedelbara inseende och åt distriktschefen särskilt anförtros; att öva den tekniska tillsyn å allmän flottleds underhåll och nyttjande, som jämlikt 70 § i lagen om flottning i allmän flottled åligger tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten; samt att företaga inspektionsresor inom distriktet för utövande av tillsyn och kontroll å statsunderstödda allmänna arbeten och för besiktning å redan verkställda anläggningar.

Distriktsingenjör åligger att på eget ansvar verkställa de inspektioner eller

andra förrättningar, vartill han förordnas, ävensom att efter förordnande vid förfall för distriktschefen förvalta dennes ämbete.

Distriktschef och distriktsingenjör åtnjuta en fast lön av 3,000 respektive 1,500 kronor jämte tillfällig löneförbättring och dyrtidstillägg. Deras huvudsakliga inkomst härflyter av arvoden för förrättningar enligt fastställd taxa samt av praktiserande ingenjörsvärksamhet.

I och med vägväsendets växande betydelse och särskilt efter tillkomsten av automobilskattemedlen, som berett vägkassorna större tillgång på statsbidrag till vägförbättringar, har det för länsstyrelserna blivit ett oavvisligt behov att erhålla tekniskt biträde vid handläggningen av det ökade antalet vägärenden samt att bereda vägstyrelserna sakkunnig handledning vid deras allt mer krävande arbete. Detta behov har, i avvaktan på omorganisationen av vägväsendet, provisoriskt tillgodosetts genom att Kungl. Maj:it anvisat automobilskattemedel för anställande hos länsstyrelserna av vägtekniskt sakkunniga personer, v ä g k o n s u l e n t e r. Vägkonsulent, i allmänhet en inom varje län, åligger enligt av vederbörande länsstyrelse utfärdade instruktioner att inom länet verka för en ändamålsenlig väghållning och med avseende härå tillhandagå muntligen eller skriftligen med råd och upplysningar beträffande anläggning, förbättring och underhåll av länets allmänna vägar. Vägkonsulenterna, av vilka vissa äro väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän, erhålla ett fast mindre arvode av automobilskattemedel och i vissa län arvodesfyllnad av utav landsting eller en vägförening tillskjutna ytterligare medel, vidare dagarvode för mera omfattande arbete för länsstyrelsen och ersättning för förrättningskostnader men hava liksom distriktstjänstemännen sin huvudsakliga inkomst av konsulterande verksamhet inom vägväsendet.

Frågan om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet upptogs den 11 april 1924 till behandling av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, som till statsrådsprotokollet anförde bland annat följande:

*Utrednings-
uppdrag den
11 april 1924.*

Med automobiltrafikens starka utveckling hade en del med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet samhörande frågor erhållit en betydelse, som icke tidigare kunnat förutses, i första rummet vägunderhållet och vägarnas anpassning efter automobiltrafiken. Nödvändigheten att tillgodose behovet av teknisk sakkunskap vid behandlingen av hithörande frågor hade föranlett upptagandet av den jämväl av andra skäl aktuella frågan om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med tillhörande organ.

Då behovet av tillgång till teknisk sakkunskap vid behandling av vägfrågorna oundgängligen måste tillgodoses, hade vissa provisoriska anordningar vidtagits, i det att automobilskattemedel ställts till förfogande för gottgörelse åt vägsakkunnig hos länsstyrelserna. Uppenbarligen borde ifrågavarande provisoriska anordning snarast möjligt ersättas med en fastare organisation. Vid den utredning, som för vinnande av detta syfte vore erforderlig, torde det visa sig nödvändigt att i hela dess vidd upptaga frågan angående väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och distriktstjänsternas organisation och arbetsuppgifter.

Utöver berörda fråga syntes även vissa andra spörsmål böra upptagas till prövning i samband med den utredning, som sålunda erfordrades.

Frågan, huruvida ändring borde äga rum i gällande ordning för behandling av de enskilda järnvägarnas taxeärenden, syntes böra upptagas till prövning. Det syntes böra tagas under övervägande, huruvida och i vad mån ärenden rörande Trollhätte kanal och Södertälje kanal samt ytterligare möjligen ifrågakommande kanaler kunde sammanföras till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Då behovet av att på automobilväsendets område äga tillgång till en central, enhetlig ledning gjorde sig gällande, syntes skäl tala för att denna uppgift

under möjligast enkla former överlämnades till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vid en omorganisation av denna styrelse syntes böra tagas i övervägande, huruvida icke jämväl de åligganden, som enligt gällande bestämmelser tillkomme luftfartsmyndigheten, borde överflyttas från kommunikationsdepartementet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Till prövning borde upptagas frågan, huruvida särskilda åtgärder i organisatoriskt hänseende borde vidtagas för att åstadkomma förbättring av inspektionen å flottlederna.

Givetvis hade det varit önskvärt, att den utredning om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation, som sålunda i skilda hänseenden visat sig erforderlig eller önskvärd, kunnat vidtagas vid en tidpunkt, då man ägt en säkrare kännedom om de riktlinjer, efter vilka den genomgripande väglagsreform, som sedan länge stått på dagordningen, kunde komma att utformas. Emellertid vore det för närvarande icke möjligt att med säkerhet bedöma, när en dylik väglagsreform kunde komma att föreläggas riksdagen. Att till denna ovissa tidpunkt undanskjuta en omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen syntes icke böra komma ifråga. Med hänsyn till den snabba utvecklingen på vägväsendets och automobiltrafikens område skulle man i sådant fall riskera, att utvecklingens ofrånkomliga krav måste tillgodoses genom provisoriska åtgärder utan nödig enhetlighet, vilka sedermera kunde tänkas komma att försvåra ett tillfredsställande ordnande av oförmälda angelägenheter.

Med bifall till departementschefens därom gjorda hemställan bemyndigade Kungl. Maj:t nämnda den 11 april 1924 departementschefen att tillkalla sakkunniga för att inom kommunikationsdepartementet biträda vid utredning av frågan om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet och därmed sammanhängande spörsmål.

De i enlighet härmed tillkallade sakkunniga voro överdirektören och chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen C. H. F. Meurling, distriktchefen i östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, överstelöjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren J. A. D. Ekelund, ledamoten av riksdagens första kammare, häradsdomaren J. B. Johansson i Fredrikslund och dåvarande ledamoten av riksdagens andra kammare, lantbrukaren J. Rehn i Hissjö, med biträde i viss utsträckning av landshövdingen W. Murray, verkställande direktören i Svenska järnvägsföreningen, överstelöjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren O. Bärnheim och extra byråchefen i kommunikationsdepartementet, överstelöjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren A. B. Gärde.

1925 års
förslag.

Det av de sakkunniga avgivna, ovan oförmälda förslaget innebar i huvudsak följande:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förutsattes skola bibehållas såsom självständigt centralt ämbetsverk men med chefen i generaldirektörs ställning och tillsatt genom förordnande på viss tid. Från styrelsens tekniska byrå skulle avskiljas alla ärenden rörande vattenbyggnader och inom styrelsen bildas en vägbyrå med uteslutande uppgift att handlägga vägärenden och vägtrafikärenden. Järnvägsbyrån skulle utvidgas och övertaga hela den statliga inspektionen å de enskilda järnvägarna, vilken inspektion skulle fungera på en teknisk och en ekonomisk inspektionsavdelning. Hamnavdelningen skulle under benämning av vattenbyggnadsbyrån utan personalförstärkning övertaga vattenbyggnadsärendena från tekniska byrån. Administrativa byrån förutsattes bibehålla samma arbetsuppgifter som hittills, dock med föreståndaren höjd till byråchefsgrad.

Beträffande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning föreslogs såsom åliggande för styrelsen att med uppmärksamhet följa utvecklingen av vägtrafiken och automobilbesiktningens verksamheten, att tillhandagå länsstyrelserna med råd, upplysningar och utredningar samt i erforderliga fall utfärda tillämpningsföreskrifter rörande tekniska detaljer beträffande automobilbesiktning. Vidare angavs styrelsens uppgift såsom tillsynsmyndighet för enskilda järnvägar i såväl tekniskt som ekonomiskt avseende. Däremot föreslogs icke, att styrelsen skulle övertaga Trollhätte och Södertälje kanaler. Ej heller föreslogs utsträckt befattning med inspektion av flottleder m. m., utan i stället och då distriktstjänsterna enligt förslaget skulle försvinna föreslogs, att lämpligt anslag för sådana ändamål skulle ställas till länsstyrelsernas förfogande. Beträffande luftfartsmyndigheten uttalades, att denna vid lämplig tidpunkt borde förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, men bestämt förslag härom framställdes icke.

I avseende på ärendenas handläggning föreslogos vissa förenklningar, nämligen att beviljandet av statsbidrag ur allmänna anslaget till anläggning och förbättring av vägar m. m. ävensom ur automobilskattemedel skulle förflyttas från Kungl. Maj:t till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, samt att vägstyrelserna skulle äga själva föranstälta vägundersökningar och därtill anlita vilken kompetentförklarad förrättningsman de önskade. Undersökningsförrättare skulle auktoriseras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vidare ifrågasattes, att vissa besvärsmål skulle avgöras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Ifråga om den lokala organisationen skulle enligt förslaget den nuvarande distriktsorganisationen och vägkonsulenterna försvinna och, vad vägväsendet beträffar, ersättas med en till länen närmare ansluten organisation, nämligen statens vägingenjörer och statens väginspektörer. Distriktstjänstemännen hittills åliggande byggnads- och underhållskontroll å järnvägar samt å hamnar, kanaler och farleder skulle övertagas av styrelsens järnvägs-, respektive vattenbyggnadsbyrå.

En statens vägingenjör skulle anställas i varje län. Vägingenjör, som i tjänsten skulle vara underställd väg- och vattenbyggnadsstyrelsen men stå till länsstyrelsens förfogande för fullgörande av dess uppdrag, skulle av Kungl. Maj:t förordnas för viss tid samt erhålla fast, mindre lön, visst dag-arvode för mera omfattande biträde åt länsstyrelsen samt i övrigt ersättning enligt taxa för utförda förrättningar ävensom bidrag till kontorskostnader och expenser.

Vägingenjörernas största arbetsuppgift förutsattes bliva utövandet av praktiserande ingenjörsverksamhet inom länets vägväsende och komme i främsta rummet att omfatta vägundersökningar med upprättande av planer och kostnadsförslag samt arbetsledning för vägbyggnads- och vägförbättringsföretag. Statliga vägarbetsföretag inom länet — i huvudsak ödebygdsvägar — skulle vägingenjör kunna förordnas att handhava. Vägingenjör skulle vidare hava att lämna länsstyrelsen rådgivande biträde i alla frågor rörande vägbyggnader, vägunderhåll och vägtrafik samt att på länsstyrelsens uppdrag verkställa utredningar, undersökningar eller särskilda förrättningar i vägväsendet berörande frågor. Slutligen skulle det åligga vägingenjör att i mindre utsträckning vara tillgänglig för kostnadsfria råd och upplysningar åt vägstyrelseledamöter, väghållare och landsfiskaler.

Den statliga teknisk-ekonomiska kontrollen å vägväsendet skulle utövas av fem statens väginspektörer med placering en i vart av fem inspektionsdistrikt. Väginspektörerna, som skulle vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän, skulle av Kungl. Maj:t förordnas tills vidare och erhålla

lön med 14,000 kronor samt ett årligt anslag för anlåtande av skrivbiträde samt för expenser och lokalkostnader m. m.

Väginspektörerna skulle icke äga utöva praktiserande ingenjörsvärksamhet på vägväsendets område och icke heller hava rätt att åtaga sig byggnadsarbets utförande på entreprenad eller mottaga anställning i entreprenörs tjänst. Deras viktigaste arbetsuppgifter skulle vara *att* granska och å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägnar godkänna arbetsplaner, *att* inspektera och avsyna vägarbeten *samt att* utöva teknisk-ekonomisk kontroll å verkliga underhållskostnaden ävensom inspektera underhållet av broar och konstarbeten. Först i samband med statsbidragsansökningarna skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underkasta arbetsplanerna en allmänt hållen eftergranskning. Väginspektörerna skulle icke intaga befälsställning till vägingenjörerna men komme att bliva rådgivare, till vilka dessa kunde vända sig. Särskild vikt borde läggas på att kontrollverksamheten inriktades på att få handledande och konsulterande karaktär. Även mellan länsstyrelserna och väginspektörerna förutsattes rådplågningar skola äga rum.

*Yttranden
öfver 1925 års
förslag.*

Öfver detta förslag avgåvos yttranden av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, distriktscheferna i väg- och vattenbyggnadsdistrikten, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, samtliga länsstyrelser, fullmäktige i riksgäldskontoret, allmänna civilförvaltningens lönenämnd samt åtskilliga föreningar och korporationer.

Förslagets grundlinjer i avseende på vägväsendet tillstyrktes av många av de hörda myndigheterna, däribland väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och åtskilliga länsstyrelser. En stor del av utlåtandena gingo emellertid i väsentligen avstyrkande riktning, därvid i flertalet förordades vägorganisationsfrågans lösning enligt ett i betänkandet angivet men icke tillstyrkt alternativt förslag med fast avlönade vägingenjörer. Den huvudsakligaste kritiken mot 1925 års förslag i vad vägväsendet beträffar torde kunna sammanfattas sålunda:

Visserligen vunnes fördelen, att kontrollen bleve skild från den praktiserande ingenjörsvärksamheten, men i övrigt skulle nuvarande system med dess mångskriveri och tidspillan bliva tämligen orubbat. En praktiserande vägingenjör bleve lätt ej så självständig i förhållande till vägstyrelserna och så opartisk, som hans ställning hos länsstyrelserna borde kräva. De föreslagna väginspektörerna skulle ej medföra det avsedda gagnet, när deras distrikt och arbetsbördor bleve alltför stora. Alternativet med helt statsavlönade vägingenjörer bleve sannolikt billigare, skulle möjliggöra avsevärda förenklingar i vägärendenas procedur och skulle skapa enhetlighet och fasthet vid vägärendenas handläggning inom länet. Statstjänst och enskilt förvärvsarbete skulle därigenom särskiljas. Tillräckligt antal privata ingenjörer skulle säkerligen stå till förfogande för att övertaga den praktiserande verksamheten. Genom att vägdistrikten överginge till vägkasseunderhåll och anställde vägmästare eller anlåtade entreprenörer komme behovet av vägingenjörens praktiserande verksamhet att minskas.

Förslaget föranledde icke proposition till riksdagen.

*Utrednings-
uppdrag den
26 juli 1927.*

Frågan upptogs ånyo den 26 juli 1927 av chefen för kommunikationsdepartementet, vilken anförde:

»Med vägväsendets utveckling och de ständigt ökade medel, som av staten ställas till förfogande för vägnätets utvidgning och förbättring, blir det uppenbarligen allt mer av nöden att tillse, att för sådant ändamål vidtagas de

ur teknisk och ekonomisk synpunkt mest lämpliga åtgärderna samt att tillgängliga medel verkligen komma till användning för avsett ändamål. Den nuvarande organisationen tillgodoser icke i erforderlig utsträckning de krav, som numera måste uppställas i avseende å sådan tillsyn, och frågan om en ändring av vägväsendets organisation synes därför snarast böra upptagas till förnyat övervägande.

Ovan omnämnda sakkunniga voro icke främmande för tanken på en organisation liknande den, som i vissa av de avgivna utlåtandena antytts. Sålunda yttrade de sakkunniga bland annat:

‘Det kan ifrågasättas att för varje län fast anställa en vägingenjör, helt avlönad av statsmedel och således icke såsom nuvarande distriktstjänstemän och vägsakkunniga delvis beroende av ersättning enligt taxa för förrättningar. Vägingenjörens uppgift bleve då att stå till länsstyrelsens förfogande för utredningar och teknisk rådgivning vid vägärendenas handläggning samt att å statens vägnar öva tillsyn å vägarbetenas utförande och kontrollera statsmedlens användning. I förhållande till vägstyrelserna bleve han icke blott statskontrollant utan även en utan kostnad för dessa styrelser till buds stående, rådgivande expert. Organisationen skulle innebära ett effektivt tillgodogörande av vägingenjörens tekniska sakkunskap för tillsyn av vägväsendet i direkt samarbete med länsstyrelserna och under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tekniska överinseende.’

De sakkunniga funno väl vissa skäl tala för en dylik organisation men ansågo sig dock icke böra vid nuvarande utvecklingsstadium inom vägväsendet och vid rådande ovisshet om blivande väglagsreformer föreslå en ny fast organisation av angiven typ utan ville för sin del förorda, att man åtminstone tillsvidare valde en organisation, som utan att medföra så stora fasta organisationskostnader närmare anslöte sig till bestående förhållanden.

Den utveckling, som ägt rum efter avgivandet av de sakkunnigas förslag, synes emellertid giva vid handen, att tanken på en omorganisation i den av de sakkunniga först angivna riktningen redan nu måste upptagas till prövning. Utredning härom torde böra åvägbringas genom tillkallande av särskilda sakkunniga. Vid den blivande utredningen synes man böra utgå från att i regel i varje län skall finnas anställd en av Kungl. Maj:t tillsatt vägingenjör, som helt avlönas av statsmedel, med uppgift att tillhandagå länsstyrelsen och vägstyrelserna samt utöva det allmänna tillsyn å vägarbetenas utförande, vägunderhållet och vägkassornas räkenskaper. På vägingenjörens synes det likaledes böra ankomma att upprätta planer och kostnadsförslag till vägbyggnader; den ersättning enligt taxa, som av de väghållningsskyldiga härför erlägges, bör tillfalla statsverket. I den mån vägingenjörens tid ej härtill förslår, torde dylika planer och kostnadsförslag även få mot direkt ersättning enligt taxa upprättas av annan kompetent förrättningsman, varvid dock sålunda upprättade förslag synas lämpligen böra underställas vägingenjörens granskning. Det allmänna tillsyn över vägarbetenas utförande, vilken numera ofta, ehuru oegentligt, benämnes arbetsledning, bör verkställas av vägingenjören utan särskild ersättning. Med hänsyn till vägingenjörens ställning bör det vara honom förbjudet att såsom väghållningsdistriktens uppdragstagare syssla med arbetsledning i vanlig mening eller med andra enskilda uppdrag. Under övervägande synes dock böra tagas, huruvida förhållandena inom vissa län kunna nödvändiggöra, att möjlighet till undantag härifrån tillsvidare beredes.

Att såsom från vissa håll påyrkats göra vägingenjören uteslutande till länsstyrelsens tjänsteman lärer icke vara lämpligt. Såsom länsstyrelsen i Norrbottens län framhållit i sitt yttrande över förenämnda förslag, böra länsstyrelserna icke indragas i det tekniskt-ekonomiska arbetet vid vägbyggnaders

utförande och kontroll. Detta arbete, som skulle än ytterligare belasta länsstyrelserna, synes böra ledas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och i den mån vägingenjörerna utföra dylikt arbete lära de ock därutinnan böra lyda under en teknisk myndighet. Att vägingenjörerna härigenom komma i en viss dubbelställning såsom i särskilda avseenden lydande under olika myndigheter synes icke kunna undvikas, men exempel härför saknas icke inom andra grenar av statsförvaltningen och under förutsättning av ett gott samarbete mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelserna lära slitningar icke behöva uppstå.

För att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall kunna följa utvecklingen av landets vägväsen samt utöva kontroll och eftersyn å vägingenjörens sätt att sköta sina åligganden synes ett mindre antal väginspektörer erfordras. Huruvida dessa skola stationeras ute i orterna eller placeras såsom tjänstemän i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, torde böra göras till föremål för utredning.

I samband med den sålunda förordade utredningen torde även böra upptagas till prövning de förändringar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som kunna föranledas av utredningens resultat.»

Enligt Kungl. Maj:ts nämnda den 26 juli 1927 givna bemyndigande tillkallade departementschefen tre sakkunniga att inom kommunikationsdepartementet biträda vid utredning av vissa frågor rörande ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet.

1927 års
förelag.

Det av dessa sakkunniga, landshövdingarna O. F. von Sydow och S. E. J. Lübeck samt t. f. byråchefen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen P. A. Valsinger, avgivna, förut omförmälda förslaget, vilket endast berörde organisationen i avseende å vägväsendet, var av i huvudsak följande innebörd:

Nuvarande distriktsorganisation och vägkonsulenter skulle indragas och den lokala organisationen för vägväsendet utgöras av helt statsavlönade vägingenjörer och biträdande ingenjörer, vilka, frigjorda från ekonomiskt beroende av vägdistriktet, skulle vara rådgivande och beredande statstjänstemän samt verkställa allt kontrollarbete. En vägingenjör och en biträdande ingenjör, båda med högre teknisk utbildning, skulle anställas vid länsstyrelsen i varje län. I vart och ett av de fyra nordligaste länen skulle tillsvidare anställas 2, eventuellt 3 biträdande ingenjörer.

Vägingenjörer och biträdande ingenjörer skulle vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän, men över deras tjänstgöring skulle länsstyrelsen bestämma. I alla frågor berörande väghållningens tekniska och tekniskt-ekonomiska utförande skulle de lyda under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vägingenjörer och biträdande ingenjörer skulle tillsvidare anställas på extra stat och förordnas de förra av Kungl. Maj:t för sex år och de senare av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillsvidare. Vägingenjörer skulle hänföras till lönegrad B 26 och såsom avlöningstillägg erhålla en halv procent av de vägbyggnadsanslagsmedel och automobilskattemedel — fränsett till vägunderhållet automatiskt utgående bidrag — som för året tilldelats länet, dock högst 5,000 kronor. Dyrtdstillägg såsom för nyreglerade verk borde utgå å lönen men ej å avlöningstillägget. Biträdande ingenjörer skulle hänföras till lönegrad 20 av den för extra ordinarie tjänstemän gällande löneplanen.

Vägingenjörernas arbetsuppgifter skulle i främsta rummet vara att biträda länsstyrelserna — särskilt i tekniskt och ekonomiskt avseende — vid vägenrendens handläggning och att utöva teknisk och ekonomisk kontroll å väg-

projektering, vägbyggnad och vägunderhåll i länet; därvid skulle de ock stå vägstyrelser, väghållare och landsfiskaler till tjänst med kostnadsfria råd och upplysningar. Vägingenjörerna skulle vidare, i den utsträckning tjänsten i övrigt medgäve, enligt länsstyrelses förordnande verkställa vägundersökningar med upprättande av planer och kostnadsförslag samt renstakning och, särskilt vad de norrländska länen beträffar, i erforderliga fall även arbetsledning, därvid förrättningsarvodena skulle tillfalla statsverket. Vägdistriktens övriga behov av ingenjörshjälp, särskilt för vägundersökningar, renstakningar och arbetsledning, förutsattes täckta från fall till fall genom anlitande av icke statsanställda praktiserande ingenjörer, i den mån de icke — såsom säkerligen i stigande omfattning komme att bliva fallet — kunde fyllas genom att de särskilda vägdistrikten eller sammanslutningar av vägdistrikt hos sig fast anställde vägmästare eller, för mera krävande uppgifter, ingenjörer.

Vägingenjörer och biträdande ingenjörer skulle icke äga av vägstyrelse mottaga avlönade uppdrag.

Genom att länsstyrelserna i vägingenjörerna skulle erhålla opartiska tekniker till sitt förfogande ansågs en eftersträvansvärd förenkling kunna åstadkommas i den komplicerade proceduren vid vägärendenas handläggning. I bland annat detta syfte föreslogs även, att flerårsplaner för vägarbetena skulle upprättas i samtliga län. Enligt förslaget skulle till länsstyrelserna förläggas bland annat beviljande av statsbidrag, upprättande av kontrakt med de väghållningsskyldiga om arbetes utförande med statsbidrag, revision av räkenskaper, utbetalning av statsbidrag till vägbyggnader samt avsyning och godkännande av fullbordade arbeten. Härigenom skulle vägstyrelserna komma att i stort sett endast hava med länsstyrelserna att skaffa och skulle undgå den omfattande skriftväxlingen med olika myndigheter.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tekniska och tekniskt-ekonomiska ledning av vägväsendets utveckling och av vägbyggandets och vägunderhållets utförande måste likväl till fullo upprätthållas och såvitt möjligt stärkas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle äga att till vägingenjörernas efterrättelse utfärda allmänna tekniska och tekniskt-ekonomiska direktiv samt i de särskilda fall, som iakttoges vid inspektioner, meddela nödiga anvisningar och påkalla erforderliga rättelser. Av väsentlig betydelse angavs i förslaget vara, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän genom täta inspektioner förskaffade sig och styrelsen på personlig iakttagelse grundad erfarenhet om vägväsendets tillstånd och behov, vilket dittills blott i ringa omfattning varit möjligt. Styrelsens inspektioner i länen borde främst äsyfta att förskaffa styrelsen kännedom om de särskilda vägingenjörernas skicklighet och noggrannhet vid fullgörandet av deras tekniska och ekonomiska tjänsteåligganden och således möjliggöra en sådan handledning av vägingenjörernas arbete, att detta tillrättalades efter riktiga och för hela landet i erforderlig mån ensartade linjer.

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle upprättas en vägbyrå. På extra stat skulle anställas dels tre väginpektörer, dels ock en broinspektör. På styrelsens administrativa byrå föreslogs byrådirektörstjänsten förändrad till byråchefstjänst. Styrelsens chef föreslogs erhålla generaldirektörs ställning i enlighet med 1925 års förslag.

Förslagets väsentliga fördelar sammanfattades av de sakkunniga på följande sätt:

En stark förenkling av vägärendenas handläggning, med minskad skriftväxling, omgång och tidsutdräkt.

Upphörande av nuvarande splittring av kontrollen på skilda instanser.

En stark och betryggande kontroll genom såväl länsstyrelsen som väg-

och vattenbyggnadsstyrelsen, i första hand utövad genom den från egna ekonomiska intressen helt frigjorde vägingenjören, vilken komme att med ingående personlig kännedom handhava all såväl teknisk kontroll som saklig och kameral räkenskapsgranskning beträffande byggnaders och underhålls utförande och därav beroende kostnader.

En starkare beredning av alla vägärenden inom länsstyrelserna.

En effektiv ledning av vägväsendet i stort genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilkens arbete främst inriktades på de väsentliga tekniska och tekniskt-ekonomiska problemen och på att i allmänt riksintresse leda vägväsendets utveckling.

Yttranden
över 1927 års
förslag.

I flertalet av de över detta förslag avgivna yttranden tillstyrktes förslaget grundlinjer, därvid dock i åtskilliga påyrkades tillägg eller ändringar i särskilda delar av förslaget. Några länsstyrelser önskade än starkare hävda länsstyrelsernas självständighet vid avgörande av väg- och anslagsfrågor, och några länsstyrelser påyrkade strängare formulering av förbudet för vägingenjörer att utöva enskild ingenjörpraktik. Statskontoret samt länsstyrelserna i Kronobergs och Blekinge län ansågo önskvärt, att vägingenjören erhöles viss mindre del av de förrättningsarvodet, som enligt förslaget skulle tillfalla statsverket. En liknande mening uttalades av länsstyrelsen i Örebro län, som tillika ansåg principiellt oriktigt, att statsbidrag skulle beviljas av länsstyrelserna i stället för av Kungl. Maj:t. Svenska vägföreningen hyste tvekan rörande lämpligheten av att överflytta statsbidrags- och övriga ärenden till länsstyrelserna. Riksräkenskapsverket, som icke uttalade sig i själva organisationsfrågan, ifrågasatte starkare garantier för enhetliga principer, därest vägärendenas handläggning skulle överflyttas till länsstyrelserna, samt ansåg olämpligt att i avsedd omfattning lägga räkenskapsgranskningen på vägingenjörerna.

Väsentligen avstyrkande utlåtanden avgåvos av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess distriktschefer samt av länsstyrelserna i Södermanlands, Kristianstads, Västmanlands, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, varjämte Svenska teknologföreningen ifrågasatte betydande ändringar i förslaget. I främsta rummet restes invändningar av principiell och praktisk innebörd mot den föreslagna överflyttningen av vissa ärendens handläggning från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till länsstyrelserna, och vidare anfördes, särskilt från länsstyrelserna i de nordliga länen, anmärkningar mot den föreslagna organisationens förmåga att motsvara det faktiska behovet. Därjämte uttalades avstyrkande av eller starka betänkligheter mot ett system med fasta statsavlönningar i stället för hittills brukliga arvoden enligt taxa för utförda förrättningar. Slutligen kritiserades kostnadsberäkningarna för organisationen. Länsstyrelsen i Södermanlands län uttalade därjämte under åberopande av trafikens utveckling, att med omorganisationen kunde anstå tills läget kunde bättre överblickas, i synnerhet som bifall till förslaget skulle innebära skapandet av 24 nya små ämbetsverk.

Utrednings-
uppdrag den 4
januari 1928.

Med anledning av den sålunda framställda kritiken tillkallades jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 4 januari 1928 sakkunniga för att inom kommunikationsdepartementet biträda med fortsatt utredning av vissa frågor rörande ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet.

De sakkunniga, vilka voro ledamoten av riksdagens andra kammare, riksgäldsfullmäktigen A. Anderson i Råstock, statssekreteraren i kommunikationsdepartementet C. W. Aschan, t. f. distriktsingenjören i nedre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet N. Bolinder samt ledamöterna av riksdagens första kammare, häradsdomaren J. B. Johansson i Fredrikslund och landshövdingen S. H. Kvarnzelius, hava den 9 mars 1928 avgivit utlåtande, vilket torde få såsom bilaga fogas till statsrådsprotokollet. Vid utlåtandet har landshövdingen Kvarnzelius fogat särskilt yttrande, däri han väl funnit hinder icke böra möta för framläggande av 1927 års förslag för riksdagen men dock med hänsyn till de avsevärda förbättringar och förenklingar i nu rådande förhållanden, som 1928 års förslag innebure, och då detta icke lade hinder i vägen för ett fullständigare övergående till den av 1927 års sakkunniga föreslagna organisationsformen, funnit sig böra biträda 1928 års förslag.

1928 års
förslag.

Utlåtandet har avgivits från en utgångspunkt, som i sammandrag kan återgivas sålunda:

Den bärande grundtanken i 1927 års förslag var, att helt statsavlönade, av vägdistriktens ekonomiskt oberoende vägingenjörer skulle anställas i länen, varigenom bestående dubbelorganisation upphävdes och förefintliga bristfälligheter undanröjdes; nämnda förslag innebar tillika en långt gående decentralisation av vägärendenas handläggning. Av vad i ärendet förekommit syntes framgå, att försök icke nu borde göras att i dess helhet genomföra den organisationsändring, som 1927 års förslag innebar. Å andra sidan kunde icke nuvarande organisation utan stor olägenhet bibehållas i bestående skick. Det väsentliga vore att i överensstämmelse med grundtanken i 1927 års förslag förmedelst statsavlönade vägingenjörer åvägbringa effektiv kontroll å statsmedlens användning. Blott denna ur ekonomisk synpunkt synnerligen viktiga angelägenhet vunno sin lösning, torde det kunna väl försvaras att beträffande den långt mindre trängande frågan om ökad decentralisation framgå med viss försiktighet. På grund härav vore det angeläget att söka finna en organisation, som med avseende å den ekonomiska kontrollen medförde väsentligen samma fördelar som 1927 års förslag. I samband därmed borde undersökas, om icke organisationen kunde begränsas till mindre omfattning och kostnader än ett fullt genomförande av 1927 års förslag skulle innebära.

Från denna utgångspunkt hava 1928 års sakkunniga förordat en organisation av huvudsakligen följande innebörd:

En vägingenjör anställs på extra stat i varje län, i Gotlands län dock på de särskilda villkor, som Kungl. Maj:t bestämmer. Vägingenjörerna skola i förhållande till länsstyrelserna och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen intaga ungefär den ställning, som i 1927 års förslag avsågs. Vägingenjör, som av statsverket skall åtnjuta arvode med visst jämförelsevis högt belopp ävensom visst kontorskostnadsbidrag m. m., berättigas att mot honom tillfallande arvode enligt taxa efter länsstyrelsens förordnande utföra vägundersöknings- och renstakningsförrättningar. Medelst härav inflytande inkomster samt ovannämnda kontorskostnadsbidrag m. m. skall vägingenjören själv hålla sig dels med erforderliga biträden för nämnda slag av förrättningar, dels ock med kontorslokal, material och skrivbiträde i hela den utsträckning, hans tjänst kräver.

Vägingenjörens främsta och huvudsakliga arbetsuppgift skall — liksom enligt 1927 års förslag — emellertid bliva att vara statens kontrollant, biträda länsstyrelsen samt lämna vägstyrelserna råd och handledning; härför skall han åtnjuta ersättning allenast genom ovanberörda fasta statsavlönning, och han

skall icke äga uppbära något som helst arvode i samband med kontroll och arbetsledning. Men han bör i allmänhet även bliva i stånd att med tillhjälp av sina biträden, vilka skola stå under hans oavlåtliga ledning och uppsikt, bedriva åtminstone huvudparten av vägprojekteringen inom länet.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillsätts tre väginpektörer på ordinarie stat samt en broinspektör på extra stat. Styrelsens chef skall vara generaldirektör.

I fråga om ärendenas handläggning har i förenklande och tidsbesparande syfte föreslagits viss decentralisering, dock ej så långt gående som enligt 1927 års förslag. Sålunda skola varken beviljande av statsbidrag eller upprättande av kontrakt med de väghållningsskyldiga eller godkännande av fullbordat arbete överflyttas till länsstyrelserna.

Departement/
chefen.

Att tiden nu är inne för en genomgripande omdaning av vägväsendets statliga organisation synes uppenbart. Företeelser å vägväsendets område vittna om att ett starkt behov därav föreligger. Annat är ock knappast möjligt, då nuvarande organisation är avpassad efter helt andra förhållanden och den omvälvning i fråga om väghållningen, som automobiltrafiken medfört, i stort sett icke mötts med annan åtgärd i förevarande avseende än tillsättandet av vägkonsulenter vid sidan av de redan befintliga distriktstjänstemännen. Denna åtgärd var förvisso berättigad och nödvändig såsom provisorisk nödfallsutväg, men genom tillvaron av två organisationer med likartade uppgifter men föga inbördes sammanhang har stundom uppstått en viss konkurrens dem emellan. På grund härav och till följd av det nu tillämpade avlöningssystemet hava ifrågavarande tjänstemän kommit i ett visst ekonomiskt beroende av vägdistriktet, vilket icke står väl tillsammans med den kontrollerande verksamhet, de hava att utöva, samt jämväl framkallat tvivel i fråga om deras opartiskhet i för vägdistriktet viktiga frågor. Blotta möjligheten till misstanke i sådant avseende bottnar tydligen i ett missförhållande, som bör undanröjas. Uppenbart är, att denna splittrade dubbelorganisation icke förmår fylla senare tids ökade krav på en kraftig och omdömesgill kontroll å de växande vägmedlens ändamålsenliga användande, en angelägenhet, som med hänsyn till de högst betydande belopp, varom här är fråga, måste anses vara av synnerlig vikt. De tre sakkunnigberedningar, som sysslat med förevarande ämne, ävensom nära nog undantagslöst de hörda myndigheterna äro ock ense om behovet av en omedelbar reform.

Vad härefter angår de tre olika förslag till organisation, som nu föreligga till prövning, läser 1925 års förslag, såsom ock antytts i förut återgivna yttrande till statsrådsprotokollet den 26 juli 1927, numera icke fylla de krav, som den snabbt fortgående utvecklingen medfört.

En organisation i enlighet med 1927 års förslag måste däremot anses i stort sett vara ägnad att avhjälpa nu förefintliga missförhållanden och medföra goda möjligheter till en tillfredsställande kontroll å vägmedlens användning. Med den föreslagna organisationen har emellertid förknippats en långt gående decentralisation i fråga om ärendenas behandling, vilken i vissa yttranden mötts med starka gensagor, varjämte de med förslaget genomförande förbundna kostnaderna måste väcka betänkligheter.

1928 års förslag är i huvudsak byggt på 1927 års förslag. Det innebär sam-

na möjligheter till en tillfredsställande kontroll å vägmedlens ändamålsenliga användning, vilket ju måste anses vara huvudändamålet med den ifrågasatta omorganisationen. Beträffande decentralisationen, vars väntade fördelar i det hittills förda meningsutbytet måhända något överskattats, går 1928 års förslag en medelväg, i det att förslaget därutinnan icke gör andra avvikelser från nu gällande ordning än som kunna med säkerhet förväntas bli enbart till gagn. På grund av den för vägingenjören ifrågasatta avlöningsformen, vilken med hänsyn till föreslagna restriktiva bestämmelser icke kan anses innebära någon fara för vägingenjörernas självständighet, har det visat sig möjligt att finna en både effektiv och jämförelsevis billig form för vägingenjörorganisationen. Huvudparten av de anmärkningar, som riktats mot 1927 års förslag, torde genom de i 1928 års förslag vidtagna modifikationerna hava förfallit.

Då 1928 års förslag synes på ett tillfredsställande sätt tillgodose de behov, som nu göra en omorganisation trängande, och även i övrigt lärer innebära en god och jämförelsevis billig lösning av förevarande fråga, får jag tillstyrka, att detta förslag lägges till grund för omorganisation av den statliga vägadministrationen. Såsom av 1928 års sakkunniga framhållits, har den sålunda förordade organisationen den fördelen, att en övergång vare sig till den av 1927 års sakkunniga föreslagna organisationen eller till den i 1922 års väglagsförslag angivna icke möter svårigheter.

Förslagets genomförande förutsätter, att den nuvarande distriktsorganisationen och vägkonsulenterna försvinna. Med anledning härav inställer sig det spörsmålet, huru de uppgifter beträffande de enskilda järnvägarna och vattenbyggnadsväsendet, vilka hittills ålegat distriktstjänstemännen, skola fyllas. Därjämte föreligga även vissa frågor rörande överflyttning från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av ärenden rörande de enskilda järnvägarna. Vid övervägande härav synes i förevarande sammanhang i huvudsak allenast böra vidtagas de åtgärder, som erfordras för att anpassa organisationen i dessa delar efter den föreslagna omdaning av vägadministrationen.

Jag övergår härefter till en redogörelse för huvuddragen av den ifrågasatta nya organisationen.

Den statliga vägorganisationen i länen.

Såsom förut omnämnts skulle enligt 1925 års förslag den statliga vägorganisationen ute i landet bestå av vägingenjörer och väginspektörer. Vägingenjörernas största arbetsuppgift förutsattes bli utövandet av praktiserande ingenjörsvksamhet inom länets vägväsende, och de skulle i detta avseende icke så mycket bli statstjänstemän som fastmer statligt auktoriserade yrkesutövare, vilka närmast skulle betjäna vägstyrelserna. De skulle åtnjuta en mindre lön av statsmedel samt i övrigt erhålla ersättning enligt taxa för utförda förrättningar. Den statliga teknisk-ekonomiska kontrollen å vägväsendet kunde vid detta system icke anförtros vägingenjörerna utan skulle utövas av fem å olika orter i landet placerade väginspektörer, vilka skulle vara helt statsavlönade och icke äga utöva ingenjörpraktik.

Vägingenjörerna.

Enligt 1927 års förslag åter skulle vägingenjörerna och jämväl deras biträdande ingenjörer vara helt statsavlönade och frigjorda från ekonomiskt beroende av vägdistriktet. Till dem kunde då i första hand förläggas ett odelat ansvar för hela den nu å skilda instanser splittrade tekniska, ekonomiska och kamerala kontrollen å vägbyggnader och vägunderhåll samt därtill utgående statsbidrag, och genom denna koncentration vunnas en ojämförligt mer betryggande kontroll än hittills. Vägingenjörerna skulle tillika biträda vid vägärendenas beredning inom länsstyrelserna samt kostnadsfritt tillhandagå vägstyrelserna med rådgivning m. m. För vissa vägundersöknings- m. fl. förrättningar, som vägingenjörerna och deras biträden kunde medhinna, skulle förrättningsarvodena tillfalla statsverket. Vägingenjörernas verksamhet i tekniskt och ekonomiskt avseende skulle stå under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ledning, närmast utövad genom tre hos styrelsen placerade väginsepektörer.

Vid detta system kunde även åstadkommas en långt gående decentralisation av vägärendenas behandling, vilken skulle medföra förenkling och tidsvinst.

Till stöd för förslaget anfördes följande:

»Det för organisationens utformning avgörande är den ställning, som därvid gives åt vägingenjörerna i länen.

Två utvägar äro möjliga: antingen att frigöra vägingenjörerna från ställningen såsom statens tjänstemän och kontrollanter eller att frigöra dem från det med praktiserande ingenjörsverksamhet förbundna ekonomiska beroendet av vägdistriktet.

1925 års förslag gick i huvudsak på den förra linjen; dock skulle vägingenjörerna allttjämt vara länsstyrelsernas rådgivare, ehuru de genom sin ingenjörspraktik icke kunde anses vara fullständigt oväldiga. Kontrollantuppgifterna förlades enligt förslaget till fem lokalt placerade väginsepektörer; härigenom vanns en i princip oantastlig form för kontrollen. Emellertid vill det synas, som hade det blivit omöjligt för dessa väginsepektörer, även om antalet ökats till 6 eller 7, att medhinna en noggrann tillsyn å samtliga större och mindre vägbyggnadsarbeten samt å underhållet och underhållskostnaderna. Kontrollen å statsmedlens användning, som icke heller skulle kunnat stödjas av en ingående lokalkännedom, torde därför hava förblivit ofullständig. Dessutom innebar förslaget endast i ringa grad en förenkling av de nuvarande tunga formerna för vägärendenas handläggning. Tvärtom måste tillkomsten av väginsepektörerna såsom en faktiskt ny instans innebära fara för ökad omgång vid vägärendenas behandling.

De sakkunniga anse för sin del förhållandena numera hava utvecklat sig därhän, att vägingenjörerna för att med nödig auktoritet kunna tillvarataga statens intressen böra erhålla ställning såsom fast avlönade tjänstemän, oberoende av ersättningar från vägdistriktet för uppdrag, lämnade direkt av vägdistriktet eller meddelade genom förordnande av statsmyndighet.

Ett sådant system med helt statsavlönade vägingenjörer, som, frigjorda från ekonomiskt beroende av vägdistriktet, bliva rådgivande och beredande statstjänstemän och verkställa allt kontrollarbete, erbjuder framför allt följande fördelar. Bestämd åtskillnad åstadkommes mellan statstjänst och enskilt förvärsarbete, och därmed vinnas också fullständig opartiskhet hos länsstyrelsens tekniska rådgivare. Ojämförligt starkare och bättre kontroll —

tillika kombinerad med konsulterande och handledande upplysningsarbete — uppnås än vare sig med nuvarande ordning eller 1925 års förslag. Möjlighet skapas för en mycket stor förenkling av vägärendenas handläggning.

Av många skäl bör åtminstone vid nuvarande väglagstiftning icke ifrågasättas att på dessa statsanställda vägingenjörer och deras biträden överflytta fullgörandet av samtliga de ingenjörsförrättningar, som nu utföras dels av distriktstjänstemän och vägkonsulenter samt i deras tjänst anställda ingenjörer, dels ock av andra ingenjörer, som vägdistriktet anlita.

I princip böra vägingenjörernas arbetsuppgifter begränsas till att biträda länsstyrelserna — särskilt i tekniskt och ekonomiskt avseende — vid vägärendenas handläggning och till att utöva teknisk och ekonomisk kontroll å vägprojektering, vägbyggnad och vägunderhåll i länet. Vägdistriktets övriga behov av ingenjörshjälp, särskilt för vägundersökningar, renstakningar och arbetsledning, förutsätts täckta från fall till fall genom anlåtande av icke statsanställda praktiserande ingenjörer, i den mån de icke — såsom säkerligen i stigande omfattning kommer att bli — kunna fyllas genom att de särskilda vägdistriktet eller sammanslutningar av vägdistrikt hos sig fast anställa vägmästare, eller, för mera krävande uppgifter, ingenjörer. I begränsad omfattning förutsättes likväl, att vägingenjörerna och deras biträden skola kunna utföra sådana förrättningar för vägdistriktets räkning, dock utan att därav åtnjuta inkomst.

Båda de huvuduppgifter, som föreligga för vägingenjörerna, äro av stor betydelse. Vad kontrollen beträffar, är den vid de mycket stora värden, som äro i fråga, starkt behövlig. Den bör givetvis utövas såsom en fortlöpande effektiv tillsyn av vägväsendet i förening med konsulterande verksamhet med vägingenjören såsom vägdistriktets alltid till buds stående rådgivare. Kontrollen kan då ingalunda anses representera en improduktiv kostnad.»

De över 1927 års förslag hörda myndigheterna tillstyrkte nära nog undantagslöst, att i varje län skulle finnas en statsanställd vägingenjör med en i förhållande till väghållningsdistriktet oberoende ställning.

Statskontoret samt *länsstyrelserna i Kronobergs och Blekinge län* uttalade sig för att vägingenjören skulle erhålla viss del av ersättningen för vägundersökningar och renstakningar. *Länsstyrelserna i Kristianstads, Västmanlands, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län* ansågo, att all vägundersökning och renstakning ävensom i undantagsfall arbetsledning skulle verkställas av vägingenjörerna samt dessa antingen erhålla fast grundlön och ersättning för utfört arbete enligt taxa eller ock en hög fast avlöning.

1928 års sakkunniga slutligen hava beträffande nödvändigheten av att förmedelst statsavlönade vägingenjörer i länen åvägbringa effektiv kontroll å statsmedlens användning ställt sig på samma ståndpunkt som 1927 års förslag. Då de sakkunniga emellertid utgått från att den åsyftade decentralisationen icke skulle nu i sin helhet genomföras, hava de sökt i samband härmed begränsa organisationen till mindre omfattning och kostnader än ett fullt genomförande av 1927 års förslag skulle innebära.

Förslaget innebär i detta avseende, att vägingenjörens främsta och huvudsakliga arbetsuppgift — i full överensstämmelse med 1927 års förslag — skall bestå i att vara statens kontrollant, biträda länsstyrelserna samt lämna vägstyrelserna råd och handledning. Härför skall han åtnjuta ersättning

allenast genom fast statsavlöning och icke äga uppbära något som helst arvode i samband med kontroll och arbetsledning. Därjämte skall emellertid vägingenjör berättigas att efter länsstyrelsens förordnande mot honom tillfallande arvode enligt taxa utföra vägundersöknings- och renstakningsförrättningar; medelst härav inflytande inkomster samt ett mindre kontorskostnadsbidrag av staten m. m. skall vägingenjören själv hålla sig med biträden, kontorslokal och material.

Fördelarna med den sålunda föreslagna anordningen äro enligt de sakkunnigas mening, att den erforderliga organisationen blir enkel och billig, att statsverkets organisationskostnader bliva jämförelsevis små och att biträdesfrågan löses på ett enkelt sätt.

Beträffande vägingenjörernas arbetsuppgifter m. m. föreslå 1928 års sakkunniga följande:

Vägingenjör åligger:

att vara statens kontrollant för allt bro- och vägbyggande samt allt bro- och vägunderhåll inom länet, granska byggnads- och underhållsräkenskaper och under tjänsteansvar utfärda intyg i och för statsbidrags utbetalande;

att biträda länsstyrelsen vid beredningen av vägärenden och vägtrafikärenden samt på länsstyrelsens uppdrag verkställa utredningar och avgiva utlåtanden;

att stå vägstyrelser, väghållare och landsfiskaler till tjänst med kostnadsfria råd och upplysningar samt efter länsstyrelsens förordnande närvara vid viktigare vägstämmor och vägstyrelsesammanträden ävensom vägsyner;

att på förordnande av länsstyrelsen samt mot arvode enligt taxa verkställa vägundersökningar och renstakningar;

att utföra särskilda förrättningar eller uppdrag för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens räkning.

Vägingenjör äger icke uppbära något som helst arvode i samband med kontroll och arbetsledning eller, utöver vägundersökningar och renstakningar, åtaga sig av vägstyrelse betalat uppdrag.

Vägingenjör äger utöva annan ingenjörsvksamhet endast, därest väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med länsstyrelsen det medgiver.

Det är väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelsen obetaget att anlita vägingenjören för särskilda uppdrag, t. ex. byggnadsarbeten i statens regi, inspektioner av vattenbyggnader och dylikt.

*Departements-
chefen.*

Då på grund av den starka utveckling, motorfordonstrafiken på senare år undergått, numera årligen måste nedläggas allt större belopp på vägbyggnader och vägunderhåll av såväl de väghållningsskyldiga som staten, ligger det stor vikt på att den statliga lokalorganisationen inom vägväsendet erhåller en sådan utformning, att förutsättningar skapas för väghållningens utförande på bästa möjliga sätt i såväl tekniskt som ekonomiskt hänseende. Det gäller sålunda att skapa organ, vilka kunna dels utöva effektiv ledning, tillsyn och kontroll över projektering och utförande av vägbyggnad och vägunderhåll och sålunda säkerställa tekniskt och ekonomiskt ändamålsenlig användning av statsmedlen, dels ock sakkunnigt och opartiskt biträda länsstyrelserna vid beredning av vägärenden. För sådant ändamål torde det vara erforderligt att i varje län anställa en vägtekniskt sakkunnig person, en vägingenjör. Beträffande den ställning, som denne vägingenjör bör intaga, synes mig utveck-

lingen hava givit handen, att den i 1925 års förslag innefattade anordningen med en vägingenjör, vilken huvudsakligen skulle ägna sig åt enskild ingenjörspraktik, såsom biträde åt länsstyrelsen icke bör förverkligas. Då en vägingenjör för att fylla sitt ändamål måste intaga en opartisk och ekonomiskt oberoende ställning i förhållande till vägdistrikten, torde den nya organisationen böra byggas på den i 1927 års förslag fastslagna principen, att vägingenjören bör vara helt statsavlönad. För att säkerställa behovet av tekniskt biträde åt vägingenjören synes det emellertid ej erforderligt att, på sätt 1927 års förslag förutsätter, anställa jämväl statsavlönade biträdande ingenjörer, utan torde det vara tillräckligt och för skiftande förhållanden lämpligast att, på sätt 1928 års sakkunniga föreslagit, låta vägingenjören själv hålla biträden, lokal m. m. I gengäld skall vägingenjören vara berättigad att mot honom själv tillfallande arvode enligt taxa verkställa vägundersökningar och renstakningar. Härigenom vinnes också den fördelen, att vägingenjören, vars viktigaste arbetsuppgift är kontrollen över vägarbetena i länet, icke förlorar kontakten med den praktiska ingenjörsverksamheten och att han erhåller inflytande på och ansvar för den för ett vägarbetes ekonomi betydelsefulla vägprojekteringen. Några olägenheter i avseende å vägingenjörens ställning gentemot vägdistrikten eller hans handhavande av de egentliga statliga uppgifterna torde icke vara att befara till följd av hans befattning med vägundersökningar och renstakningar, helst länsstyrelsens förordnande därtill erfordras. Med hänsyn härtill och då därigenom utan att försvaga den statliga kontrollen vinnes en enklare och billigare statlig organisation än i enlighet med 1927 års förslag, anser jag mig böra förorda en lösning av förevarande fråga i enlighet med de av 1928 års sakkunniga angivna riktlinjerna.

Vad nämnda sakkunniga föreslagit i fråga om vägingenjörens arbetsuppgifter m. m. kan jag biträda. Härav framgår, att vägingenjören icke kommer att taga befattning med arbetsledning i egentlig mening utan att denna torde få ankomma på vägdistrikten, vilka under vägingenjörens kontroll handhava själva utförandet av vägarbetena, därvid arbetsledningen oftast torde kunna anförtros åt schakt- eller vägmästare.

Beträffande vägingenjörens ställning till länsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde 1927 års sakkunniga:

En organisatoriskt viktig detalj i förslaget rörde vägingenjörens ställning i förhållande till länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vägingenjören måste tjäna båda dessa myndigheter. Hans dagliga tjänstgöring måste ligga under länsstyrelsens ledning. Hans arbetes tekniska och tekniskt-ekonomiska kvalitet åter måste stå under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillsyn. Av jämförelsevis underordnad betydelse kunde det synas vara, om vägingenjören benämndes en länsstyrelsens eller en väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman. Någon risk för slitningar mellan dessa myndigheter torde icke behöva föreligga. Ur organisatorisk synpunkt och med hänsyn till vikten av att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tekniska inflytande och ledning icke i något fall skulle kunna med åberopande av formella skäl undanskjutas, ansågo de sakkunniga emellertid angeläget, att vägingenjören beteck-

**Vägingen-
jörens ställ-
ning till
länsstyrel-
sen och väg-
och vatten-
byggnads-
styrelsen.**

nades såsom en väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman med tjänstgöring i vederbörande länsstyrelse.

De sakkunnigas ordförande fann övervägande skäl tala för att vägingenjören borde anses såsom länsstyrelsens tjänsteman. Till denna ståndpunkt anslöto sig i avgivna yttranden ett flertal länsstyrelser.

1928 års sakkunniga hava föreslagit, att vägingenjören skall vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman med stationsort i vederbörande residensstad och med tjänstgöring hos länsstyrelsen samt att länsstyrelsen skall bestämman över hans tjänstgöring men att han i alla frågor, som beröra väghållningens tekniska och tekniskt-ekonomiska utförande, skall lyda under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Departements-
chefen.

Att vägingenjören skall vara länsstyrelsens tjänsteman kunde möjligen hava visst fog för sig vid så fullständig decentralisation, som 1927 års förslag avsåg. I den organisation, jag anser mig böra föreslå, synas övervägande skäl tala för att vägingenjören är underställd väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Jag anser mig därför böra tillstyrka det härom framlagda förslaget. Detta synes mig icke böra utgöra hinder för att länsstyrelsen skall äga bestämman över vägingenjörens tjänstgöring. Om än väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall kunna bestämman rörande hans kontrollantverksamhet, påfordra tjänsteresor o. s. v., är det dock även angeläget, att länsstyrelsen äger att för sina ändamål i det dagliga arbetet förfoga över honom såsom en länsstyrelsen biträdande tjänsteman. Det ligger i sakens natur och kan näppeligen undgås, att vägingenjören måste tjäna två myndigheter. Några tvistigheter med anledning härav behöva icke uppstå och lära ej heller vara att befara.

Antal
vägingen-
jörer.

Såväl 1925 som 1927 och 1928 års sakkunniga hava förutsatt en vägingenjör i varje län, dock beträffande Gotlands län med särskild anordning eller kombination med annat län. 1927 års förslag förutsatte dessutom en biträdande ingenjör i varje län (utom Gotlands) och i de fyra nordligaste länen 2 eller 3 sådana.

I de avgivna yttrandena har jämväl i allmänhet förutsatts behov av en vägingenjör i varje län.

Sålunda har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett, att 23 vägingenjörer vore behövlige vid sådan decentralisation, som 1927 års förslag innebure, men i annat fall kunde antalet vägingenjörer åtminstone i begynnelsen sänkas till 21 eller möjligen 18.

Allmänna civilförvaltningens lönenämnd har ifrågasatt behovet av en vägingenjör i varje län. Om vägingenjör fungerade i två län, skulle han i det län, där han ej själv vore placerad, företrädas av biträdande ingenjören.

Länsstyrelsen i Uppsala län har ansett sig ej kunna bedöma, om gemensam vägingenjör kunde fungera i Uppsala och Gotlands län, men framhållit, att i varje fall vägingenjören måste stationeras i Uppsala och underställas länsstyrelsen därstädes.

Länsstyrelsen i Gotlands län har ansett kombination med Uppsala län mindre förmånlig. Praktiskt taget finge då antagligen biträdande ingenjören upp-

rätthålla tjänsten i Gotlands län. Länet, med en årlig vägkostnad av 600,000 kronor, borde hava egen vägingenjör, men då denne sannolikt ej bleve fullt upptagen av tjänsten, borde han tillåtas bo på fastlandet och där utöva praktisk verksamhet, men med skyldighet att inställa sig hos länsstyrelsen dels en gång i månaden och dels därutöver vid behov.

Då statsanställda biträdande ingenjörer icke skola förefinnas i den av mig förordade organisationen och då det för organisationens effektivitet torde vara av väsentlig betydelse, att varje länsstyrelse äger disponera en vägingenjör, vill jag tillstyrka förslaget härutinnan. Beträffande Gotlands län torde vägingenjörstjänsten enligt Kungl. Maj:ts beprövande lämpligen kunna kombineras med annan tjänst eller verksamhet.

Departements-
chefen.

Beträffande vägingenjörs anställning och avlöning anfördes i 1927 års förslag bland annat följande:

Vägingen-
jörens an-
ställning
och avlö-
ning.

Vägingenjör skulle anställas på extra stat och förordnas, förslagsvis för sex år, av Kungl. Maj:t på förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter vederbörande länsstyrelses hörande. Vägingenjör skulle hänföras till lönegrad B 26 och såsom avlöningstillägg erhålla en halv procent av de vägbyggnadsanslagsmedel och automobilskattemedel — fränsett till vägunderhållet automatiskt utgående bidrag — som för året tilldelades länet, dock högst 5,000 kronor. Dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk borde utgå å lönen men ej å avlöningstillägget. Det förutsattes, att jämväl pensionering bleve ordnad i sammanhang med pensionsfrågans reglering för den civila statsförvaltningens icke ordinarie personal i övrigt. Exempelvis uppginge de sammanlagda avlöningsförmånerna inberäknat 18 % dyrtidstillägg enligt förslaget i Blekinge län till lägst 10,410 och högst 12,054 kronor samt i Stockholms län till lägst 14,588 och högst 16,256 kronor; i flertalet fall komme avlöningsförmånerna att ligga mellan omkring 13,000 och 16,000 kronor. De sakkunniga vore övertygade om att det vid sådan avlöning skulle vara möjligt att förvärva dugande och erfarna krafter. De ville emellertid med all styrka betona, att, då det här gällde att anställa dugliga personer för praktiskt ingenjörsarbete, man icke kunde underlåta att taga viss hänsyn till vad i enskild verksamhet brukade betalas för sådant arbete. Enligt de sakkunnigas mening vore det för organisationens lyckliga genomförande oundgängligen nödvändigt, att löner av angiven storlek ställdes till förfogande.

Statskontoret uttalade i avgivet yttrande betänksamhet mot vägingenjörernas avlöningsförhållanden samt anförde härvid:

Den sammanlagda avlöningen skulle väsentligt överstiga vad staten, fränsett chefsposter, eljest betalade för statsekonomiskt betydelsefulla tjänster, och dessa hade dock i det stora hela kunnat besättas med dugliga personer. Det vore ej befogat, att vägingenjörerna ställdes i gynnad undantagsställning; konsekvenser på andra håll kunde befaras. Arbetet vore ej heller ur teknisk synpunkt särskilt krävande, ty broar m. m. övertoges av särskilda specialister. Oförmligt vore, att vägingenjörerna bleve väsentligt bättre avlönade än väginspektörerna, som skulle handleda dem, och till och med högre än vägbyråns chef. Visserligen hade lantmätare, distriktstjänstemän med flera tjänstemän i lokalförvaltningen högre inkomster än högre befattningshavare i centralförvaltningen, men i sådana fall vore det blott till mindre del statsavlöning, och inkomsterna stode i förhållande till utfört arbete. Det föreslagna procentiska lönetillägget vore en nyhet i statens lönesystem, och det kunde ifrågasättas, om

tillräckliga skäl härför föreläge. I varje fall borde tilläggets storlek väsentligt reduceras.

Utän bestämt förslag ifrågasatte statskontoret för vägingenjörerna lön enligt lönegrad B 27 jämte viss andel i inflytande förrättningsarvoden.

Allmänna civilförvaltningens lönenämnd ansåg, att vägingenjörerna kunde öva inflytande på länsandelarna av statsmedlen, varför det måste anses mindre lämpligt att beräkna lönetillägg i procent av dessa. Mest anmärkningsvärt vore, att vägingenjörernas avlöning överstege väginginspektörernas. Härigenom förrycktes också den naturliga befordringsgången. Rörliga lönetillägg erbjöde alltid vissa lönetekniska svårigheter vid tjänstledighet, vikariatsersättning m. m. Det vanliga löneklasssystemet med automatisk uppflyttning i högre löneklass vore även mindre lämpligt för befattningar, som tillsattes på viss tid. Riktigast vore, att vägingenjörerna bleve arvodestjänster enligt mönster av 5 § avlöningsreglementet. Enhetligt årsarvode för samtliga vägingenjörer borde fastställas, blott med någon dyrortsgradering.

Flera länsstyrelser betonade särskilt i sina yttranden över 1927 års förslag, att löneförmånerna ej finge sättas lägre än de föreslagna. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* ansåg tvivelaktigt, om högt kvalificerade personer kunde förvärfvas för den föreslagna avlöningen, och förordade, liksom också *länsstyrelsen i Blekinge län*, att vägingenjörerna skulle erhålla andel i förrättningsarvodena. Ett med det sistnämnda likartat yrkande framställdes även av *länsstyrelsen i Örebro län*.

1928 års sakkunniga hava föreslagit, att vägingenjör tillsättes på extra stat av Kungl. Maj:t efter gemensamt förslag av länsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Beträffande vägingenjörernas avlönings- m. fl. förhöjningar föreslås de sakkunniga följande:

»Såsom arvode till vägingenjör torde ett belopp av omkring 10,000 kronor jämte dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk få anses skäligt. Med hänsyn till dyrortsindelningen i statens nyare lönelementen torde arvodet kunna fastställas till 10,000 kronor å G-ort (Stockholm, Östersund, Luleå), 9,800 kronor å F-ort (Göteborg, Karlstad, Västerås, Härnösand, Umeå), 9,500 kronor å E-ort (Uppsala, Nyköping, Linköping, Kristianstad, Malmö, Örebro, Falun, Gävle), 9,300 kronor å D-ort (Jönköping, Kalmar, Karlskrona, Halmstad, Vänersborg) och 9,100 kronor å C-ort (Växjö, Visby, Mariestad). För Gotlands län torde emellertid kunna förutsättas, att särskild anordning kan träffas genom vägingenjörstjänstens förenande med annan tjänst eller verksamhet, i vilket fall på Kungl. Maj:t må ankomma att bestämma skäligt arvode.

Såsom bidrag till kontors-, expens- och skrivbiträdeskostnader föreslås ett belopp av 1,300 kr. I de fall, där inom länsstyrelsen kan beredas kontorslokal för vägingenjören och hans biträden, torde bidraget kunna nedsättas med belopp, motsvarande skälig hyreskostnad, dock ej med mera än 800 kronor. Vägingenjör synes böra å statsverkets bekostnad erhålla telefon, inberäknat samtalsavgifter för samtals i vägarenden, ävensom tjänstebrevsrätt i vägarenden.

Vägingenjör bör av statsmedel åtnjuta resekostnads- och traktamentsersättning enligt resereglementets klass C II och detta även för egna (men givetvis ej för biträdenas) resor, som föranledas av undersöknings- och renstaknings-

uppdrag. Det synes nämligen ändamålsenligt, att vägingenjören planerar sina resor så, att han därunder kan medhinna såväl sina egentliga tjänsteåligganden som nämnda slag av förrättningar. I annat fall skulle reseersättning för sistnämnda förrättningar debiteras vägdistrikten, vilka, därest vederbörande företag komme till utförande, finge åtnjuta statsbidrag även å denna utgift.

För arbetsledning torde taxa böra fastställas och föreskrift meddelas, att arbetsledningsarvode icke må inräknas i statsbidragsberättigad byggnadskostnad till högre belopp än enligt taxan. Denna taxa bör avvägas lägre än nu gängse arvodesgrunder. Huruvida i övrigt någon jämkning av arvodestaxan bör vidtagas, torde få bliva beroende av ytterligare erfarenhet.

Under vägingenjörs semester och sjukdom förordnas i regel *icke* vikarie, utan allenast när så är oundgängligt.»

De sakkunniga anföra vidare, att om länsstyrelsen beordrade vägingenjören till större utredningar, såsom flerårsplaner, trafikräkningar m. m., för vilka biträdeshjälp erfordrades, det syntes rimligt, att ersättning härför utginge. Lika så kunde under vägingenjörens semester eller vid brådskande tillfällen ett biträde behöva anlitas för tillfälligt uppdrag. Med hänsyn härtill föreslå de sakkunniga, att till varje länsstyrelses förfogande ställes ett belopp av 1,500 kronor, varav länsstyrelsen skall äga att på räkning av vägingenjörsbiträde eller annan person utbetala ersättning för uppdrag av antytt slag. Av detta belopp torde även kunna förskjutas ersättning för undersökningar, vilka visserligen icke påkallas av vägdistrikt, men dock av länsstyrelsen anses erforderliga.

Beträffande vägingenjörs anställande vill jag förorda vad 1928 års sakkunniga därutinnan föreslagit, och torde tiden för förordnande bestämmas till högst sex år. *Departements-
chefen.*

Vid bedömande av vägingenjörernas inkomstläge bör erinras, att gällande taxa för vägundersökningar är låg och enligt vad som uppgives icke lämnar nämnvärt överskott utöver utgifter för biträden och andra omkostnader. Där emot torde taxan för renstakning vara något förmånligare. Distriktstjänstemäns och vägkonsulenters ojämförligt största inkomst, i vad vägväsendet beträffar och frånsatt fasta avlöningsförmåner, härflyter för närvarande från arbetsledningsarvoden, och icke alltid torde det utförda arbetet stå i skäligt förhållande till arvodet.

Det synes lämpligt att ersätta dessa arvoden för s. k. arbetsledning ävensom nu förekommande fasta avlöningsförmåner, vilka i vissa fall kunna vara sammanlagt avsevärda, med en fast statsavlöning, utgörande full ersättning för statskontrollen, biträdandet hos länsstyrelsen m. m. Med hänsyn härtill och till den synnerligen stora ekonomiska betydelsen av god rekrytering av vägingenjörstjänsterna finner jag det föreslagna årsarvodet av omkring 10,000 kronor vara väl avvägt.

Beloppet skulle sannolikt icke vara tillräckligt för att säkerställa en god rekrytering, därest det icke kunde beräknas, att vägingenjörerna skulle kunna erhålla viss nettoinkomst av undersöknings- och renstakningsförrättningarna. Distriktscheferna i väg- och vattenbyggnadsdistrikten hava i yttrande över 1927 års förslag angivit, att vägundersökningar och renstakningar i de största

länen, där ett mera betydande antal sådana förrättningar förekomma, kunna beräknas lämna vägingenjören en årlig nettoinkomst av 5,000 kronor. Därvid synas de visserligen hava utgått från att lokal, skrivbiträde m. m. skulle tillhandahållas vägingenjören av staten, men anledning finnes i allt fall att antaga, att på denna väg tillräcklig lönefyllnad skall vinnas.

Med hänsyn till vad sålunda anförts anser jag mig böra förorda, att vägingenjörers arvode och övriga därmed sammanhängande förmåner bestämmas på sätt 1928 års sakkunniga föreslagit.

Såsom nämnda sakkunniga jämväl föreslagit torde ett belopp av 1,500 kronor ställas till varje länsstyrelses förfogande för större utredningar m. m., och lära dessa medel jämväl kunna användas för att, såsom 1925 års sakkunniga ifrågasatt, bereda länsstyrelsen möjlighet att förordna om inspektion å flottleder och andra vattenbyggnader.

Vägärendenas handläggning.

Handläggningen av ett vanligt vägbyggnads- eller vägförbättringsärende — bortsett från de olikheter, som förekomma beträffande företag, understödda av automobilskattemedel, ödebygdsvägar m. m. — försiggår för närvarande huvudsakligen på följande sätt:

Av vägstyrelse hos vederbörande länsstyrelse gjord framställning om undersökning och uppgörande av arbetsplan (plan med kostnadsförslag) till visst vägföretag vidarebefordras till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som förordnar vederbörande distriktstjänsteman till undersökningsförrättare. Arbetsplanen granskas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som även utbetalar förrätningsarvodet.

På grundval av upprättad arbetsplan hör länsstyrelsen enligt 4 § väglagen vederbörande väghållningsskyldiga och landsfiskal samt meddelar sitt utslag.

Därefter insänder vägdistriktet planen jämte ansökan om statsbidrag till länsstyrelsen, som vidarebefordrar den till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, där den blir vilande i avvaktan på statsbidrag. På grund av årliga framställningar från länsstyrelserna rörande de vägföretag, som närmast böra erhålla statsbidrag, avgiver väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrande till Kungl. Maj:t, som beviljar bidrag till varje särskilt företag och fastställer arbetsplanen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen delgiver länsstyrelsen och vägstyrelsen Kungl. Maj:ts beslut och översänder till vägstyrelsen kontrakt enligt tryckt formulär i två exemplar, vilka återsändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämte säkerhetshandling. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen antager kontrakt, utlämnar mot ersättning enligt taxa erforderliga kopior av arbetsplaner, godkänner på vägstyrelsens förslag arbetsledare (kontrollant) samt godkänner entreprenadanbud.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordnar inspektions- och avsyningsförrättare. Efter arbetets fullbordande har denne att verkställa avsyning samt granska och vitsorda byggnadsräkenskaperna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskar räkenskaperna, godkänner arbetet och utbetalar sista delen av statsbidraget. Dessförinnan hava delar av statsbidraget utbetalats från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på grundval av intyg från arbetsledaren eller inspektionsförrättaren.

Såsom förut anförts innefattade 1927 års förslag en långt gående decentrering av vägärendenas handläggning. De sakkunniga anförde härom bland annat:

Genom att länsstyrelserna, vilka enligt väglagen vore beslutande rörande vägars anläggning och underhåll, med vägingenjörerna erhöle opartiska tekniker till sitt förfogande, kunde en eftersträfvansvärd förenkling åstadkommas av den nu så komplicerade proceduren vid vägärendenas handläggning. Det bleve sålunda möjligt att till länsstyrelserna förlägga bland annat prövning av ansökningar om statsbidrag, upprättande av kontrakt med de väghållnings-skyldiga om arbetes utförande med statsbidrag, revision av räkenskaper, utbetalning av statsbidrag till vägbyggnader samt avsyning och godkännande av fullbordade arbeten. Härigenom komme vägstyrelserna i stort sett att hava endast med länsstyrelserna att skaffa och slippa den omfattande skriftväxlingen med olika myndigheter. För såväl länsstyrelser som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Kungl. Maj:t minskades i hög grad nu förekommande skriftväxling och översändande av handlingar.

I 1927 års organisationsförslag angavs, att på länsstyrelserna skulle, utöver vad redan nu är fallet, ankomma följande åligganden:

För undersökning jämte upprättande av plan och kostnadsförslag till vägföretag, till vilket statsbidrag ifrågasattes, skall länsstyrelsen förordna förrättningsman, antingen vägingenjör eller annan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kompetentförklarad person. Förrättningsarvodet skall av vägstyrelsen inbetalas till länsstyrelsen, som har att utbetala detsamma till förrättningsmannen, såvida det ej skall tillfalla statsverket. Arvodet får, om företaget kommer till stånd, inräknas i byggnadskostnaden och statsbidrag därå åtnjutas. Sedan vägingenjören antingen själv uppgjort eller ock granskat av annan förrättningsman upprättad plan med kostnadsförslag, meddelar länsstyrelsen beslut om företagens utförande.

Varje länsstyrelse skall med biträde av vägingenjören upprätta flerårsplan för samtliga vägarbeten inom länet samt underställa planen väg- och vattenbyggnadsstyrelsens granskning.

Sedan Kungl. Maj:t årligen på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag fördelat allmänna väganslaget, anslaget till enklare vägar samt automobilskattemedlen mellan länen, skall länsstyrelse äga att, där icke Kungl. Maj:t för visst fall annorlunda bestämmer, av de sålunda till förfogande ställda medlen i huvudsaklig överensstämmelse med av länsstyrelsen uppgjord och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskad flerårsplan samt enligt fastställda grunder bevilja statsbidrag till särskilda företag. Statsbidrag av allmänna väganslaget må beviljas till högst $\frac{2}{3}$ av kostnadsförslagets slutsumma, och statsbidrag av automobilskattemedel likaledes i allmänhet till högst $\frac{2}{3}$ av samma summa, dock att, då särskilda skäl föreligga, länsstyrelse må äga att av automobilskattemedel bevilja statsbidrag till högst $\frac{3}{4}$ av kostnadssumman. Ifrågasättes högre bidragsbelopp, har länsstyrelsen att därom göra hemställan hos Kungl. Maj:t.

Vederbörande länsstyrelse har att upprätta kontrakt med de väghållnings-skyldiga angående arbetes utförande med statsbidrag. I kontrakt bör förbehållas länsstyrelsen bland annat att medgiva eller påfordra ändringar i arbetets plan, föreskriva särskilda villkor och kontroll samt godkänna entreprenadanbud.

Länsstyrelsen skall, sedan vägingenjören verkställt avsyning, godkänna det avslutade arbetet.

Vidare har länsstyrelsen att utbetala statsbidrag till vägbyggnader på

grundval av vägingenjörens attest över verkställd granskning av byggnadsräkenskaperna.

Beträffande större broar och konstarbeten samt ödebygdsvägar m. m. inträder viss ändring i ovan angivna behandling på grund av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda befattning med ifrågavarande ärenden.

De sakkunnigas förslag, att statsbidrag skulle beviljas av länsstyrelserna, vilade väsentligen på förslaget rörande flerårsplaner.

I avgivet yttrande över 1927 års förslag anförde *länsstyrelsen i Stockholms län* bland annat:

Förslaget bärande grundtanke vore decentralisation av vägärendenas administrativa handläggning, så att den beslutande och kontrollerande myndigheten beträffande vägbyggnader och vägförbättringar överflyttades från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till länsstyrelsen. Länsstyrelsen hälsade förslaget med största tillfredsställelse och gäve det i princip sin livliga tillslutning. Vägväsendet hade så utvecklats, att det nu framstode som en uppenbar omöjlighet att i någon form bibehålla beslutanderätten och den omedelbara kontrollen i vägväsendets detaljer inom ett centralt ämbetsverk, emedan detta icke kunde åstadkomma realprövning av den väldiga mängden dylika frågor för hela landet.

Även *flertalet övriga länsstyrelser* tillstyrkte decentralisationen, varvid dock flera erinrade om den ökade arbetsbörda, som därigenom pålades länsstyrelserna, och det därav möjligen uppkommande behovet av ökad personal.

Sex länsstyrelser ävensom *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* avstyrkte emellertid den föreslagna decentralisationen, förmenande bland annat att länsstyrelserna icke vore rustade att övertaga en sådan teknisk och teknisk-ekonomisk verksamhet samt att förslaget skulle medföra ökat arbete och därmed behov av ökat antal arbetskrafter.

Riksräkenskapsverket ifrågasatte, huruvida icke starkare garantier borde skapas för enhetliga principer vid statsbidrags fördelning och för att de allmänna synpunkterna hävdades gentemot lokalintressen. Vägingenjören, vilken i flertalet fall komme att ensam representera den tekniska sakkunskapen inom länsstyrelsen, finge en tillsynes alltför självständig och stark ställning. Det syntes olämpligt att i den omfattning som avsetts lägga räkenskapsgranskning på vägingenjörerna, som ej vore förtrogna med revisionsarbete och hade en helt annan praktiskt-positiv huvuduppgift.

1928 års sakkunniga hava föreslagit en mindre långt gående decentralisation av vägärendenas handläggning. Enligt de sakkunnigas förslag skola dessa ärenden handläggas i huvudsak enligt följande grunder:

Flerårsplaner böra upprättas av varje länsstyrelse med biträde av vägingenjören och under samverkan med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt därefter granskas av sistnämnda styrelse. Någon formelig fastställelse av flerårsplan synes dock icke böra äga rum. Det är nämligen av synnerlig vikt, att flerårsplanerna ständigt överses och kompletteras, så att de komma att stå i överensstämmelse med utvecklingen och icke utgöra en hämsko på dessamma.

Till undersöknings- och renstakningsförrättning skall förordnande meddelas

av länsstyrelsen, som äger därtill förordna vägingenjören, eller, om länsstyrelsen ifrågasätter annan förrättningsman, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, till vilken frågan i sådant fall hänskjutes.

Undersökningsförrättningarna och renstakningarna bekostas av vägstyrelserna, vilka till länsstyrelsen inbetala arvodena att i vederbörlig ordning utbetalas till förrättningsmannen. Undersöknings- och renstakningsarvodena enligt taxa få inräknas i byggnadskostnaden och, om företaget kommer till stånd, statsbidrag därå beräknas.

Planer och kostnadsförslag av mera omfattande och komplicerad natur skola granskas och godkännas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, närmast av dess inspektörer, medan däremot för smärre och enklare arbeten länsstyrelsens utslag må utan förutgången central granskning grundas på av vägingenjören upprättad eller av honom granskad plan. I vilken utsträckning planer och kostnadsförslag böra för granskning överlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde böra närmare bestämmas i blivande instruktion. Planer till större broar och konstarbeten skola emellertid alltid granskas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och i övrigt skola styrelsens inspektörer vid sina inspektionsresor eller eljest genom infordrande av planer verkställa den granskning, vartill de finna anledning. Planer och kostnadsförslag, som icke upprättats av vägingenjören, skola städe i detalj granskas av denne.

Statsbidrag till särskilda företag beviljas av Kungl. Maj:t (undantag utfartsvägar).

Kontrakt upprättas och entreprenader godkännas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Slutavsyning av fullbordat arbete verkställs av vägingenjören, vilken har att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingiva avsyningsbetyg med tillhörande handlingar för arbetets slutliga godkännande.

Statsbidrag till vägbyggnader utbetalas av länsstyrelsen på vägingenjörens attest och under förbehåll för eventuellt återbäringskrav från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida.

Statsbidrag till vägunderhåll utbetalas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Det vägingenjören ålagda fulla ansvaret för statens kontroll är förbundet med förutsättning, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i den utsträckning den därtill finner anledning verkställer ytterligare teknisk och räkenskapsgranskning samt slutligt beslutar om byggnadsarbetens godkännande och om statsbidragens belopp.

Redan förut har jag i princip uttalat mig för att en decentralisation av väg-
ärendena från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till länsstyrelserna i den om-
fattning, som i 1927 års förslag avsetts, icke nu torde böra komma till genom-
förande. Ett ytterligare skäl härför är, att de flerårsplaner för länens väg-
väsande, vilka förutsatts skola utgöra grundval för medelsfördelningen, först
inom loppet av några år torde hinna upprättas och granskas. Den av 1928
års sakkunniga föreslagna partiella decentralisationen av vägärendena, i vil-
ken såsom ett väsentligt led ingår den hos vägingenjören sammanförda pri-
märkontrollverksamheten, synes mig lämpligt avvägd med hänsyn till nu-
varande förhållanden, varför jag anser mig kunna förorda, att vägärendena
handläggas i huvudsaklig överensstämmelse med de i förslaget innefattade
grunderna. Därest vad sålunda förordats genomföres och därjämte möjliga
åtgärder i övrigt vidtagas för påskyndande av ärendenas handläggning, komma
enligt min övertygelse i avsevärd grad att undanröjas de anmärkningar mot en

Departements-
chefen.

• tung och tidsödande procedur, som hittills med visst berättigande kunnat framföras.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Beträffande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde man böra inskränka sig till sådana förändringar i organisation och personaluppsättning, vilka aningen hava direkt samband med den förordade nya organisationen av vägväsendet och sloandet av distriktsorganisationen eller eljest framstå såsom obestriddligt önskvärda. Den i förevarande hänseende viktigaste frågan är otvivelaktigt det föreslagna inrättandet av nya väginspektörs- och broinspektörstjänster inom styrelsen.

Väg-
inspektörer.

Enligt 1925 års förslag skulle för den statliga teknisk-ekonomiska kontrollen å vägväsendet anställas fem väginspektörer med placering en i vart av fem inspektionsdistrikt och med en lön av 14,000 kronor jämte ersättning för biträden och lokal m. m. Väginspektörernas viktigaste arbetsuppgifter skulle vara att granska och å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägnar godkänna arbetsplaner, att inspektera och avsyna vägarbeten samt att utöva teknisk-ekonomisk kontroll å den verkliga underhållskostnaden samt inspektera underhållet av broar och konstarbeten.

De flesta länsstyrelserna uttalade i sina yttranden över förslaget, att väginspektörernas arbetsbörda bleve allt för stor, då de skulle handhava förstahandskontrollen över allt vägbyggande och allt vägunderhåll i distriktet. Flera länsstyrelser ansågo, att väginspektörsinstitutionen därför ej kunde medföra det avsedda gagnet. Förslag framfördes om att utöka antalet distrikt eller anställa biträden eller överflytta en del av kontrolluppgifterna till vägingenjörerna. De, som helt avstyrkte 1925 års förslag, avsågo därmed bland annat, att förstahandskontrollen skulle förläggas till vägingenjörer med statstjänstemannaställning i varje län.

I 1927 års förslag avsågs väginspektörens uppgift icke längre vara att kontrollera varje arbete och varje detalj utan att övervaka, leda och sammanhålla den av vägingenjörerna utövade kontrollverksamheten. Till stöd härför anfördes följande:

»Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall äga att till vägingenjörernas efter rättelse utfärda allmänna tekniska och tekniskt-ekonomiska direktiv samt i de särskilda fall, som vid inspektioner iakttagas, meddela nödiga anvisningar och påkalla erforderliga rättelser.

Av väsentlig betydelse är, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän genom täta inspektioner förskaffa sig och styrelsen på personlig iakttagelse grundad erfarenhet om vägväsendets tillstånd och behov, vilket hittills blott i ringa omfattning varit möjligt. De sakkunniga föreslå personaluppsättning i styrelsen med hänsyn härtill, bland annat tre väginspektörer.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens inspektioner i länen böra främst åsyfta att förskaffa styrelsen kännedom om de särskilda vägingenjörernas skicklighet och noggrannhet vid fullgörandet av deras tekniska och ekonomiska tjänste-

åligganden och således möjliggöra en sådan handledning av vägingenjörernas arbete, att detta tillrättalägges efter riktiga och för hela landet i erforderlig mån ensartade linjer. Om väginspektörerna befinna sig på resor omkring fem månader om året, kan för inspektion beräknas från två veckor till omkring en månad årligen i varje län, beroende på länens storlek. Det förutsättes härutöver, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef och övriga tjänstemän skola bli i tillfälle att årligen göra inspektionsresor. Av inspektionstiden åtgår en del för arbete å vägingenjörens kontor, och den övriga tiden torde användas till att inspektionsförrättaren och vägingenjören gemensamt resa i länet. På sådant sätt kan en ingående kontroll å vägingenjörens arbete åstadkommas och tillfälle jämväl beredas att besiktiga alla viktigare arbeten, varvid eventuella felaktigheter i de särskilda fallen kunna rättas. Uppenbarligen kan dock icke beräknas, att väginspektören, såsom vid 1925 års förslag åsyftades, skall hinna besiktiga och avsyna varje detalj i länets vägväsende. Detta skall vara vägingenjörens sak. Det är emellertid självfallet, att inspektionernas täthet och grundlighet i olika län komma att inriktas efter den erfarenhet, man förvärvat rörande eventuellt förefintliga svagheter. Kontrollen blir i allt fall ojämförligt starkare än nu.

Med skäl kan göras gällande, att det icke för närvarande förefinnes nödig allmän översikt, planläggning och ledning av vägväsendet, ej heller kunna i detalj grundligt prövas de ändamål, till vilka medel utgå. I dessa avseenden medför förslaget en genomgripande förbättring. För att ytterligare stärka den allmänna planläggningen föreslå de sakkunniga särskild ordning för upprättande av flerårsplaner i länen under medverkan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Genom inspektioner och kontroll i orterna och genom sin medverkan vid upprättande av flerårsplaner blir väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke blott en tekniskt granskande och expedierande myndighet utan erhåller ingående förtrogenhet med rikets vägväsende och har möjlighet att av egen erfarenhet bedöma de särskilda länen behov och den lämpliga fördelningen dem emellan av tillgängliga anslagsmedel.»

De sakkunniga föreslogo inrättande å styrelsens vägbyrå av tre väginspektörsbefattningar å extra stat med avlöning enligt lönegrad B 28 samt anförde härom:

Dessa befattningar bleve för styrelsens hela verksamhet av synnerlig betydelse. Väginspektörerna borde visserligen icke formellt tillerkännas beslutanderätt, men faktiskt komme de i stor utsträckning att handla å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägnar och under sina inspektioner i auktoritativ form meddela anvisningar och råd. Endast då de icke under hand uppnådde avsedd verkan, behöfve de påkalla formligt beslut av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Med hänsyn härtill borde de erhålla byrådirektörs ställning med avlöning minst enligt lönegrad B 28. På styrelsens chef borde ankomma att bestämma, i vilken utsträckning de skulle självständigt men i byråchefens närvaro föredraga ärenden.

Såsom härav framginge hade de sakkunniga ansett, att väginspektörerna borde placeras centralt i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och icke ute i orterna på sätt jämväl varit ifrågasatt. Väginspektörernas erfarenheter måste nämligen vara en särdeles värdefull tillgång för styrelsen, där de jämväl i viss omfattning komme att bli föredragande. Genom den centrala placeringen kunde väginspektörerna även sinsemellan jämföra sina erfarenheter och sålunda gemensamt främja tillfredsställande och, i den mån sådant vore lämpligt, enhetlig teknisk-ekonomisk standard inom skilda landsdelars vägväsende.

I avgivna yttranden över 1927 års förslag tillstyrktes väginspektörstjänsterna nära nog enstämmigt och detta icke blott av de myndigheter m. fl., som tillstyrkte 1927 års organisation, utan jämväl av dem, som yrkade på annan organisation med icke decentraliserad handläggning av ärenden. Dessa sistnämnda, nämligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt sex länsstyrelser, förordade fyra väginspektörer placerade i lönegrad B 30.

Länsstyrelsen i Stockholms län betonade, att dessa väginspektörer vore något helt annat än de i 1925 års betänkande föreslagna, emot vilka starka invändningar rests; förstahandskontrollen måste nämligen utövas av en vägingenjör i varje län.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län uttalade tvekan rörande behövligheten av tre väginspektörer och ifrågasatte till en början ett mindre antal.

Riksräkenskapsverket ifrågasatte, huruvida väginspektörerna skulle kunna åstadkomma någon effektiv kontroll, detta även av det skälet, att väginspektör på grund av den föreslagna löneställningen knappast torde kunna göra sig gällande gentemot vägingenjör.

Statskontoret hade intet att erinra mot väginspektörernas placering i lönegrad B 28.

Allmänna civilförvaltningens lönenämnd ansåg, att den centrala väginspektionen borde omhänderhavas av befattningshavare i sådan tjänste- och löneställning, att de kunde utöva sin verksamhet med tillbörlig auktoritet och självständighet i förhållande till vägingenjörerna. Lönenämnden ville ifrågasätta, huruvida det ur denna synpunkt kunde anses lämpligt att, såsom de sakkunniga föreslagit, uppdelas ifrågavarande inspektionsverksamhet på tre tjänstemän med placering i lönegrad B 28 och med arbetsområden inom olika delar av riket. Därest det föreslagna antalet väginspektörstjänster minskades, eventuellt till allenast en dylik befattning med erforderligt biträde, skulle enligt lönenämndens mening ifrågavarande befattning kunna tilldelas sådan tjänsteställning och avlöning, att det bleve möjligt att för den centrala väginspektionen förvärva den främsta fakkunskapen och den största erfarenheten på området. Väginspektören skulle då erhålla en verkligt ledande ställning i förhållande till vägingenjörerna och bleve i tillfälle att genom meddelande av auktoritativa råd och upplysningar åt dessa öva inflytande på vägväsendets utveckling. Det torde emellertid icke ankomma på lönenämnden att framlägga något eget förslag i fråga om organisationen av befattningen väginspektör och avlöningen vid densamma.

1928 års sakkunniga hava beträffande väginspektörerna anfört:

»För väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet och för hela organisationens fullgoda fungerande äro de tre väginspektörstjänsterna av allra största betydelse. Från alla håll äro dessa tjänster förordade, och det torde få anses ådagalagt, att huru än organisationen må uppbyggas, komma dessa tjänster att bliva behöfliga. På dessa tjänsters innehavare måste ställas stora anspråk i fråga om kraft, skicklighet och duglighet ävensom förmåga att personligt leda vägingenjörernas verksamhet och samverka med länsstyrelserna. För att säkerställa en god rekrytering av dessa befattningar, vilka enligt 1927 års förslag skulle uppföras på extra stat i lönegrad B 28, kan ifrågasättas antingen att lämna ett särskilt lönetillägg eller ock att uppföra dem å ordinarie stat. Då någon tvekan om befattningarnas behövlighet även för framtiden icke kan råda, torde det sistnämnda vara att föredraga. Utnämmandet av ordinarie innehavare torde emellertid i regel lämpligen böra föregås av någon tids tjänstgöring å förordnande, varunder vederbörandes lämplighet för befattningen kan bedömas.»

De tre väginspektörstjänsterna utgöra ett av de viktigaste leden i den nya organisationen av vägväsendet. Genom dessa inspektörer träder väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i en mera levande förbindelse med vägväsendet ute i landet, och härigenom beredes styrelsen möjlighet att på ett helt annat sätt än hittills praktiskt leda vägväsendets utveckling. Inspektörerna äro också behöfliga för att övervaka, leda, sammanhålla och i erforderlig mån enhetliggöra vägingenjörernas arbete. Under inspektörernas ledning bör dessas verksamhet kunna länkas efter riktiga linjer och förefintliga svagheter eller bristfälligheter avhjälpas.

Departement-
chefen.

Med hänsyn härtill och till vikten att möjliggöra en god rekrytering av dessa viktiga befattningar torde, i likhet med vad 1928 års sakkunniga föreslagit, på ordinarie stat uppföras tre väginspektörstjänster i lönegraden B 28. De blivande tjänsteinnehavarnas lämplighet torde i regel böra prövas genom någon tids förutgången tjänsteutövning på förordnande. Uppenbarligen bör väginspektör förbjudas att utöva enskild förvärvsverksamhet, som berör hans tjänsteområde.

Beträffande inrättandet av en befattning såsom broinspektör anfördes i 1925 års förslag följande:

Bro-
inspektör.

»1904 års trafiksäkerhetskommitté föreslog inrättandet i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av en broinspektion för inspektion av broar å enskilda järnvägar. Styrelsen har sedermera vid flera tillfällen upptagit förslag om att tillsvidare på extra stat inrätta en broinspektörstjänst jämte en assistenttjänst, men förslagen hava icke blivit antagna, enär man icke velat föregripa det slutliga avgörandet rörande kontroll å enskilda järnvägar i enlighet med trafiksäkerhetskommitténs förslag.

De sakkunniga vilja nu upptaga detta förslag om att i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inrätta en särskild tjänst för en specialist i brokonstruktions-teknik. Innehavaren av denna tjänst, som torde böra erhålla ställning såsom ordinarie förste byråingenjör och förslagsvis benämnas broinspektör, bör inom styrelsen handlägga alla brofrågor inom såväl järnvägs- som vägväsendet. Han bör sålunda utöva den fackkunniga underhållskontrollen å järnvägsbroar och i erforderlig utsträckning även å landsvägsbroar samt granska upprättade broförslag för såväl järnvägar som vägar. Beträffande icke alltför omfattande landsvägsbroförslag är det särskilt angeläget, att broinspektören i största möjliga utsträckning upplägger för olika fall tillämpliga normalier, som kunna användas av vägingenjörer och andra undersökningsförrättare. Det bör sålunda förutsättas, att förrättningsmannen vid vägundersökningar med tillämpning av dylika normalier endast utför de enklaste beräkningarna för i förslagen ingående broar, och att vederbörande väginspektör granskar förslaget endast från denna synpunkt, under det att broinspektören vid anslagsfrågans slutliga avgörande inom styrelsen har att slutligt fastställa den i det särskilda fallet lämpligaste konstruktionen. Beträffande mera omfattande brokonstruktioner torde man kunna förutsätta, att förslag upprättas av särskilt anlitad sakkunnig konstruktör, varför förslag till dylika broar endast behöva underkastas granskning i styrelsen.

Genom att på detta sätt avlyfta det väsentliga brokonstruktionsarbetet från dem, som i övrigt uppgöra vägförslagen, och lägga detta arbete på en i styrelsen placerad specialist bör utan tvivel en avsevärd arbetsbesparing bliva följden, och man vinner även större säkerhet för att i det enskilda fallet den

mest ändamålsenliga och billiga brokonstruktionen kommer till användning. Inrättandet av en broinspektörstjänst synes sålunda vara ekonomiskt väl motiverat.»

De sakkunniga föreslogo, att en ordinarie broinspektörstjänst i lönegrad B 26 placerades på styrelsens vägbyrå med tjänstgöringsskyldighet även å järnvägsbyrån.

I 1927 års förslag upptogs jämväl en broinspektör, som ifrågasattes uppförd på extra stat i lönegrad B 28. Broinspektören skulle hava särskild tillsyn å byggnad och underhåll av större broar och konstarbeten. Genom centralisering till en i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen placerad specialist av de stark specialutbildning krävande brofrågorna borde utan tvivel en avsevärd arbetsbesparing bliva följden. Samtidigt vunnes större säkerhet för att den ur såväl teknisk och ekonomisk som estetisk synpunkt lämpligaste brokonstruktionen i det enskilda fallet komme till användning.

I samtliga avgivna yttranden över 1925 och 1927 års förslag har förslaget om inrättande av en broinspektörstjänst lämnats utan erinran.

Mot tjänstens placering på extra stat i lönegrad B 28 hava *statskontoret* och *lönenämnden* icke haft något att erinra.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och *sex länsstyrelser* åter hava förordat tjänstens hänförande till lönegrad B 30.

1928 års sakkunniga hava med hänsyn till att broinspektörstjänsten i utpräglad grad vore en specialistbefattning, vilkens innehavare ständigt måste följa med teknikens utveckling inom detta område, föreslagit, att tjänsten skulle tillsättas på förordnande, förslagsvis på 3 år, och förenas med ett arvode av 12,000 kronor, varjämte de sakkunniga förordat, att befattningen tillsvidare, intill dess större erfarenhet vunnits, skulle uppföras å extra stat.

*Departements-
chefen.* Den föreslagna broinspektören torde erhålla en ekonomiskt betydelsefull och, av allt att döma, kvantitativt avsevärd arbetsuppgift i avseende på vägväsendet. I och med den nuvarande distriktsorganisationens slopande är det ock nödvändigt att till en sådan befattning kunna förlägga den inspektion ur trafiksäkerhetssynpunkt över enskilda järnvägars broar, vilken hittills utövats av distriktstjänstemännen. Jag tillstyrker alltså inrättandet av en dylik broinspektörstjänst, vilken dock tills vidare torde böra uppföras å extra stat. Då broinspektören för att rätt kunna fylla sin viktiga uppgift, särskilt i avseende å vägväsendet, måste vara en framstående ingenjör, som håller sig i oavbruten kontakt med teknikens utveckling inom ifrågavarande område, torde befattningen på sätt 1928 års sakkunniga föreslagit böra tillsättas genom förordnande på högst tre år samt arvodet böra bestämmas till 12,000 kronor.

*Tekniska
byråns för-
ändring till
en vägbyrå.* Å tekniska byrån äro för närvarande placerade följande befattningshavare, nämligen *ordinarie*: en byråchef (lönegrad B 30), två förste byråingenjörer (B 26), varav den ene tidigare tillhört järnvägsbyrån, två byråingenjörer (B 21), en notarie med tekniska göromål (B 21), ett kanslibitråde (B 7) och ett

kontorsbiträde (B 4) samt *icke-ordinarie*: en extra byråingenjör och en ritare, placerade i lönegrad B 21 respektive B 15 enligt avlöningsreglementet den 22 juni 1921 för befattningshavare vid statsdepartement m. fl. verk, vidare fyra biträdande ingenjörer med avlöning enligt en lönegrad för extra ordinarie tjänstemän, motsvarande den 21:a för ordinarie tjänstemän, samt ett extra ordinarie kontorsbiträde (4:e lönegraden).

I innevarande års statsverksproposition har Kungl. Maj:tt föreslagit en höjning av anslaget till upprätthållande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet för anställande av ytterligare en extra byråingenjör och ett extra kontorsbiträde å tekniska byråns avdelning för ärenden angående automobilskattelens fördelning.

Såväl 1925 års förslag som 1927 och 1928 års förslag innebära, att tekniska byrån efter avskiljande av ärenden rörande vattenbyggnader skall ombildas till en vägbyrå, och enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat har denna anordning redan genomförts.

I fråga om personaluppsättningen å vägbyrån har jag förut tillstyrkt inrättandet å byrån av fyra nya befattningar, nämligen tre ordinarie väginpektörer och en extra broinspektör.

Beträffande personalen i övrigt å byrån anförde 1927 års sakkunniga, att å ena sidan personaltillgången vore för knapp i förhållande till föreliggande arbetsuppgifter men att å andra sidan en avsevärd arbetslättnad uppstode genom de sakkunnigas förslag, att arbetsplaners granskning och statsbidrags prövning icke vidare skulle åligga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Efter övervägande av dessa olika synpunkter föreslog de sakkunniga, att sagda personal skulle minskas med tre ordinarie tjänster, nämligen en förste byråingenjör, en byråingenjör och notarien, ävensom med en extra byråingenjör samt att den kvarvarande förste byråingenjören skulle uppflyttas till lönegrad B 27. De fyra biträdande ingenjörerna föreslogos bibehållna, då de erfordrades som biträden åt de fyra nya inspektörerna. Vidkommande en i 1925 års förslag ifrågasatt byråingenjör för automobilärenden anförde 1927 års sakkunniga:

De sakkunniga hade icke funnit tillräckliga skäl att för närvarande föreslå uppförande å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat av en automobilteknisk fackman, på sätt i 1925 års betänkande förordades. Rent maskintekniska ärenden torde förekomma endast sporadiskt, och i dessa syntes erforderlig utredning lämpligast kunna åstadkommas antingen genom samverkan med Kungl. Automobilklubben och Automobilbesiktningmännens förening eller genom att kommunikationsdepartementet eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillkallade särskild sakkunnig. I trafiktekniska ärenden åter torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägtekniska tjänstemän besitta eller förvärva erforderlig sakkunskap. I detta sammanhang ville de sakkunniga framhålla, att det vore uteslutet, att, på sätt från visst håll anförts, kunna centralisera automobilregistren till ett enda centralregister hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De lokala registren hos länsstyrelserna vore nämligen av flera skäl nödvändiga, bland annat för debitering av automobilskatten.

I sitt yttrande över 1927 års förslag ifrågasatte väg- och vattenbyggnadsstyrelsen byråchefstjänstens uppflyttande till överingenjörstjänst i lönegraden

A 2 samt föreslog utöver vad de sakkunniga upptagit bland annat följande icke ordinarie personal, nämligen en automobilinspektör, tre biträdande ingenjörer, en ritare, ett kontorsbiträde samt för automobilinspektörens räkning ett kansli-biträde och ett kontorsbiträde. Även *vissa länsstyrelser* föreslogo överingenjörers tjänsteställning för vägbyråns chef. *Statskontoret* och *Lönenämnden* lämnade den föreslagna uppflyttningen av den kvarvarande förste byråingenjören till lönegrad B 27 utan erinran.

1928 års sakkunniga, som icke ingått i detaljgranskning beträffande personalen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, såvitt angår vägväsendet, hava ansett anledning ej förefinnas att antaga behov av större personal än den, som nu anses erforderlig, dock med de jämkningar, som föranledas av inrättandet av bro- och väginspektörstjänsterna.

Departements-
chefen.

Ett noggrant förhandsbedömande av personalbehovet hos den centrala ledningen av vägväsendet efter en så omfattande omorganisation som den, varom här är fråga, erbjuder vissa svårigheter. Även om efter omorganisationen icke följer en så avsevärd avlastning av arbetsuppgifter, som enligt 1927 års förslag skulle bliva fallet, torde dock, när den nya organisationen hunnit vinna stadga, en viss minskning av arbetsbördan komma att inträda. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kommer nämligen att i avsevärd utsträckning kunna förlita sig på det arbete, som presteras av vägingenjörerna, med vilkas personliga duglighet och möjligen förekommande svagheter styrelsen blir väl förtrogen. Sålunda torde styrelsen icke behöva eller ens böra granska den stora mängden av smärre planer — vilket likvisst icke heller nu alltid medhunnits — och i fråga om ansökningar om statsbidrag lära beredningen inom länsstyrelserna vinna i grundlighet.

Inspektörerna med sin ingående personliga förtrogenhet med vederbörande län torde komma att snabbt bedöma både vägprojekt och statsbidragsansökningar och således effektivt underlätta ärendenas beredning i styrelsen. Å andra sidan innebära inspektörstjänsterna en viss utvidgning av styrelsens verksamhet — i syfte att uppnå större ekonomisk effektivitet inom vägväsendet — och i viss utsträckning lära de behöva biträdande ingenjörer. Om sålunda utökningen med de fyra inspektörstjänsterna icke synes omedelbart kunna motsvaras av indragning av ett lika stort antal övriga tjänster, är det min förvissning, att arbetet — bortsett från den av övergången till den nya organisationen föranledda ökningen i arbetsbördan — skall kunna efter hand för-
enklas, särskilt genom utnyttjande av inspektörernas höga kapacitet.

Med hänsyn till vad sålunda anförts torde med anledning av den nya organisationen av vägväsendet utöver inrättandet av de förut omnämnda fyra inspektörstjänsterna icke för närvarande annan förändring beträffande personaluppsättningen å den till vägbyrå ombildade tekniska byrån böra vidtagas än att personalen minskas med den förste byråingenjör, som förut tjänstgjort å järnvägsbyrå, och notarien samt att förenämnda i årets statsverksproposition omnämnda extra byråingenjörsbefattning vid omorganisationen utgår. Det begärda extra kontorsbiträdet torde däremot även efter omorganisationen bliva

erforderligt. Efter övergången till den nya organisationen lärer böra tagas i övervägande, huruvida icke någon ingenjörsbefattning ytterligare kan indragas. Förhöjning i löneställning för den å vägbyrån placerade förste byråingenjören torde icke böra äga rum, förrän närmare erfarenhet om den nya organisationens verkningar därtill giver anledning.

Å järnvägsbyrån handläggas, förutom andra tekniska ärenden rörande enskilda järnvägar, viss del av kontrollen över dessa järnvägars rullande materiel. Enligt kungörelserna den 11 december 1874 (nr 107, sid. 1) angående ordningen för avsyning och besiktning av enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik samt den 31 december 1904 (nr 68, sid. 1) angående kontroll över enskilda järnvägars rullande materiel är kontrollverksamheten i huvudsak uppdelad så, att ärenden rörande ny normalspårig materiel eller materiel till ännu icke öppnad smalspårig järnväg handläggas av järnvägsstyrelsen å maskinbyråns inspektionsavdelning samt frågor rörande ny smalspårig materiel i övrigt och underhållsinspektionen å all såväl smal- som normalspårig materiel av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Inom styrelsen handhavas dessa ärenden av den till järnvägsbyrån anknutna, å extra stat uppförda maskininspektionen, vilken jämväl åligger en viss kontroll över trafiksäkerheten, i det att inspektionen sedan år 1923 handlägger ärenden rörande fastställande av enskilda järnvägars tjänstgöringsreglementen samt i viss mån utövar tillsyn å dessa reglementens efterlevnad.

Underhållsbesiktningen av rullande materiel bekostas helt och hållet av statsmedel. Däremot skola kostnaderna för granskning av ritningar, besiktning av ny rullande materiel och kontroll över tillverkningen inom landet för enskild järnvägs räkning av rullande materiel, vartill vederbörande järnvägs ägare kan erhålla sakkunnig person inom järnvägsstyrelsen, respektive väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, bestridas av järnvägsägaren själv, och utgår ersättningen till förrättningsmannen enligt grunder, som angivas i ovanberörda kungörelser den 11 december 1874 och den 31 december 1904.

Å järnvägsbyrån äro för närvarande placerade en byråchef, en byråingenjör och ett kontorsbiträde, alla ordinarie, samt å inspektionen av rullande materiel m. m. å extra stat en maskininspektör, en assistent åt maskininspektören och en kontorsskrivare med lönegradsplacering enligt respektive lönegrad B 27, B 22 och B 15 i avlöningsreglementet den 22 juni 1921.

I 1925 års förslag (sid. 58—70) lämnas en utförlig redogörelse för den nuvarande kontrollen å enskilda järnvägar samt de från skilda håll och vid olika tidpunkter framställda förslagen om omorganisation och förstärkning av kontrollen. De sakkunniga beröra även motiven och rättsgrunderna för inspektionen å enskilda järnvägar samt utveckla skälen för upphörande av järnvägsstyrelsens befattning med enskilda järnvägars ärenden.

Vid övervägande av föreliggande spørsmål och med hänsyn tagen såväl till behovet av en grundligare inspektion som till önskvärdheten att upphäva den

**Järnvägs-
byrån.**

nuvarande splittringen på skilda inspektionsmyndigheter hava de sakkunniga kommit till den slutsatsen, att den nuvarande järnvägsbyrån inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen borde utvidgas till en central järnvägsinspektion, som skulle handhava all erforderlig kontrollverksamhet över de enskilda järnvägarna. Inspektionens uppgifter skulle bliva av dels teknisk och dels ekonomisk art, och inspektionen komme således att fungera på två i viss mån åtskilda grenar eller avdelningar, en teknisk och en ekonomisk.

Rörande den tekniska inspektionen anföra de sakkunniga följande:

»På den tekniska inspektionen skall läggas det arbete, som nu utföres av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägsbyrå, med undantag dock för den trafik-ekonomiska prövningen av koncessions- och låneansökningar samt vissa andra allmänna arbetsuppgifter (t. ex. lagstiftningsfrågor), vidare det arbete, som utföres av den till järnvägsbyrån anknutna maskininspektionen, jämte motsvarande inom järnvägsstyrelsen utfört arbete för enskilda järnvägar, samt slutligen det arbete, som påvilar distriktstjänstemännen och de av järnvägsstyrelsen utsedda förrättningsmännen vid besiktning och avsyning av nyanlagd järnväg. Såsom en utvidgad arbetsuppgift skall tillkomma en grundligare trafiksäkerhetsinspektion.

Arbetsuppgifterna sönderfalla i tre grupper, nämligen banbyggnads- och banunderhållskontroll, maskininspektion och trafiksäkerhetsinspektion.

Banbyggnads- och banunderhållsinspektionen omfattar granskning av upprättade järnvägsförslag och yttrande ur byggnadsteknisk och kostnadssynpunkt över koncessionsansökningar, godkännande av ritningar till de renstakade förslagen och till stationer, håll- och lastplatser, överbyggnad m. m., vidare teknisk-ekonomisk kontroll under byggnadstiden, fastställande av namn å stationer, godkännande av nya byggnader och anläggningar vid färdiga banor, samt fortlöpande banunderhållskontroll å för allmän trafik upplåtna järnvägar.

För banunderhållsinspektioner hava distriktstjänstemännen år 1924 i alla distrikten tillsamman tagna använt cirka 150 dagar. Detta arbetes koncentrerings till en central byrå torde medföra en viss tidsbesparing, och det torde för övrigt icke heller bli nödvändigt att varje år underkasta varje järnväg inspektion, utan inspektionstätheten bör kunna anpassas efter den kännedom, man erhåller om underhållets kvalitet vid olika banor. I gengäld torde emellertid inspektionerna, då de förekomma, kunna göras mera grundliga.

För dessa underhållsinspektioner samt förekommande avsyningar av nya anläggningar vid färdiga banor ävensom för det egentliga byråarbetet, omfattande granskning av planer för nya järnvägar samt ritningar till nya byggnader och anläggningar vid färdiga banor m. m., torde man kunna beräkna, att, under förutsättning att byråchefen själv är väg- och vattenbyggnadsfackman, skall erfordras ytterligare blott en tjänsteman, vilken då bör hava förste byråingenjörns tjänsteställning. Det bör kunna förväntas, att dessa båda tjänstemän skola förvärva en grundlig fackinsikt, och att de därför böra kunna ägna sakkunnig tillsyn vid granskning av planer och underhållsinspektion även åt mera komplicerade anläggningar, såsom växel- och signalsäkerhetsanläggningar m. m.

För att emellertid uppfylla även kravet på en speciell brobyggnadsteknisk sakkunnig fackman, som framförts redan av trafiksäkerhetskommittén och sedermera vid olika tillfällen även av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, utan att frågan ännu vunnit sin lösning, hava de sakkunniga, såsom förut anförts, föreslagit upptagande i vägbyrån av en broinspektör med tjänstgöringsskyldighet

även å järnvägsbyrån. Det förutsättes alltså, att denne broinspektör skall granska brobyggnadsplaner samt utöva underhållsinspektion å broar.

Med den angivna fåtaliga personalen kan emellertid icke med visshet påräknas att också medhinna den teknisk-ekonomiska kontrollen å järnvägar under byggnad. För denna viktiga arbetsuppgift, som hittills vanligen utförts av distriktstjänstemän, nödgas man alltså förutsätta, att, åtminstone om flera järnvägsbyggnader samtidigt pågå, särskilda kontrollanter måste anlitas. Detta torde dock icke behöva vålla någon svårighet, och då kontrollantarvodet betalas av järnvägsföretaget, behöver hänsyn härtill icke tagas i statförslaget. Samtliga övriga arbetsuppgifter förutsätts däremot kunna medhinnas av den angivna byråpersonalen.

Maskininspektionen omfattar besiktning och godkännande av lokomotiv, vagnar och andra fordon, avsedda att tagas i bruk vid för allmän trafik upplåtta järnvägar, samt underhållsinspektion å i bruk varande materiel. Dessutom äro de enskilda järnvägarna berättigade att till förberedande granskning inlämna ritningar å rullande materiel, som är avsedd att anskaffas, samt att erhålla sakkunnigt biträde för kontroll å tillverkningen inom landet av rullande materiel. Förrättningarna handhavas av maskininspektören och biträdande maskininspektören, vilka äro anställda på extra stat i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, samt av byrådirektören å järnvägsstyrelsens maskinbyrås inspektionsavdelning.

De sakkunniga föreslå icke någon annan principiell ändring beträffande maskininspektionen, än att arbetet helt och hållet överflyttas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Därvid bör järnvägsstyrelsen äga att underrätta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om de krav, som böra uppställas på materiel, avsedd för samtrafik med statsbanorna, och i övrigt bör självfallet samarbete mellan de båda styrelserna äga rum i syfte att verka för enhetlig standard m. m. ifråga om den rullande materielen. Givetvis bör järnvägsstyrelsen även äga att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen göra anmälan rörande eventuellt iakttagna brister i de enskilda järnvägarnas rullande materiel och dess underhåll.

De i 1864 och 1874 års förordningar givna föreskrifterna om rätt för järnvägsstyrelsen att öva tillsyn å underhållet av bana och rullande materiel vid enskilda järnvägar torde utan olägenhet kunna upphävas. Likaså torde föreskriften om tvenne av järnvägsstyrelsen utsedda förrättningsmän vid besiktning och avsyning av enskild järnväg böra utgå, varefter nämnda båda förordningar ävensom 1904 års förordning angående rullande materiel böra omredigeras.

Maskininspektionen kräver, såsom anförts, för närvarande två tjänstemän i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och en del av en tjänsteman i järnvägsstyrelsen, varvid emellertid även ärenden rörande tjänstgöringsreglementen och i viss mån tillsynen å dessas efterlevnad handhavas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens maskininspektör. Omfattningen av maskininspektionens arbetsböroda är beroende dels på storleken av förekommande nyanskaffningar och dels på underhållsstandarden och det därav betingade större eller mindre behovet av underhållsinspektion. Sannolikt torde arbetet framdeles bliva av ungefär samma omfattning som nu, och ehuru maskininspektören för närvarande är starkt arbetsbelastad, torde man kunna utgå från ett behov av blott två tjänstemän, av vilka en torde böra vara byrådirektör och eventuellt åläggas egen föredragningsplikt samt en förste byråingenjör.

Det kunde ifrågasättas, att för den del av trafiksäkerhetskontrollen, som består i fastställande av tjänstgöringsreglementen och tillsyn å deras efterlevnad samt driftens utövande i övrigt, inrätta en särskild trafikinspektörstjänst, på sätt en reservant inom trafiksäkerhetskommittén förordade och se-

dermera i proposition vid 1918 års riksdag föreslagits. De sakkunniga anse sig emellertid icke böra hemställa om en sådan åtgärd, utan föreslå i anslutning till nuvarande faktiskt rådande förhållanden, att tjänstgöringsreglementsärenden inom styrelsen handläggas av maskininspektören, samt att tillsyn å driftens handhavande utövas av de tekniska tjänstemännen under deras inspektionsresor i samband med underhållsinspektionen å anläggningar och rullande materiel.»

Enligt de sakkunnigas förslag skulle den ekonomiska inspektionens viktigaste arbetsuppgifter bestå i att utföra en grundlig trafikekonomisk granskning av koncessions- och låneansökningar, att verkställa ekonomiska utredningar i frågor av allmän betydelse, såsom järnvägsfusioner, bokföringsföreskrifter m. m., samt att utöva en fortlöpande ekonomisk kontroll över de enskilda järnvägarna. För dessa ändamål skulle till den ekonomiska inspektionen från järnvägsstyrelsen överflyttas ärendena rörande de enskilda järnvägarnas taxor samt utarbetandet av järnvägsstatistiken i vad avser nämnda järnvägar.

De sakkunniga hava föreslagit, att förste byråingenjören å järnvägsbyrån skulle placeras i lönegrad B 27 samt att maskininspektören, hans assistent och kontorsskrivaren skulle uppföras å ordinarie stat i lönegraden B 28, B 27 respektive B 15, därvid maskininspektören skulle benämnas byrådirektör och assistenten förste byråingenjör. För den ekonomiska inspektionen har föreslagits en byrådirektör och en sekreterare i lönegrad B 24 samt för det statistiska arbetet en kontorsskrivare och två kanslibiträden.

I samband med järnvägsinspektionens nyordnande hava de sakkunniga föreslagit, att de av enskilda järnvägar hittills erlagda, vederbörande förrättningsmän tillfallande avgifter för kontroll och inspektionsförrättningar skulle upphöra, men att järnvägarna i stället skulle erlägga årliga avgifter med 0.04 procent av bruttoinkomsterna, avsedda att täcka omkring hälften av kostnaden för järnvägsbyrån.

Järnvägsstyrelsen har i princip biträtt förslaget om järnvägsinspektionen. Styrelsen anser dock, att den ekonomiska inspektionen borde bilda en särskild byrå samt att för säkerhetsinspektionen erfordrades särskilda tjänstemän. Byrådirektören för maskininspektionen anser styrelsen kunna nedflyttas till förste byråingenjör. Med hänsyn till de framställda erinringarna anser järnvägsstyrelsen de sakkunnigas förslag böra omarbetas.

I avgiven reservation har förslaget avstyrkts av styrelsens två överdirektörer, en järnvägsfullmäktig och två byråchefer, som bland annat anfört, att vissa fördelar vore förenade med den till järnvägsstyrelsen förlagda maskininspektionen.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava tillstyrkt förslaget, samt därvid anfört, att den ekonomiska inspektionen bleve ett mycket gott stöd för riksgäldskontoret och att densamma borde förestås av en byråchef.

Svenska järnvägsföreningen har uttalat sin fulla anslutning till att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ensam skulle bliva central inspektionsmyndighet men särskilt med hänsyn till automobiltrafikens i många avseenden gynnade ställ-

ning motsatt sig skärpt ekonomisk kontroll över de enskilda järnvägarna. För den ekonomiska inspektionen har endast en person i byrådirektörs ställning ansetts behöfelig. Förslaget om täckning av kostnaderna för järnvägsbyrån genom årliga avgifter har avstyrkts.

Det ifrågasatta inrättandet av en särskild ekonomisk inspektion och överflyttandet av taxeärendena från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen läser icke nu böra äga rum.

*Departements-
chefen.*

Frågan om den tekniska inspektionen torde däremot böra lösas i samband med indragningen av tjänsterna i väg- och vattenbyggnadsdistrikten. I likhet med de sakkunniga finner jag, att personalbehovet för den bantekniska kontrollen, fränsett broinspektionen, kan på ett tillfredsställande sätt tillgodoses genom att den nu tillfälligt å tekniska byrån tjänstgörande, men för järnvägsbyrån avsedde förste byråingenjören återföres till denna byrå. Även om ifrågavarande tjänst med hänsyn icke minst till den därå ankommande handläggningen av frågor rörande järnvägsforsknings läser bliva ganska makt-påliggande, finner jag mig dock icke kunna för närvarande, innan närmare erfarenhet vunnits om omfattningen av de blivande arbetsuppgifterna, förorda en förhöjd lönegradsplacering av denna tjänst.

Vad beträffar kontrollen över de enskilda järnvägarnas rullande materiel, kan vad reservanterna inom järnvägsstyrelsen anfört gentemot överflyttandet av den till järnvägsstyrelsen förlagda delen av maskininspektionen visserligen icke fränkännas visst fog, men övervägande skäl synas mig dock tala för att upphäva den nuvarande splittringen i inspektionen å de enskilda järnvägarnas rullande materiel och helt förlägga inspektionen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Maskininspektionen torde hava varit till avsevärd nytta för åstadkommande av tillfredsställande rullande materiel, och torde även av de enskilda järnvägarna själva — och särskilt de mindre, som sakna egna maskinfackmän — uppskattas på grund av de tillfällen till fullt sakkunnig konsultation, som erbjudas. Även den maskininspektören tillkommande befattningen med ärenden rörande enskilda järnvägars tjänstgöringsreglementen torde hava utövats på ett förtjänstfullt sätt till gagn för järnvägarna i deras strävan att förbättra driftsekonomien. Med hänsyn härtill och då ett stadigvarande behov av denna kontroll föreligger, torde maskininspektionen uppföras å ordinarie stat.

Beträffande löneställningen för maskininspektionens tjänstemän får jag erinra, att i en tidigare till denna riksdag avlåten proposition, nr 118, angående vissa ändringar i statsbaneförvaltningens organisation m. m. föreslagits, att byrådirektören å järnvägsstyrelsens maskinbyrås inspektionsavdelning skulle indragas och hans göromål överflyttas till den å avdelningen placerade förste byråingenjören (27:e lönegraden). Med hänsyn härtill kunde det ifrågasättas, att maskininspektören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, till vilken en del av göromålen från järnvägsstyrelsen nu föreslås överflyttade, även placerades i lönegrad B 27. Emellertid är att märka, att maskininspektören i avsaknad av maskintekniskt utbildade förmän har en med mera självständigt ansvar förenad tjänsteställning och väl i själva verket måste fungera som fö-

redragande ledamot i styrelsen. Därjämte skulle han alltjämt handlägga de viktiga trafiksäkerhetsärendena. Med hänsyn härtill torde han icke böra placeras lägre än i lönegrad B 28. Någon ändring av denne tjänstemans benämning läser icke vara erforderlig. Vad i övrigt föreslagits beträffande maskininspektionens tjänstemän föranleder ingen annan erinran från min sida än att maskininspektörens assistent tills vidare icke torde böra sättas i högre lönegrad än den han för närvarande innehar eller B 22.

De förrättningsarvoden, som nu i vissa fall erläggas av de enskilda järnvägarna och tillfalla vederbörande förrättningsman, torde, fränsett arvoden till kontrollant för järnväg under byggnad och till sakkunnig för kontroll över tillverkning inom landet för vederbörande järnvägs räkning av rullande materiel, böra inbetalas till statsverket och tillföras den å riksstatens inkomstsida uppförda titeln »Diverse inkomster».

Hamnavdelningen.

Å hamnavdelningen finnas, förutom chefen i byråchefs ställning, en hamningenjör, en biträdande hamningenjör och ett kontorsbiträde med placering enligt lönegrad B 26, B 21 respektive B 4 enligt avlöningsreglementet den 22 juni 1921.

Enligt 1925 års förslag skulle hamnavdelningen utan ökning av dess personal övertaga dels handläggning av alla vattenbyggnadsärenden inom styrelsen, vilket, såsom förut omförmäls, redan genomförts, dels ock den av distrikts-tjänstemännen hittills utövade byggnads- och underhållsinspektionen å vattenbyggnader, varvid förutsattes, att i särskilda fall inspektionsuppdrag kunde behöva anförtros åt andra personer. Därjämte ifrågasattes, att hamnavdelningen skulle benämnas vattenbyggnadsbyrån.

Departementschefen.

Vad sålunda föreslagits föranleder ingen annan erinran från min sida än att den nuvarande benämningen å hamnavdelningen torde böra bibehållas.

Administrativa byrån.

Å administrativa byrån äro placerade följande befattningshavare, nämligen *ordinarie*: en byrådirektör, en registrator, tillika aktuarie (lönegrad B 21), en revisor och bokhållare (B 21), ett kanslibiträde (B 7), ett kontorsbiträde (B 4) ävensom, gemensamma för hela verket, en förste expeditivakt (B 7) och två expeditivakter (B 5) samt *icke-ordinarie*: två extra revisorer med lön enligt lönegrad B 21 i avlöningsreglementet den 22 juni 1921, två första amanuenser (18:e lönegraden), varav den ene med arvode från anslaget till fiskehamnsbyggnaderna, en förste amanuens (18:e lönegraden) med halvtids-tjänstgöring och tre extra ordinarie kontorsbiträden (4:e lönegraden).

Dessutom finnes å byrån ytterligare en amanuens med halv tjänstgöring, sysselsatt med ödebygdsvägräkenskaperna samt avlönad från anslaget till anläggning av ödebygdsvägar.

Registrotorn tjänstgör enligt riksdagens beslut såsom revisor, och registratorstjänsten bestrides av det kvinnliga kanslibiträdet, som därvid åtnjuter vikariatsersättning såsom för kansliskrivaretjänst.

1925 års förslag innebar icke någon förändring i antalet tjänster å administrativa byrån men väl förändrad tjänsteställning för vissa av tjänsterna. Så-

lunda föreslogs byrådirektörsbefattningens höjande till byråchefsbefattning. Till stöd härför lämnades en redogörelse för administrativa byråns arbetsbörda samt anfördes vidare:

»Den administrativa byrån är av den omfattning och betydelse, att den synes böra förestås av en byråchef. Frågan om byrådirektörsbefattningens uppflyttning till byråchef grad upptogs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i anslagsäskandena till 1918 års riksdag. Föredragande departementschefen ansåg sig dock i ärendets dåvarande läge icke böra till prövning upptaga frågan om denna uppflyttning, ehuru vissa skäl syntes honom tala för densamma. Då nu verket reorganiserats, torde dock även denna fråga böra vinna sin lösning. Redan de rent administrativa ärendena och den gemensamma handläggningen med övriga byråer av ärenden av ekonomisk natur äro av betydande omfattning och innesluta flertalet remisser och större ärenden, som komma under styrelsens prövning. På tjänsten vilar ock ett stort ekonomiskt ansvar, och stora ekonomiska intressen äro för statsverket förbundna med handhavandet och utbetalandet av statsanslagen till allehanda statsunderstödda företag. Sedan lönereregleringen 1911, då tjänsten placerades i byrådirektörsgraden, har en betydande utvidgning av arbete och ansvar ägt rum genom ändrat förfarande beträffande kassarörelsen, genom övertagande av den statskontoret tidigare åliggande befattningen med ärenden angående statsbidrag till väganläggningar m. m. och genom tillkomsten av hamnbyggnadsavdelningen och ödebygdsvägarna. Omfattningen av de statsunderstödda arbetena och storleken av de anslag, över vilka administrativa byrån har tillsyn och kontroll, hava ock ökat i hög grad särskilt genom automobilskattemedlens tillkomst. Tjänsten synes vara fullt jämställd med byråchefstjänsterna i övriga centrala ämbetsverk. I staten erfordras en höjning med 960 kronor för tjänstens uppflyttning till lönegrad B 30.»

Vidare föreslogs i 1925 års förslag registratorsbefattningens omändring till revisorstjänst samt inrättande av ytterligare en ordinarie revisorstjänst, vadan revisorernas antal inberäknat revisorn och bokhållaren skulle uppgå till tre, ävensom av en kansliskrivartjänst (lönegrad B 11) för registratorsgöromålen, varemot en kontorsbiträdestjänst skulle utgå.

Med tillstyrkande av vad 1925 års sakkunniga därutinnan ifrågasatt framlades i 1927 års statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkt 3) förslag om byrådirektörstjänstens förändring till byråchefsbefattning.

Riksdagen (skrivelse nr 6 A, punkt 3), som vitsordade, att de med byrådirektörsbefattningen förenade göromålen vore av ganska ansvarsfull och ekonomiskt betydelsefull natur, ansåg sig i avvaktan på den blivande lösningen av frågan om väg- och vattenbyggnadsväsendets omorganisation icke böra vidtaga någon organisatorisk förändring med avseende å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalstat, men då det syntes rättvist och billigt, att den nuvarande innehavaren av byrådirektörsbefattningen bleve i lönehänseende ungefärligen jämställd med byråchef, tillerkände riksdagen honom från och med den 1 juli 1927 tills vidare ett personligt lönetillägg av 800 kronor.

I 1927 års förslag ifrågasattes på grund av den i förslaget avsedda decentralisationen av åtskilliga ärenden till länsstyrelserna en indragning av sex tjänster å byrån. Med hänsyn till det stora antalet remisser och övriga omfattande ärenden av administrativ-ekonomisk natur, i vilkas handläggning byrådirek-

tören hade att deltaga, ansågo de sakkunniga det vara av vikt, att han vore en väl kvalificerad jurist, varför de trots den av decentralisationen föranledda minskade arbetskvantiteten å byrån ansågo tjänsten böra uppflyttas till byråchefsgrad. Slutligen biträdades 1925 års förslag rörande registratorstjänstens förändring till revisor och inrättande av en kansliskrivartjänst.

Förslaget om byråchefstjänst å administrativa byrån har lämnats utan erinran av såväl *statskontoret* och *allmänna civilförvaltningens lönenämnd* som *1928 års sakkunniga*. Förslaget om inrättande av en kansliskrivartjänst har tillstyrkts av *lönenämnden*.

*Departements-
chefen.*

Enligt det av mig förut förordade förslaget till ändrad organisation av vägväsendet skola utbetalningar av statsbidrag till vägbyggnader verkställas av länsstyrelserna men bokföringen handhavas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I detta avseende inträder icke någon mera nämnvärd förändring av administrativa byråns arbetsmängd. Däremot torde genom att på vägingenjörerna lägges det fulla ansvaret för statens kontroll å vägbyggnad och vägunderhåll administrativa byråns revisionsarbete, sedan organisationen vunnit nödig stadga, i viss mån underlättas. Jag förutsätter därvid, att byråns arbete skall rationellt planläggas, så att en verklig arbetslättnad kan uppnås. Emellertid är det tydligt, att under den första övergångstiden någon personalminskning icke kan åstadkommas. Någon ändring i personalantalet å administrativa byrån torde sålunda icke nu böra vidtagas, men lär Kungl. Maj:t hava sin uppmärksamhet fästad å angelägenheten att framdeles minska den icke-ordinarie personalen.

Vad beträffar förslaget om byrådirektörstjänstens höjande till byråchefsbefattning, anhåller jag att få åberopa vad till stöd därför anfördes i 1927 års statsverksproposition. Då detta förslag så gott som enhälligt tillstyrkts och då frågan om väg- och vattenbyggnadsväsendets omorganisation nu är avsedd erhålla sin lösning, lär förslaget böra samtidigt därmed genomföras.

Vad 1925 års sakkunniga föreslagit i fråga om registratorstjänstens förändring till revisorsbefattning, uppförande av en extra revisor på ordinarie stat, inrättande av en kansliskrivartjänst samt minskning av kontorsbiträdenas antal har ej givit mig anledning till erinran. Vad särskilt angår frågan om uppförande av omförmälda extra revisor på ordinarie stat, är det tydligt att, även om en så genomgripande decentralisation, som 1927 års förslag innebär, genomföres, stadigvarande behov av denne revisor ändock föreligger, varför den ifrågasatta åtgärden måste anses berättigad.

*Chefen för
väg- och
vatten-
byggnads-
styrelsen.*

Beträffande chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfördes i 1925 års förslag:

»Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning är redan nu omfattande och av synnerligen stor betydelse för det allmänna och blir det enligt sakkunnigas förslag än mera. Ämbetsförvaltningen innefattar ansvar för ändamålsenlig användning inom vägväsendet av mycket stora statsmedelsbelopp. Förvaltningens utövande erbjuder ock särskilda svårigheter på grund av nödvändigheten att samverka med de självständiga vägdistrikten. Den föreslagna,

enhetliggjorda järnvägsinspektionen innebär ansvar för stora statliga och samhällliga intressen. Chefsbefattningen för ämbetsverket är otvivelaktigt av synnerligen krävande art och ställer mycket stora krav på sin innehavares kompetens, arbetsförmåga och initiativkraft. Även för verkets ställning utåt och med hänsyn till dess samverkan med övriga närstående myndigheter torde det vara av en viss betydelse, att verkets chef blir med dem jämställd i tjänsteställning. Den under senare tider för vissa högre statstjänster tillämpade formen med tillsättande på förordnande på viss tid synes i här förevarande fall synnerligen lämplig för att så vitt möjligt säkerställa, att chefsbefattningen förbliver besatt med kvalificerad innehavare.

De sakkunniga föreslå alltså, att chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i likhet med cheferna för socialstyrelsen, medicinalstyrelsen, byggnadsstyrelsen, kommerskollegium och tullverket må tillsättas genom förordnande på viss tid, förslagsvis 6 år, samt erhålla generaldirektörs ställning och avlönning i likhet med cheferna för nämnda ämbetsverk, d. v. s. 19,000 kronor för år.

Sakkunnigas nu framförda förslag medför en årlig kostnadsökning om 4,000 kronor.»

1927 års sakkunniga ansågo sig med hänsyn till angelägenheten att till ifrågavarande synnerligen viktiga chefsbefattning kunna förvärva en högt kvalificerad person med tekniska insikter och förmåga att överblicka en så omfattande organisation som vägväsendets, vilken årligen rörde sig med en omsättning av ett sextiotal miljoner kronor, böra förorda 1925 års förslag i denna del.

I avgivna yttranden har förslaget tillstyrkts av statskontoret och lämnats utan erinran av lönenämnden. Flera länsstyrelser hava uttryckligen tillstyrkt förslaget. Två länsstyrelser hava ansett de av 1927 års sakkunniga föreslagna ändringarna i vägadministrationen icke giva anledning till uppflyttning i generaldirektörs grad. Distriktscheferna i väg- och vattenbyggnadsdistrikten hava ifrågasatt en lön av 30,000 kronor, och Svenska teknologföreningen har föreslagit lön såsom för cheferna vid kommunikationsverken.

Jämväl 1928 års sakkunniga hava biträtt 1925 års förslag i denna del under framhållande av den stora betydelsen att för denna viktiga befattning kunna påräkna en i tekniskt och administrativt hänseende högt kvalificerad person.

Mot vad sålunda av de sakkunniga föreslagits lärer intet vara att erinra, och *Departements-
chefen.* torde tiden för förordnande bestämmas till högst sex år i sänder.

Övergångsanordningar.

Rörande anordningar för övergång till den nya organisationen hava 1927 års sakkunniga anfört:

»Nuvarande ordinarie innehavare av distriktschefs- eller distriktsingenjörstjänst torde i enlighet med avlöningsvillkoren den 22 juni 1911 vara skyldiga att antaga förordnande å vägingenjörstjänst eller väginspektörstjänst och att, mot avstående av samtliga med den ordinarie tjänsten förbundna avlöningsförmåner, åtnjuta vägingenjör eller väginspektörs avlönning.

Ordinarie distriktschef eller distriktsingenjör, som eventuellt icke erhåller förordnande såsom vägingenjör eller väginspektör, överföres å indragningsstat och skall därvid äga att utöver honom i hans ordinarie tjänst tillkommande lön

jämte löneförbättring åtnjuta viss gottgörelse för de med hans befattning hittills förenade särskilda inkomster i tjänsten. Gottgörelsen torde böra beräknas efter medeltalet för visst antal år, men torde i intet fall böra utgå med högre belopp än 5,000 kronor för år räknat.

Sålunda på indragningsstat överförd distriktstjänsteman bör i sin innehavande befattning kunna av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anlitas för särskilda uppdrag, t. ex. för järnvägsinspektioner eller för att inom styrelsen biträda med granskning av flerårsplaner eller med andra i samband med övergången anhopade ärenden. Därest sådant arbete förekommer i avsevärd omfattning, synes särskild ersättning genom extra arvode böra beredas.

Av de 16 distriktstjänstemännen hava f. n. endast 10 ordinarie tjänst, nämligen 4 distriktschefer samt 6 distriktsingenjörer. Av dessa uppnå några snart pensionsåldern. Det torde vara lämpligt, att några av dem icke emot egen önskan förordnas till vägingenjörer, varför ett mindre antal avlöningar å indragningsstat kan ifrågakomma för de närmaste åren.

Av i styrelsen indragna tjänster torde blott en eller annan komma i fråga att överföras å övergångsstat, med fortsatt tjänstgöringsskyldighet inom styrelsen.

Den nya personalorganisationen beträffande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och den nya ordningen för beviljande av statsbidrag föreslås träda i kraft den 1 juli 1928 och den nya organisationen beträffande vägingenjörer med biträden med hänsyn till lokalfrågans ordnande först den 1 oktober 1928.

Såväl ordinarie och icke ordinarie distriktstjänstemän som vägkonsulenter, vilka erhålla vägingenjörstjänst, torde skäligen berättigas att enligt länsstyrelsernas beprövande avsluta redan påbörjade uppdrag, dock högst under loppet av 12 månader räknat från den 1 juli 1928.»

Lönenämnden har åberopat sitt utlåtande den 10 november 1925 över 1925 års förslag, i vilket utlåtande lönenämnden i förevarande hänseende föreslog i huvudsak samma grunder för övergången till den nya organisationen som de av 1927 års sakkunniga angivna.

Beträffande den föreslagna gottgörelsen till distriktstjänsteman, som överföres på indragningsstat, för de med hans befattning hittills förenade särskilda inkomster i tjänsten, har *statskontoret*, då innebörden av uttrycket icke vore fullt klar, för sin del velat betona, att gottgörelsen endast torde böra avse särskilda arvoden och dylikt, som utgått för statsuppdrag. Då befattningshavaren givetvis vore oförhindrad att i fortsättningen mottaga uppdrag av kommuner och enskilda och detta icke längre med bundenhet till visst distrikt, saknades nämligen anledning för staten att lämna gottgörelse för inkomster av dylika uppdrag.

*Departements-
chefen.*

Därest den av mig förordade omorganisationen av väg- och vattenbyggnadsväsendet vinner riksdagens bifall, skulle den nuvarande distriktsorganisationen bortfalla. De ordinarie distriktstjänstemän, som till följd av framskriden ålder eller annan anledning icke kunna ifrågakomma vid besättande av de till den nya organisationen hörande befattningar, torde därför böra överföras antingen å övergångsstat eller å indragningsstat. Vad 1927 års sakkunniga och lönenämnden beträffande överförandet å indragningsstat föreslagit anser jag mig kunna biträda, dock med det förtydligande, som statskontoret angivit, samt med iakttagande därav, att i de fall, då tjänstgöringsskyldighet fortfarande anses böra åligga överförd tjänsteman, överföringen bör äga rum till över-

gångsstat. I fråga om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan det jämväl tänkas, att vid den nya organisationens genomförande någon befattningshavare kan behöva uppföras å övergångsstat.

Vad beträffar tiden för den nya organisationens ikraftträdande, synas flera skäl tala för att denna tidpunkt bestämes till den 1 juli 1929. Att märka är nämligen, att omorganisationen nödvändiggör utfärdandet av helt nya instruktioner såväl för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som för de blivande vägingenjörerna jämte åtskilliga andra bestämmelser av administrativ natur, bland annat taxa för arbetsledning, samt att yttranden över, bland annat, upprättade instruktionsförslag torde böra infordras från samtliga länsstyrelser m. fl. myndigheter och korporationer. Allt detta torde taga en avsevärd tid i anspråk. Den i årets statsverksproposition föreslagna ändrade uppställningen av anslagen till vägar m. fl. allmänna arbeten medför ock en revision av gällande bestämmelser om statsbidrag till dylika företag. Beaktas bör därjämte att, förrän befattningarna inom den nya organisationen tillsatts, det är omöjligt att angiva, huru många befattningar inom nuvarande organisation kunna komma att i enlighet med vad ovan anförts uppföras å indragnings- och övergångsstat, samt att följaktligen, därest organisationen skulle träda i kraft vid någon tidpunkt under budgetåret 1928—1929, de av nämnda förhållanden påverkade anslagen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för nämnda budgetår icke nu kunna med någon tillförlitlighet bestämmas till sina belopp. Därest åter den nya organisationen träder i kraft den 1 juli 1929, torde besättandet av befattningarna inom organisationen kunna ske och följaktligen eventuell övergångsstats storlek kunna bestämmas å sådan tid, att de därav berörda anslagen för budgetåret 1929—1930 kunna förslagsvis beräknas i statsverkspropositionen till 1929 års riksdag samt definitiva förslag rörande nämnda anslag framläggas före propositionstidens utgång nämnda år.

Med hänsyn till nu angivna förhållanden anser jag mig böra föreslå, att tidpunkten för den nya organisationens genomförande fastslås till den 1 juli 1929.

Från denna dag skola de till vägingenjörer förordnade intaga den ställning i förhållande till vägärendena, som i det nya förslaget avses. Arvoden såsom arbetsledare få sålunda från denna dag räknat icke utgå till dem. Skulle i särskilda fall en till vägingenjör förordnad person hava kvar ett uppdrag, innefattande verklig arbetsledning, eller annat, vägväsendet rörande särskilt uppdrag, som ej avser undersökning eller renstakning, och finnes sådant uppdrag icke ingå i de med den nya tjänsten förbundna åliggandena och icke heller kunna lämpligen överlåtas på annan person, torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen böra äga medgiva tillstånd till vägingenjören att avsluta uppdraget, dock senast inom ett år.

Därest det med hänsyn till det betydande arbete, som är förbundet med omorganisationens genomförande, skulle visa sig erforderligt, torde hinder icke böra möta för Kungl. Maj:t att i stället för den extra byråingenjör, för vars anställande anslag begärts i årets statsverksproposition, redan från och med den 1 juli 1928 på förordnande tillsätta en väginspektör, därvid erforderlig lönefyllnad lär kunna beredas från kommunikationsdepartementets anslag till extra utgifter.

Genomförandet av de av mig förordade förslagen skulle medföra ändringar dels i 5 § 1 mom. i gällande avlöningsreglemente för statsdepartement m. fl. verk, dels ock i den vid nämnda avlöningsreglemente fogade tjänsteförteckningen. I överensstämmelse med vad under de senare åren skett beträffande av organisationsändringar vid nämnda verk föranledda ändringar i sagda avlöningsreglemente torde Kungl. Maj:t böra bemyndigas att i berörda författningsrum och tjänsteförteckning vidtaga de ändringar, som föranledas av riksdagens i förevarande ämnen fattade beslut.

Den nya organisationens genomförande föranleder jämväl ändringar i åtskilliga författningar av beskaffenhet att böra underställas riksdagen, såsom 10 kap. 52 § vattenlagen, 70 § lagen den 19 juni 1919 om flottning i allmän flottled, lagen den 11 oktober 1907 om civila tjänst innehavares rätt till pension m. fl. Då tiden för organisationens ikraftträdande föreslagits till den 1 juli 1929, torde dylika ändringsförslag icke behöva framläggas förrän till 1929 års riksdag.

Ekonomisk innebörd m. m.

**Ekonomisk
innebörd.**

Vid bifall till vad här ovan i olika hänseenden förordats skulle antalet befattningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, jämfört med förhållandena under budgetåret 1928—1929, från och med budgetåret 1929—1930 bliva följande:

Arvode eller lönegrad	Befattning	Gemensamt för hela verket		Tek- niska byrån	Väg- byrån	Järnvägs- byrån		Hamnav- delningen		Admini- strativa byrån		Summa	
		1928- 1929	1929- 1930	1928- 1929	1929- 1930	1928- 1929	1929- 1930	1928- 1929	1929- 1930	1928- 1929	1929- 1930	1928- 1929	1929- 1930
	<i>Ordinarie befattningar.</i>												
19,000 kr.	Generaldirektör . . .		1										1
A 2	Överdirektör . . .	1										1	2
B 30	Byråchef			1	1	1	1			1	1		3
B 28	Byrådirektör						1			1			1
	Maskininspektör . . .						1						1
B 26	Väginspektör				3								3
B 26	Förste byråingenjör . .			2	1		1					2	2
B 22	Maskininspektörens assistent						1						1
B 21	Byråingenjör			2	2		1	1				3	3
	Notarie			1								1	1
	Registrator, tillika aktuarie								1			1	1
	Revisor och bokhåll- lare								1			1	1
B 15	Revisor									3			3
B 15	Kontorsskrivare						1						1
B 11	Kansliskrivare									1			1
B 7	Förste expeditionsvakt	1	1									1	1
	Kanslibitråde			1	1				1	1		2	2
B 5	Expeditionsvakt	2	2									2	2
B 4	Kontorsbiträde			1	1	1	1			1	1	3	3
	Summa	4	4	8	9	3	7			5	7	20	27

Arvode eller lönegrad	Befattning	Gemensamt för hela verket		Tekniska byrån	Vägbyrån	Järnvägsbyrån		Hamnavdelningen		Administrativa byrån		Summa	
		1928-1929	1929-1930	1928-1929	1929-1930	1928-1929	1929-1930	1928-1929	1929-1930	1928-1929	1929-1930	1928-1929	1929-1930
	<i>Icke ordinarie befattningar.</i>												
12,000 kr.	Broinspektör				1								1
B 30	Chef för hamnavdelningen							1	1			1	1
B 27	Maskininspektör					1						1	
B 26	Hamningenjör							1	1			1	1
B 22	Assistent åt maskininspektören					1						1	
B 21	Biträdande hamningenjör							1	1			1	1
	Extra byråingenjör			2	1							2	1
B 15	Extra revisor						1			2	1	2	1
	Kontorsskrivare											1	1
21	Ritare			1	1							1	1
18	Biträdande ingenjör			4	4							4	4
18	Förste amanuens									2	2	2	2
18	Amanuens									2	2	2	2
4	Kontorsbiträde			2	2			1	1	3	2	6	5
	Summa			9	9	3		4	4	9	7	25	20
	Summa summarum	4	4	17	18	6	7	4	4	14	14	45	47

Utgifterna — oberäknat dyrtidstillägg — för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som enligt förslaget till riksstat för budgetåret 1928—1929 upptagits till 232,300 kronor, skulle, vid bifall till vad jag föreslagit, belöpa sig till omkring 275,000 kronor.

För den statliga vägorganisationen ute i landet hava utgifterna av 1928 års sakkunniga beräknats sålunda:

24 vägingenjörer, arvode	228,800 kr.
dyrtidstillägg, 17 %	38,500 »
kontorsbidrag 24 × 1,300 kr.	31,200 »
telefonkostnader 24 × 750 kr.	18,000 »
till länsstyrelsernas förfogande 24 × 1,500 kr.	36,000 »
summa	352,500 kr.

avgår: minskat kontorsbidrag, där lokal tillhandahålles i länsstyrelsen, samt minskad kostnad i Gotlands län 7,500 »
återstod 345,000 kr.

Å andra sidan beräknas följande besparingar i jämförelse med nuvarande organisation (jämför 1927 års betänkande sid. 54):

distriktstjänstemän	65,750 kr.
vägkonsulenter	65,000 »
arbetsledningsarvodet (totalt 641,000 kr.)	331,000 »
granskningsarvodet för underhållskostnaden	16,000 »
summa	477,750 kr.

Mot den sålunda verkställda beräkningen torde intet vara att erinra.

Frånsett resekostnader beräknas sålunda den lokala organisationen innebära en besparing av i runt tal 130,000 kronor, varav enligt beräkningarna i 1927

års förslag 117,000 kronor skulle falla på vägdistriktens egna medel och återstoden på automobilskatte- eller andra statsmedel. Härvid är emellertid att anmärka, att besparingen å arbetsledningsarvoden i enlighet med 1927 års förslag upptagits till 331,000 kronor, men sannolikhet förefinnes, att besparingen blir större.

Enligt 1927 års förslag beräknades den lokala organisationens kostnader sålunda:

vägingenjörers och biträdande ingenjörers lön, avlönings-	
tillägg och dyrtidstillägg	533,441 kr.
lokalhyra och expenser	30,000 »
	<hr/>
	summa 563,441 kr.
avgår: förrättningsarvoden, som tillfalla statsverket . .	100,000 »
	<hr/>
	återstod 463,441 kr.

Den nu föreslagna organisationen skulle sålunda vara omkring 120,000 kronor billigare än 1927 års förslag. Beräkningarna äro visserligen ej fullt jämförbara men torde dock kunna utgöra ett användbart underlag för en jämförelse.

Vad beträffar de nya tjänstemännens resekostnader, hava 1928 års sakkunniga ansett försiktigheten bjuda att beräkna vägingenjörernas resekostnader till så pass högt belopp som 150,000 kronor för år. Detta belopp har beräknats under förutsättning av orubbad tillämpning av gällande resereglemente. Emellertid pågår för närvarande inom finansdepartementet utredning angående dels befattningshavares rätt att företaga tjänsteresor, dels åtgärder för resornas rationella planläggning, dels ock besparingsreglementen för vissa grupper av befattningshavare. Med hänsyn till de besparingar, som kunna väntas bliva en följd av nämnda utredning ävensom lämpliga åtgärder i övrigt, lär ett belopp av 120,000 kronor kunna förslå till vägingenjörernas resekostnader. Beträffande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde särskilt med hänsyn till väg- och broinspektörernas resor en ökning av styrelsens resekostnader med omkring 30,000 kronor böra beräknas. Sammanlagt skulle alltså de nya tjänstemännens resekostnader belöpa sig till omkring 150,000 kronor. Härifrån torde emellertid böra dragas omkring 30,000 kronor, vartill de nuvarande distriktstjänstemännens av statsmedel täckta resekostnader beräknas uppgå, varjämte hänsyn bör tagas därtill, att för närvarande omkring 30,000 kronor av automobilskattemedel åtgå för vägkonsulenternas resor. I likhet med distriktstjänstemännens resekostnader torde de nya tjänstemännens reseutgifter böra belastas sjätte huvudtitelns reservationsanslag till expenser för allmänna arbeten, vilket anslag alltså i anledning av den nya organisationen lär komma att höjas med omkring 120,000 kronor.

Erforderliga anslag. Rörande de anslag, som erfordras för den nya vägorganisationen, hava 1927 års sakkunniga anfört bland annat följande:

Då den nya vägorganisationen i allt väsentligt vore påkallad av de förändringar, som automobilismen medfört, ansåge de sakkunniga skäligt, att organisationens kostnader bestredes av automobilskattemedel, varvid givetvis de

till statsverket inflytande förrättningsarvodena borde krediteras samma anslag. Enklast vore att låta kostnaderna i varje län utgå av de länen tillgodokommande automobilskattemedlen, i vilket fall något särskilt riksstatsanslag icke skulle erfordras. För de län, som erhöle jämförelsevis liten sådan tilldelning, kunde emellertid detta synas betunga anslaget mer än skäligt i jämförelse med andra län med större tilldelning. De sakkunniga föresloge därför, att i riksstaten upptoges ett särskilt anslag, förslagsvis benämnt vägingenjörer och biträdande ingenjörer, extra anslag, att direkt utgå av automobilskattemedel. Detta anslag skulle då täckas, innan den övriga medelsfördelningen mellan anslagen ägde rum; de övriga automobilskattemedelsanslagen minskades följaktligen med motsvarande belopp.

De sakkunniga föresloge, att vägingenjörers och biträdande ingenjörers lön, lönetillägg och dyrtidstillägg skulle påföras detta anslag. Anslaget beräknades med hänsyn till sammanlagda kostnaden härför efter avdrag av inflytande förrättningsarvoden till 433,000 kronor.

Förekommande utgifter för lokalhyra och telefon m. m. borde, såsom väsentligen jämförbara med länsstyrelsernas expensutgifter, utgå av femte huvudtitelns expensanslag.

Resekostnads- och traktamentsersättning för vägingenjörers och biträdande ingenjörers resor syntes lämpligen kunna utgå av de länen tillgodokommande automobilskattemedlen och komme således, liksom kostnaden för nuvarande vägkonsulenter, icke till synes i budgeten.

Ur budgeten utginge anslagen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän och till tillfällig löneförbättring ävensom anslaget till vägundersökningar. Anslagen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och till dyrtidstillägg förändrades på närmare angivet sätt.

I sitt utlåtande över 1927 års förslag har *statskontoret* anfört, att resekostnaderna, vilka enligt förslaget skulle utgå av länen automobilskattemedel, borde i bokföring och redovisning särhållas, så att uppgift härom utan särskild utredning kunde erhållas.

Riksräkenskapsverket har anfört, att från rent budgetteknisk synpunkt avgjorda betänkligheter måste resa sig mot att till raden av anslag, vilka skulle bestridas av särskilda inkomstmedel, foga en ny utgiftskategori, som skulle bidra till att ytterligare söndersplittra budgeten. Då automobilskattemedlen redan vore uppdelade på olika anslag, skilde sig emellertid rent principiellt det föreliggande förslaget icke från vad som redan tillämpades. Riktigare än att bestrida expensutgifterna från femte huvudtitelns expensanslag vore det att förse anslaget till vägingenjörer och biträdande ingenjörer med underrubriker, upptagande dels avlöningar, dels skrivmaterialier och expenser. Vidare syntes det vara mest ändamålsenligt att även uppföra resekostnads- och traktamentsersättningar till vägingenjörerna som en särskild underavdelning av samma anslag, varigenom en överskådlig bild av organisationens verkliga kostnader erhöles.

Kungl. automobilklubben har uttalat sig mot principen att för avlöning av statens tjänstemän anlita automobilskattemedel, låt vara att beloppet vore obetydligt.

Då den nya vägorganisationen torde vara väsentligen föranledd av de förändringar, som automobiltrafiken medfört, kunde det synas skäligt, att organi- *Departements-
chefen.*

sationens kostnader åtminstone till huvudsaklig del bestredes med automobilskattemedel och detta så mycket mera, som genom den nya organisationen torde vinnas en förbättrad ekonomi i vägmedlens användning och därmed verkliga besparingar, ej minst i automobilskattemedlen. Emellertid synes det knappast lämpligt att med automobilskattemedel bestrida kostnaderna för en viss del av den statliga administrationen, även om man vid en mera provisorisk anordning, såsom inrättandet av vägkonsulentbefattningarna, kunnat framgå på denna väg. Särskilt avseende måste ock fästas vid de betänkligheter ur budgetteknisk synpunkt, som riksräkenskapsverket anført. Med hänsyn härtill torde kostnaderna för den statliga vägorganisationen böra täckas av allmänna statsmedel.

Vad beträffar frågan, under vilka anslagstitlar de enligt vad ovan anförts erforderliga utgifterna för den nya organisationen skola uppföras å riksstaten, torde, då nämnda organisation är avsedd att träda i kraft först den 1 juli 1929, erforderliga förslag härutinnan få framläggas för 1929 års riksdag.

I förhållande till nuvarande organisation skulle kostnaderna, med inräknande av dyrtidstillägg, för den nya organisationen av väg- och vattenbyggnadsväsendet, fördelade på allmänna statsmedel, automobilskattemedel och vägdistriktens medel, bliva följande:

	Nuvarande organisation				Föreslagen organisation			
	Allmänna statsmedel	Automobilskattemedel	Vägdistriktsmedel	Summa	Allmänna statsmedel	Automobilskattemedel	Vägdistriktsmedel	Summa
	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen	271,800	—	—	271,800	322,000	—	—	322,000
Distriktstjänstemännen	65,750	—	—	65,750	—	—	—	—
Vägkonsulenter (inberäknat resekostnader)	—	93,000	1) —	93,000	—	—	—	—
Vägingenjörer	—	—	—	—	345,000	—	—	345,000
Expenser för allmänna arbeten (inberäknat väg- och vattenbyggnadsstyrelsens samt distriktstjänstemännens respektive vägingenjörers samt väg- och broinspektörers resekostnader)	100,000	—	—	100,000	220,000	—	—	220,000
Arvoden för arbetsledning och renstakning	111,000	335,000	195,000	641,000	70,000	146,000	94,000	3) 310,000
Granskningsarvoden för underhållskostnaden	—	—	16,000	16,000	—	—	—	—
Summa	548,550	428,000	211,000	1,187,550	957,000	146,000	94,000	1,197,000

Anm. För vägundersökningar bestridas nu kostnaderna dels av ett å riksstaten uppfört anslag till vägundersökningar å 60,000 kronor, dels av automobilskattemedel och dels av vägdistriktens medel. Då enligt den nya organisationen något särskilt anslag å riksstaten till vägundersökningar ej erfordras och med hänsyn till svårigheten att nu beräkna, på vilka medel kostnaderna för nämnda ändamål komma att fördela sig, hava några kostnadsbelopp för sagda ändamål icke upptagits i tabellen.

1) Till vägkonsulenters avlöande m. m. tillskjutas härutöver inom vissa län inalles några tiotusental kronor av landsting eller länsvägföreningar.

2) Sannolikhet förefinnes för att de särskilda arbetsledningsarvodena icke komma att efter omorganisationen uppgå till så högt belopp, som här angivits.

Departementschefens hemställan.

Under åberopande av vad jag sålunda i skilda avseenden anført får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1:o) med godkännande av den av mig förordade ändrade organisationen av väg- och vattenbyggnadsväsendet, att tillämpas från och med den 1 juli 1929, besluta, att från och med nämnda dag skola i länen vara anställda vägingenjörer med avlöningsförmåner och under villkor i övrigt, som av mig i det föregående angivits;

2:o) besluta, med tillämpning från och med den 1 juli 1929, att bland de i 5 § 1 mom. i avlöningsreglementet den 22 juni 1921 för befattningshavare vid statsdepartement och vissa andra verk, tillhörande den civila statsförvaltningen, omförmälda generaldirektörs- och chefsbefattningarna med ett arvode av 19,000 kronor skall upptagas jämväl befattningen såsom generaldirektör och chef för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen;

att i den vid nämnda reglemente fogade tjänsteförteckning skola under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upptagas följande befattningar, nämligen:

B e f a t t n i n g a r	Avdelning och lönegrad enligt löne- planen.
Generaldirektör, arvode enligt 5 § i reglementet	—
Byråchef	B 30
Maskininspektör	B 28
Väginspektör	B 28
Maskininspektörens assistent	B 22
Revisor	B 21
Kontorsskrivare	B 15
Kansliskrivare	B 11;

att ur nämnda förteckning skola utgå följande befattningar, nämligen:

B e f a t t n i n g a r	Avdelning och lönegrad enligt löne- planen.
Överdirektör	A 2
Byråchef och ledamot	B 30
Byrådirektör och ledamot	B 28
Notarie	B 21
Registrator, tillika aktuarie	B 21
Revisor och bokhållare	B 21;

3:o) besluta, att antalet ordinarie befattningar i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall från och med den 1 juli 1929 vara följande, nämligen:

	Lönegrad
1 generaldirektör, arvode enligt 5 § 1 mom. i avlöningsreglementet	—
3 byråchefer	B 30
1 maskininspektör	B 28
3 väginnspektörer	B 28
2 förste byråingenjörer	B 26
1 maskininspektörens assistent	B 22
3 byråingenjörer	B 21
3 revisorer	B 21
1 kontorsskrivare	B 15
1 kansliskrivare	B 11
1 förste expeditionsvakt	B 7
2 kanslibiträden	B 7
2 expeditionsvakter	B 5
3 kontorsbiträden	B 4;

4:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att i 5 § 1 mom. i avlöningsreglementet ävensom i den vid reglementet fogade tjänsteförteckning vidtagna de ändringar, som föranledas av riksdagens beslut beträffande befattningar i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bifoga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

F. Wessberg.

B i l a g a

UTLÅTANDE ANGÅENDE ÄNDRAD
VÄGORGANISATION, AVGIVET DEN 9 MARS 1928
AV INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET
TILLKALLADE SAKKUNNIGA.

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Undertecknade, av herr statsrådet den 10 januari 1928 tillkallade för att inom kommunikationsdepartementet biträda med fortsatt utredning av vissa frågor rörande ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet, få härmed vördsamt avgiva följande utlåtande.

Utgångspunkt.

Det av särskilda sakkunniga den 26 oktober 1927 avgivna betänkandet innehåller ett ur många synpunkter synnerligen värdefullt förslag till statlig vägorganisation. Förslagets bärande grundtanke är, att helt statsavlönade, av vägdistriktet ekonomiskt oberoende vägingenjörer anställas i länen. Härigenom upphäves nu bestående dubbelorganisation av distriktstjänstemän och vägkonsulenter samt undanröjas de bristfälligheter i nuvarande ordning, som sammanhånga med nämnda tjänstemäns tjänsteställning samt avlönings- och arvodesförhållanden. Om angelägenheten av en reform i sådan riktning torde numera nära nog fullständig enighet råda.

1927 års förslag innebär tillika en långt gående decentralisation av vägärendenas handläggning, i det att till länsstyrelserna överflyttas bl. a. prövning av ansökningar om statsbidrag, upprättande av kontrakt med de väghållningsskyldiga om arbetes utförande med statsbidrag, revision av räkenskaper, utbetalning av statsbidrag till vägbyggnader samt avsyning och godkännande av fullbordade arbeten. Syftet med denna decentralisation är att åstadkomma en eftersträfvansvärd förenkling av proceduren vid vägärendenas handläggning.

I avgivna yttranden över 1927 års förslag hava emellertid även anförts starka betänkligheter mot en sådan decentralisation. Därvid har bl. a. uttalats, att länsstyrelserna icke vore rustade att övertaga ett så vidsträckt ansvar i

tekniska och tekniskt-ekonomiska frågor. Tillika hava framkommit farhågor för att ett genomförande av förslaget skulle medföra en alltför betydande statlig förvaltningsapparat.

Av vad i ärendet förekommit synes oss framgå, att försök icke nu bör göras att i dess helhet genomföra den organisationsändring, som 1927 års förslag innebär.

Å andra sidan kan icke nuvarande organisation utan stor olägenhet bibehållas i bestående skick. Reformerande åtgärder äro starkt av nöden. Det väsentliga är därvid att i överensstämmelse med grundtanken i 1927 års förslag förmedelst statsavlönade vägingenjörer i länen åvägabringa effektiv kontroll å statsmedlens användning. Blott denna ur ekonomisk synpunkt synnerligen viktiga angelägenhet vinner sin lösning, lär det kunna väl försvaras att beträffande den långt mindre trängande frågan om ökad decentralisation av vägärendenas behandling framgå med en viss försiktighet och i sådant syfte — i avbidan på erfarenhet av reformens verkningar — nu endast vidtagna sådana avvikelser från bestående förhållanden, som med säkerhet kunna väntas lända till gagn.

På grund härav är det angeläget att söka finna en organisation, som med avseende å den ekonomiska kontrollen medför väsentligen samma fördelar som 1927 års förslag och som, utan att äventyra en ur teknisk och ekonomisk synpunkt fullgod behandling av vägärendena, bland annat genom en lämpligt avvägd decentralisation möjliggör en snabbare handläggning av sådana ärenden.

I samband därmed bör undersökas, om icke organisationen kan begränsas till något mindre omfattning och kostnader än ett fullt genomförande av 1927 års förslag skulle innebära. Enligt detta förslag skulle den lokala organisationen bestå av inalles 52 statsanställda ingenjörer. På sina håll har befarats, att denna personaluppsättning dock icke skulle räcka, utan att ytterligare krav skulle framkomma på lägre tekniska biträden, rit- och skrivbiträden samt ökad personal i länsstyrelserna, och man har t. o. m. velat befara, att organisationen skulle innehålla fröet till 24 nya små ämbetsverk. Även om dessa farhågor synas överdrivna, kan man dock icke helt bortse från möjligheten av ökat personalbehov. I varje fall komme en avsevärd lönekostnad att uppstå redan för de av de sakkunniga föreslagna 23 vägingenjörerna och 29 högskolebildade biträdande ingenjörerna. Garantier kunde ej heller vinnas för att dessa jämförelsevis väl avlönade arbetskrafter bleve effektivt utnyttjade, och svårigheter synas möta att på ett smidigt sätt avpassa personaluppsättningen efter det vid varje tidpunkt föreliggande behovet. Slutligen skulle det ej kunna undgås, att ordnandet av lokalfrågan komme att vålla avsevärda kostnader, enär erforderligt utrymme endast i ett fåtal fall torde kunna beredas inom länsstyrelserna. Även för instrument- och inventarieuppsättning skulle statsverket behöva ikläda sig kostnader.

Från ovan angivna utgångspunkter hava vi upprättat ett utkast till organisation, i huvudsak om ock med vissa avvikelser grundat på 1927 års förslag, på sätt i det följande kommer att närmare utvecklas.

Allmän motivering.

Nuvarande organisation lider av avsevärda brister och förmår icke betryggande tillvarataga statens ekonomiska intressen inom vägväsendet.

Det främsta syftet med en omorganisation är att skapa organ, vilka kunna dels utöva effektiv ledning, tillsyn och kontroll över projektering och utförande av vägbyggnad och vägunderhåll och sålunda säkerställa tekniskt och ekono-

miskt ändamålsenlig användning av statsmedlen, dels ock sakkunnigt och opartiskt biträda länsstyrelserna vid beredning av vägärenden.

För detta ändamål erfordras — i regel i varje län — en vägingenjör med statsavlönning för fullgörande av nämnda funktioner och tillika i ekonomiskt avseende oberoende av vägdistriktet.

Svårigheter ur organisations- och kostnadssynpunkt uppstå med avseende på de biträden av olika slag, som kunna erfordras för vägingenjörens verksamhet: biträdande ingenjörer, tekniska biträden med lägre utbildning samt rit- och skrivbiträden.

En utväg vore att alls icke anlita biträden. Denna utväg vore emellertid, om saken ses i stort, icke tillfredsställande. Den högt kvalificerade vägingenjörens arbetskraft bleve icke effektivt tillgodogjord till vägväsendets fromma. Den egentliga statskontrollen m. m. skulle icke giva honom tillräckligt arbete. Men i det ekonomiskt så betydelsefulla projekteringsarbetet finge han blott små möjligheter till en positiv insats, då han i saknad av biträden även måste ägna sig åt detaljarbete, som rätteligen borde utföras av mindre kvalificerad arbetskraft. Vägdistriktet nödgades i stor utsträckning anlita konsulterande ingenjörer, vilket i vissa avseenden kunde innebära olägenheter.

Den i 1927 års förslag angivna lösningen av biträdesfrågan innebär, att i varje län anställas en biträdande ingenjör — i de nordliga länen 2 å 3 — samt att erforderligt skrivbiträde beredes inom länsstyrelserna. Undersöknings- och renstakningsförrättningar kunde då, i den mån de medhunnas, utföras av dessa statsavlönade ingenjörer, men finge eljest anförtros åt konsulterande ingenjörer. Betänkligheter ur kostnads- och effektivitetssynpunkt mot detta system hava anförts i åtskilliga av de avgivna yttrandena.

Emellertid kan det ifrågasättas, om icke en tillfredsställande lösning även av biträdesfrågan kan erhållas enligt följande linje: Vägingenjör berättigas att mot honom tillfallande arvode enligt taxa åtaga sig vägundersöknings- och renstakningsförrättningar. Medelst härav inflytande inkomster samt ett mindre kontorskostnadsbidrag m. m. skall vägingenjören själv hålla sig dels med erforderliga biträden för nämnda slag av förrättningar, dels ock med kontorslokal, material och skrivbiträde i hela den utsträckning, hans tjänst kräver. Vägingenjörens främsta och huvudsakliga arbetsuppgift blir emellertid att vara statens kontrollant, biträda länsstyrelsen samt lämna länsstyrelserna råd och handledning; härför åtnjuta han ersättning allenast genom fast statsavlönning, och han äger icke uppbära något som helst arvode i samband med kontroll och arbetsledning. Men han bör i allmänhet även bliva i stånd att med tillhjälp av sina biträden, vilka skola stå under hans oavslåtliga ledning och uppsikt, bedriva åtminstone huvudparten av vägprojekteringen inom länet.

För att giva en rätt föreställning om den verkliga innebörden av ett sådant förslag är det nödvändigt att erinra om följande. Distriktstjänstemän och vägkonsulenter åtnjuta för närvarande, vad vägväsendet beträffar, inkomster av i huvudsak följande slag:

a) fast lön, nämligen, inberäknat tillfällig löneförbättring och dyrtidstillägg, för distriktschef $3,000 + 750 + 35\% =$ c:a 5,000 kr., för distriktsingenjör $1,500 + 375 + 35\% =$ c:a 2,500 kr., för vägkonsulent arvode varierande mellan 1,200 och 3,000 å 4,000 kr.; ofta samlas dessa arvoden på samma hand, varjämte i en del län tillkommer fast arvode av landsting eller länsvägförening, så att den fasta avlöningen emellanåt kan stiga till avsevärda belopp;

b) vissa dagarvoden m. m. av statsmedel för inspektioner m. m.;

c) arvoden för vägundersökningar; taxan är låg och lämnar ej avsevärt överskott utöver omkostnader och vad de anlitade biträdena kosta;

d) arvoden för renstakningar; taxan är något förmånligare och ger en viss nettoinkomst;

e) arvoden för arbetsledning; fastställd taxa saknas, men i praktiken tillämpas vanligast teknologföreningens taxa, som i vissa fall kan giva en relativt hög inkomst, vilken sålunda utfyller de mindre inkomsterna av förut nämnda uppdrag; för t. ex. smärre vägomläggningar torde kunna förekomma arbetsledningsarvoden om 500 å 1,000 kr.; dessutom få resekostnader debiteras, vilket dock av många icke tillämpas.

För närvarande härflyta alltså tjänstemännens inkomster främst av arbetsledningsuppdrag, vilka kräva relativt ringa biträdeskostnader.

Förutnämnda avlöningsförslag kan således sägas innebära, att den största delen av den nuvarande inkomsten ersättes med en fast avlöning för utövande av statens kontroll, medan däremot de biträdeskrävande, mindre inkomstbringande undersöknings- och renstakningsförrättningarna bibehållas på grundval av taxearvoden.

Den egentliga arbetsledningen torde, såsom i det följande närmare utvecklas, i ett stort antal fall kunna handhas av vägdistriktens egna väg- eller schaktmästare under kostnadsfri ledning av vägingenjören, och endast i begränsad utsträckning torde särskilda ingenjörer behöva anlitas för arbetsledning.

Här antydda organisation är både enkel och billig. Statsverkets organisationskostnader bliva jämförelsevis små. Biträdesfrågan löses på ett enkelt sätt. Betydande delar av de nu utgående arbetsledningsarvodena kunna sparas. I synnerhet sedan vägdistriktet i större utsträckning anställt väl kvalificerade vägmästare. Det må erinras, att riklig tillgång på härtill kompetenta personer torde förefinnas bl. a. på grund av begränsningen av statens järnvägsbyggnader.

För vägprojekteringens riktiga och ändamålsenliga utförande blir vägingenjören ansvarig, och han blir genom sin självständiga ställning mer än nu oberoende av ovidkommande intressen. För byggandet av vägen svarar sedan vägstyrelsen och anlitar härför, om så erfordras, lämplig ingenjör, men vägingenjören har att öva kontroll å arbetets utförande.

För statens kontroll är väl sörjt. Vägingenjören pålägges det fulla ansvaret för att statsbidrag utgå med riktiga belopp och komma till en tekniskt och ekonomiskt ändamålsenlig användning.

Vägingenjörens verksamhet övervakas av länsstyrelsen men även av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, främst genom dess inspektörer.

Det skulle möjligen kunna invändas, att vägingenjören icke, bleve så fullständigt ekonomiskt oberoende av vägdistriktet som enligt 1927 års förslag, i det han bleve intresserad av att verkställa undersökningsförrättningar och renstakningar i så stor utsträckning som möjligt och till följd därav icke fullständigt opartisk i sin kontrollverksamhet. Emellertid torde risken härför vara ringa, i synnerhet som förordnande till förrättningar skall meddelas av länsstyrelsen. Vägingenjörens självständiga ställning torde vara tillräckligt säkerställd.

Ej heller synes det vara att befara, att vägingenjören genom de särskilt betalda förrättningarna skall dragas från de egentliga statsuppgifterna. Vägingenjören torde i regel ej komma att hålla något större ingenjörbiträden, och vägingenjörens eget arbete med förrättningarna skall i vanliga fall huvudsakligen bestå av övervakning och handledning av biträdena. Dessutom pålägges honom ju ett direkt personligt tjänsteansvar för kontroll å arbeten och statsbidragsbelopp, och skulle länsstyrelsen finna, att vägingenjören för det särskilt betalda arbetet eftersätter sina övriga uppgifter, ligger det i länsstyrelsens hand att inskränka på förordnandena till undersöknings- och renstakningsförrättningar.

Vägingenjör bör åläggas föra dagbok, så att hans verksamhet med ledning därav kan kontrolleras.

För att undvika oklarhet i fråga om biträdesförhållandena bör föreskrivas, att hos vägingenjören anställda biträden icke få av vägdistrikten anlitas, t. ex. såsom arbetsledare.

Om länsstyrelsen beordrar vägingenjören till större utredningar, såsom flerårsplaner, trafikräkningar m. m., för vilka biträdeshjälp erfordras, synes det rimligt, att ersättning härför utgår. Likaså kan under vägingenjörs semester eller vid brådskande tillfällen ett biträde behöva anlitas för tillfälligt uppdrag. Med hänsyn härtill föreslås, att till varje länsstyrelses förfogande ställes ett belopp av 1,500 kronor, varav länsstyrelsen skall äga att på räkning av vägingenjörsbiträde eller annan person utbetala ersättning för uppdrag av antytt slag. Av detta belopp torde även kunna förskjutas ersättning för undersökningar, vilka visserligen ej påkallas av vägdistrikt, men dock av länsstyrelsen anses erforderliga.

Av vad nu anförts framgår, att den här antydda organisationen genomgripande förbättrar nu rådande förhållanden samt i avseende på den tekniskt-ekonomiska statskontrollen väsentligen medför de med 1927 års förslag åsyftade fördelarna. Den kan med jämförelsevis obetydlig förändring omvandlas till överensstämmelse med 1927 års förslag, och den kan även utan övergångsvårighet anpassas till en eventuell övergång till landstingsvägdistrikt.

Med hänsyn härtill, och då den nu ifrågasatta organisationen torde kunna göras enklare och billigare än enligt 1927 års förslag, få vi förorda en lösning i enlighet med ovan angivna grundlinjer på sätt nedan kommer att närmare utvecklas, därvid ock kommer att angivas, i vad mån det nu framlagda förslaget innebär ökad decentralisation av ärendenas behandling i jämförelse med nu rådande ordning.

Organisationsförslag.

En vägingenjör anställs på extra stat i varje län, i Gotlands län dock på de särskilda villkor, som Kungl. Maj:t må bestämma.

Vägingenjör är väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman med stationsort i vederbörande residensstad och med tjänstgöring hos länsstyrelsen. Över hans tjänstgöring bestämmer länsstyrelsen. I alla frågor, som beröra väghållningens tekniska och tekniskt-ekonomiska utförande, lyder han under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vägingenjör förordnas förslagsvis på sex år av Kungl. Maj:t efter gemensamt förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande länsstyrelse.

Vägingenjör, som skall hava förvärvat god erfarenhet om det praktiska vägväsendet beträffande såväl projektering som vägbyggnad, skall hava avlagt avgångsexamen från Tekniska högskolan eller från Chalmers tekniska institut i Göteborg högre avdelning eller eljest hava förvärvat kompetens, som kan härmed jämställas.

Vägingenjör åtnjuter av statsverket arvode, bidrag till kontors-, expens- och skrivbiträdeskostnader samt i viss utsträckning fri telefon och tjänstebrevsrätt (se närmare sid. 15). Vägingenjör åligger att själv hålla sig med kontor, där ej erforderliga lokaler beredas honom hos länsstyrelsen, ävensom med utensilier samt erforderliga biträden.

Vägingenjör åligger:

att vara statskontrollant för allt bro- och vägbyggande och allt bro- och vägunderhåll inom länet, granska byggnads- och underhållsräkenskaper och under tjänsteansvar utfärda intyg i och för statsbidrags utbetalande;

att biträda länsstyrelsen vid beredning av vägärenden och vägtrafikärenden samt på länsstyrelsens uppdrag verkställa utredningar och avgiva utlåtanden; att stå vägstyrelser, väghållare och landsfiskaler till tjänst med kostnadsfria råd och upplysningar samt efter länsstyrelsens förordnande närvara vid viktigare vägstämmor och vägstyrelsesammanträden ävensom vägsyner;

att på förordnande av länsstyrelsen samt mot arvode enligt taxa verkställa vägundersökningar och renstakningar;

att utföra särskilda förrättningar eller uppdrag för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens räkning.

Vägingenjör äger icke uppbära något som helst arvode i samband med kontroll och arbetsledning eller, utöver vad ovan nämnts, åtaga sig av vägstyrelse betalat uppdrag.

Vägingenjör äger utöva annan ingenjörsverksamhet endast därest väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med länsstyrelsen det medger.

Det är väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelsen obetaget att anlita vägingenjören för särskilda uppdrag, t. ex. byggnadsarbeten i statens regi, inspektioner av vattenbyggnader o. dyl.

Under vägingenjörers semester och sjukdom förordnas i regel *icke* vikarie, utan allenast när så är oundgängligt.

Till undersöknings- och renstakningsförrättning skall förordnande meddelas av länsstyrelsen, som äger därtill förordna vägingenjören, eller, om länsstyrelsen ifrågasätter annan förrättningsman, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, till vilken frågan i så fall hänskjutes.

Undersökningsförrättningarna och renstakningarna bekostas av vägstyrelserna, vilka till länsstyrelsen inbetala arvodena att i vederbörlig ordning utbetalas till förrättningsmannen. Undersöknings- och renstakningsarvodena enligt taxa få inräknas i byggnadskostnaden, och, om företaget kommer till stånd, statsbidrag därå beräknas.

Planer och kostnadsförslag av mera omfattande och komplicerad natur skola granskas och godkännas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, närmast av dess inspektörer. Planer och kostnadsförslag, som icke upprättats av vägingenjören, skola städse i detalj granskas av denne.

Statsbidrag till särskilda företag beviljas av Kungl. Maj:t (undantag utfartsvägar).

Kontrakt upprättas och entreprenader godkännas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Statsbidrag till vägbyggnader utbetalas av länsstyrelsen på vägingenjörens attest och under förbehåll för eventuellt återbäringskrav från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida.

Statsbidrag till vägunderhåll utbetalas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation och arbetsuppgifter bestämmas i övrigt i huvudsaklig överensstämmelse med 1927 års förslag. Bland annat anställas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på ordinarie stat 3 väginspektörer samt på extra stat en broinspektör.

Speciell motivering.

I anslutning till 1927 års betänkande redogöres härafter för vissa detaljer beträffande vägärendenas handläggning.

Vägundersökningar och granskning av arbetsplaner.

Vid nuvarande ordning brukar vägundersökning tillgå så, att distriktstjänstemannen eller vägkonsulenten med sitt biträde går över linjen tillsammans

med av vägstämman utsedda ombud och eventuellt övriga intressenter samt ger anvisningar i stora drag beträffande linjens sträckning, varefter biträdet utför arbetet i terrängen, vilket granskas av förrättningsmannen, samt senare på kontoret under distriktstjänstemannens resp. vägkonsulentens överinseende utarbetar arbetsplan med plan- och profilritning samt kostnadsförslag. Ibland torde förekomma, att förrättningsmannen själv utarbetar förslaget.

Även enligt organisationsförslaget skall undersökning utföras av anställt biträde under vägingenjörens ledning och på hans ansvar. Med hänsyn till den förbättrade organisation, som förslaget innebär, lär en omsorgsfullare vägprojektering än hittills kunna förväntas.

Enligt 1927 års förslag skulle förordnande till undersökning alltid meddelas av länsstyrelsen, som ägde förordna vägingenjören eller annan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kompetentförklarad person. Lämpligare synes vara, att länsstyrelsen äger förordna vägingenjören, men att, om länsstyrelsen ifrågasätter annan person, frågan hänskjutes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Härigenom undgår man behovet att utfärda generella eller på visst sätt villkorliga kompetensbetyg, och tillika undanröjes möjligheten för vägingenjören att såsom länsstyrelsens rådgivare utöva ett bestämmande inflytande på valet av förrättningsman. Skulle länsstyrelsen finna förordnande till förrättning böra utfärdas för annan än vägingenjören, skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppenbarligen icke kunna i strid häremot meddela förordnande för vägingenjören. För att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall kunna hava en överblick av vägbyggnadsarbetet i landet, lär avskrift av förordnande till undersökningsförrättning böra av länsstyrelsen dit översändas.

Arbetsplaner och kostnadsförslag, vilka nu, i den mån det medhinnas, granskas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, skulle enligt 1927 års förslag alltid granskas av vägingenjören; om denne utfört förrättningen, skulle granskning ej äga rum. Planer till större broar och konstarbeten skulle emellertid granskas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och i övrigt skulle styrelsens inspektörer vid sina inspektionsresor eller eljest genom infordrande av planer kunna underkasta dem granskning. Med hänsyn till angelägenheten av en särskilt omsorgsfull vägprojektering vid företaget av mera kostsam och svårbedömlig beskaffenhet synes emellertid försiktigast, att mera omfattande planer, bland annat för konstarbeten, permanentbeläggningar o. dyl., alltid skola granskas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens inspektörer, medan däremot för smärre och enklare arbeten länsstyrelsens utslag må utan förutgången central granskning grundas på av vägingenjören upprättad eller av honom granskad plan. I vilken utsträckning planer och kostnadsförslag böra för granskning överlämnas torde böra närmare bestämmas i blivande instruktioner. Redan under sina resor i länen lära inspektörerna kunna utöva den huvudsakliga tillsynen å vägprojekteringen samt bilda sig en uppfattning om vilka förslag, som behöva ytterligare granskas. Det begränsade antal planer, som kunna behöva överlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för särskild granskning, torde inspektörerna med sin lokal- och personkännedom kunna hastigt och effektivt pröva ur allmän lämplighetssynpunkt; endast där särskild anledning föreligger, torde detaljerad granskning med beräkning av massor o. s. v. behöva ifrågakomma. Här föreslagna anordning för granskning av planer bör icke komma att föranleda någon tidsutdräkt.

Flerårsplaner. Beviljande av statsbidrag.

1927 års sakkunniga hava på ett övertygande sätt utvecklat betydelsen av att flerårsplaner på ett fastare sätt inordnas såsom ett hjälpmedel vid planläggning av vägväsendets rationella utveckling. Flerårsplaner böra på sätt nämnda sakkunniga föreslagit upprättas av varje länsstyrelse med biträde av

vägingenjören och under samverkan med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt därefter granskas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Någon formlig fastställelse av flerårsplan synes dock icke böra äga rum. Det är nämligen av synnerlig vikt, att flerårsplanerna ständigt överses och kompletteras, så att de komma att stå i överensstämmelse med utvecklingen och icke utgöra en hämsko på densamma.

Enligt 1927 års förslag skulle länsstyrelse äga att i huvudsaklig överensstämmelse med upprättad och granskad flerårsplan samt enligt fastställda grunder bevilja statsbidrag till de särskilda företagen, Kungl. Maj:t dock obehaget att vid tilldelningen av medel till länen foga de särskilda villkor, Kungl. Maj:t kunde finna lämpligt. Av automobilskattemedel skulle länsstyrelse under noggrant iakttagande av de i författningen angivna särskilda villkor och förutsättningar äga medgiva bidrag upp till $\frac{3}{4}$ av kostnaden.

Huvudsyftet med detta förslag torde hava varit att undvika omgång och tidsutdräkt.

Emellertid torde, såsom i det följande skall närmare utvecklas, även med bibehållande i huvudsak av nuvarande ordning onödigt tidsutdräkt kunna undvikas. Alla de fall, i vilka högre bidrag än $\frac{3}{4}$ av kostnaden sättes i fråga, skulle även enligt 1927 års förslag underställas Kungl. Maj:t. Genom att Kungl. Maj:t beslutar, undvikas tids- och arbetsödande överklaganden. Redan för anslagens fördelning å de olika länen skulle till Kungl. Maj:t behöva ingivas redogörelser för de arbeten, som avsåges utförda. Någon väsentlig fördel torde sålunda icke vara att vinna genom att länsstyrelserna finge bevilja statsbidrag, och under sådana omständigheter synes det vara skäl att alltjämt förbehålla Kungl. Maj:t beslutanderätten.

Kontrakt.

Av jämförelsevis underordnad betydelse synes det vara, om kontrakt med de väghållningsskyldiga om arbetets utförande med statsbidrag upprättas av länsstyrelsen eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kontrakten upprättas enligt tryckta formulär och själva upprättandet medför således intet större arbete. Ur denna synpunkt kunde det vara lämpligt att förlägga kontraktsskrivningen till länsstyrelserna, som ju lättare kunna uppnå förbindelse med de väghållningsskyldiga, därest underhandlingar skulle behöva ifrågakomma. Emellertid förbehålles i kontraktet den kontraherande myndigheten viss kontroll och visst inflytande på arbetets utförande och bland annat även godkännande av entreprenadkontrakt. Detta sistnämnda innebär en ömtålig lämplighetsprövning, och det synes fördelaktigast, att denna förbehålles den centrala myndigheten, som har god kännedom om olika entreprenörer. Vägingenjören kan icke hava samma överblick över entreprenadfirmer och entreprenörer med verksamhet inom flera olika län och det sätt, varpå dessa på olika håll utfört dem anförtrodda arbeten. Det synes även i övrigt lämpligt, att vägingenjören befrias från den ömtåliga ställningen såsom länsstyrelsens rådgivare i entreprenadfrågor. Vidare märkes, att även enligt 1927 års förslag kontrakt rörande större broar och konstarbeten skulle upprättas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Med hänsyn härtill föreslås, att kontrakt fortfarande skall upprättas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Renstakning.

För närvarande verkställes renstakning och upprättas detaljerad arbetsbeskrivning i regel av samma person, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen

godkännts som arbetsledare, men mot särskilt arvode. Förrättningsmannen, vanligen en distriktstjänsteman eller vägkonsulent, går med sitt biträde över linjen och bestämmer i samråd med arbetsdirektionen, om mindre avvikelser från den fastställda linjen skola göras. Under förrättningsmannens ledning och ansvar verkställer därefter biträdet stakningen, som granskas av förrättningsmannen, och upprättar arbetsprofil, varmed vägen är definitivt fastställd i plan och profil.

Enligt föreliggande förslag blir tillvägagångssättet i stort sett detsamma, men förslaget möjliggör här liksom i fråga om vägundersökningarna en väsentligt starkare kontroll från såväl vägingenjör som väginspektör. Förrättningen utföres i regel av vägingenjörens biträde under vägingenjörens ledning, tillsyn och ansvar. Vägingenjören kommer sålunda — i den mån han erhåller sådana förordnanden — att verkställa och bära ansvaret för all projektering, konstruktion av vägen m. m., d. v. s. alla arbeten, som föregå arbetets utförande.

Förordnande till renstakningsförrättning bör meddelas i samma ordning som förordnande till vägundersökning.

Kontroll.

I full överensstämmelse med 1927 års förslag föreslås, att vägingenjören utan annan ersättning än den fasta lönen skall uppbära det fulla ansvaret för statens kontroll å vägbyggnad och vägunderhåll. Han har att utöva fortlöpande *personlig* tillsyn å såväl vägbyggnader som vägunderhåll samt utan kostnad för vägdistriktet tillhandagå med råd, anvisningar och handledning. I erforderlig utsträckning biträder han även vid entreprenadprövning och dylikt. I sin egenskap av kontrollant har vägingenjören även att vaka över, att i förekommande fall dugliga arbetsledare samt platskontrollant förefinnas, och om behövt har han att påkalla väg- och vattenbyggnadsstyrelsens föreläggande i sådant avseende.

Vägingenjören skall bära fullt tjänsteansvar för granskning av byggnads- och underhållsräkenskaper och utfärda intyg i och för statsbidrags utbetalande, dock med förbehåll för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens slutliga godkännande av arbeten och statsbidragsbelopp.

Arbetsledning.

Då arbeten utföras på entreprenad, vilket i de södra landsdelarna är det vanligaste, torde vägingenjörens kontroll innebära en minst lika effektiv tillsyn och ledning som den, vilken hittills utövats av de av staten påfordrade s. k. arbetsledare, som skolat av vägdistriktet mot arvode anlitas och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänns. Dessa arbetsledareuppdrag torde i flertalet fall av arbete på entreprenad bliva obehövlige, alldeles så som med 1927 års förslag åsyftats. Visserligen kan vid mera omfattande arbeten samt vid konstarbeten och vissa slag av permanenta beläggningar erfordras särskild platskontrollant för det dagliga övervakandet av utförandet, men sådan platskontrollant har i dylika fall redan vid nuvarande ordning måst av vägdistriktet anställas till biträde åt arbetsledaren. Endast mera sällan, t. ex. vid större brobyggnader, torde vägdistriktet komma att behöva anlita särskild konsulterande ingenjör såsom arbetsledare eller kontrollant.

Då arbeten utföras i egen regi eller i smärre skiften bortsättas på ackord, vilket är brukligt särskilt i Norrland, tillkommer däremot ett behov av verklig arbetsledning. För närvarande tillgår så, att vederbörande distriktstjänsteman

eller vägkonsulent, sedan renstakning verkställt och arbetsritningar uppgjorts, samt sedan arbetet på grundval av dessa uppdelats i delar (skiften), vilka kostnadsberäknas, tillsammans med vägstyrelsen beslutar om ackordsättning för de olika skiftena, gör upp med arbetslagen och hjälper vägstyrelsen med alla arbetsöverenskommelser, övervakande av arbetet o. s. v. Den dagliga tillsynen handhaves mest av schakt- eller vägmästare. Av inhämtade upplysningar framgår, att distriktstjänstemännens egna biträden i relativt ringa utsträckning tagas i anspråk för arbetsledning, undantagandes de schaktmästare, som på sina håll äro anställda av distriktstjänstemännen men avlönas av vägdistriktet.

Enligt förslaget blir förhållandet följande.

Vid alla arbeten av icke särskilt krävande beskaffenhet kan schakt- eller vägmästare på grundval av renstakning och arbetsritningarna samt under vägingenjörens kontroll ensam leda arbetet. Vägmästare finnas eller torde snart komma att finnas i de flesta vägdistrikt i Norrland, och överhuvud synes en utveckling av vägmästareinstitutionen vara önskvärd.

Endast för större och mera krävande vägarbeten, som utföras i egen regi eller på skiftesackord, torde sålunda behov föreligga för vägdistriktet att anlita ingenjörer såsom arbetsledare, och dessa böra då godkännas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som dock givetvis kan överlåta åt vägingenjören att med vägdistriktet överenskomma om arbetsledare. En lämplig anordning synes vara, att vägstyrelserna inom ett län, t. ex. genom vägstyrelsesammanslutning, ena sig om att anställa eller anlita ingenjör, vilken eventuellt kan beredas ett mindre årsarvode, samt att sådan ingenjör står vägdistriktet till förfogande såsom arbetsledare mot arvode i varje särskilt fall enligt fastställd taxa, lägre än nu tillämpade ersättningsgrunder. Arbetsledarens arbete kommer att bestå i ackordsprissättningar och överenskommelser med arbetarna och jordägarna samt rådgivning åt vägstyrelserna beträffande arbetets ledning ävensom sådan detaljtillsyn, som kan betecknas som platskontrollantskap. Samme ingenjör torde kunna anlitas även för utförande av detaljarbetsritningar, vilka godkännas av vägingenjören.

I viss mån kan en sådan ingenjör sägas komma att intaga ställning såsom av vägstyrelserna betalad arbetschef för större och mera krävande vägarbeten inom länet.

Här angivna anordning innebär en rationell uppdelning mellan å ena sidan statens teknisk-ekonomiska kontroll och den därmed sammanhängande vägprojekteringen, och å andra sidan det å vägstyrelsernas ekonomiska ansvar fallande utförandet av vägarbeten, särskilt där dessa utföras i egen regi. Då det är vägdistriktet, ej staten, som handhava arbetets utförande och bära de kostnader, som kunna uppstå utöver de beräknade, måste det anses berättigat, att vägstyrelserna genom egna organ få se till att kostnaderna hållas inom ramen.

Detta förslag angående arbetsledning är också enkelt. Det torde icke förefinnas tillräckliga skäl att, såsom 1927 års sakkunniga tänkt sig, tillsvidare i de fyra nordliga länen anställa statsavlönade ingenjörer i ändamål att vägdistriktet skulle äga mot betalning till staten anlita dessa för arbetsledning.

Den föreslagna anordningen medför också stora besparingar genom inbesparade eller reducerade arbetsledararvoden.

Avsyning.

Efter arbetets fullbordande har vägingenjören, såsom nu den förordnade avsyningsförrättaren, att verkställa avsyning och utfärda avsyningsbetyg, på grundval varav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänner arbetet.

Räkenskapsgranskning.

Såsom förut anförts skall vägingenjören bära det fulla ansvaret för granskning av byggnads- och underhållsräkenskaper och på hans attest skall statsbidrag utbetalas. Denna på en hand sammanförda tekniska och ekonomiska granskning av samtliga utgående byggnads- och underhållsbidrag är, såsom 1927 års sakkunniga framhållit, av synnerligen stor betydelse.

Emellertid torde det dock vara oundgängligt, bland annat för vinnande av enhetlighet, att räkenskaperna beträffande vägbyggnadsföretag insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för att jämväl där granskas av särskilt utbildade revisorer.

Utbetalning av statsbidrag.

För vägingressenterna är det givetvis ett stort intresse att utan omgång snarast möjligt erhålla dem beviljade bidrag till vägbyggnader. Härvid får dock den tekniska och ekonomiska kontrollen icke åsidosättas. En väg att tillfredsställa båda dessa synpunkter torde vara att förlägga medlens utbetalande till de lokala myndigheterna, länsstyrelserna, samt anslagsredovisningen till den centrala myndigheten, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Efter varje inspektion av pågående eller avslutat arbete anmäler vägingenjören på sitt ansvar till länsstyrelsen det belopp, som får utanordnas, och länsstyrelsen utbetalar omedelbart beloppet utan rekvisition av vägstyrelsen. Samtliga av länsstyrelsen gjorda utbetalningar avseende anslag eller fonder, vilka disponeras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, avförs i länsstyrelsens räkenskap å ett konto, benämnt »förskott för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen». Månadsvis översänder länsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ett utdrag av ifrågavarande konto jämte därtill hörande förskottsordningar och verifikationer. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avför efter teknisk och ekonomisk granskning de godkända utgiftsposterna från vederbörliga anslag och ersätter likvidvägen länsstyrelsen härför. Länsstyrelsen behöver sålunda icke taga hänsyn till vilket riksstatsanslag, som en utbetalning skall belasta, enär alla utbetalningar av länsstyrelsen föras å nämnda förskottskonto. Denna anordning, vilken har motsvarighet även på andra områden, behöver icke vålla något nämnvärt besvär.

I den mån väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande någon post kommer till annat resultat än vägingenjören och av sådan anledning icke kan godkänna verkställd utbetalning, tillgodogör sig länsstyrelsen det för mycket utbetalta beloppet genom avdrag vid nästföljande utbetalning till vederbörande vägdistrikt.

Underhållsbidrag torde, såsom nu är fallet, lämpligen utbetalas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Snabbare beviljande av statsbidrag.

Av vad nyss anförts framgår, att utbetalningar av statsbidrag skola kunna ske med stor skyndsamhet.

Att ej heller i övrigt långsamhet behöver vidlåda proceduren framgår av följande redogörelse, som närmast avser automobilskattemedel, och som utgår från den praxis, att vägdistriktet i regel ej vilja behandla större byggnadsfrågor annat än på ordinarie stämman i augusti.

Planer, för vilka undersökning göres en sommar, böra hinna av vägingenjören utarbetas och insändas före den 1 mars följande år och granskas av vägingenjörens inspektören i så god tid, att de kunna upptagas på augustistämman; statsbi-

dragsansökan rörande därvid beslutat företag ingives till länsstyrelsen före den 1 oktober. Länsstyrelsens beslut i vägfrågan, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande, Kungl. Maj:ts beslut och expedition samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens expedition av kontrakt böra hinna vara färdiga på nyåret. Förberedelser för kontraktskrivning kan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen börja med, redan innan statsbidragsbeslutet är klart. Kontrakten kunna således vara underskrivna tidigt på våren. Om renstakningen gjorts undan redan på hösten efter augustistämman, kan entreprenad utlysas och arbetet påbörjas så fort marken blir bar. Eljest får renstakning göras på våren och arbetet komma i gång på försommaren.

Allt detta innebär ingen nämnvärd försening gentemot 1927 års förslag — som utgår ifrån, att anslaget skulle vara klart i och med länsstyrelsens beslut i ärendet, d. v. s. på hösten — när under vintern arbete icke gärna kan igångsättas i större omfattning.

Är fråga om brådskande arbete, kan givetvis planens utarbetande påskyndas och beslut om arbetet fattas på extra vägstämma, så att statsbidrag kan erhållas inom väsentligt kortare tid.

Större broar och konstarbeten.

I överensstämmelse med 1927 års förslag förutsättes, att större broar och konstarbeten skola stå under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda tillsyn, närmast utövad genom en hos styrelsen anställd broinspektör.

Enklare vägar, ödebygdsvägar, utfartsvägar m. m.

Förslaget innebär icke någon förändring i avseende på handläggning av ärenden rörande dessa slag av vägar; dock läres statsbidrag till enklare vägar, såsom i årets statsverksproposition föreslagits, böra beviljas av Kungl. Maj:t.

Vägenderhåll och underhållskontroll.

Förslaget innebär i avseende på underhåll och underhållskontroll samma anordning och samma fördelar, som avsetts med 1927 års förslag.

Sammanfattning.

I den grundläggande frågan om förbättrad kontroll å vägbyggnad och vägunderhåll och därtill utgående statsbidrag innebär här avgivna förslag väsentligen samma fördelar som 1927 års förslag. Däremot har den av 1927 års sakkunniga föreslagna vittgående decentralisationen av vägärendenas administrativa handläggning endast i mera begränsad omfattning upptagits i förevarande förslag, som dock medgiver en lätt övergång i detta avseende till 1927 års förslag.

I avseende på organisationens utformning företer förslaget gentemot 1927 års förslag huvudsakligen den skillnaden, att vägingenjören berättigas att mot arvode enligt taxa utföra undersöknings- och renstakningsförrättningar, samt att vägingenjören själv skall hålla kontor och biträden.

I samband härmed står en i viss mån klarare avgränsning mellan statens kontroll samt arbetsledningen och vägdistriktens utförande av arbetet.

Personal, löner, kostnadsberäkning, statförslag.

Såsom arvode till vägingenjör torde ett belopp av omkring 10,000 kronor jämte dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk få anses skäligt. Med hänsyn till

dyrortsindelningen i statens nyare löneordningen torde arvudet kunna fastställas till 10,000 kronor å G-ort (Stockholm, Östersund, Luleå), 9,800 kronor å F-ort (Göteborg, Karlstad, Västerås, Härnösand, Umeå), 9,500 kronor å E-ort (Uppsala, Nyköping, Linköping, Kristianstad, Malmö, Örebro, Falun, Gävle), 9,300 kronor å D-ort (Jönköping, Kalmar, Karlskrona, Halmstad, Vänersborg) och 9,100 kronor å C-ort (Växjö, Visby, Mariestad). För Gotlands län torde emellertid kunna förutsättas, att särskild anordning kan träffas genom vägingenjörstjänstens förenande med annan tjänst eller verksamhet, i vilket fall på Kungl. Maj:t må ankomma att bestämma skäligt arvode.

Vägingenjör bör såsom förut anförts förordnas av Kungl. Maj:t förslagsvis för sex år efter gemensamt förslag av länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Såsom bidrag till kontors-, expens- och skrivbiträdeskostnader föreslås ett belopp av 1,300 kronor. I de fall, där inom länsstyrelsen kan beredas kontorslokal för vägingenjören och hans biträden, torde bidraget kunna nedsättas med belopp, motsvarande skälig hyreskostnad, dock ej med mera än 800 kronor. Vägingenjör synes böra å statsverkets bekostnad erhålla telefon, inberäknat samtalsavgifter för samtal i vägärenden, ävensom tjänstebrevsrätt i vägärenden.

Vägingenjör bör av statsmedel åtnjuta resekostnads- och traktamentsersättning enligt resereglementets klass C II och detta även för egna (men givetvis ej biträdenas) resor, som föranledas av undersöknings- och renstakningsuppdrag. Det synes nämligen ändamålsenligt, att vägingenjören planerar sina resor så, att han därunder kan medhinna såväl sina egentliga tjänsteåligganden som nämnda slag av förrättningar. I annat fall skulle reseersättning för sistnämnda förrättningar debiteras vägdistriktet, vilka, därest vederbörande företag komme till utförande, finge åtnjuta statsbidrag även å denna utgift.

För arbetsledning torde taxa böra fastställas och föreskrift meddelas, att arbetsledningsarvode icke må inräknas i statsbidragsberättigad byggnadskostnad till högre belopp än enligt taxan. Denna taxa bör avvägas lägre än nu gängse arvodesgrunder. Huruvida i övrigt någon jämkning av arvodestaxan bör vidtagas, torde få bliva beroende av ytterligare erfarenhet.

Sammanlagda *kostnaderna* för vägingenjörerna beräknas, fränsett resekostnader, sålunda:

24 vägingenjörer, arvode	228,800 kr.
dyrtidstillägg, 17 %	38,500 »
kontorsbidrag 24 × 1,300 kr.	31,200 »
telefonkostnader 24 × 750 kr.	18,000 »
till länsstyrelsernas förfogande 24 × 1,500 kr.	36,000 »
summa	352,500 kr.

avgår: minskat kontorsbidrag, där lokal tillhandahålles i länsstyrelsen, samt minskad kostnad i Got- lands län	7,500 »
återstod	345,000 kr.

Å andra sidan beräknas följande *besparingar* i jämförelse med nuvarande organisation (se 1927 års betänkande, sid 54):

distriktstjänstemän	65,750 kr.
väggkonsulenter	65,000 »
arbetsledningsarvodet (totalt 641,000 kr.)	331,000 »
granskningsarvodet för underhållskostnaden	16,000 »
summa	477,750 kr.

Frånsett resekostnader beräknas sålunda den lokala organisationen innebära en besparing av i runt tal 130,000 kronor, varav enligt beräkningarna i 1927 års betänkande 117,000 kronor skulle falla på vägdistriktens egna medel och återstoden på automobilskatte- eller andra statsmedel. Härvid är emellertid att anmärka, att besparingen å arbetsledningsarvoden i enlighet med 1927 års betänkande upptagits till 331,000 kronor, men sannolikhet förefinnes, att besparingen blir större.

Försiktigheten torde bjuda att beräkna vägingenjörernas *reskostnader* till så pass högt belopp som 150,000 kronor, varifrån emellertid böra avräknas de avsevärda belopp, som nu utgå till distriktstjänstemän och vägkonsulenter, dels av statsmedel och dels av vägdistriktensmedel.

Enligt 1927 års förslag beräknades den lokala organisationens kostnader sålunda:

vägingenjörers och biträdande ingenjörers lön, avlöningstillägg och dyrtidstillägg	533,441 kr.
lokalhyra och expenser	30,000 »
	<hr/>
	summa 563,441 kr.

avgår: förrättningsarvoden, som tillfalla statsverket . .	100,000 kr.
	<hr/>
	återstod 463,441 kr.

Den nu föreslagna organisationen skulle sålunda vara omkring 120,000 kronor billigare än 1927 års förslag. Beräkningarna äro visserligen ej fullt jämförbara men torde dock kunna utgöra ett användbart underlag för en jämförelse.

Beträffande personalen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, såvitt angår vägväsendet, hava vi icke ingått i detaljgranskning men anledning synes ej förefinnas att antaga behov av större personal än den, som nu anses erforderlig, dock med de jämkningar, som föranledas av inrättandet av omförmälda bro- och väginspektörstjänster. Endast i följande avseenden vilja vi särskilt uttala oss.

Det synes oss uppenbarligen vara av stor betydelse för vägväsendets ledning, att chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, såsom såväl 1925 som 1927 års sakkunniga föreslagit, erhåller generaldirektörs ställning med förordnande på sex år och avlöning icke understigande 19,000 kronor, på det att för denna viktiga befattning må kunna påräknas en i tekniskt och administrativt hänseende högt kvalificerad person.

Emot förslaget om byråchefstjänst å administrativa byrån hava vi intet att erinra.

För väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet och för hela organisationens fullgoda fungerande äro de tre väginspektörstjänsterna av allra största betydelse. Från alla håll äro dessa tjänster förordade, och det torde få anses ådagalagt, att huru än organisationen må uppbyggas, komma dessa tjänster att bli behövliga. På dessa tjänsters innehavare måste ställas stora anspråk i fråga om kraft, skicklighet och duglighet ävensom förmåga att personligt leda vägingenjörernas verksamhet och samverka med länsstyrelserna. För att säkerställa en god rekrytering av dessa befattningar, vilka enligt 1927 års förslag skulle uppföras på extra stat i lönegrad B 28, kan ifrågasättas antingen att lämna ett särskilt lönetillägg eller ock att uppföra dem å ordinarie stat. Då någon tvekan om befattningarnas behövlighet även för framtiden icke kan råda, torde det sistnämnda vara att föredraga. Utnämmandet av ordinarie innehavare torde emellertid i regel lämpligen böra föregås av någon tids

tjänstgöring å förordnande, varunder vederbörandes lämplighet för befattningen kan bedömas.

Broinspektörstjänsten är i utpräglad grad en specialistbefattning, vilkens innehavare ständigt måste följa med teknikens utveckling inom detta område. Med hänsyn härtill synes lämpligt, att tjänsten tillsättes på förordnande, förslagsvis på 3 år, och med ett arvode av 12,000 kronor. Tills vidare intill dess större erfarenhet vunnits, torde befattningen kunna uppföras å extra stat.

Stockholm den 9 mars 1928.

ANDERS ANDERSON.

WILLAND ASCHAN.

NILS BOLINDER. J. B. JOHANSSON. S. H. KVARNZELIUS,
under åberopande av särskilt
yttrande.

Lars Akselsson.

Särskilt yttrande av herr Kvarnzelius.

Tidigare har jag i yttrande över 1927 års sakkunnigeförslag givit min anslutning till detsamma, enär jag ansåg det vara synnerligen praktiskt och medförande önskvärda förenklingar vid vägärendenas handläggning.

17 länsstyrelser, Sv. vägföreningen, Sv. vägstyrelsernas förbund, Tjänstemannaföreningen vid statens väg- och vattenbyggnader, Sv. konsulterande ingenjörers förening, Automobilklubben och Tekniska samfundet i Göteborg hava samstämmt tillstyrkt sakkunnigeförslaget.

De invändningar, som i en del yttranden framkommit, synas mig icke vara av sådan beskaffenhet, att de bort kunna avhålla Kungl. Maj:t från att framlägga ett omorganisationsförslag rörande väg- och vattenbyggnadsväsendet i enlighet med sakkunnigebetänkandet.

Då emellertid det nu föreliggande förslaget innehåller avsevärda förbättringar och förenklingar i förhållande till nu rådande bestämmelser och då detsamma icke lägger några hinder i vägen för ett fullständigare övergående till den organisationsform, som sakkunnigeförslaget av 1927 innebär, så har jag funnit mig böra biträda det nu utarbetade förslaget.
