

## Nr 310.

Godkänd av första kammaren den 1 juni 1928.

Godkänd av andra kammaren den 1 juni 1928.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet jämte i ämnet väckta motioner.*

(Statsutskottets utlåtande nr 165.)

### Till KONUNGEN.

Uti en till riksdagen den 16 mars 1928 avlåten proposition, nr 211, har Eders Kungl. Maj:t, under återopande av det vid propositionen fogade utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen att

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

I sammanhang med behandlingen av förevarande proposition har riksdagen förehåft till behandling, bland annat, följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen

dels en motion, I: 296, däri hemställts, att riksdagen måtte besluta, att, med avslag å Eders Kungl. Maj:ts proposition nr 211 angående ändrad organisa-

tion av väg- och vattenbyggnadsväsendet, en omorganisation bör ske i huvudsaklig överensstämmelse med 1927 års sakkunnigas förslag enligt den s. k. Sydowska linjen;

*dels* en motion, II: 474, vari yrkats, att riksdagen måtte avslå Eders Kungl. Maj:ts förslag om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet;

*dels ock* slutligen en motion, II: 479, i vilken yrkats, att riksdagen måtte avslå Eders Kungl. Maj:ts proposition nr 211 samt i skrivelse till Eders Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag rörande vägväsendets statliga organisation i enlighet med vad i motionen anförts.

Den grundläggande principen för 1927 års sakkunnigas förslag var, att väg-ingenjörerna i länen skulle erhålla ställning såsom fast avlönade statstjänstemän, oberoende av ersättningar från vägdistrikten för uppdrag, lämnade direkt av vägdistrikten eller meddelade genom förordnande av statsmyndighet. Därmed skulle ernås bestämd åtskillnad mellan statstjänst och enskilt förvärvsarbete, fullständig opartiskhet hos länsstyrelsens tekniska rådgivare samt ojämförligt starkare och bättre kontroll än hittills, tillika kombinerad med konsulterande och handledande upplysningsarbete. Genom att länsstyrelserna i vägingenjörerna erhöle opartiska tekniker till förfogande, kunde också vinnas en eftersträvansvärd förenkling av det invecklade förfarandet vid vägärendenas handläggning. Till länsstyrelserna skulle sålunda förläggas 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. Vägstyrelserna skulle alltså i stort sett endast hava med länsstyrelserna att skaffa och slippa den omfattande skriftväxlingen med olika myndigheter.

1927 års sakkunniga sammanfattade på följande sätt de väsentliga fördelar, som deras förslag innebure, nämligen:

»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 frigjorda 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 bleve inriktat på de väsentliga tekniska och tekniskt-ekonomiska problemen och på att i allmänt riksintresse leda vägväsendets utveckling.»

Förenämnda förslag har i däröver avgivna yttranden tillstyrkts av 17 länsstyrelser, svenska vägföreningen, svenska vägstyrelsernas förbund, tjänstemannaföreningen vid statens väg- och vattenbyggnader, svenska konsulterande ingenjörers förening, automobilklubben och tekniska samfundet i Göteborg

eller alltså av det övervägande antalet hörda myndigheter och sammanslutningar.

1927 års förslag var också anpassat efter den i vår svenska väglagstiftning hävdvunna principen att avgörandet i frågor rörande vägväsendet och vägtrafiken skall ligga i länsstyrelsernas händer. Enligt gällande väglag äga länsstyrelserna sålunda självständigt besluta om anläggning, omläggning, förbättring eller indragning av vägar samt att övervaka vägarnas behöriga underhåll och vidtaga därför erforderliga åtgärder, varjämte länsstyrelserna jämlikt motorfordonsförordningen, hjulringslagen, vägtrafikstadgan m. fl. författningar äro beslutande i vägtrafikfrågor.

Från dessa enligt riksdagens mening riktiga grundsatser, varpå 1927 års förslag var uppbyggt, avviker — såsom ock i väckta motioner framhållits — i väsentliga delar förevarande proposition, för vilken i stället lagts till grund ett av nya sakkunniga år 1928 inom departementet uppgjort förslag.

Sålunda har i det nu framlagda förslaget uteslutits en avsevärd del av den i 1927 års förslag ingående decentralisationen, genom vilken skulle åstadkommas en stor förenkling av vägärendenas handläggning med minskad skriftväxling, omgång och tidsutdräkt. Enligt propositionen skulle fortfarande statsbidrag till särskilda företag beviljas av Eders Kungl. Maj:t, kontrakt med de väghållningsskyldiga upprättas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt slutligt godkännande av fullbordat arbete meddelas av samma styrelse.

Vad angår kontrollen över vägföretagen skulle visserligen enligt propositionen — i likhet med 1927 års förslag — genom borttagandet av hittillsvarande s. k. arbetsledningsarvoden ett avgjort missförhållande undanröjas, men i fråga om avlöningssystem för vägingenjörerna innebär förslaget en kombination av fast grundlön och arvode enligt taxa, i det att vägingenjören skulle berättigas mot arvode enligt taxa utföra undersöknings- och renstakningsförrättningar. Ifrågavarande avlöningssystem gör vägingenjören i inkomstavseende till väsentlig del beroende av mångfalden av de förrättningar, han kan förskaffa sig. Detsamma torde i viss mån innebära ett bibehållande av det nuvarande systemet med alla de allmänt erkända olägenheter detta fört med sig. Detta avlöningssystem gör, såsom motionsvis framhållits, ej vägingenjören oberoende av vägdistriktet. Då han, såsom nyss nämnts, blir intresserad av att verkställa undersökningsförrättningar och renstakningar i så stor utsträckning som möjligt, är det att befara, att han ej kommer att stå fullt opartisk i sin verksamhet som statens kontrollant. I betraktande av de betydande kapitalbelopp statens insats i vägföretagen representerar, är det emellertid av vikt att största möjliga grad av trygghet kan vinnas för att inga dylika sidohänsyn få inverka på vägingenjörens bedömande av i vilken ordning de olika väganläggningarna inom länet böra ifrågakomma till statsunderstöd, i vilken utsträckning bidrag bör utgå, o. s. v.

Det måste alltså, enligt riksdagens mening, anses som ett oeftergivligt villkor, att vägingenjörens eget förvärvsintresse helt och definitivt avkopplas från hans tjänstealliganden och att vägingenjören ställas fullständigt ekonomiskt oberoende av vägdistriktet och fullständigt opartisk i sin verksam-

het, vilket allt är en nödvändig förutsättning för att han med auktoritet skall kunna bevaka och tillvarataga statens intressen i sin verksamhet som statens kontrollant för allt vägbyggnad och allt vägunderhåll inom länet.

Då det vidare i propositionen förutsättes, att vägingenjören skulle komma att bedriva åtminstone huvudparten av vägprojekteringen inom länet, torde detta praktiskt taget komma att innebära, att vägingenjören erhåller monopol på utförandet av undersöknings- och renstakningsförrättningar, varigenom också den monopolställning, som vidlåder den nuvarande distriktsorganisationen, åtminstone till en del kommer att kvarstå.

Enligt proposition beräknas Eders Kungl. Maj:ts förslag skola draga mindre kostnader än 1927 års förslag. Enligt riksdagens mening får det dock anses ovisst, huruvida så blir fallet, om hänsyn toges till samtliga kostnader, inberäknat förrättningsarvodet. Till vilken inkomstsumma vägingenjörerna enligt Eders Kungl. Maj:ts förslag kunna nå, synes för närvarande svårbedömligt. I detta sammanhang bör heller icke lämnas oanmärkt, att propositionen icke angiver, på vad sätt ersättare för vägingenjör skall erhållas under semester och sjukdom, varigenom sålunda varken ur statens eller vägdistriktens synpunkt serjits för en ständig och kontinuerlig tillsyn och kontroll å vägarbetena.

Härtill kommer att det nu framlagda förslaget, som uppgives vara byggt på 1927 års förslag, men som enligt riksdagens uppfattning mera närmar sig 1925 års med stor majoritet av de hörda myndigheterna avstyrkta förslag, icke varit remitterat för yttrande till de av ämnet berörda myndigheterna och korporationerna.

Av anförda skäl finner sig riksdagen sålunda icke kunna bifalla Eders Kungl. Maj:ts förslag i avseende på ordnandet av den lokala vägorganisationen.

Även med denna ståndpunkt delar riksdagen den uttalade uppfattningen, att en genomgripande omdaning av den lokala vägorganisationen är av behovet påkallad. För närvarande är denna provisoriskt ordnad såsom en dubbelorganisation, vilken efterhand under senaste åren kraftigt tillvuxit i och med vägväsendets starka uppsving.

En av de viktigaste invändningarna mot denna organisation är, såsom ovan nämnts, att distriktstjänstemän och vägkonsulenter, vilka stå såsom länsstyrelsernas rådgivare och såsom statens kontrollanter å vägarbetenas utförande och statsmedlens användning, för sin inkomst äro väsentligen beroende av samma vägstyrelser, vilkas verksamhet de i betydande omfattning kontrollera och i vilkas angelägenheter de biträda länsstyrelserna. En annan väsentlig invändning mot bestående förhållanden är, att vägärendena handläggas under tunga former med omfattande skriftväxling och tidsutdräkt, en omgång, som emellertid enligt Eders Kungl. Maj:ts förevarande förslag i stort sett skulle bibehållas orubbad.

Ett starkt behov föreligger tvivelsutan att snarast möjligt lösa denna organisationsfråga.

I detta avseende ansluter sig riksdagen i princip till grundtankarna i 1927 års förslag.

Riksdagen har dock icke känt sig övertygad om att 1927 års sakkunniga rik-

tigt bedömt behovet av statsanställda tjänstemän. Det är förtjänt att övervägas, huruvida det icke i mindre län med ett mindre antal vägdistrikt kan vara obehövt att anställa såväl vägingenjör som biträdande ingenjör; särskilt i de sydligare landsdelarna, men däremot knappast i Norrland, kan måhända ett mindre antal statstjänstemän, än som enligt 1927 års förslag avsetts, vara tillfyllest. Riksdagen anser sålunda önskvärt, att förnyad utredning verkställas rörande det erforderliga antalet statsanställda ingenjörer, därvid hänsyn även bör tagas till att så mycket under senare år blivit utfört inom vägväsendet, att en viss avspänning måhända kan förväntas för framtiden och arbetsmängden sålunda minskas. Denna utredning, vid vilken även vissa andra omstridda detaljer av 1927 års förslag kunna upptagas till förnyad omprövning, bör med hänsyn till allt det utredningsmaterial, som redan förebragts, kunna utföras i god tid före nästkommande riksdag, och riksdagen vill uttala sin förväntan, att Eders Kungl. Maj:t därefter till 1929 års riksdag framlägger förnyat förslag till lokal vägorganisation i huvudsak — men med de modifikationer, som ovan berörts — baserat på 1927 års förslag.

Inom riksdagen har väckts förslag om att i huvudsak bifalla Eders Kungl. Maj:ts förslag men endast för en tid av tre år. Härigenom skulle emellertid, såsom redan påvisats, fortfarande de tunga formerna för vägärendenas handläggning till stor del bibehållas samt ett olämpligt organisatoriskt system komma i tillämpning. Med hänsyn härtill, och då ett avslag av Eders Kungl. Maj:ts förevarande proposition, enligt vad ovan anförts, icke behöver vålla mer än ett års uppskov med organisationsfrågans lösning, har riksdagen icke kunnat godkänna nämnda anordning.

Vad åter beträffar det centrala ämbetsverket, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, har riksdagen icke funnit det möjligt att på grundval av de hittills verkställda utredningarna taga definitiv ståndpunkt till dess organisation och personaluppsättning. Hela detta spørsmål torde tarva en förnyad, från grunden gående och förutsättningslös utredning.

Om en vittgående decentralisation kommer till stånd med vägärendenas handläggning i största möjliga utsträckning förlagd till länsstyrelserna, bör en väsentlig arbetsbörda avlyftas från den centrala myndigheten, och det vill synas som om personalbehovet då snarare skulle minskas än ökas. Vid sådant förhållande kan det icke vara lämpligt att nu inrätta tre väginspektörstjänster och en broinspektörstjänst samt uppflytta byrådirektören å administrativa byrån till byråchef och verkschefen till generaldirektör. Enligt riksdagens mening bör i avseende på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke vidtagas förändring, förrän erfarenhet vunnits om den nya lokala organisationen och dess återverkningar på den centrala styrelsen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör tills vidare kunna med sin nuvarande personalorganisation fullgöra sina ämbetsåligganden och däribland även de inspektioner i länen, som med de nya tjänsterna åsyftas. De distriktstjänstemän, som vid den lokala omorganisationen bliva övertaliga, böra också av styrelsen kunna anlitas för sådana arbetsuppgifter.

På grund av det anförda vill riksdagen förutsätta, att, sedan nödig erfarenhet vunnits rörande den lokala organisationens verkningar, frågan om väg- och

vattenbyggnadsstyrelsen göres till föremål för förnyad utredning. Denna torde icke böra begränsas att avse endast den erforderliga personaluppsättningen i styrelsen, utan torde böra verkställas ur vidare synpunkter och jämväl omfatta spörsmålet, huruvida styrelsen överhuvud bör bibehållas i nuvarande form såsom självständigt centralt ämbetsverk. De å styrelsens hamnavdelning handlagda vattenbyggnads-, speciellt hamnbyggnadsärendena torde vara av jämförelsevis ringa omfattning och torde med avvecklingen av fiskehamnsbyggnadet alltjämt komma att minskas. Styrelsens befattning med enskilda järnvägar under byggnad är numera och kommer säkerligen även för framtiden att bliva av mycket ringa omfattning. Vad beträffar dels järnvägsärenden i övrigt — d. v. s. teknisk kontroll samt säkerhets- och tjänstgöringsreglementsärenden — och dels vägärenden, torde åtskilliga synpunkter kunna anföras mot dessas sammanhållande inom samma ämbetsverk. Enligt riksdagens mening kunna starka skäl anföras för att i stället upprätta en väginnspektion och en järnvägsinspektion med en i förhållande till nuvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avsevärt reducerad personal. Dessa spörsmål torde böra närmare prövas vid den utredning, som riksdagen ifrågasatt.

Den i Eders Kungl. Maj:ts proposition föreslagna överflyttningen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av den del av maskininspektionen över enskilda järnvägar, vilken nu är förlagd till järnvägsstyrelsen, finner sig riksdagen i ärendets nuvarande läge icke kunna godkänna.

Riksdagen, som alltså förväntar, att till nästkommande års riksdag framläggas ett förnyat förslag till det lokala vägväsendets organisation, får *dels* anmäla, att riksdagen avslagit Eders Kungl. Maj:ts förevarande förslag, *dels ock* hos Eders Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt förnyat övervägande av frågan om en förändrad organisation för den statliga vägorganisationen i länen i enlighet med de riktlinjer, riksdagen ovan angivit.

Stockholm den 1 juni 1928.

Med undersåtlig vördnad.