

Nr 165.

Ankom till riksdagens kansli den 23 maj 1928 kl. 10 f. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

Uti en till riksdagen den 16 mars 1928 avlåten proposition, nr 211, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har 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;

Bihang till riksdagens protokoll 1928. 6 saml. 77 häft. (Nr 165.) 1

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

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

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

dels en inom första kammaren av herr *L. K. V. Ljunglund* väckt motion, nr 296, däri hemställts, att riksdagen måtte besluta, att, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 211 angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet, en omorganisation bör ske i huvudsaklig överensstämmelse med 1927 års sakkunnigas förslag enligt den s. k. Sydowska linjen;

dels en inom andra kammaren av herr *E. O. Hagman* väckt motion, nr 474, vari yrkats, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förslag om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet;

dels en inom samma kammare av herr *E. E. Lindmark* väckt motion, nr 475, däri motionären hemställt, att riksdagen måtte besluta, att det belopp, som enligt Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet, nr 211, skall utgå såsom bidrag till kontors-, expens- och skrivbiträdeskostnader till vägingenjör, må, vad angår de fyra nordligaste länen och eventuellt annat större län, som kan ifrågakomma, höjas att motsvara ungefärlig verklig kostnad och att vederbörande utskott måtte efter närmare prövning fixera visst bestämt belopp härför;

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

I fråga om de skäl, motionärerna anført till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till motionerna.

Frågan om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet har sedan flera år varit föremål för utredningar och överväganden. Dylika 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.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t den 16 mars 1928 av frågan om väg- och vattenbyggnadsväsendets omorganisation har *departementschefen*, vad angår de allmänna grunderna för omorganisationen, anført följande:

»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 väkonsulenter 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 vägdistrikten, vilket icke står väl tillsammans med den kontrollerande verksamhet, de hava att utöva, samt jämväl framkallat tvivel i fråga om deras opartiskhet i för vägdistrikten viktiga frågor. Blotta möjligheten till misstanke i sådant avseende botten 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.

Allmänna
synpunkter
rörande
väg- och
vattenbygg-
nadsväsen-
dets omor-
ganisation.

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, lärer 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 samma 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 vägingenjörens självständighet, har det visat sig möjligt att finna en både effektiv och jämförelsevis billig form för vägingenjörsorganisationen. 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.

Förslaget genomförande förutsätter, att den nuvarande distriktsorganisationen och vägkonsulenterna försvinna. Med anledning härav inställer sig det spørsmålet, 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 överbäggande 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.»

Såväl 1925 som 1927 och 1928 års sakkunniga hava förutsatt en väg-ingenjör i varje län, dock beträffande Gotlands län med särskilda 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. Med avseende härå har departementschefen tillstyrkt, att i varje län anställas en dylik befattningshavare. Vad angår Gotlands län, har departementschefen ansett vägingenjörstjänsten lämpligen kunna enligt Kungl. Maj:ts beprövande kombineras med annan tjänst eller verksamhet.

Den statliga vägorgani-
sationen i
länen.

Antal väg-
ingenjörer.

Uti 1927 års förslag anfördes beträffande vägingenjörernas anställning och avlöning, att nämnda befattningshavare borde 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 borde 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.

Vägingenjörernas anställning och avlöning.

Vägingenjörernas arbetsuppgifter skulle i främsta rummet vara att biträda länsstyrelserna — särskilt i tekniskt och ekonomiskt avseende — vid vägärendenas handläggning och att utöva teknisk och ekonomisk kontroll å vägprojektering, 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 bos 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 eftersträfvansvärd 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.

1928 års sakkunniga hava föreslagit, att vägingenjör tillsättes på extra stat av Kungl. Maj:t efter gemensamt förslag av länsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De sakkunniga hava därvid anfört bland annat följande:

Arvode till vägingenjör borde utgå med omkring 10,000 kronor jämte dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk. Med hänsyn till dyrortsindelningen i statens nyare lönereglementen syntes arvodet kunna fastställas till 10,000 kronor å G-ort, 9,800 kronor å F-ort, 9,500 kronor å E-ort, 9,300 kronor å D-ort och 9,100 kronor å C-ort. För Gotlands län syntes emellertid kunna förutsättas, att särskild anordning träffades genom vägingenjörstjänstens för-
enande med annan tjänst eller verksamhet, i vilket fall på Kungl. Maj:t borde ankomma att bestämma skäligt arvode.

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

Vägingenjör borde av statsmedel åtnjuta resekostnads- och traktamentsersättning enligt resereglementets klass C II och detta även för egna (men givetvis ej för biträdenas) resor, som föranleddes av undersöknings- och renstakningsuppdrag.

De sakkunniga hava därvid anfört bland annat följande:

Den bärande grundtanken i 1927 års förslag var, att helt statsavlönade, av vägdistrikten 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 yunne 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 kon-

torskostnadsbidrag 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 statsavlöning, 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 oavlätliga ledning och uppsikt, bedriva åtminstone huvudparten av vägprojekteringen inom länet.

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

I fråga om ärendenas handläggning har i förenklade 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.

För arbetsledning borde taxa fastställas och föreskrift meddelas, att arbetsledningsarvode icke finge inräknas i statsbidragsberättigad byggnadskostnad till högre belopp än enligt taxan. Denna taxa borde avvägas lägre än nu gängse arvodesgrunder.

Under vägingenjörers semester och sjukdom syntes vikarie i regel icke böra förordnas, utan allenast när så vore oundgängligt.

I fråga om de nya vägingenjörerna yttrar *departementschefen*:

»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 vägårenden. 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 utvecklingen 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 vägdistriktet, 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 vägingenjörs anställande vill jag förorda vad 1928 års sakkunniga därutinnan föreslagit, och torde tiden för förordnande bestämmas till högst sex år.

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 fränsett 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 statsavlönning, 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 er hålla 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.»

Beträffande frågan om vägingenjörens ställning till länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hava 1927 års sakkunniga ur organisatorisk synpunkt och med hänsyn till vikten av att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tekniska inflytande och ledning icke i något fall skulle kunna under återopande av formella skäl undanskjutas funnit angeläget, att denne befattningshavare be-teknades såsom en väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman med tjänstgöring i vederbörande länsstyrelse. De sakkunnigas ordförande fann dock övervägande skäl tala för att vägingenjören borde anses såsom länsstyrelsens tjänsteman.

**Vägingen-
jörens
ställning
till läns-
styrelsen.**

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 bestämma över hans tjänstgöring men att han i alla frågor, som beröra väghållningens tekniska och tekniskt-ekonomiska utförande, skall lyda under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Departementschefen anför härutinnan:

»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 bestämma över vägingenjörens tjänstgöring. Om än väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall kunna bestämma rörande hans kontrollantverksamhet, påfordra tjänstresor 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.»

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 förrättningsarvodet.

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, avger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrande till Kungl. Maj:t, som beviljar bidrag till varje särskilt företag och fastställer arbetsplanen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen delger 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.

1927 års förslag innefattar en långt gående decentralisering av vägärendenas handläggning. Enligt detta förslag skulle på länsstyrelserna ankomma följande åligganden:

För undersökning jämte upprättande av plan och kostnadsförslag till vägföretag, till vilket statsbidrag ifrågasättes, 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 företagets 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 väganlaget, 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 väganlaget må beviljas till högst $\frac{2}{3}$ av kostnadsförslagens 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.

1928 års sakkunniga hava föreslagit en mindre långt gående decentralisation av vägårendenas 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 den samma.

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 arvoden att i vederbörlig ordning utbetalas till förrättningsmannen. Undersöknings- och renstakningsarvoden 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 ut-

slag 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.

Rörande denna del av förslaget yttrar *departementschefen*:

»Redan förut har jag i princip uttalat mig för att en decentralisation av vägärendena från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till länsstyrelserna i den omfattning, som i 1927 års förslag avsetts, icke nu torde böra komma till genomförande. Ett ytterligare skäl härför är, att de flerårsplaner för länens vägväsende, 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 vilken såsom ett väsentligt led ingår den hos vägingenjören sammanförda primära kontrollverksamheten, synes mig lämpligt avvägd med hänsyn till nuvarande 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 tung och tidsödande procedur, som hittills med visst berättigande kunnat framföras.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Väginspektörer.

Enligt 1925 års förslag skulle för den statliga teknisk-ekonomiska kontrollen å vägväsendet anställas fem väginginspektörer 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.

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. De sakkunniga föreslago inrättande å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå av tre väginspektörsbefattningar å extra stat med avlöning enligt lönegrad B 28.

1928 års sakkunniga hava beträffande väginspektörerna anfört följande:

»För väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet och för hela organisationens fullgoda fungerande äro de tre väginspektörstjänsterna av alla 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 behöflighet 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.»

Departementschefen anför:

»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.

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 tjänstområde.»

I såväl 1925 års förslag som i förslaget år 1927 hade upptagits förslaget om inrättande av en broinspektörsbefattning. Enligt det förra förslaget skulle befattningen bliva ordinarie med placering i lönegrad B 26, enligt det senare

Broinspektör.

uppföras på extra stat i lönegrad B 28. 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.

Härom yttrade departementschefen:

»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 kontorsbitråde (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 kontorsbitråde (4:e lönegraden).

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

Beträffande personaluppsättningen å vägbyrån hade 1927 års sakkunniga föreslagit, att efter inrättandet av väg- och broinspektörsbefattningarna ovan omnämnda 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.

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.

Departementschefen har uttalat, att utöver inrättandet av de förut omfördälda fyra inspektörstjänsterna för närvarande någon annan förändring beträffande personaluppsättningen å den till vägbyrå ombildade tekniska byrån icke bör vidtagas än att personalen minskas med den förste byråingenjör, som förut tjänstgjort å järnvägsbyrån, och notarien samt att förenämnda i årets statsverksproposition omfördälda extra byråingenjörsbefattning vid omorganisationen utgår. Det begärda extra kontorsbiträdet borde däremot även efter omorganisationen bibehållas. Efter övergången till den nya organisationen syntes det böra tagas i övervägande, huruvida icke någon ingenjörsbefattning ytterligare kunde indragas. Förhöjning i löneställning för den å vägbyrå placerade förste byråingenjören borde icke äga rum, förrän närmare erfarenhet om den nya organisationens verkningar därtill gäve anledning.

Å järnvägsbyrån handlägges, 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 järnvägsräkning av rullande materiel, vartill vederbörande järnvägsägare kan erhålla sakkunnig person inom järnvägsstyrelsen, respektive väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, bestridas av järnvägsägaren själv, och utgår ersättningen

Järnvägs-
byrån.

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.

Departementschefen anför i förevarande hänseende följande:

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

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, frånsett 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 järnvägs korsningar lärer 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 befatningen med ärenden rörande enskilda järnvägars tjänstgöringsreglementen torde hava utövats på ett förtjänstfullt sätt till gagn för järnvägarna i deras strävan att förbättra driftsekonomin. Med hänsyn härtill och då ett stadigvarande behov av denna kontroll föreligger, torde maskininspektionen uppföras å ordinarie stat.»

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 styrel-

sen, vilket, såsom förut omförmålts, 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.

Vad sålunda föreslagits har icke föranlett annan erinran från *departementschefens* sida än att den nuvarande benämningen å hamnavdelningen torde böra bibehållas.

Å administrativa byrån äro placerade följande befattningshavare, nämligen *Administrativa byrån.*
ordinarie: en byrådirektör, en registrator, tillika aktuarie (lönegrad B 21), en revisor och bokhållare (B 21), ett kanslibitråde (B 7), ett kontorsbiträde (B 4) ävensom, gemensamma för hela verket, en förste expeditionsvakt (B 7) och två expeditionsvakter (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.

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

Departementschefen har beträffande administrativa byråns organisation anført följande:

»Enligt det av mig förut förordade förslaget till ändrad organisation av vägväsendet skola utbetalningar av statsbidrag till vägbyggnader verkställas av länsstyrelserna men bokföringen handhas 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 fäst på 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 avlöning 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 sextiototal 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 har *departementschefen* funnit intet vara att erinra; tiden för förordnande skulle bestämmas till högst sex år i sänder.

Rörande erforderliga anordningar för övergång till nya organisationen har *departementschefen* anfört följande: **Övergångs-
anord-
ningar.**

»Därest den av mig förordade omorganisationen av väg- och vattenbyggnads-
väsendet 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 löne-
nämnden 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 tän-
kas, 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 bestämmas till den 1 juli 1929. Att märka
är nämligen, att omorganisationen nödvändiggör utfärdandet av helt nya in-
struktioner såväl för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som för de blivan-
de 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 ta-
ga 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 in-
dragnings- 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 be-
rörda anslagen för budgetåret 1929—1930 kunna förslagsvis beräknas i stats-
verkspropositionen 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 tid-
punkten för den nya organisationens genomförande fastslås till den 1 juli
1929.»

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		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>Ordinarie befattningar.</i>												
19,000 kr.	Generaldirektör . . .		1										1
A 2	Överdirektör . . .	1										1	2
B 30	Byråchef			1	1	1	1			1			3
B 28	Byrådirektör						1		1				1
	Maskininspektör												3
B 26	Väginspektör				3								3
B 26	Förste byråingenjör			2	1		1					2	2
B 22	Maskininspektörens assistent						1						1
	Byråingenjör			2	2	1	1					3	3
	Notarie			1								1	
B 21	Registrator, tillika aktuarie								1			1	
	Revisor och bokhållare								1			1	
	Revisor									3			3
B 15	Kontorsskrivare						1						1
B 11	Kansliskrivare									1			1
B 7	Förste expeditions-vakt	1	1	1	1				1	1		1	1
	Kanslibitråde								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
	<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	1
B 26	Hamningenjör							1	1				
B 22	Assistent åt maskininspektören					1						1	
	Biträdande hamningenjör							1	1			1	1
B 21	Extra byråingenjör			2	1							2	1
	Extra revisor								2	1			
B 15	Kontorsskrivare					1						1	1
	Ritare			1	1							1	1
21	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

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	Vägdistriktensmedel	Summa	Allmänna statsmedel	Automobilskattemedel	Vägdistriktensmedel	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	²⁾ 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

Ann. 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.

Den grundläggande principen för 1927 års sakkunnigas förslag var, att vägingenjörerna i länen skulle erhålla ställning såsom fast avlönade statstjänstemän, oberoende av ersättningar från vägdistriktet för uppdrag, lämnade direkt av vägdistriktet 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 **väghåll-**

Utskottets yttrande.

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.

ningsskyldiga 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 utskottets 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 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 utskottets mening, anses som ett oeftergivligt villkor, att vägingenjörens eget förvärvsintresse helt och definitivt avkopplas från hans tjänsteåligganden och att vägingenjören ställes fullständigt ekonomiskt oberoende av vägdistriktet och fullständigt opartisk i sin verksamhet, 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 vägbyggande 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 propositionen beräknas Kungl. Maj:ts förslag skola draga mindre kostnader än 1927 års förslag. Enligt utskottets mening får det dock anses ovisst, huruvida så blir fallet, om hänsyn toges till samtliga kostnader, inberäknat förrättningsarvoden. Till vilken inkomstsumma vägingenjörerna enligt 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 sörjts 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 utskottets 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 utskottet sålunda icke kunna tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag i avseende på ordnandet av den lokala vägorganisationen.

Även med denna ståndpunkt delar utskottet 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 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 utskottet i princip till grundtankarna i 1927 års förslag.

Utskottet har dock icke känt sig övertygat om att 1927 års sakkunniga riktigt 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. Utskottet anser sålunda önskvärt, att förnyad utredning verkställes 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 utskottet vill uttala sin förväntan, att 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 utskottet har väckts förslag om att i huvudsak tillstyrka 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 till-

lämpning. Med hänsyn härtill, och då ett avslag av Kungl. Maj:ts förevarande proposition, enligt vad ovan anförts, icke behöver vålla mer än ett års uppskov med organisationsfrågans lösning, har utskottet icke kunnat tillstyrka nämnda anordning.

Vad åter beträffar det centrala ämbetsverket, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, har utskottet icke funnit det möjligt att på grundval av de hittills verkställda utredningarna taga definitiv ståndpunkt till dess organisation och personaluppsättning. Hela detta spörsmål 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 utskottets 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 utskottet 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 utskottets mening kunna starka skäl anföras för att i stället upprätta en väginspektion 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 utskottet ifrågasatt.

Den i Kungl. Maj:ts proposition föreslagna överflyttningen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av den del av maskininspektionen över enskilda järn-

vägar, vilken nu är förlagd till järnvägsstyrelsen, finner sig utskottet i ärendets nuvarande läge icke kunna tillstyrka.

Utskottet, som alltså förväntar, att till nästkommande års riksdag framläggas ett förnyat förslag till det lokala vägväsendets organisation, får hemställa,

att riksdagen, i anledning av de av herrar Ljunglund, Hagman och Laurin i ämnet väckta motionerna (I: 294 samt II: 474 och 479), må, med avslag å Kungl. Maj:ts förutvarande förslag och herr Lindmarks motion (II: 475), hos 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, utskottet ovan angivit.

Stockholm den 22 maj 1928.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius*, *A. C. Lindblad*, *Olof Olsson*, *J. L. Widell*, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *J. G. Walles*, *C. A. Carlsson* i Gävle, *E. A. Hallin*, *J. B. Johansson* i Fredrikslund, *P. A. Bergström*, *O. A. Ernfors* och *K. A. W. Björck*;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *K. V. Rydén*, *A. Wiklund*, *P. M. Olsson* i Blådinge, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *A. Å:son Törnkvist* i Karlskrona, *E. Kristensson* i Göteborg, *O. Nilsson* i Örebro, *S. Persson* i Fritorp, *E. G. E. Eriksson* i Stockholm, *J. Olofsson* i Digernäs och *C. A. Anderson* i Storegården.

Reservationer:

1) av herrar *Kvarnzelius*, *Widell*, *Walles*, *Carlsson* i Gävle, *Johansson* i Fredrikslund, *Anderson* i Råstock och *Nilsson* i Örebro, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Ett starkt behov föreligger att utan ytterligare dröjsmål lösa den allt för länge svävande och under årtal utredda frågan om väg- och vattenbyggnadsväsendets organisation.

Mycket stora belopp användas numera årligen för landsbygdens vägväsende, nämligen inemot 35 miljoner kronor av statsmedel och inemot 25 miljoner kronor av andra allmänna medel. Denna rikliga medelstillgång har möjliggjort ett storartat uppsving av vägväsendet. Icke minst ur ekonomisk synpunkt hava

emellertid allt mer framträtt bristfälligheter i den hittillsvarande väg- och vattenbyggnadsorganisationen och den provisoriskt vidtagna anordningen med s. k. vägkonsulenter. Organisationen måste förändras, på det att viktiga ekonomiska intressen må kunna tillvaratagas.

Kungl. Maj:ts proposition bygger i avseende på vägväsendet på en av 1928 års sakkunniga verkställd överarbetning eller modifikation av 1927 års förslag.

I varje län skall enligt förslaget anställas en statsavlönad vägingenjör. Denne skall i främsta rummet åligga, *dels* 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, *dels* att biträda länsstyrelsen vid beredning av vägärenden och vägtrafikärenden samt på länsstyrelsens uppdrag verkställa utredningar och avgiva utlåtanden, *och dels* 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.

I dessa för organisationen grundläggande avseenden torde icke föreligga någon meningsskiljaktighet. Nyttan och angelägenheten av en sådan organisatorisk anordning är allmänt erkänd.

Däremot förefinnas skilda åsikter rörande vägingenjörens avlöning och biträden och i samband därmed rörande den viktiga frågan om hans befattning med vägundersökningar jämte upprättande av arbetsplaner och kostnadsförslag samt med renstakningar.

Enligt 1927 års förslag skulle staten anställa en vägingenjör i varje län, med avlöningsförmåner i flertalet fall mellan 13,000 och 16,000 kronor, samt inalles 29 biträdande ingenjörer, varjämte statsverket skulle tillhandahålla lokal, skrivbiträden m. m. Enligt Kungl. Maj:ts förslag däremot skall utöver vägingenjörerna, med arvode, inberäknat dyrtidstillägg, liggande mellan 10,600 och 11,600 kronor, icke av staten anställas någon personal; såsom bidrag till kontors-, expens- och biträdeskostnader erhåller vägingenjör ett belopp av 1,300 kronor samt fri telefon och tjänstebrevsrätt i vägärenden, med skyldighet att själv hålla lokal, inventarier, instrument och biträden i hela den utsträckning tjänsten kräver.

I det förra förslaget förutsattes de statsanställda vägingenjörerna och biträdande ingenjörerna kunna i viss, dock jämförelsevis liten utsträckning medhinna vägundersökningar och renstakningar och, särskilt i de nordliga länen, i erforderliga fall även arbetsledning, varvid av vägdistriktet enligt taxa erlagda förrättningsarvodet skulle tillfalla statsverket. I Kungl. Maj:ts förslag återigen berättigas vägingenjör att mot honom själv tillfallande arvode enligt taxa, efter förordnande av länsstyrelsen, verkställa vägundersökningar och renstakningar. Medelst inkomsten härav samt nyssnämnda kontorskostnadsbidrag bestrider vägingenjören kostnaderna för kontor och biträden icke blott i och för dessa förrättningar utan för hela statstjänsten samt bör även erhålla någon nettointkomst, vilken beräknats i de största länen måhända kunna uppgå

till 5,000 kronor. Med arbetsledning i egenlig mening tager vägingenjören enligt Kungl. Maj:ts förslag icke befattning, utan denna får ankomma på vägdistrikten och torde under vägingenjörens kontroll — för vilken han icke åtnjuter något som helst arvode utöver lönen — oftast kunna anförtros åt schakt- eller vägmästare.

Avlöningsförslaget kan sålunda sägas innebära, att nuvarande betydande s. k. arbetsledningsarvoden ävensom nu förekommande fasta avlöningsförmåner, vilka sammanlagt i vissa fall kunna vara avsevärda, ersättas med en fast statsavlöning, utgörande full ersättning för statskontrollen, biträdandet hos länsstyrelsen m. m., medan däremot de biträdeskrävande och mindre inkomstbringande undersöknings- och renstakningsförrättningarna bibehållas på grundval av taxearvoden.

Kostnaderna för den lokala organisationen beräknas enligt 1927 års förslag till 563,000 kronor, eller, efter avdrag av till statsverket inflytande förrättningsarvoden, 463,000 kronor. Enligt Kungl. Maj:ts förslag beräknas samma kostnader till 345,000 kronor. I båda fallen uppstå dock besparingar på nuvarande distriktsorganisation, på arbetsledningsarvoden m. m., motsvarande enligt uppskattning för statsverket och vägdistrikten tillsammans omkring 477,000 kronor.

I detta samband bör erinras, att de verkliga kostnaderna vid en organisation enligt Kungl. Maj:ts förslag icke äro beroende av, huruvida förrättningsarvoden tillfalla vägingenjörerna i större eller mindre utsträckning. Arvoden enligt fastställd taxa skola ju nämligen i allt fall utgå för de erforderliga förrättningarna, och det är ur kostnadssynpunkt likgiltigt, om arvoden tillfalla vägingenjörerna eller konsulterande ingenjörer och entreprenörer.

Av det anförda framgår, att 1927 års förslag förutsätter statsanställning av 52, Kungl. Maj:ts förslag av 24 ingenjörer, samt att 1927 års förslag beräknas draga omkring 120,000 kronor högre kostnader.

Valet mellan de båda organisatoriska systemen kräver emellertid ett bedömande även ur andra synpunkter.

En bestämd fördel vid Kungl. Maj:ts förslag är, att vägingenjören med sina biträden i allmänhet bör bliva i stånd att bedriva åtminstone huvudparten av vägprojekteringen inom länet, d. v. s. undersökning och renstakning av byggnads- och förbättringsarbeten. Härigenom vinnes, att vägingenjören icke förlorar kontakten med den praktiska ingenjörsverksamheten, och att han erhåller ett effektivt inflytande på och ansvar för den för ett vägarbetes ekonomi betydelsefulla vägprojekteringen. Enligt 1927 års förslag däremot skulle undersökningar och renstakningar endast i jämförelsevis liten utsträckning, i några län kanske icke alls, hinna utföras av vägingenjören och hans biträde. Hans inflytande på projekteringen bleve således icke aktivt verkställande utan mera passivt kontrollerande. Förrättningarna skulle då, enligt länsstyrelsens förordnande, verkställas genom kompetentförklarade personer, således konsulterande ingenjörer samt ingenjör- och entreprenörsfirmors tjänstemän. Från olika håll har befarats olägenheter av att undersökningar och renstakningar verkställas av personer, som äro anställda hos entreprenörer eller

eljest hava förbindelser med dem. Det privatekonomiska intresse, som man med rätta velat eliminera, kan därigenom återkomma i förstärkt och mera svårkontrollerad form. Resultatet kan tänkas bliva, att hela vägväsendet råkar i ett olyckligt och för staten dyrbart beroende av en grupp av entreprenadfirmer. Samtidigt kan befaras, att vägingenjören i avsaknad av tekniskt verkställande arbetsuppgifter förlorar i praktisk duglighet och i längden ej förmår göra en verkligt aktiv insats till vägväsendets fromma utan nedsjunker till enbart en kontrollant.

Med hänsyn till dessa svagheter hos 1927 års förslag har inom utskottet övervägts att vidtaga en sådan förändring därav, att vägingenjören skulle kunna med hjälp av statsavlönade biträden utföra åtminstone större delen av projekteringarna, och förrättningsarvodena tillfalla statsverket. Enligt vad utskottet inhämtat, utgör för närvarande antalet distriktstjänstemän och vägkonsulenter 29 och deras för vägundersökningar och renstakningar använda biträden uppgå, beräknade efter användningstiden i sådant arbete, i medeltal för året till omkring 68, så att hela behovet av ingenjörer och biträden för nämnda slag av förrättningar för närvarande kan uppskattas till inemot 100, däruti inberäknat rit- och skrivbiträden. För att med statsavlönad personal kunna övertaga en större del av projekteringarna torde således även under gynnsammaste antaganden få förutsättas, att förutom avsevärda kontors- och skrivbiträdeskostnader skulle erfordras i genomsnitt för året åtminstone ett 50-tal tekniska biträden till vägingenjörerna. Visserligen borde en avsevärd del av dessa biträden kunna utgöras av personer med lägre teknisk utbildning och med tillfällig anställning, eventuellt blott under en del av året, men utskottet har likväl — trots att åtskilligt kunde tala för en dylik organisation — icke ansett möjligt att för närvarande föreslå ett system av sådan innebörd. Då vägbyggnadsväsendet för närvarande befinner sig i en utomordentlig högkonjunktur, kan det icke vara välbetänkt att under ett sådant skede binda sig vid en stor statlig organisation. Möjligen kan framdeles vägarbetets och bland annat även projekteringsarbetets omfattning komma att minskas, och en organisation av nyssnämnt slag, men med ett mindre personalbehov, kan då vara förtjänt att övervägas.

En svaghet, som städse kvarstår vid systemet med statsanställda biträden är — förutom möjligheten av organisationens fortgående utsvällning — att en vägingenjör måhända icke alltid kommer att utföra undersöknings- och renstakningsförrättningar i tillräckligt stor omfattning, därest han hyser mera intresse för övriga delar av tjänsten. Han kan anse sig bäst fylla sin uppgift genom att enbart ägna sig åt statskontrollen och biträdandet hos länsstyrelsen — d. v. s. såsom en administrativ tjänsteman — och om han förklarar sig icke därutöver medhinna förrättningar, torde myndigheterna hava svårt att av honom uttaga mera arbete. Även mycket goda vägingenjörer kunna tänkas intaga denna ståndpunkt. Organisationen kan med andra ord lätt bliva en allt för stor apparat, som icke presterar tillräckligt mycket tekniskt verkställande arbete, utan i stället mer än önskligt uppodlar de administrativa arbetsuppgifterna.

Återstår slutligen att bedöma den för den föreslagna organisationens funktionsduglighet avgörande frågan, huruvida vägingenjören enligt Kungl. Maj:ts förslag kan anses intaga en sådan opartisk ställning, som är oundgänglig för hans funktioner såsom statens kontrollant och länsstyrelsens rådgivare i vägfrågor. Enligt utskottets mening är så fallet. Vägingenjören äger icke taga befattning med arbetsledning och äger icke uppbära något som helst arvode i samband med kontrollen. Han blir sålunda icke, såsom för närvarande, ekonomiskt intresserad av arbetenas bedrivande inom länet. Han är enligt förslaget uttryckligen förbjuden att, utöver vägundersökningar och renstakningar, åtaga sig av vägstyrelse betalat uppdrag. Detsamma bör, såsom av 1928 års sakkunniga avsågs, gälla även om hans biträden. Partisk eller ekonomiskt beroende skulle vägingenjören sålunda kunna tänkas bli endast i den formen, att han i syfte att erhålla undersöknings- och renstakningsuppdrag skulle i förhållande till visst eller vissa vägdistrikt visa efterlåtenhet i den ekonomiska kontrollen eller skulle hos länsstyrelsen giva obehörigt förord åt dessas ansökningar. Förordnande till förrättning skall emellertid i varje särskilt fall meddelas av länsstyrelsen, och det lär icke kunna antagas, att såväl vägstyrelse och vägstämma som länsstyrelse skulle låta förnä sig att igångsätta onödiga undersökningar. Med hänsyn härtill och då vidare en tendens till avarter icke torde undgå uppmärksamhet från både länsstyrelsens och väginpektörens sida samt vägingenjören såsom anställd på extra stat lätt kan skiljas från tjänsten, torde risken av antydda missförhållanden få anses synnerligen ringa. I detta sammanhang må erinras om de ojämförligt mycket större risker, som kunna uppstå om praktiserande ingenjörer eller entreprenörer verkställa undersökningar och upprätta förslag med syftning på att sedermera få handhava arbetets utförande, och därvid låta förslaget erhålla allt för stor eller dyrbar omfattning eller beräkna högsta möjliga kostnader -- förhållanden, i vilka vid en efterföljande granskning av förslaget rättelse måhända icke kan tillfullo vinnas.

Utskottet hyser sålunda icke betänkligheter ur nyss anförda synpunkt rörande den av Kungl. Maj:t föreslagna organisationens funktionsduglighet, och då denna organisation, såsom ovan anförts, besitter vissa bestämda företräden och kräver den minsta möjliga statsanställda personal, vill utskottet tillstyrka densamma.

Härvid vill emellertid utskottet föreslå, att den statliga vägorganisationen i länen fastställs att gälla allenast för en tid av tre år, efter vilken tid frågan bör ånyo underställas riksdagens prövning. Anordnandet av en sådan provotid innebär avgjorda fördelar. Genom förnyade utredningar kan ifrågavarande svårbedömda och omstridda organisationsfråga helt visst icke bringas närmare sin lösning. Ett praktiskt prov bör däremot giva en mycket säker vägledning för bedömning av den ändamålsenligaste formen. Bland annat kommer att erhållas klar uppfattning om vägingenjörens arbetsbörda för de olika slag av arbetsuppgifter, som påvila honom, samt om de olikheter i sådant avseende, som förefinnas i skilda landsdelar. Då därjämte klarhet vinnes om behovet av biträden, erhåller man en säkrare utgångspunkt, än nu är tillgänglig, för be-

dömmande huru en organisation enligt 1927 års typ bör i sina detaljer och i avseende på personaluppsättning utformas. Under försökstiden kommer det helt visst att tydligt framgå, vilken ytterligare decentralisation, utöver vad Kungl. Maj:ts förslag nu innebär, som är praktisk och ändamålsenlig. Utskottet förutsätter, att Kungl. Maj:t ägnar denna fråga särskild uppmärksamhet. Länsstyrelserna och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lära icke underlåta att noggrant pröva, huruvida något slag av olägenheter kan förmärkas av att vägingenjören utför vägundersökningar och renstakningar mot arvode enligt taxa.

Därest efter försökstidens utgång organisationen skulle ändras till huvudsaklig överensstämmelse med 1927 års förslag, kunna därvid icke uppstå några övergångssvårigheter. Vägingenjörerna torde emellertid då böra erhålla något förhöjt arvode, förslagsvis omkring 12,000 kronor, graderat efter dyrort, t. ex. å högsta dyrort 12,600 kronor. Vidare får erforderligt antal biträden statsanställas och statsverket anskaffa lokaler samt inventarie- och instrumentuppsättning.

I avseende på decentralisation av vägärendenas handläggning, ansluter sig utskottet, intill dess ytterligare erfarenhet under försökstiden vunnits, till Kungl. Maj:ts förslag. En högst betydande förenkling bör uppnås redan genom tillsättandet av vägingenjörer, vilka enhetligt och utan nuvarande splittring komma att handlägga vägdistriktens angelägenheter av skilda slag, och genom vilka länsstyrelserna bli i stånd till tekniskt sakkunnig beredning av ärendena. Till tidsbesparing och bekvämlighet för vägdistriktet verkar, att länsstyrelserna utbetala vägbyggnadsbidrag och förordna undersökningsförrättare. En ännu längre gående decentralisation i enlighet med 1927 års förslag ger däremot, åtminstone i nuvarande skede, anledning till erinringar. Nämnda förslag förutsatte, att flerårsplaner först skulle hava upprättats och granskats i alla län, och då detta kräver en avsevärd tid, skulle förslaget i allt fall icke kunna genomföras förrän efter några års förlopp. Att länsstyrelserna, sedan väganslagen i klumpsummor fördelats mellan länen, skulle bevilja statsbidrag till de särskilda företagen, synes dessutom knappast klokt eller ägnat att främja en rationell systematisk användning av vägmedlen. I praktiskt arbetsförenklande avseende har den i 1927 års förslag avsedda vidsträcktare decentralisationen faktiskt icke synnerligen stor betydelse. Ett stort antal ärenden skulle ändå få underställas centrala myndigheter. Alla de talrika statsbidrag, som avse större belopp än $\frac{2}{3}$ resp. $\frac{3}{4}$ av kostnaden, skulle alltjämt underställas Kungl. Maj:t, likaså statsbidrag ur brofonden; genom enstaka överklaganden av statsbidragsbeslut skulle kunna vållas uppskov för länets alla statsbidrag, intill dess besvären slutligt avgjorts i högsta instans; för större broar och konstarbeten skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bibehålla de funktioner, som eljest skulle tilläggas länsstyrelsen, och då sådana arbeten ingå i en mängd vägföretag, finge vägdistriktet vid dessa vända sig till två myndigheter; förslaget, att kontrakten skulle upprättas av länsstyrelsen, saknar ur synpunkten av arbetsförenkling varje bety-

delse, då ett vägdistrikt sällan torde hava mer än 1 å 3 sådana kontrakt pr år. Ur reell ekonomisk synpunkt däremot är det ifråga om såväl kontrakten som övriga ekonomiska spörsmål av betydelse, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med sin vidare överblick över hela riket har tillfälle att medverka och tillvarata statens intressen. En fullständig splittring av så viktiga ekonomiska ärenden på 24 skilda myndigheter kan icke vara välbetänkt och skulle äventyra den grad av enhetlighet, som är önskvärd. Vägingenjören, såsom ensam tekniskt sakkunnig inom länsstyrelsen, skulle även erhålla en allt för stark faktisk maktställning i förhållande till såväl vägstyrelser som entreprenörer och konsulterande ingenjörer, vilket allt kunde befaras giva upphov till missförhållanden.

Beträffande vägingenjörens ställning i förhållande till länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen får utskottet anföra följande. Enligt 1928 års förslag, som i denna del tillstyrks av departementschefen, är vägingenjör 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 av Kungl. Maj:t efter gemensamt förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande länsstyrelse. Utskottet finner härmed betryggande uttryckt, att vägingenjören, ehuru icke uppförd på länsstyrelsens stat under femte huvudtiteln utan på stat under sjätte huvudtiteln, likväl i sin dagliga tjänstgöring står till länsstyrelsens förfogande. Utskottet vill likväl hava särskilt uttalat, att den omständigheten, att vägingenjören lyder under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, icke på något sätt får utgöra hinder för att han i all den utsträckning, som är möjlig, står till länsstyrelsens förfogande, och utskottet förväntar, att Kungl. Maj:t i blivande instruktioner på otvetydigt sätt bringar detta till uttryck.

I avseende å den centrala organisationen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, är å ena sidan uppenbart, att riksdagen icke nu bör å ordinarie stat uppföra flera eller högre ställda tjänster än som med visshet kunna beräknas erforderliga även efter en förnyad omorganisation av de lokala organen med en längre genomförd decentralisation av ärendenas handläggning, men å andra sidan är synbarligen också behöfligt, att styrelsen nu erhåller en sådan personaluppsättning, att den förmår bemästra föreliggande arbetsuppgifter.

De föreslagna tre ordinarie vägingenörstjänsterna samt den extra broinspektörstjänsten äro för organisationens fungerande av synnerlig betydelse, och tvekan kan näppeligen råda om dessa tjänsters behöflighet även vid en genomförd decentralisation. Med hänsyn till utskottets förslag att fastställa den lokala organisationen endast för en tid av tre år synes det utskottet emellertid ändamålsenligt, att den ena av de tre vägingenörstjänsterna tills vidare uppföres å extra stat.

På verkschefens tekniska och administrativa förmåga måste ställas höga anspråk, och mycket stora ekonomiska värden äro beroende av hans ämbetsförvaltning. För att för denna viktiga tjänst kunna påräkna en högt kva-

lificerad person, synes det utskottet riktigt att uppföra tjänsten i generaldirektörs grad. Genom att förordnande meddelas på viss tid vinnas möjlighet att vid förefallande behov kunna åstadkomma personombyte.

Utskottet, som iakttagit, att Kungl. Maj:ts förslag icke innebär flera ordinarie tjänster än som enligt de verkställda utredningarna skulle erfordras även enligt 1927 års förslag med en långt gående decentralisation, har i övrigt icke funnit anledning till erinran mot vad Kungl. Maj:t föreslagit. Utskottet uttalar emellertid, i anslutning till vad även departementschefen anför, en förväntan, att Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet riktad på angelägenheten av att — jämsides med arbetets förenkling och i den mån den nya organisationen vinner stadga — minska den icke-ordinarie personalens numerär.

På grund av föreskrift i reglementet för väg- och vattenbyggnadskåren den 22 december 1851 äro vissa högre befattningshavare i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förbehållna officerare i kåren. Detta förhållande synes utskottet icke blott otidsenligt och vid nuvarande förhållanden oegentligt utan jämväl skadligt, då därigenom de högre befattningarna i styrelsen icke alltid kunna besättas med den för ändamålet mest lämpliga personen. Utskottet föreslår således såsom villkor för bifall till Kungl. Maj:ts proposition, att ifrågavarande samband med officers ställning i den militära kåren upphäves.

Av vad utskottet sålunda anför följer, att utskottet icke kunnat tillstyrka de av herrar Ljunglund, Hagman och Laurin i ämnet väckta motionerna. Beträffande det av herr Lindmark framställda yrkandet om högre bidrag till vägingenjörerna i de nordligaste länen och eventuellt även andra län för kontors-, expens- och skrivbiträdeskostnader vill utskottet endast uttala, att den av utskottet föreslagna försökstiden för den nya vägorganisationen erbjuder tillfälle pröva, i vad mån behov kan föreligga till höjning av de i propositionen i detta avseende förutsatta bidragsbeloppen.

Under återopande härav hemställer utskottet,

att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition och med avslag å de av herrar Ljunglund, Hagman, Lindmark och Laurin i ämnet väckta motionerna (I: 294 samt II: 474, 475 och 479), må

a) — med godkännande av den av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 16 mars 1928 förordade ändrade organisationen av väg- och vattenbyggnadsväsendet, att tillämpas från och med den 1 juli 1929 dock vad angår den statliga vägorganisationen i länen allenast provisoriskt för tiden till och med den 30 juni 1932 — besluta, att från och med förstnämnda dag skola i länen vara anställda vägingenjörer med avlöningsförmåner och under villkor i övrigt, som av utskottet angivits;

b) 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, omfördälda 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;

c) 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
2 väginspektörer	B 28
2 förste byråingenjörer	B 26
1 maskininspektörens assistent	B 22

	Lönegrad
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;

d) 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.»

2) av herr *Lindblad*, som ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»För närvarande är den lokala vägorganisationen provisoriskt ordnad som en dubbelorganisation bestående dels av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän dels ock av vissa vägkonsulenter, vilka på sista tiden tillkommit med hänsyn till länsstyrelsernas behov av rådgivare i vägfrågor. En av de mera framträdande olägenheterna med ifrågavarande dubbelorganisation, sådan densamma under senaste åren i och med vägväsendets uppsving vuxit fram, är, att vederbörande tjänstemän stå för sin inkomst i ett väsentligt beroende av vägstyrelserna, ett förhållande som måste leda till allvarligt men för deras självständighet som statskontrollanter å vägarbetenas utförande och statsmedlens användning. Tack vare den förhandsställning nämnda befattningshavare envar å sin ort intaga, då det gäller uppdrag att planlägga, kontrollera och leda de statsunderstödda vägarbetena, stiger också med nuvarande oreglerade arvodes- och avlöningssystem deras inkomster till belopp, som i icke ringa utsträckning måste betraktas som vida mer än skäliga. Varje dröjsmål med dessa missförhållandens undanröjande torde innebära ett ytterligare bevästande av dessa, något som framstår desto betänkligare med hänsyn till alltjämt tillväxande stora statliga kapitalbelopp, som utgå till vägväsendet och vars ändamålsenliga användning det gäller att trygga.

Att genom ett antagande av 1927 års sakkunnigas förslag om nuvarande distriktstjänstemännens och vägkonsulenternas ersättande med fast avlönade och från vägdistriktet oberoende vägingenjörer skulle skapas goda möjligheter till den nydaning av vägorganisationen, som sålunda framstår som trängande, därom synes i stort sett enighet råda. För ett avgörande redan vid denna riksdag av frågan om det lokala vägväsendets omorganisation talar också att även om icke den nya organisationen kan genomföras förrän den 1 juli 1929 dock i god tid dessförinnan böra igångsättas alla de avsevärda förarbe-

ten en dylik genomgripande omdaning kräver. Sålunda måste planläggas, huru vid de nuvarande distriktstjänstemanna- och vägkonsulentbefattningarnas indragning skall närmare förfaras liksom ock vidtagas en del förberedande åtgärder för den nya distriktsingenjörsorganisationens genomförande.

Trots att vägande invändningar i flera avseenden kunna anföras mot Kungl. Maj:ts förevarande förslag, vill utskottet på ovan angivna skäl dock tillstyrka, att i anledning av detsamma beslut redan vid innevarande riksdag fattas om en indragning från och med den 1 juli 1929 av den nuvarande distriktsorganisationen samt inrättande av en vägingenjörbefattning i varje län.

Beträffande ifrågavarande vägingenjörers anställningstid och tillsättning ansluter sig utskottet till departementschefens förslag, att de böra förordnas för en tid av sex år av Kungl. Maj:t efter gemensamt förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande länsstyrelse. Enligt 1928 års förslag, som i denna del tillstyrkts av departementschefen, skulle vägingenjören vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman med stationsort i vederbörande residensstad och med tjänstgöring hos länsstyrelsen. För egen del vill dock utskottet — i anslutning till den av 1927 års sakkunnigas ordförande uttalade uppfattning — ifrågasätta, huruvida icke vägingenjören bör erhålla ställning som en länsstyrelsens tjänsteman och alltså i likhet med de nuvarande vägkonsulenterna inordnas i länsstyrelsens organisation, dock med skyldighet för honom att i tekniska och tekniskt-ekonomiska frågor mottaga direktiv och anvisningar från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Utskottet finner det av departementschefen tillstyrkta årliga arvodesbeloppet för dessa befattningar lämpligt avvägt. Med hänsyn till dyrortsindelningen i statens nyare lönerglementen skulle alltså arvodet fastställas till 10,000 kronor å G-ort, 9,800 kronor å F-ort, 9,500 kronor å E-ort, 9,300 kronor å D-ort och 9,100 kronor å C-ort. För Gotlands län förutsattes, att särskild anordning träffas genom vägingenjörstjänstens förenande med annan tjänst eller verksamhet, i vilket fall på Kungl. Maj:t skulle ankomma att bestämma skäligt arvode. Å detta belopp skulle dyrtidstillägg utgå efter de grunder, som gälla för nyreglerade verk. Huruvida därutöver något ytterligare tillskott till lönen kan i vissa län eller överlag för säkerställande av en god rekrytering vara erforderligt eller eljest skäligt synes utskottet vanskligt att bedöma. Mot 1927 års sakkunnigas förslag, att vägingenjören skulle tillgodogöra sig viss procent av länet tilldelade vägmedel, hava vissa erinringar framställts såväl av statskontoret som allmänna civilförvaltningens lönenämnd, vilken sistnämnda myndighet bland annat framhållit det olämpliga i att låta avlöningen på detta sätt bliva beroende av länsandelarna av statsmedlen, å vars storlek vägingenjören själv kunde öva inflytande. Vad åter angår den i propositionen framförda tanken om viss inkomstökning åt vägingenjören genom att denne tillförsäkrades vissa undersöknings- och renstakningsarvoden är detta spörsmål direkt avhängigt av frågan, huru med ifrågavarande projekteringsarbetens utförande bör lämpligen ordnas. I detta avseende får utskottet anföra följande.

I syfte bland annat att vägingenjörerna må erhålla inflytande på den för vägarbetenas ekonomi så viktiga vägprojekteringen föreslås i propositionen, att nämnda befattningshavare mot dem själva tillfallande arvode enligt taxa verkställa inom länet förekommande vägundersöknings- och renstakningsförrättningar. Utan att förneka att detta system skulle rent organisatoriskt innebära viss förenkling, i det att hållandet av erforderliga biträden, tjänstelokaler m. m. då förutsättes falla på vederbörande vägingenjör och icke på staten, måste dock utskottet ifrågasätta, huruvida icke denna fördel å andra sidan motväges av en minskning i den trygghet för vägingenjörens fullständiga oberoende från vägdistriktet, som man genom den nya vägorganisationen just velat skapa. Utskottets sålunda hysta tvekan förstärkes ytterligare av att propositionen i denna del vilar på ett av 1928 års sakkunniga framfört uppslag, varöver vederbörande myndigheter icke varit i tillfälle avgiva yttrande. Om ock en detalj i den föreliggande stora frågan om den statliga lokala vägorganisationens gestaltning synes dock detta spörsmål vara av den betydelsefulla innebörd, att ett inhämtande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och de olika länsstyrelsernas mening här om är önskligt för en allsidig belysning av detsamma. Att märka är hurusom ifrågavarande myndigheter till grund för sitt omdöme rörande denna angelägenhet kunna lägga den erfarenhet de vunnit om verkningarna i olika avseenden av nu tillämpade system för vägprojekteringsarbetenas utförande.

Med fasthållande alltså att redan vid innevarande riksdag principbeslut bör fattas om att nuvarande distriktsorganisation skall upphöra den 1 juli 1929 samt att i samband med nuvarande distriktstjänstemanna- och vägkonsulentbefattningars då skeende indragning i stället inrättas en vägingenjörbefattning i varje län med fast avlöning och efter de huvudsakliga grunder i övrigt, utskottet ovan angivit, anser utskottet frågan huruvida och i vilken utsträckning ytterligare löneförmåner skäligen böra beredas nämnda tjänstemän böra göras till föremål för ytterligare utredning. Därvid bör särskilt övervägas, de ur olika synpunkter lämpligaste formerna för vägundersöknings- och renstakningsarbetenas utförande. I samband härmed erbjuder sig ock tillfälle till närmare utredning rörande den lokala personalorganisationen i övrigt, föreliggande anslagsbehov för budgetåret 1929—1930 o. s. v.

Vad till sist angår väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medför tvivelsutan slopandet av distriktsorganisationen vissa återverkningar för nämnda styrelses del, vartill, på sätt i propositionen närmare utvecklas, kommer det sedan länge framträdande behovet av vissa organisatoriska förändringar inom nämnda styrelse i övrigt. Ej heller i denna del är emellertid omorganisationsförslaget avsett att träda i tillämpning förrän den 1 juli 1929 och torde härutinnan ej heller vara av den genomgripande innebörd att icke med ett närmare ståndpunktstagande härtill kan anstå till 1929, då utskottet förutsätter, att frågan i vanlig ordning förelägges riksdagen.

Till sist vill utskottet framhålla önskvärdheten av att i samband med sålunda skeende övriga utredningar också överväges, huruvida icke i syfte att undvika nuvarande för vägdistriktet mycket betungande skriftväxling, omgång och

tidsutdräkt vid vägärendenas handläggning en ytterligare decentralisation härav skulle kunna åstadkommas genom vissa ärendegrupperns överflyttning till länsstyrelserna, allt i närmare överensstämmelse med det förslag som 1927 års sakkunniga i detta avseende framlagt.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition och de av herrar Ljunglund, Hagman, Lindmark och Laurin i ämnet väckta motionerna (I: 296 och II: 474, 475 och 479) besluta, att den statliga vägorganisationen i länen skall från och med den 1 juli 1929 omorganiseras i huvudsaklig enlighet med de riktlinjer utskottet ovan angivit.»

3) av herr *Hallin*.