

Nr 53.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående viss omorganisation av vägväsendet; given Stockholms slott den 1 februari 1929.

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

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro

GUSTAF ADOLF.

Th. Borell.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 1 februari 1929.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, WOHLIN, BESKOW, LUNDBIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON.

Departementschefen, statsrådet Borell anför:

Jag torde nu få till behandling upptaga frågan om viss omorganisation av vägväsendet.

I sådant hänseende får jag till en början erinra, att riksdagen i skrivelse den 1 juni 1928, nr 310, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 211, angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet, anmält, att riksdagen avslagit Kungl. Maj:ts berörda förslag, varjämte riksdagen anhållit om skyndsamt förnyat övervägande av frågan om en förändrad organisation för den statliga vägorganisationen i länen i enlighet med vissa, av riksdagen angivna riktlinjer.

Med anledning härav har inom kommunikationsdepartementet upprättats ett nytt förslag rörande viss omorganisation av vägväsendet.

Över detta förslag hava yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, riksräkenskapsverket, allmänna civilförvaltningens löne-nämnd, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser i länen samt av Svenska vägföreningen, Kungl. automobilklubben, Svenska landskommunernas förbund och Svenska vägstyrelsernas förbund.

Beträffande den nuvarande statliga organisationen av väg- och vattenbygg-nadsväsendet ävensom de utredningar och överväganden, för vilka frågan om ändrad organisation av nämnda förvaltningsgren intill 1928 års riksdag varit föremål, må hänvisas till den redogörelse därför, som lämnats i ovannämnda proposition nr 211 till sagda års riksdag (sid. 2—12). Här må endast i kort-het erinras följande:

I den nuvarande organisationen utgöres det centrala förvaltningsorganet av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. För den närmaste uppsik-ten över och bestyret med de till styrelsens ämbetsbefattning hörande arbetena och anläggningarna i landsorten äro till biträden åt styrelsen anställda di-striktschefer, en i varje av landets sju väg- och vattenbyggnadsdistrikt, samt nio distriktsingenjörer. Distriktschef och distriktsingenjör åt-njuta en fast lön av 3,000 respektive 1,500 kronor jämte tillfällig löneförbättring och dyrtidstillägg. Deras huvudsakliga inkomst härflyter av arvoden för förrättningar enligt fastställd taxa samt av praktiserande ingenjörsvirk-samhet.

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

Äldre
förslag.

I fråga om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet hava tidigare utredningar och förslag avgivits av särskilda sakkunniga den 30 sep-tember 1925 (1925 års sakkunniga), den 26 oktober 1927 (1927 års sakkun-niga) och den 9 mars 1928 (1928 års sakkunniga). Förenämnda proposition nr 211 till 1928 års riksdag var grundad på sistnämnda förslag.

Det förslag, som framlades av 1925 års sakkunniga, innebar i fråga om den lokala organisationen av vägväsendet följande:

Den nuvarande distriktsorganisationen och vägkonsulenterna skulle ersättas med en till länen närmare ansluten organisation, nämligen statens vägingenjörer, en i varje län, för praktiserande och rådgivande ingenjörverksamhet inom länets vägväsende och statens väginspektörer för teknisk-ekonomisk kontroll å vägväsendet med placering en i vart av fem inspektionsdistrikt. Vägingenjörerna skulle åtnjuta en fast mindre lön av statsmedel samt i övrigt erhålla ersättning enligt taxa för utförda förrättningar. Väginspektörerna skulle vara helt statsavlönade och icke äga utöva ingenjörpraktik.

1927 års sakkunnigas förslag innebar i huvudsak följande:

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

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

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

Vägingenjörernas arbetsuppgifter skulle i främsta rummet vara att biträda länsstyrelserna — särskilt i tekniskt och ekonomiskt avseende — vid 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 länsstyrelsens 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. Vägdistriktets 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 vägdistriktet eller sammanslutningar av vägdistrikt hos sig fast anställde vägmästare eller, för mera krävande uppgifter, ingenjörer.

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

Genom att länsstyrelserna i vägingenjörerna skulle erhålla opartiska tekniker till sitt förfogande ansågs en eftersträvansvärd förenkling kunna åstadkommas i den komplicerade proceduren vid vägärendenas handläggning. I

bland annat detta syfte föreslogs även, att flerårsplaner för vägarbetena skulle upprättas i samtliga län. Enligt förslaget skulle till länsstyrelserna förläggas bland annat beviljande av statsbidrag, upprättande av kontrakt med de väghållningsskyldiga om arbetes utförande med statsbidrag, revision av räkenskaper, utbetalning av statsbidrag till vägbyggnader samt avsyning och godkännande av fullbordade arbeten. Härigenom skulle vägstyrelserna komma att i stort sett endast hava med länsstyrelserna att skaffa och skulle undgå den omfattande skriftväxlingen med olika myndigheter.

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

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

Den i 1928 års proposition i enlighet med förslag av 1928 års sakkunniga förordade organisationen var av huvudsakligen följande innebörd:

En vägingenjör skulle efter gemensamt förslag av länsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av Kungl. Maj:t för högst sex år förordnas i varje län, i Gotlands län dock på de särskilda villkor, som Kungl. Maj:t bestämde. Vägingenjörerna skulle i förhållande till länsstyrelserna och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen intaga ungefär den ställning, som i 1927 års förslag avsågs. Vägingenjör, som av statsverket skulle åtnjuta arvode med visst jämförelsevis högt belopp — 10,000 kronor i dyraste och 9,100 kronor i billigaste residensstad jämte dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk — ävensom visst kontorskostnadsbidrag m. m., skulle äga rätt att mot honom tillfallande arvode enligt taxa efter länsstyrelsens förordnande utföra vägundersöknings- och renstakningsförrättningar. Medelst härav inflytande inkomster samt ovan nämnda kontorskostnadsbidrag m. m. skulle 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 krävde.

Vägingenjörrens främsta och huvudsakliga arbetsuppgift skulle — liksom enligt 1927 års förslag — emellertid bliva att vara statens kontrollant, biträda länsstyrelsen samt lämna vägstyrelserna råd och handledning; härför skulle han åtnjuta ersättning allenast genom ovanberörda fasta statsavlöning, och han skulle icke äga uppbära något som helst arvode i samband med kontroll och arbetsledning. Men han borde i allmänhet även bliva i stånd att med till-

hjälp av sina biträden, vilka skulle stå under hans oavlåtliga ledning och uppsikt, bedriva åtminstone huvudparten av vägprojekteringen inom länet.

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

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

Såsom skäl för sitt avslag å propositionen och för sin anhållan om nytt förslag till statlig vägorganisation i länen har 1928 års riksdag i sin ovanberörda skrivelse nr 310 anfört:

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

Från dessa enligt riksdagens mening riktiga grundsatser, varpå 1927 års förslag var uppbyggt, avveke — 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 hade 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 anginge 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 innebure 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 gjorde vägingenjören i inkomst-avseende till väsentlig del beroende av mångfalden av de förrättningar, han kunde 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 gjorde, såsom motionsvis framhållits, ej vägingenjören oberoende av vägdistrikten. Då han, såsom nyss nämnts, bleve intresserad av att verkställa undersökningsförrättningar och renstakningar i så stor utsträckning som möjligt, vore det att befara, att han ej komme att stå fullt opartisk i sin verksamhet som statens kontrollant. I betraktande av de betydande kapitalbelopp, statens insats i vägföretagen representerade, vore det emellertid av vikt, att största möjliga grad av trygghet kunde vinnas, för att inga dylika sidohänsyn finge inverka på vägingenjörens bedömande av i vilken ordning de olika väganläggningarna inom länet borde ifrågakomma till statsunderstöd, i vilken utsträckning bidrag borde utgå, o. s. v.

Det måste alltså, enligt riksdagens mening, anses som ett oeftergivligt villkor, att vägingenjörens eget förvärvsintresse helt och definitivt avkopplades från hans tjänsteälligganden och att vägingenjören ställdes fullständigt ekonomiskt oberoende av vägdistriktet och fullständigt opartisk i sin verksamhet, vilket allt vore en nödvändig förutsättning för att han med auktoritet skulle kunna bevaka och tillvarata statens intressen i sin verksamhet som statens kontrollant för allt vägbyggnad och allt vägunderhåll inom länet.

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

Enligt propositionen beräknades Kungl. Maj:ts förslag skola draga mindre kostnader än 1927 års förslag. Enligt riksdagens mening finge det dock anses ovisst, huruvida så bleve fallet, om hänsyn toges till samtliga kostnader, inberäknat förrättningsarvodet. Till vilken inkomstsumma vägingenjörerna enligt Kungl. Maj:ts förslag kunde nå syntes för närvarande svårbedömligt. I detta sammanhang borde heller icke lämnas oanmärkt, att propositionen icke angäve, på vad sätt ersättare för vägingenjör skulle erhållas under semester och sjukdom, varigenom sålunda varken ur statens eller vägdistriktets synpunkt sörjts för en ständig och kontinuerlig tillsyn och kontroll å vägarbetena.

Härtill komme, att det nu framlagda förslaget, som uppgaves vara byggt på 1927 års förslag, men som enligt riksdagens uppfattning mera närmade 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 funne sig riksdagen sålunda icke kunna tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag i avseende på ordnandet av den lokala vägorganisationen.

Även med denna ståndpunkt delade riksdagen den uttalade uppfattningen, att en genomgripande omdaning av den lokala vägorganisationen vore av behovet påkallad. För närvarande vore 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 vore, såsom ovan nämnts, att distriktstjänstemän och vägkonsulenter, vilka stode såsom länsstyrelsernas rådgivare och såsom statens kontrollanter å vägarbetenas utförande och statsmedlens användning, för sin inkomst vore väsentligen beroende av samma vägstyrelser, vilkas verksamhet de i betydande omfattning kontrollerade och i vilkas angelägenheter de biträdde länsstyrelserna. En annan väsentlig invändning mot bestående förhållanden vore, att vägärendena handlades 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 föreläge tvivelsutan att snarast möjligt lösa denna organisationsfråga.

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

Riksdagen hade dock icke känt sig övertygad om att 1927 års sakkunniga riktigt bedömt behovet av statsanställda tjänstemän. Det vore förtjänt att övervägas, huruvida det icke i mindre län med ett mindre antal vägdistrikt kunde vara obehövt att anställa såväl vägingenjör som biträdande ingenjör; särskilt i de sydligare landsdelarna men däremot knappast i Norrland kunde måhända ett mindre antal statstjänstemän än som enligt 1927 års förslag avsetts

vara tillfyllest. Riksdagen ansåge sålunda önskvärt, att förnyad utredning verkställdes rörande det erforderliga antalet statsanställda ingenjörer, därvid hänsyn även borde tagas till att så mycket under senare år blivit utfört inom vägväsendet, att en viss avspänning måhända kunde förväntas för framtiden och arbetsmängden sålunda minskas. Denna utredning, vid vilken även vissa andra omstridda detaljer av 1927 års förslag kunde upptagas till förnyad omprövning, borde med hänsyn till allt det utredningsmaterial, som redan förbragts, kunna utföras i god tid före nästkommande riksdag, och riksdagen ville uttala sin förväntan, att Kungl. Maj:t därefter till 1929 års riksdag framlade förnyat förslag till lokal vägorganisation i huvudsak — men med de modifikationerna, som ovan berörts — baserat på 1927 års förslag.

Inom riksdagen hade 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 tillämpning. Med hänsyn härtill och då ett avslag av Kungl. Maj:ts förvarande proposition, enligt vad ovan anförts, icke behövde vålla mer än ett års uppskov med organisationsfrågans lösning, hade riksdagen icke kunnat tillstyrka nämnda anordning.

Vad åter beträffade det centrala ämbetsverket, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hade riksdagen 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 komme till stånd med vägärendenas handläggning i största möjliga utsträckning förlagd till länsstyrelserna, borde en väsentlig arbetsbörda avlyftas från den centrala myndigheten, och det ville synas, som om personalbehovet då snarare skulle minskas än ökas. Vid sådant förhållande kunde det icke vara lämpligt att nu inrätta tre väginspektörstjänster och en broinspektörstjänst samt uppflytta byrådirektören å administrativa byrån till byråchef och verkschefen till generaldirektör. Enligt riksdagens mening borde 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 borde tills vidare kunna med sin nuvarande personalorganisation fullgöra sina ämbetsåligganden och däribland även de inspektioner i länen, som med de nya tjänsterna åsyftades. De distriktstjänstemän, som vid den lokala organisationen bleve övertaliga, borde också av styrelsen kunna anlitas för sådana arbetsuppgifter.

På grund av det anförda ville riksdagen förutsätta, att, sedan nödig erfarenhet vunnits rörande den lokala organisationens verkningar, frågan om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjordes 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 borde 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 fiskehamnsbygandet alltjämt komma att minskas. Styrelsens befattning med enskilda järnvägar under byggnad vore numera och komme säkerligen även för framtiden att bliva av mycket ringa omfattning. Vad beträffade dels järnvägsärenden i övrigt — d. v. s. teknisk kontroll samt säkerhets- och tjänstgöringsreglementens ärenden — och dels vägärenden, torde åtskilliga synpunkter kunna anföras mot dessas sammanhållande inom samma ämbetsverk. Enligt riksdagens me-

ning kunde 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 riksdagen ifrågasatt.

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

Huvudprin-
ciperna i
föreliggan-
de förslag.

Enligt ovan omförmälda, i anledning av riksdagens uttalanden inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag till viss omorganisation av väg- väsendet (*departementsförslaget*) skulle den statliga vägorganisation i länen ordnas i huvudsaklig överensstämmelse med grunderna i 1927 års förslag.

Sålunda skulle i länen anställas helt statsavlönade vägingenjörer och biträdande ingenjörer. Vägingenjörernas främsta och huvudsakliga arbetsuppgift skulle vara att utöva ledning, tillsyn och kontroll över projektering och utförande av vägbyggnad och underhåll inom länet samt biträda länsstyrelsen vid beredning av vägärenden. I den mån det kunde medhinnas skulle de efter länsstyrelsens beprövande åläggas att utföra vägundersökningar och renstakningar ävensom, särskilt i de nordliga länen, i viss utsträckning arbetsledning för vägdistriktens räkning, varvid dock de av vägdistrikten erlagda arvoden för dylika förrättningar skulle tillfalla statsverket. Förordnande till undersöknings- och renstakningsförrättningar skulle utfärdas av länsstyrelsen.

Vägingenjörerna skulle vara till antalet 20 och åtnjuta ett arvode av 14,040 kronor i dyraste och 12,960 kronor i billigaste residensstad. Beträffande biträdande ingenjörer framhölls svårigheten att i förväg beräkna antalet av dylika befattningshavare, då behovet av ingenjörbiträde åt vägingenjörerna i hög grad vore beroende på huruvida vägingenjören komme att bliva fullt upptagen av sin verksamhet som kontrollant och som tekniskt sakkunnig hos länsstyrelsen vid vägärendenas beredning eller om hans tid dessutom medgäve upprättande av planer till vägföretag och då vidare behovet av statsanställda tjänstemäns sakkunskap vore olika i olika delar av landet. Det föreslogs därför, att ett särskilt anslag för anställande av biträdande ingenjörer ställdes till Kungl. Maj:ts förfogande, och för beräknande av anslaget räknades tills vidare med 24 biträdande ingenjörer med en avlöning enligt lönegrad 20 i den för extra ordinarie tjänstemän gällande löneplanen. Det förutsattes skola ankomma på Kungl. Maj:t att inom ramen av sagda anslag efter förhållandena inom varje län bestämma såväl antalet biträdande ingenjörer som ock deras avlöning, vilken borde tillmätas med hänsyn dels till den tekniska utbildning, som i varje fall ansåges erforderlig, och dels till tjänstemans erfarenhet och kunighet på ifrågavarande område. Såväl vägingenjör som biträdande ingenjör skulle åtnjuta dyrtidstillägg såsom för nyreglerat verk.

I fråga om vägärendenas handläggning föreslogs decentralisation till länsstyrelserna av ärenden angående förordnande av förrättningsman, upprättande av kontrakt med de väghållningsskyldiga, godkännande av färdiga arbeten och utbetalande av vägbyggnadsmedel. Ärenden rörande beviljande av statsbidrag förutsattes icke skola överlämnas till länsstyrelserna, förrän flerårs-

planer i hela landet kommit till stånd. Frågor om statsbidrag till nya vägar, åtminstone sådana, som vore avsedda för den genomgående trafiken, ävensom frågor rörande statsbidrag till brobyggnader skulle dock alltid underställas Kungl. Maj:ts avgörande. Vissa principfrågor, såsom statsbidrag till varaktiga beläggningar och bidrag av automobilskattemedel till viss högre procent, skulle, åtminstone tills vidare, underställas Kungl. Maj:ts prövning, för att en mera enhetlig behandling inom länen av sådana ärenden skulle kunna ernås.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förutsattes skola i avvaktan på någon tids erfarenhet av den nya lokala vägorganisationens verkningar med sin nuvarande personalorganisation och vid nämnda lokala vägorganisations genomförande övertaliga distriktstjänstemän fullgöra de uppgifter beträffande de enskilda järnvägarna och vattenbyggnadsväsendet, vilka hittills ålegat distriktstjänstemännen, ävensom åtminstone till avsevärd del den inspektionsverksamhet ute i landet, som utgjorde ett viktigt led i den ifrågasatta nya vägorganisationen.

I de flesta av de avgivna *yttranden* hava departementsförslagets grundlinjer tillstyrkts, därvid dock påyrkats ändringar särskilt beträffande den del av förslaget, som avser vägärendenas handläggning. Sålunda hava *några länsstyrelser* och *Svenska vägstyrelsernas förbund* uttalat sig för en fullständig decentralisation enligt 1927 års förslag, således även av alla ärenden rörande beviljande av statsbidrag. *En del länsstyrelser* hava förordat decentralisation av dylika ärenden i allmänhet med undantag av vissa frågor, och hava bland de ärenden, som sålunda fortfarande skulle underställas Kungl. Maj:ts prövning, angivits statsbidrag till nya vägar för den genomgående trafiken, till större brobyggnader, till varaktiga beläggningar och bidrag av automobilskattemedel till högre belopp än tre fjärdedelar av kostnaden för företaget. *Riksräkenskapsverket* har ifrågasatt, att, därest vägärendenas handläggning skulle överflyttas till länsstyrelserna, starkare garantier borde skapas för att enhetliga principer bleve följda vid de betydande statsbidragens fördelning och handhavande samt de allmänna synpunkterna vederbörligen hävdade gentemot de lokala intressena. Ämbetsverket har vidare ansett olämpligt att i avsedd omfattning lägga räkenskapsgranskningen på vägingenjörerna, varjämte betonats nödvändigheten av en central kontroll över användningen av vägmedlen. I *några yttranden* har framhållits angelägenheten att för vinnande av syftet med den i den nya vägorganisationen förutsatta inspektionsverksamheten omedelbart inrätta de i 1927 års förslag avsedda inspektörsbefattningarna.

Utlåtanden i avstyrkande riktning hava avgivits av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *länsstyrelserna i Södermanlands, Kristianstads, Västmanlands, Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län* samt reservationsvis av *landssekreteraren i Norrbottens län*. I främsta rummet hava rests invändningar av principiell och praktisk innebörd mot den föreslagna överflyttningen av vissa ärendens handläggning från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till länsstyrelserna. I *några yttranden* har berörts olägenheten av att vid genomförande av

föreliggande förslag endast frågan om den lokala vägorganisationen erhöles sin lösning. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* har hemställt, att med själva omorganisationen måtte tills vidare få anstå men att den nuvarande organisationen måtte omedelbart befrias från sina mest påtalade olägenheter, nämligen dels organisationens egenskap av en dubbelorganisation och dels distrikts-tjänstemännens och vägkonsulenternas ekonomiska beroende av vägstyrelserna.

Departementschefen.

Att behov föreligger av en genomgripande omdaning av vägväsendets statliga organisation torde numera vara så uppenbart, att ytterligare skäl för en reform å detta område äro obehövlige. Särskilt starkt framstår behovet av en snar omläggning av den nuvarande, efter helt andra förhållanden avpassade statliga lokala vägorganisationen, vilken trots vidtagna provisoriska åtgärder uppenbarligen icke förmår fylla senare tiders ökade krav på en kraftig och omdömesgill kontroll å de växande vägmedlens ändamålsenliga användning och på snabbare handläggning av vägärendena. Riksdagen har också betonat angelägenheten av en snar lösning av denna organisationsfråga.

När det gäller att avgöra på vad sätt ifrågavarande organisation bör ordnas, ligger det stor vikt på att söka erhålla en form, som i möjligaste mån avhjälpes olägenheterna med den nuvarande dubbelorganisationen. I densamma äro distriktstjänstemännen och vägkonsulenterna, vilka stå såsom statsmyndigheternas rådgivare och såsom statens kontrollanter å vägarbetenas utförande och statsmedlens användning, för sin inkomst i hög grad beroende av de vägstyrelser, vilkas verksamhet de i betydande omfattning hava att kontrollera. Den behandling, som nu ägnas vägärendena, sker under synnerligen tunga former med en omfattande skriftväxling mellan olika myndigheter och därav följande tidsutdräkt. Genom den i 1928 års proposition föreslagna organisationen skulle ej heller dessa olägenheter bliva tillfyllest undanröjda.

En organisation i enlighet med de i 1927 års förslag angivna grunderna med helt statsavlönade tjänstemän och koncentration av vägärendena till länsstyrelserna måste däremot anses i stort sett vara ägnad att avhjälpa nu förefintliga missförhållanden och sålunda medföra goda möjligheter till en tillfredsställande kontroll å vägmedlens användning och en snabbare handläggning av vägärendena. Även om en dylik organisation kommer att ställa sig något dyrbarare för statsverket än den i 1928 års proposition föreslagna, torde de nyss angivna fördelarna vara så stora, att ett ordnande av den statliga lokala vägadministrationen i huvudsaklig överensstämmelse med 1927 års förslag synes vara att föredraga.

Departementsförslaget är i huvudsak uppbyggt i enlighet med de av 1927 års sakkunniga angivna riktlinjerna och synes mig innefatta en i stort sett tillfredsställande lösning av förevarande spörsmål. Jag anser mig därför böra förorda, att detsamma, med ändring allenast i vissa, här nedan närmare angivna hänseenden, lägges till grund för omorganisation av den statliga lokala vägförvaltningen.

En omläggning, på sätt sålunda ifrågasatts, av lokalorganisationen torde komma att nödvändiggöra vissa organisatoriska förändringar beträffande det centrala förvaltningsorganet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Ehuru en samtidig lös-

ning av båda dessa organisationsfrågor, särskilt med hänsyn till kontrollens effektivitet, säkerligen skulle medföra vissa fördelar, synes man dock, såsom riksdagen förutsatt, böra avvakta någon tids erfarenhet av den nya lokala vägorganisationens verkningar, innan slutlig ställning toges till frågan om styrelsens organisation. På sätt i departementsförslaget förutsatts torde därför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillsvidare med sin nuvarande personalorganisation och med de distriktstjänstemän, som vid genomförande av den nya lokala vägorganisationen bliva övertaliga, kunna fullgöra de uppgifter beträffande de enskilda järnvägarna och vattenbyggnadsväsendet, vilka hittills ålegat distriktstjänstemännen, ävensom åtminstone till avsevärd del den inspektionsverksamhet ute i landet, som utgör ett viktigt led i den nya vägorganisationen. Den förstärkning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetskrafter, som för fullgörande av nämnda inspektionsverksamhet kan visa sig erforderlig, bör således upptagas till prövning efter den ifrågasatta lokala organisationens genomförande.

Enligt 1927 års förslag skulle, såsom redan antytts, den statliga vägorganisationen i länen utgöras av vägingenjörer och biträdande ingenjörer, vilka skulle vara helt statsavlönade och frigjorda från ekonomiskt beroende av vägdistriktet. I samband härmed förutsattes en långt gående decentralisation av vägärendenas behandling, vilken skulle medföra förenkling och tidsvinst.

Vägingenjörer och biträdande ingenjörer.

Till stöd för förslaget anfördes följande:

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

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

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

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

Ett sådant system med helt statsavlönade vägingenjörer, som, frigjorda från

ekonomiskt beroende av vägdistrikten, bliva rådgivande och beredande stats-tjänstemän och verkställa allt kontrollarbete, erbjuder framför allt följande fördelar. Bestämd åtskillnad åstadkommes mellan statstjänst och enskilt förvärvsarbete, och därmed vinnes också fullständig opartiskhet hos länsstyrelsens tekniska rådgivare. Ojämförligt starkare och bättre kontroll — tillika kombinerad med konsulterande och handledande upplysningsarbete — uppnås än vare sig med nuvarande ordning eller 1925 års förslag. Möjlighet skapas för en mycket stor förenkling av vägärendenas handläggning.

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

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

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

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

1928 års proposition intog beträffande nödvändigheten att medelst statsavlönade vägingenjörer i länen åvägbringa effektiv kontroll å statsmedlens användning samma ståndpunkt som 1927 års förslag, men då den åsyftade decentralisationen icke syntes böra i sin helhet genomföras, begränsades organisationen till mindre omfattning än ett fullt genomförande av 1927 års förslag skulle medfört.

Förslaget innebar i detta avseende, att vägingenjörernas främsta och huvudsakliga arbetsuppgift — i full överensstämmelse med 1927 års förslag — skulle bestå i att vara statens kontrollant, biträda länsstyrelserna samt lämna vägstyrelserna råd och handledning. Härför skulle han åtnjuta ersättning allenast genom fast statsavlönning och icke äga uppbära något som helst arvode i samband med kontroll och arbetsledning. Därjämte skulle emellertid vägingenjör berättigas att efter länsstyrelsens förordnande mot honom tillfallande arvode enligt taxa utföra vägundersöknings- och renstakningsförrättningar; medelst härav in-

flytande inkomster samt ett mindre kontorskostnadsbidrag av staten m. m. skulle vägingenjören själv hålla sig med biträden, kontorslokal och material.

I *departementsförslaget* föreslogs anställande i länen av vägingenjörer och biträdande ingenjörer, vilka liksom enligt 1927 års förslag skulle vara helt statsavlönade och frigjorda från ekonomiskt beroende av vägdistriktet. Det förutsattes, att dessa befattningshavare skulle efter länsstyrelsens beprövande och efter förordnande av länsstyrelsen, i den mån det kunde medhinnas, åläggas att utföra vägundersökningar och renstakningar ävensom, särskilt i de nordliga länen, i viss utsträckning jämväl arbetsledning för vägdistriktets räkning, varvid dock de av vägdistriktet erlagda arvoden för dylika förrättningar borde tillfalla statsverket. Förordnande till undersöknings- och projekteringsförrättningar skulle utfärdas av länsstyrelsen.

I de avgivna *yttrandena* har erinran ej uttalats mot att den nya lokala vägorganisationen skulle bestå av vägingenjörer och biträdande ingenjörer.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt *länsstyrelsen i Södermanlands län* hava uttalat sig för att vägingenjörerna främst borde handhava vägprojekteringen inom länet samt att dessa, på sätt föreslogs i 1928 års proposition, borde erhålla dels en fast grundlön och dels arvode enligt taxa för vägundersöknings- och renstakningsförrättningar.

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 staten som de väghållningsskyldiga, är det av vikt, att lokalorganisationen inom vägväsendet gestaltas så, att förutsättningar skapas för väghållningens utförande på bästa möjliga sätt i såväl tekniskt som ekonomiskt hänseende. Det lämpligaste sättet att vinna ett dylikt syfte torde vara att till länsstyrelserna knyta vägtekniskt sakkunniga personer, vilka kunna dels utöva effektiv ledning, tillsyn och kontroll över projektering och utförande av vägbyggnad och vägunderhåll och dels sakkunnigt och opartiskt biträda länsstyrelserna vid beredning av vägärenden. Beträffande den ställning, som dessa statstjänstemän böra intaga, synes det angeläget att söka avhjälpa såväl de tidigare omförmälda missförhållanden, som i det nuvarande systemet bottna i distriktstjänstemännens och vägkonsulenternas osjälvständiga ställning gentemot vägdistriktet, som ock den med 1928 års förslag förbundna olägenheten, att den icke helt statsavlönade vägingenjören skulle kunna bli intresserad av att verkställa undersökningsförrättningar och renstakningar i större utsträckning än som för handhavandet av hans huvuduppgift, kontrollen över vägarbetena i länet, kan anses lämpligt. Det bästa sättet att förebygga uppkomsten av dylika missförhållanden torde vara att, i likhet med vad av 1927 års sakkunniga och i departementsförslaget förutsatts, låta ifrågavarande befattningar bli helt statsavlönade. Härigenom vinnes, att dessa viktiga befattningar fullständigt frigöras från det enskilda förvärvsintresset och därmed från det ekonomiska beroendet av väghållningsdistriktet och att befattningshavarna sålunda erhålla den fullkomligt opartiska ställning, som är nöd-

Departementschefen.

vändig, för att de med tillbörlig auktoritet skola kunna hävda statens intressen vid kontrollen över vägväsendet inom länet. Någon större svårighet att för ifrågavarande befattningar kunna förvärva och bibehålla dugande och erfarna krafter torde icke med de avlöningsförmåner, som i departementsförslaget förordats, behöva uppstå. Ej heller lär det vara att befara, att dessa tjänstemän genom sin ställning såsom enbart kontrollerande och rådgivande skola förlora kontakten med den praktiska ingenjörsvksamheten. Vägingenjörerna och de biträdande vägingenjörerna få nämligen i själva verket en makt-påliggande ställning med aktivt deltagande i ledningen av vägväsendet inom länet och med daglig beröring med de praktiska arbetsuppgifterna. Härtill kommer, att, på sätt i 1927 års förslag och departementsförslaget förutsatts, dessa befattningshavare skulle efter länsstyrelsens beprövande, i den mån det kan medhinnas, åläggas att utföra vägundersökningar och renstakningar ävensom, särskilt i de nordliga länen, i viss utsträckning jämväl arbetsledning för vägdistriktens räkning, varvid dock de av vägdistriktet erlagda arvodena för dylika förrättningar böra tillfalla statsverket. Jag anser mig alltså böra tillstyrka, att den statliga vägorganisationen ute i landet ordnas genom anställande i länen av vägingenjörer och biträdande ingenjörer på sätt i departementsförslaget angivits.

Vägingenjörerna och biträdande ingenjörernas ställning till länsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Beträffande vägingenjörens ställning till länsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde 1927 års sakkunniga:

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

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

I 1928 års proposition föreslogs, att vägingenjören skulle vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman med stationsort i vederbörande residensstad och med tjänstgöring hos länsstyrelsen samt att länsstyrelsen skulle bestämma över hans tjänstgöring men att han i alla frågor, som berörde väghållningens tekniska och tekniskt-ekonomiska utförande, skulle lyda under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I departementsförslaget har förordats samma anordning åtminstone tills vidare.

Förslaget har i denna del tillstyrkts av *länsstyrelsen i Västerbottens län* och *Svenska vägföreningen*. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* har med hänsyn till förslagets provisoriska karaktär ej haft något att erinra mot detsamma men har ifrågasatt, huruvida det ur ren organisationssynpunkt icke vore riktigare, att vägingenjören redan från början bleve länsstyrelsens tjänsteman. Ej heller *länsstyrelsen i Skaraborgs län* har ansett sig nu böra avstyrka förslaget men framhållit ohållbarheten i vägingenjörens ställning såsom underordnad två myndigheter. *Statskontoret*, *tio länsstyrelser* och *Svenska vägstyrelsernas förbund* hava förklarat sig anse vägingenjören böra vara länsstyrelsens tjänsteman.

Tillräckliga skäl att i förevarande hänseende avvika från 1927 års sakkunnigas förslag, vilket jämväl biträtts i 1928 års proposition och departementsförslaget, torde för närvarande, innan väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation blivit slutligen prövad, icke föreligga. Förslaget synes icke böra utgöra hinder för att länsstyrelsen skall äga bestämma över vägingenjörens tjänstgöring. Om än väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall kunna bestämma rörande hans kontrollantverksamhet m. m., är det dock även angeläget, att länsstyrelsen äger att för sina ändamål i det dagliga arbetet förfoga över honom såsom en länsstyrelsens biträdande tjänsteman. Det ligger i sakens natur och kan näppeligen undgås, att vägingenjören måste tjäna två myndigheter. Skulle emellertid erfarenheterna av den nya organisationen giva vid handen behövligheten av en ändring i tjänsteställningen, läres frågan härom i sinom tid få tagas under övervägande.

Departementschefen

Vad sålunda föreslagits beträffande vägingenjör torde jämväl böra gälla i fråga om biträdande ingenjör.

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

Antal vägingenjörer och biträdande ingenjörer.

I de över 1927 års förslag avgivna yttrandena förutsattes jämväl i allmänhet behov av en vägingenjör i varje län.

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

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

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

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

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

I *departementsförslaget* anfördes, att efter en jämförelse mellan de olika länen i avseende å de omständigheter, som kunde tänkas inverka på behovet av tekniskt biträde för vägärendenas behandling, det åtminstone för närvarande syntes vara tillfyllest att anställa en vägingenjör gemensamt för vissa län. I enlighet härmed föreslogs en vägingenjör för Uppsala och Gotlands län, en för Kalmar och Blekinge län, en för Hallands samt Göteborgs och Bohus län samt en för Örebro och Västmanlands län. I övriga 16 län torde däremot erfordras en vägingenjör för varje län, vadan antalet vägingenjörer för hela landet skulle bliva 20.

I fråga om antalet biträdande ingenjörer anfördes följande:

»Vad beträffar behovet av ingenjörbiträde åt vägingenjörerna, är detta i hög grad beroende på huruvida vägingenjören kommer att bliva fullt upptagen av sin verksamhet som kontrollant och som tekniskt sakkunnig hos länsstyrelsen vid vägärendenas beredning eller om hans tid dessutom medgiver upprättandet av planer till vägföretag. I sistnämnda fall torde biträde vara erforderligt för utförande av den mindre kvalificerade delen av arbetet. Härtill kommer, att behov av statsanställda tjänstemäns tekniska sakkunskap är olika i skilda delar av landet. I mellersta och södra Sverige, där vägarbeten vanligen utföras av vana entreprenörer och den direkta arbetsledningen sålunda handhaves av dessa eller underlydande personal, blir den föreskrivne arbetsledarens uppgift i större omfattning av mera kontrollerande natur. I de nordliga delarna av landet, där arbetena vanligen i smärre delar bortsättas på ackord, utövar han däremot en verklig arbetsledning, i det att han verkställer alla nödiga utsättningar, meddelar anvisningar till de många gånger med arbetet ej fullt förtrogna personerna eller arbetslagen samt övervakar och kontrollerar det utförda arbetet dels genom en hos sig anställd, av vägföretaget avlönad schaktmästare och dels själv genom täta besök å arbetsplatsen. Med den starkare kontroll, som vägingenjörrens verksamhet skulle medföra, lär vid entreprenadarbeten av mindre omfattning och vid arbeten, som utföras av vana entreprenörer, någon särskild arbetsledare enligt nuvarande anordning ej bliva erforderlig. Vid de flesta arbeten i egen regi, som särskilt äro brukliga i norra delarna av landet, erfordras däremot alltjämt särskild arbetsledare för att bestämma ackorden, verkställa utsättningar och i detalj giva anvisningar och övervaka arbetet. Vid åtskilliga mindre dylika arbeten böra vägstyrelserna själva eller deras väg- eller schaktmästare kunna sköta denna arbetsledning, men för alla större dylika arbeten erfordras ingenjörsutbildad arbetsledning. Innan tillräckligt antal privatpraktiserande ingenjörer för sådant ändamål kan påräknas i dessa delar av landet, torde möjlighet böra beredas vägdistriktet att för dylik arbetsledning kunna anlita vägingenjörerna och deras biträden mot ersättning, som i sådant fall bör tillfalla statsverket.»

Då i betraktande av nu angivna omständigheter det torde vara vanskligt att i förväg till en bestämd siffra uppskatta behovet av biträdande ingenjörer, föreslogs, att ett särskilt anslag ställdes till Kungl. Maj:ts förfogande för anställande enligt Kungl. Maj:ts närmare bestämmande av biträdande ingenjörer. Såsom utgångspunkt för beräkning av anslaget räknades med 24 bi-

trädande ingenjörer med avlöning enligt lönegrad 20 i den för extra ordinarie tjänstemän gällande löneplanen. Det förutsattes, att det skulle ankomma på Kungl. Maj:t att inom ramen av anslaget efter förhållandena inom varje län bestämma antalet biträdande ingenjörer.

I de avgivna *yttrandena* har beträffande antalet vägingenjörer behovet av en dylik i varje län nästan undantagslöst framhållits.

Sålunda hava *statskontoret, Svenska vägföreningen, Kungl. automobilklubben* och *Svenska vägstyrelsernas förbund* ansett, att en vägingenjör borde anställas i varje län, och anföra statskontoret, att i stället antalet biträdande ingenjörer skulle kunna minskas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har förklarat sig ur synpunkten av en så vitt möjligt jämn arbetsfördelning samt för kostnadernas nedbringande anse, att med den i departementsförslaget förordade organisationen visst fog funnes för den ifrågasatta sänkningen av antalet vägingenjörer till 20.

Länsstyrelsen i Uppsala län anser sig icke kunna förorda vidtagande ens försöksvis av anordning med vägingenjör gemensamt för Uppsala och Gotlands län under annan förutsättning än att vägingenjören bleve stationerad i Uppsala och underställd länsstyrelsen därstädes, vars tillstånd alltså skulle erfordras för vägingenjörens vistelse utom länet.

Länsstyrelsen i Gotlands län vidhåller sin förut uttalade uppfattning om olämpligheten av en kombination med Uppsala län. Även om en särskild vägingenjör för Gotland alltid måste förutsättas bliva stationerad på fastlandet, vilket i och för sig vore en olägenhet, bleve dock denna olägenhet mindre, om länet finge ensamt förfoga över vägingenjören. En egen vägingenjör syntes ej heller behöva medföra någon avsevärd ökning i kostnaden, när lönen kunde sättas väsentligt lägre och biträdande ingenjör icke skulle erfordras.

Länsstyrelserna i Kalmar och Blekinge län hava på det bestämdaste avstyrkt förslaget om en vägingenjör gemensamt för dessa län. Såsom skäl härför har framhållits, att de nuvarande bägge vägkonsulenterna vore fullt upptagna av sitt arbete, att Kalmar län vore i fråga om folkmängd och areal ett av de större i södra Sverige samt beträffande sammanlagd väglängd det åttonde länet i landet, att Kalmar län på grund av sin långsträckthet vore för en befattningshavare som vägingenjören, vilken ofta måste befinna sig på resor, synnerligen svårskött samt att besparingen för statsverket i lönekostnad skulle till väsentlig del motvägas av de ökade resekostnaderna för vägingenjören i ett så vidsträckt vägingenjörsdistrikt som dessa två län.

Länsstyrelserna i Hallands samt Göteborgs och Bohus län hava förordat anställande av en vägingenjör i vardera länet. Till stöd härför har anförts, att antalet vägdistrikt i Göteborgs och Bohus län vore större än i flertalet av de län, där särskild vägingenjör skulle finnas, samt att en vägingenjör skulle få full verksamhet inom Hallands län. Därest dessa län sammansloges till ett distrikt, skulle vägingenjörens arbetsböroda, mätt efter antal vägdistrikt och kostnaderna för vägväsendet, bliva större än inom de län (utom Malmöhus och Västerbottens län), som skulle hava egen vägingenjör, hans arbete skulle till följd av distriktets långsträckthet på grund av tidsödande resor försvåras, hans intressen skulle splittras och hans kontrollerande verksamhet lida men, varjämte möjligheten för honom att hinna uppgöra planer till vägföretag skulle minskas. Slutligen skulle kostnadsbesparingen genom sammanslagningen bliva jämförelsevis ringa på grund av ökade resekostnader och mindre inkomster för statsverket för uppgörande av planer till vägföretag.

Beträffande förslaget om en vägingenjör gemensamt för Örebro och Västmanlands län har *länsstyrelsen i Västmanlands län* bestämt påyrkat att er-

hålla en egen vägingenjör dels med hänsyn till omfattningen av hans kontrollerande verksamhet och dels då ifrågavarande bägge län tillhoppa hade ungefär dubbelt så stor väglängd som Södermanlands län, där egen vägingenjör föreslagits. *Länsstyrelsen i Örebro län*, som tidigare framkastat tanken på den nu ifrågasatta kombinationen, anser med hänsyn till vägärendenas sedermera ökade omfattning tveksamt, om en dylik anordning låte sig genomföra, men ifrågasätter i avbidan på erfarenhet av omfattningen av den blivande vägingenjörens göromål en prövning försöksvis av förslaget.

I fråga om behovet av biträdande ingenjörer hava *länsstyrelserna i Väster-norrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län* ansett två dylika befattningshavare i länet erforderliga. *Länsstyrelserna i Jönköpings, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Kopparbergs samt Gävleborgs län* hava förutsatt behov av en biträdande ingenjör. *Länsstyrelserna i Örebro och Västmanlands län* anse behov föreligga av en biträdande ingenjör i varje län, även om vartdera länet skulle erhålla egen vägingenjör. Slutligen har *länsstyrelsen i Älvsborgs län* beträffande grunden för prövning av behovet av biträdande ingenjörer framhållit, att förslaget härutinnan skulle leda till att vägingenjör i län med större arbetsbörda icke erhöle den lättnad i arbetet, som ett biträde kunde lämna.

*Departem-
entschefen.*

I ett flertal av de avgivna yttrandena har framhållits, att de på vägingenjörerna ankommande viktiga och krävande arbetsuppgifterna svårigen kunna tillfredsställande fyllas, därest icke varje länsstyrelse beredes tillgång till egen vägingenjör. Vid slutligt övervägande av denna fråga har jag måst ansluta mig till den sålunda uttalade uppfattningen. För att vinna det avsedda målet att ernå en omsorgsfull och snabbare behandling av vägärendena och en så effektiv kontroll som möjligt synes det mig vara av synnerligt värde, att varje länsstyrelse i regel får ständig tillgång till biträde av en vägingenjör. Det synes mig ej heller kunna betvivlas, att vägingenjörerna även vid sådan anordning i allmänhet komma att bliva fullt upptagna av sina huvudsakligaste uppgifter som tekniskt sakkunniga hos vederbörande länsstyrelser och som kontrollanter. I den mån de icke med sådant arbete erhålla full sysselsättning komma de givetvis att erhålla förordnande att i den omfattning det kan medhinnas verkställa vägundersökningar, upprätta planer och kostnadsförslag samt utföra renstakning, varigenom inkomst av förrättningsarvoden beredes statsverket.

Riksdagen synes ock med sitt uttalande nästlidet år, då riksdagen ansåg det böra övervägas, huruvida det icke i mindre län med ett mindre antal vägdistrikt kunde vara obehövt att anställa såväl vägingenjör som biträdande ingenjör, väl närmast hava åsyftat en begränsning av antalet biträdande ingenjörer.

Jag anser mig alltså böra föreslå, att en vägingenjör anställs i vart och ett av rikets län, dock med undantag för Gotlands län, beträffande vilket den i departementsförslaget förutsatta anordningen med en vägingenjör gemensamt med Uppsala län torde böra åtminstone tills vidare vidtagas. Vid bifall härtill skulle alltså antalet vägingenjörer för hela landet bliva 23.

Under förutsättning av bifall till nyssnämnda förslag synes mig behov av biträdande vägingenjörer i de södra delarna av landet endast förefinnas för de största länen, vadan en inskränkning i det i departementsförslaget förutsatta antalet bör kunna vidtagas. Jag anser mig i sådant hänseende böra förorda, att vid bestämmande av anslaget för anställande av biträdande ingenjörer räknas med ett antal av 20.

Beträffande vägingenjörers och biträdande ingenjörers anställning och avlöning anfördes i 1927 års förslag bland annat följande:

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

Biträdande ingenjör skulle hänföras till lönegrad 20 av den för extra ordinarie tjänstemän gällande löneplanen, vilken omfattade löneklasserna 18—22, således, förutom dyrtidstillägg, å dyraste ort lägst 5,304 och högst 6,816 kronor.

Såväl statskontoret som allmänna civilförvaltningens lönenämnd uttalade i avgivna utlåtanden bland annat ur löneteknisk synpunkt betänksamhet mot de föreslagna avlöningsförmånerna för vägingenjörerna, särskilt i fråga om det rörliga avlöningstillägget. Statskontoret ifrågasatte för vägingenjörerna lön enligt lönegrad B 27 jämte viss andel i inflytande förrättningsarvoden, och lönenämnden ansåg dessa tjänster böra bliva arvodestjänster enligt mönster av 5 § avlöningsreglementet med enhetligt årsarvode för samtliga vägingenjörer, dock med någon dyrortsgradering.

I 1928 års proposition föreslogs, att vägingenjör skulle tillsättas på extra stat av Kungl. Maj:t efter gemensamt förslag av länsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för en tid av högst sex år. Beträffande vägingenjörernas avlönings- m. fl. förmåner föreslogs följande:

Vägingenjörers och biträdande ingenjörers anställning och avlöning m. m.

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

Såsom bidrag till kontors-, expens- och skrivbiträdeskostnader föreslogs ett belopp av 1,300 kronor. 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.

Under vägingenjörs semester och sjukdom skulle i regel icke förordnas vikarie utan allenast när så vore oundgängligt.

Slutligen föreslogs, att till varje länsstyrelses förfogande skulle ställas ett belopp av 1,500 kronor för biträde åt vägingenjör vid större utredningar m. m. ävensom inspektion å flottleder och andra vattenbyggnader.

I *departementsförslaget* framlades i fråga om vägingenjörs anställande samma förslag som i 1928 års proposition. Biträdande ingenjör föreslogs i likhet med vad 1927 års sakkunniga ifrågasatt böra förordnas tills vidare av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter förslag av vägingenjören.

Beträffande avlöningen framhölls i departementsförslaget, att det, med hänsyn till nödvändigheten och den ekonomiska betydelsen att för de viktiga och krävande vägingenjörsbefattningarna i konkurrens med den enskilda företagssamheten kunna förvärva och bibehålla skickliga krafter, vore av vikt, att avlöningsförmånerna för dessa befattningshavare icke tillmättes alltför knappt. I betraktande härav borde arvodet icke sättas lägre än till omkring 14,000 kronor å dyraste ort. Arvodet skulle på sätt som föreslogs i 1928 års proposition graderas efter dyrort sålunda, att detsamma skulle utgöra å G-ort 14,040 kronor, å F-ort 13,770 kronor, å E-ort 13,500 kronor, å D-ort 13,230 kronor och å C-ort 12,960 kronor. Å arvodet föreslogs skola utgå dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk. Vägingenjör skulle åtnjuta en månads semester, och skulle, där så funnes erforderligt, såsom vikarie för honom under semester och sjukdom biträdande ingenjör förordnas mot vikariatsersättning, som skulle utgå av de för avlöning av vägingenjörer avsedda medel.

Såsom utgångspunkt för beräkning av anslaget till biträdande ingenjörer räknades i departementsförslaget tills vidare med 24 biträdande ingenjörer med avlöning enligt lönegrad 20 i den för extra ordinarie tjänstemän gällande löneplanen. Beräknat efter den näst högsta löneklassen, den 21:a, och dyraste ort skulle detta anslag uppgå till omkring 154,000 kronor. Det förutsattes skola ankomma å Kungl. Maj:t att inom ramen av sagda anslag efter förhållandena inom varje län bestämma såväl antalet biträdande ingenjörer som ock deras av-

löning, vilken syntes böra tillmätas med hänsyn dels till den tekniska utbildning, som i varje fall ansåges erforderlig, dels till tjänstemans erfarenhet och kunnighet på ifrågavarande område. I åtskilliga fall syntes tjänstemän med lägre teknisk utbildning med fördel kunna användas. I likhet med vägingenjör skulle jämväl biträdande ingenjör åtnjuta dyrtidstillägg såsom för nyreglerat verk.

I de avgivna *yttrandena* hava beträffande ifrågavarande befattningshavares anställning vissa erinringar gjorts.

Så hava *länsstyrelserna i Uppsala och Värmlands län* samt *Svenska vägstyrelsernas förbund* föreslagit, att vägingenjör skulle tillsättas efter förslag av länsstyrelsen och sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande inhämtats. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* har ifrågasatt tillsättande av vägingenjör på förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter länsstyrelsens hörande. I fråga om biträdande ingenjör hava *länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län* ansett länsstyrelsen böra höras vid tillsättandet, och *Svenska vägstyrelsernas förbund* har ifrågasatt, att dylik befattningshavare skulle tillsättas av länsstyrelsen efter hörande av vägingenjör samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Rörande de föreslagna avlöningsförmånerna för vägingenjörer och biträdande ingenjörer hava — fränsett några länsstyrelser, som ifrågasatt avlöning i enlighet med grunderna i 1928 års proposition — följande uttalanden gjorts:

Allmänna civilförvaltningens lönenämnd har förklarat sig — under förutsättning att vägingenjörerna tillsattes på sätt i departementsförslaget angivits — ej hava någon erinran mot de för sagda befattningshavare föreslagna avlönings- m. fl. förmåner samt beträffande biträdande ingenjörer funnit sig böra tillsvi vidare godtaga förslaget i denna del, intill dess någon erfarenhet vunnits rörande nödiga kompetensfordringar för och behovet av dessa befattningar. *En ledamot av lönenämnden* har ansett vägingenjör icke böra avlönas högre än enligt lönegrad B 30 och i varje fall ej högre än arbetscheferna vid statens järnvägsbyggnader.

Statskontoret har förklarat sig ej vilja motsätta sig de föreslagna arvodena till vägingenjörerna samt anført, att semestertiden för dessa, vilka torde vara att hänföra till i 33 § i avlöningsreglementet avsedda befattningshavare, syntes böra bestämmas till 30 dagar. Vidare har statskontoret ansett kostnader för vikariatsersättningar och särskilda vägingenjörerna tillkommande förmåner böra beräknas bland de för avlönande av vägingenjörer avsedda medel samt medel för avlöningsförhöjningar och särskilda ersättningar till biträdande ingenjörer böra inräknas i avlöningsanslaget för dessa befattningshavare.

Länsstyrelserna i Malmöhus och Jämtlands län hava ifrågasatt graderande av vägingenjörernas avlöning efter arbetets mängd och i övrigt krävande beskaffenhet.

I fråga om vägingenjör och biträdande ingenjör anställning läser anledning ej finnas att frångå vad därutinnan föreslagits i departementsförslaget.

Vad beträffar de i nämnda förslag förordade avlöningsförmånerna för vägingenjörer samt grunderna för avlönande av biträdande ingenjörer, anser jag mig böra tillstyrka förslaget i denna del, dock att semestertiden för vägingenjör i enlighet med vad statskontoret ifrågasatt torde böra bestämmas till 30 dagar samt att anslaget till biträdande ingenjörer i anslutning till vad jag beträffan-

Departementschefen.

de dessa befattningshavares antal förut anført torde böra beräknas efter 20 biträdande ingenjörer med avlöning enligt lönegrad 20 i den för extra ordinarie tjänstemän gällande löneplanen.

Vidkommande blivande anslag för vägingenjörer och biträdande ingenjörer synas på sätt statskontoret ifrågasatt i anslagen böra inräknas medel för vikariatsersättningar och avlöningsförhöjningar m. m. Anslagen torde såsom avlöningsanslag i allmänhet böra i sin helhet erhålla karaktären av förslagsanslag samt lämpligen uppdelas sålunda, att anslaget till vägingenjörer utgöres av en bestämd post till arvoden till vägingenjörerna och en förslagspost till vikariatsersättningar och bestridande av enligt gällande avlöningsbestämmelser utgående ersättningar vid olycksfall i tjänsten m. m. till vägingenjörerna samt anslaget till biträdande ingenjörer av en bestämd post till grundavlöningar och en förslagspost till avlöningsförhöjningar och till bestridande av enligt avlöningsbestämmelserna utgående ersättningar av nyssnämnda slag beträffande de biträdande ingenjörerna.

Väg- och broinspektion. 1927 års sakkunniga föreslogo anställande å extra stat inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av tre väginspektörer med avlöning enligt lönegrad B 28 för att övervaka, leda och sammanhålla den av vägingenjörerna utövade kontrollverksamheten samt en broinspektör med samma avlöning för särskild tillsyn å byggnad och underhåll av broar och större konstarbeten.

Såsom skäl för inrättande av väginspektörsbefattningarna anförde de sakkunniga:

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

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

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens inspektioner i länen borde främst åsyfta att förskaffa styrelsen kännedom om de särskilda vägingenjörernas skicklighet och noggrannhet vid fullgörandet av deras tekniska och ekonomiska tjänsteåligganden och således möjliggöra en sådan handledning av vägingenjörernas arbete, att detta tillrättalades efter riktiga och för hela landet i erforderlig mån ensartade linjer. Om väginspektörerna befunde sig på resor omkring fem månader om året, kunde för inspektion beräknas från två veckor till omkring en månad årligen i varje län, beroende på länens storlek. Det förutsattes härutöver, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef och övriga tjänstemän skulle bliva i tillfälle att årligen göra inspektionsresor. Av inspektionstiden åtginge en del för arbete å vägingenjörens kontor, och den övriga tiden torde användas till att inspektionsförrättaren och vägingenjören gemensamt reste i länet. På sådant sätt kunde en ingående kontroll å vägingenjörens arbete åstadkommas och tillfälle jämväl beredas att besiktiga alla viktigare arbeten, varvid eventuella felaktigheter i de särskilda fallen kunde rättas. Uppenbarligen kunde dock icke beräknas, att väginspektören, såsom i 1925 års förslag åsyftades, skulle hinna besiktiga och avsyna varje detalj i länets vägväsende. Detta skulle vara väg-

ingenjörens sak. Det vore emellertid självfallet, att inspektionernas täthet och grundlighet i olika län komme att inriktas efter den erfarenhet, man förvärvade rörande eventuellt förefintliga svagheter. Kontrollen bleve i allt fall ojämförligt starkare än nu.

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

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

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

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

Till stöd för anställande av en broinspektör anfördes:

Genom denna anordning befriades vägingenjörerna från skyldigheten att bära det fulla ansvaret för de stark specialutbildning krävande brofrågorna. Broinspektören borde i största möjliga utsträckning upplägga för olika fall tillämpliga normalier, som kunde användas av undersökningsförrättarna, vilka sålunda med användning av normalierna i allmänhet endast behövde utföra de i samband med val av lämpligt broläggning erforderliga grundundersökningarna för de i vägförslagen ingående broar. För mera omfattande brokonstruktioner eller för de fall, då särskilda bronormalier icke funnes upplagda, borde särskilt sakkunnig konstruktör anlitas. I ena som i andra fallet hade vägingenjören att hänskjuta granskningen av förslaget till broinspektören, varefter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställde den i det särskilda fallet lämpligaste konstruktionen. Såväl byggnad som underhåll av större broar och konstarbeten skulle därefter stå under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll. Genom denna centralisering till en i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen placerad specialist borde utan tvivel en avsevärd arbetsbesparing bliva följden. Samtidigt vunnes större säkerhet för att den ur såväl teknisk och ekonomisk som estetisk

synpunkt lämpligaste brokonstruktionen i det enskilda fallet komme till användning. Inrättandet av en broinspektörstjänst torde sålunda vara väl motiverat.

I avgivna yttranden över 1927 års förslag tillstyrktes väginspektörstjänsterna nära nog enstämmigt, och i samtliga yttranden lämnades förslaget om inrättande av broinspektörstjänst utan erinran.

I 1928 års proposition föreslogs inrättande av tre ordinarie väginspektörstjänster med avlöning enligt lönegrad B 28 och en broinspektörsbefattning å extra stat med ett arvode av 12,000 kronor.

I departementsförslaget ansågs frågan om inrättande av inspektörsbefattningar böra upptagas till slutlig prövning först sedan erfarenhet vunnits efter övergången till den nya organisationen. I avbidan härpå skulle för den erforderliga inspektionen kunna anlitas tjänstemän inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och övertaliga distriktstjänstemän.

I några yttranden har framhållits olägenheten av att de i 1927 års förslag förutsatta inspektörsbefattningarna icke inrättas i samband med den nya vägorganisationens genomförande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framhållit, att den för genomförandet av decentraliseringen behöfliga effektiva och enhetliga inspektionen principiellt erkänts i departementsförslaget men att frågan vid principens praktiska utformning ställts på framtiden. Den föreslagna anordningen med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tills vidare utövande en oklart angiven inspektionsverksamhet innebure, att uppgiften vore administrativt olöst, och kunde ej praktiskt få den åsyftade och ur det allmännas synpunkt önskvärda effekten.

Länsstyrelsen i Stockholms län har framhållit angelägenheten av att under övergångstiden väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkligen bleve anpassad efter en decentraliserad vägförvaltning och alltså fullt inriktad på inspektion och allmän ledning i stället för hittillsvarande formella byråarbete.

Länsstyrelserna i Gävleborgs och Jämtlands län hava uttalat farhågor för att med inspektionsverksamhetens ordnande på sätt i departementsförslaget förutsatts syftet med berörda verksamhet komme att äventyras.

Svenska vägföreningen har framhållit önskvärdheten av att ifrågavarande inspektörsbefattningar omedelbart inrättades.

Departement-
schefen.

För att den förordade statliga organisationen av vägväsendet skall erhålla avsedd effektivitet och enhetlighet, torde en inspektion, såsom ock förutsatts i 1927 års förslag, vara erforderlig. På sätt i departementsförslaget anförts torde emellertid de för sådant ändamål föreslagna inspektörsbefattningarna icke nu böra inrättas, utan synes denna fråga såsom tidigare antytts böra upptagas till slutlig prövning först sedan erfarenhet vunnits efter övergången till den nya organisationen. I avbidan härpå torde för den erforderliga inspektionen kunna anlitas tjänstemän inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och övertaliga distriktstjänstemän. Skulle det visa sig, att nämnda arbetskrafter icke skulle förslå eller vara fullt lämpade för uppgiften, lärer särskild framställning i anledning därav böra göras.

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:

Vägärendenas handläggning.

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 avvaktande på statsbidrag. På grund av årliga framställningar från länsstyrelserna rörande de vägföretag, som närmast böra erhålla statsbidrag, avgiver väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrande till Kungl. Maj:t, som beviljar bidrag till varje särskilt företag och fastställer arbetsplanen.

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

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

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

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

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

För undersökning jämte upprättande av plan och kostnadsförslag till väg-företag, 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 väganslaget, anslaget till enklare vägar samt automobilskattemedlen mellan länen, skall länsstyrelse äga att, där icke Kungl. Maj:t för visst fall annorlunda bestämmer, av de sålunda till förfogande ställda medlen i huvudsaklig överensstämmelse med av länsstyrelsen uppgjord och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskad flerårsplan samt enligt fastställda grunder bevilja statsbidrag till särskilda företag. Statsbidrag av allmänna väganslaget må beviljas till högst $\frac{2}{3}$ av kostnadsförslaget 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 hemställen 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.

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

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

Riksräkenskapsverket ifrågasatte, huruvida icke starkare garantier borde skapas för enhetliga principer vid statsbidrags fördelning och för att de all-

männa synpunkterna hävdades gentemot lokalintressen. Vägingenjören, vilken i flertalet fall komme att ensam representera den tekniska sakkunskapen inom länsstyrelsen, finge en tillsynes alltför självständig och stark ställning. Det syntes olämpligt att i den omfattning som avsetts lägga räkenskapsgranskning på vägingenjörerna, som ej vore förtrogna med revisionsarbete och hade en helt annan praktiskt-positiv huvuduppgift.

I 1928 års proposition föreslogs en mindre långt gående decentralisation av vägärendenas handläggning. Förslaget skilde sig från 1927 års förslag huvudsakligen därutinnan, att, såsom nu är förhållandet, statsbidrag till särskilda företag skulle beviljas av Kungl. Maj:t samt upprättande av kontrakt med vägdistrikten och godkännande av fullbordat arbete skulle tillkomma väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I departementsförslaget förordades en decentralisation av vägärendena från Kungl. Maj:t samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till länsstyrelserna i huvudsak av den omfattning, som förutsatts i 1927 års förslag, dock med vissa jämkningar i nämnda förslag i fråga om beviljande av statsbidrag till särskilda företag. Härom anfördes i departementsförslaget följande:

»Beträffande beviljande av statsbidrag synes det dock tveksamt, om förslaget i denna del bör i sin helhet komma till genomförande. Det må erinras, att i 1927 års förslag förutsattes, att för en rationell och målmedveten användning av de för vägbyggnadsändamål utgående statsmedlen skulle på förhand för ett antal — förslagsvis fem — år framåt upprättas förberedande planer över de arbeten, som med hänsyn till dels behovet och dels den sannolika medeltillgången beräknades kunna komma till utförande. Dylika flerårsplaner äro givetvis av stort värde och böra därför komma till stånd. Betydelsen av flerårsplanerna får emellertid icke överskattas; dessa planer komma att tjäna som ledning för vägdistrikten och länsstyrelserna vid planläggningen av vägväsendets ändamålsenliga utveckling inom länen samt för den centrala myndigheten såsom översikt av utvecklingsbehovet inom landets olika delar. Det är icke nödvändigt och bör ej heller föreskrivas, att en upprättad flerårsplan skall i detalj följas. Den mer eller mindre rikliga tillgången på medel kan nämligen nödvändiggöra en snabbare eller långsammare takt vid planens genomförande än som beräknats, och för övrigt komma med säkerhet jämkningar av planen då och då att bliva erforderliga. Det bör ock framhållas, att flerårsplaner ännu icke kommit till stånd i alla län, varför det torde dröja någon tid, innan dylika planer bliva upprättade och granskade i hela landet.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden torde vissa modifikationer i 1927 års förslag beträffande beviljande av statsbidrag vara erforderliga. Sålunda synas frågor om statsbidrag till anläggning av nya vägar, åtminstone sådana, som äro avsedda för den genomgående trafiken, i allmänhet vara av den vikt, att de böra underställas Kungl. Maj:ts avgörande. Detsamma är förhållandet med statsbidrag till brobyggnader. Vissa principfrågor äro ock av den art, att de åtminstone tills vidare böra underställas Kungl. Maj:ts prövning, för att en mera enhetlig behandling inom länen av sådana ärenden skall kunna ernås. Såsom exempel på dylika principfrågor må nämnas statsbidrag till varaktiga beläggningar och bidrag av automobilskattemedel till viss högre procent. Men ej heller i övrigt synes det lämpligt att till länsstyrelserna överlämna ärenden rörande beviljande av statsbidrag, förrän flerårsplanerna kommit till stånd. Sedan dessa planer blivit färdiga, lärer det få ankomma på Kungl. Maj:t att

efter ytterligare utredning meddela närmare bestämmelser i förevarande avseende i huvudsaklig överensstämmelse med förut angivna riktlinjer.

Ärenden angående förordnande av förrättningsman, upprättande av kontrakt, godkännande av färdiga arbeten och utbetalande av vägbyggnadsmedel skulle däremot omedelbart överflyttas på länsstyrelserna.»

I de av de angivna *yttrandena*, där förevarande del av departementsförslaget behandlats, hava uttalandena huvudsakligen gällt beviljandet av statsbidrag och upprättandet av flerårsplaner.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har anfört betänkligheter mot en för långt gående decentralisation samt förklarat sig med tillfredsställelse finna, att i departementsförslaget tvekan uttalats beträffande principernas utformande i praktiken. Styrelsen anför, att även utan en överflyttning av frågor rörande beviljande av statsbidrag till länsstyrelserna vissa avsevärda lättnader utan tvivel också kunde genomföras i avseende på anslagsfördelningen och att till dessa hörde upprättandet av flerårsplaner, vilka dock ej finge bilda någon slags legal grundval för en mera genomförd decentralisering av statens bidragsfördelning. Beträffande decentraliseringens omfattning i övrigt ifrågasätter styrelsen lämpligheten och riktigheten av att vissa av de tekniska och ekonomiska befogenheterna överflyttas från den nuvarande tekniska myndigheten till länsstyrelserna, då dessa icke vore organiserade såsom tekniska myndigheter. Sålunda komme länsstyrelserna vid de ofta återkommande avgöranden i tekniskt och ekonomiskt tvistiga frågor, som utgjorde den verkliga inbörden av åtgärderna att teckna och fullfölja ett kontrakt, kontrollera arbetets utförande och slutligen godkänna dess färdigställande, att i regel intaga en utomordentligt svag ställning gentemot sin egen och ende expert, vägingenjören, vars åtgärder det gällde att kontrollera. Styrelsen framhåller vidare, att den tekniska granskningen av upprättade planer till vägföretag syntes bliva ingen eller ringa samt att någon verklig kontroll på den kostnadsberäkning, som lades till grund för statsbidragets bestämmande, ej heller under dessa förhållanden syntes ingå i systemet. Beträffande kontrollen av räkenskaperna för vägbyggnad och vägunderhåll hävdar styrelsen, att denna kontroll ej kunde effektivt ordnas utan en enhetlig teknisk och kameral granskning samt att dessa olika slag av revidering måste ligga i en myndighets hand.

Även *riksräkenskapsverket* har under åberopande av sitt utlåtande över 1927 års förslag framhållit nödvändigheten av en central kontroll i kameralt och bokföringsmässigt hänseende över de betydande statsmedlen till vägväsendet, en kontroll, som enligt ämbetsverkets mening icke kunde bliva tillfredsställande, utan att det centrala kontrollorganet jämväl bereddes tillfälle att granska de primära räkenskaperna. Med hänsyn särskilt därtill, att en dylik central kontroll borde direkt samverka med på området speciellt förfaren teknisk personal, ansåge sig riksräkenskapsverket icke kunna framdeles övertaga en dylik kontrolluppgift.

Länsstyrelserna i Västmanlands, Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län samt *Svenska vägföreningen* hava uttalat sig för att statsbidrag fortfarande skulle beviljas av Kungl. Maj:t.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser planläggningen av landets vägväsende i stort taget böra underställas Kungl. Maj:ts prövning. Sålunda skulle schematiska planer sammanställas för vägarbeten för en tid av högst tre år framåt samt av länsstyrelse ingivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för att med denna styrelses yttrande underställas Kungl. Maj:ts prövning. Kungl. Maj:t skulle bestämma, vilka av de i planen upptagna arbetena finge av länsstyrelsen i den ordning, gällande bestämmelser medgäve, tilldelas statsbidrag

och vilka företag — på grund av att de vore av särskild vikt eller krävde mera avsevärda belopp eller av annan anledning — i särskild ordning skulle underställas Kungl. Maj:ts ytterligare prövning. Länsstyrelsen hade sedan att i enlighet med gällande bestämmelser och i den ordning medel bleve tillgängliga fördela statsbidrag till de olika företagen.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län erinrar, att länsstyrelsen i yttrande över 1927 års sakkunnigeförslag anfört, att de av nämnda sakkunniga föreslagna flerårsplanerna icke borde föreskrivas såsom obligatoriska samt att de olika väganlagen borde fördelas mellan länen i klumpsummor, varefter statsbidragen inom varje län finge fördelas av länsstyrelsen. Ehuru länsstyrelsen fortfarande hyste denna uppfattning, föredroge länsstyrelsen framför departementsförslagets oklara linjer en sådan anordning, att flerårsplanerna slopades och Kungl. Maj:t fortfarande verkställde detaljfördelningen av vägbidragen genom att länsstyrelsernas fördelningsförslag underkastades Kungl. Maj:ts prövning och fastställelse. Genom att det ekonomiska handhavandet av vägmedlens utbetalning, arbetskontrollens utförande och vägarbetenas kontroll och avsyning komme att överflyttas till länsstyrelserna bleve det hädanefter för desamma möjligt att i sina förslag ange de summor, som de olika arbetena borde tilldelas, och det gällde endast för Kungl. Maj:t att sätta punkt efter det vägförslag, som stode sist inom den summa, som Kungl. Maj:t kunde finna skäligen tilldela vederbörande län.

Kungl. automobilklubben har uttalat sig för en centralisering av vägärendena sålunda, att en central myndighet handlade ärenden, berörande huvudvägar och permanenta beläggningar, varigenom en enhetlig planläggning av stora vägarbeten på lång sikt kunde uppnås.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har i avseende å vägärendenas handläggning förklarat sig, intill dess ytterligare erfarenhet vunnits, ansluta sig till 1928 års proposition.

För en fullständig decentralisation av vägärendena till länsstyrelserna enligt 1927 års förslag hava *länsstyrelserna i Uppsala och Värmlands län* samt *Svenska vägstyrelsernas förbund* uttalat sig. Där så icke kunde ske, anser länsstyrelsen i Uppsala län, att, så snart flerårsplan för ett vägdistrikt blivit upprättad och granskad, länsstyrelsen borde beträffande detta distrikt kunna bevilja statsbidrag.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anser, att bidrag av automobilskattemedlen borde beviljas av länsstyrelserna, åtminstone bidrag till vägförbättringsarbeten.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser, att frågor om statsbidrag till det lokala vägnätet borde överlämnas till länsstyrelsernas avgörande.

Länsstyrelsen i Stockholms län har avstyrkt förslaget, att frågor om statsbidrag till anläggning av nya vägar, åtminstone sådana, som äro avsedda för den genomgående trafiken, samt till brobyggnader skulle underställas Kungl. Maj:ts avgörande. Beträffande statsbidrag av automobilskattemedel anser länsstyrelsen, att endast frågor om dylika bidrag till högre belopp än $\frac{3}{4}$ av kostnaden för företaget borde tillhöra Kungl. Maj:ts avgörande. Ifråga om statsbidragen till varaktiga beläggningar torde Kungl. Maj:ts dirigerande ingripande kunna stanna vid utfärdande av allmänna regler rörande dels förutsättningarna för att statsbidrag för dylika beläggningar skulle kunna ifrågakomma, dels den procent av totalkostnaden, vartill bidraget i detta fall kunde högst utmätas, och dels de medel, varur det skulle utgå. Att inom ramen av dessa föreskrifter fördela statsbidragen på de olika beläggningsföretagen borde tillkomma länsstyrelserna. Vidkommande övergången till den nya handläggningen av vägärenden syntes flerårsplanerna icke böra omfatta mer än tre år och anspråken på dem reduceras därhän, att i planen framlades en samman-

ställning av de vägföretag, som länsstyrelsen för viss tid, ej över tre år, ansåge önskvärdt och möjligt att bringa till utförande, att därtill fogades tekniska byggnadsplaner och kostnadsberäkningar i den mån sådana kunnat färdigställas samt att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens granskning skulle gälla planens huvudsakliga grunddrag och ämbetsverkets eventuella erinringar meddelas vederbörande länsstyrelse till omprövning. Skedde detta, syntes det ingalunda uteslutet, att flerårsplaner hunne upprättas till den tidpunkt, som kunde komma att bestämmas för den nya vägorganisationens genomförande. Länsstyrelsen hade emellertid intet att erinra mot att slutligt beviljande av statsbidrag generellt förbehölles Kungl. Maj:t under en viss kort övergångstid och att närmare bestämmelser angående statsbidragen utfärdades av Kungl. Maj:t, förutsatt att riktlinjerna för dessa bestämmelser överensstämde med principerna för en decentraliserad förvaltning av vägärendena.

Länsstyrelserna i Hallands samt Göteborgs och Bohus län anse, att till länsstyrelsernas avgörande borde överlämnas alla ärenden rörande beviljande av statsbidrag utom bidrag av automobilskattemedel till högre belopp än $\frac{3}{4}$ av kostnaden samt statsbidrag till större brobyggnader, vilka frågor fortfarande borde tillhöra Kungl. Maj:ts avgörande. Beträffande vad i departementsförslaget anförts om statsbidrag till anläggning av nya vägar och vägar för den genomgående trafiken framhålles svårigheten att skilja dessa arbeten från omläggning av äldre vägar respektive lokala vägar. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län framhåller lämpligheten av att särskilda allmänna tekniska bestämmelser utfärdades för ny- eller omläggning av de landsvägar, där en starkare automobiltrafik vore att förvänta, samt att tillika föreskrevs, att statsbidrag icke finge beviljas för dylika företag, därest de icke utfördes enligt dessa bestämmelser eller Kungl. Maj:t medgivit undantag därifrån.

Länsstyrelserna i Skaraborgs och Kopparbergs län tillstyrka, att frågor om statsbidrag till nya, för den genomgående trafiken avsedda vägar, till större brobyggnader samt de i departementsförslaget angivna principfrågorna underställas Kungl. Maj:ts avgörande, men anse, att alla övriga statsbidragsfrågor böra överlämnas till länsstyrelserna.

Departementschefen.

Såsom av de avgivna yttrandena framgår, är det särskilt beträffande frågan, var avgörandet av ärenden rörande beviljande av statsbidrag till väg- och broföretag skall ligga, som meningarna äro skiljaktiga. I det övervägande antalet yttranden har förordats, att dessa ärenden skulle helt och hållet eller till allra största delen överflyttas till länsstyrelserna. Det vill ock synas, som om det skulle medföra vissa svårigheter vid anslagsfördelningen, om på sätt i departementsförslaget förutsatts vissa statsbidragsfrågor skulle fortfarande underställas Kungl. Maj:ts avgörande, medan den större delen av dessa ärenden och särskilt de flesta frågor om statsbidrag av automobilskattemedel skulle handläggas av länsstyrelserna. I förhållande till dessa medel, som uppgå till avsevärt belopp — för budgetåret 1929/1930 beräknas på automobilskattemedlens länsfonder belöpa sammanlagt icke mindre än omkring 18.5 miljoner kronor — är det jämförelsevis obetydliga belopp, nämligen anslaget till byggande av landsvägar, vanliga bygdevägar och broar samt anslaget till byggande av enkla bygdevägar — i förslaget till riksstat för budgetåret 1929/1930 upptagna till 4,000,000 respektive 700,000 kronor — som enligt departementsförslaget skulle i allmänhet av Kungl. Maj:t fördelas på de särskilda företagen. Framhållas må ock, att svårigheter säkerligen ofta kunna yppa sig vid bedö-

mande, huruvida en väg är att betrakta såsom väg för genomgående trafik eller icke.

Med hänsyn till nu angivna förhållanden lärer det vara lämpligare, att, då handläggningen av övriga vägärenden koncentreras till länsstyrelserna, jämväl frågorna om beviljande av statsbidrag, om ock med vissa mindre inskränkningar, handläggas av nämnda myndigheter. Jag anser mig därför böra förordna, att ärenden rörande beviljande av statsbidrag till särskilda företag från anslaget till byggande av landsvägar, vanliga bygdevägar och broar, anslaget till byggande av enkla bygdevägar samt automobilskattemedlens länsfonder överlämnas till länsstyrelserna. I enlighet härmed skulle dessa anslag och medel av Kungl. Maj:t fördelas mellan länen, därvid Kungl. Maj:t skulle föreskriva de villkor, som kunna befinnas lämpliga, såsom exempelvis beträffande sådana företag, som enligt upprättade flerårsplaner äro av mera allmän betydelse, att planerna för dessa företag skulle underställas Kungl. Maj:ts godkännande. Därefter skulle vederbörande länsstyrelse äga att, i huvudsaklig överensstämmelse med av länsstyrelsen uppgjord och inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskad flerårsplan avseende tre år samt i enlighet med fastställda grunder och nyssnämnda särskilda villkor, av de länet tilldelade medlen bevilja statsbidrag till de särskilda företagen, av automobilskattemedlen dock med högst tre fjärdedelar av den beräknade kostnaden. Ifrågasättes för något företag högre statsbidrag av automobilskattemedel än nyss angivits, bör frågan därom fortfarande underställas Kungl. Maj:ts avgörande. Beträffande brobyggnader torde med hänsyn till dessa arbetens speciella art upprättade planer och kostnadsförslag böra granskas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, innan statsbidrag beviljas av länsstyrelsen. Vidkommande varaktiga beläggningar synas, såsom länsstyrelsen i Stockholms län ifrågasatt, vissa allmänna regler böra av Kungl. Maj:t fastställas, och skulle länsstyrelserna därefter äga att inom ramen för dessa regler bevilja statsbidrag till de särskilda beläggningsarbetena. Till äventyrs kan det visa sig nödigt föreskriva, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande i dylik fråga skall av länsstyrelsen inhämtas, innan statsbidrag beviljas.

För att ärenden rörande beviljande av statsbidrag i den utsträckning, som nu förordats, skola kunna överlämnas till länsstyrelserna, erfordras emellertid, att flerårsplaner i hela landet komma till stånd. Därest vad nu förordats i fråga om vägärendenas handläggning vinner riksdagens bifall, torde arbetet med upprättande av dylika planer böra med all kraft bedrivas, så att Kungl. Maj:t efter den ytterligare utredning, som kan anses erforderlig, må kunna snarast möjligt meddela närmare bestämmelser i förevarande hänseende i huvudsaklig överensstämmelse med nu förordade riktlinjer och den nya handläggningen av vägärendena börja tillämpas vid den tidpunkt, jag har för avsikt att föreslå för den nya vägorganisationens ikraftträdande, eller den 1 juli 1930.

Det har uttalats farhågor för, att, om ärendena rörande beviljande av statsbidrag överflyttas till länsstyrelserna, dessa myndigheters beslut i dylika frågor komme att överklagas, varigenom statsbidragens användning mången gång skulle fördröjas avsevärd tid i avvaktan på besvärens prövning i rege-

ringsrätten. Ehuru detta sannolikt torde komma att inträffa mera sällan, torde, då det slutliga avgörandet i samtliga statsbidragsfrågor lämpligen bör tillkomma Kungl. Maj:t i statsrådet, ändring i sådant syfte böra vidtagas i lagen den 26 maj 1909 om Kungl. Maj:ts regeringsrätt.

Vidkommande vissa vägar, som med hjälp helt eller delvis av statsmedel anläggas i de nordligare delarna av landet, nämligen ödebygdsvägar, enskilda utfartsvägar och tillfartsvägar till inlandsbanan, torde någon ändring i nu gällande bestämmelser rörande handläggningen av ärenden rörande dessa vägar icke vara erforderlig.

Vad slutligen beträffar kontrollen och granskningen av räkenskaper för vägbyggnad, skulle denna verksamhet utövas genom länsstyrelsen med biträde av vägingenjören. På intyg av honom skulle statsbidrag till vägbyggnad utbetalas av länsstyrelsen. Statsbidragen till vägunderhåll och vinterväghållning åter torde — på intyg av vägingenjören efter föregående kontroll och granskning i fråga om den verkliga kostnaden därför — åtminstone tills vidare böra utbetalas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilket ämbetsverk skulle äga att med sina för ändamålet utbildade tjänstemän genom stickprovsgranskning av räkenskaperna utöva kontroll.

**Övergångs-
anord-
ningar.**

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

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

Ordinarie distriktschef eller distriktsingenjör, som eventuellt icke erhöle förordnande såsom vägingenjör, skulle överföras å indragningsstat och skulle därvid äga att utöver honom i hans ordinarie tjänst tillkommande lön jämte löneförbättring åtnjuta viss gottgörelse för de med hans befattning hittills förenade särskilda inkomster i tjänsten. Gottgörelsen torde böra beräknas efter medeltalet för visst antal år men torde i intet fall böra utgå med högre belopp än 5,000 kronor för år räknat.

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

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

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

Såväl ordinarie och icke ordinarie distriktstjänstemän som vägkonsulenter, vilka erhöle vägingenjörstjänst, torde skäligen berättigas att enligt länsstyrel-

sernas beprövande avsluta redan påbörjade uppdrag, dock högst under loppet av 12 månader räknat från den 1 juli 1928.

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

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

Därest den av mig förordade förändrade organisationen för den statliga vägförvaltningen i länen vinner riksdagens bifall, skulle den nuvarande distriktsorganisationen bortfalla. De ordinarie distriktstjänstemän, som till följd av framskriden ålder eller annan anledning icke kunna ifrågakomma vid besättande av de till den nya organisationen hörande befattningar, torde därför böra överföras antingen å övergångsstat eller å indragningsstat. Vad 1927 års sakkunniga och lönenämnden beträffande överförandet å indragningsstat föreslagit anser jag mig kunna biträda, dock med det förtydligande, som *statskontoret* angivit, samt med iakttagande därav, att i de fall, då tjänstgöringsskyldighet fortfarande anses böra åligga överförd tjänsteman, överföringen bör äga rum till övergångsstat. På sätt förut anförts torde dylika övertaliga distriktstjänstemän kunna inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen användas bland annat för den inspektionsverksamhet ute i landet, som betingas av den nya lokala vägorganisationen.

Vad beträffar tiden för den nya organisationens ikraftträdande, synas flera skäl tala för att denna tidpunkt bestämmes till den 1 juli 1930. Att märka är nämligen, att omorganisationen nödvändiggör utfärdandet av nya instruktioner, såväl för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som för de blivande vägingenjörerna och biträdande ingenjörerna, jämte åtskilliga andra bestämmelser av administrativ natur, bland annat taxa för arbetsledning, samt att yttranden över, bland annat, upprättade instruktionsförslag torde böra infordras från samtliga länsstyrelser m. fl. myndigheter och korporationer. Allt detta torde taga en avsevärd tid i anspråk. Beaktas bör därjämte, att, förrän befattningarna inom den nya organisationen tillsatts, det är omöjligt att angiva, huru många befattningar inom nuvarande organisation kunna komma att i enlighet med vad ovan anförts uppföras å indragnings- och övergångsstat samt att följaktligen, därest organisationen skulle träda i kraft vid någon tidpunkt under budgetåret 1929/1930, de av nämnda förhållanden påverkade anslagen till

Departementsschefen.

väg- och vattenbyggnadsadministrationen för nämnda budgetår icke nu kunna med någon tillförlitlighet bestämmas till sina belopp. Därest åter den nya organisationen träder i kraft den 1 juli 1930, torde besättandet av befattningarna inom organisationen kunna ske och följaktligen eventuell övergångsstats storlek kunna bestämmas å sådan tid, att de därav berörda anslagen för budgetåret 1930/1931 kunna förslagsvis beräknas i statsverkspropositionen till 1930 års riksdag samt definitiva förslag rörande nämnda anslag framläggas före propositionstidens utgång nämnda år.

Med hänsyn till nu angivna förhållanden anser jag mig böra föreslå, att tidpunkten för den nya organisationens genomförande fastslås till den 1 juli 1930.

Från denna dag skola de till vägingenjörer och biträdande ingenjörer förordnade intaga den ställning i förhållande till vägärendena, som i det nya förslaget avses. Arvoden för vägundersökningar, renstakningar och arbetsledning få sålunda från denna dag räknat icke utgå till dem utan skola tillfalla statsverket; dock lärer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunna medgiva skälig avvecklingstid för icke avslutade uppdrag.

Den nya organisationens genomförande föranleder ändringar i åtskilliga författningar av beskaffenhet att böra underställas riksdagen, såsom 10 kap. 52 § vattenlagen, 70 § lagen den 19 juni 1919 om flottning i allmän flottled, lagen den 11 oktober 1907 om civila tjänst innehavares rätt till pension samt, såsom förut omförmåls, lagen den 26 maj 1909 om Kungl. Maj:ts regeringsrätt m. fl. Då tiden för organisationens ikraftträdande föreslagits till den 1 juli 1930, torde dylika ändringsförslag icke behöva framläggas förrän till 1930 års riksdag.

Utfärdandet av de övergångsbestämmelser, som i anledning av den nya organisationen bliva erforderliga, lärer få ankomma på Kungl. Maj:t.

Ekonomisk innebörd. För anställande av vägingenjörer och biträdande ingenjörer skulle avlöningskostnaderna bliva följande:

	Kronor	Kronor
<i>23 vägingenjörer:</i>		
arvoden	311,040	
vikariatsersättningar m. m.	15,000	
dyrtidstillägg, 17 %	38,000	364,040
<i>20 biträdande ingenjörer:</i>		
grundavlöningar	106,080	
avlöningsförhöjningar m. m.	23,500	
dyrtidstillägg, 17 %	22,200	151,780
	<u>Summa kronor</u>	<u>515,820</u>

Härtill komma utgifter för lokal m. m. Av de uppgifter, som länsstyrelserna i sina utlåtanden över departementsförslaget i dessa hänseenden lämnat, framgår, att kontorslokal för vägingenjör och hans biträden vid tiden för den nya organisationens ikraftträdande skulle kunna beredas hos länsstyrelserna i Gotlands, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs, Jämtlands samt Norrbottens län. I övriga 19 län måste dylik kontorslokal förhyras. Beträffande de årliga kost-

naderna för förhyrande i dessa län av sådan lokal, däri inbegripet kostnad för dess uppvärmning, belysning och städning, ävensom årskostnaderna för telefon, för skriv- och ritmaterialier samt för skriv- och ritbiträde må hänvisas till den vid statsrådsprotokollet fogade, med ledning av länsstyrelsernas uppgifter upprättade tabellen; enligt densamma skulle sagda årskostnader uppgå till sammanlagt omkring 160,000 kronor. Förutom dessa årskostnader medför den nya organisationen vissa engångskostnader för anskaffande av dels erforderliga kontorsinventarier och dels nödiga instrument. Av nyssnämnda tabell inhämtas, att härför skulle åtgå ett belopp av tillhopa omkring 105,000 kronor. Då vissa av de i tabellen upptagna posterna synas vara högt beräknade, torde finnas möjlighet, att nu angivna engångs- och årskostnader skola bli mindre.

Vad beträffar de nya tjänstemännens resekostnader, beräknades i 1928 års proposition vägingenjörernas resekostnader till omkring 120,000 kronor. Därvid togs hänsyn till de besparingar, som kunde väntas bli en följd av dels en inom finansdepartementet pågående utredning i syfte att nedbringa kostnaderna för tjänsteresor och dels lämpliga åtgärder i övrigt. Även nu torde man böra räkna med ett belopp av 120,000 kronor för vägingenjörernas resekostnader. För de biträdande ingenjörerna torde i förevarande hänseende böra avses ett belopp av omkring 30,000 kronor. Sammanlagt skulle sålunda för ifrågavarande ändamål erfordras 150,000 kronor.

För undersökningar och renstakningar ävensom arbetsledning skulle utgå dels resekostnads- och traktamentsersättning till förrättningsmannen och dels arvode enligt taxa. Vägdistriktet, som enligt det förordade förslaget skulle erlægga dessa förrättningskostnader till länsstyrelsen, torde böra förskottsvis inbetala ett belopp, tillräckligt för täckande av resekostnaderna, vilka skulle utbetalas till förrättningsmannen omedelbart efter förrättningen eller, där så erfordrades, förskottsvis. Själva arvodet skall, där förrättningsmannen är vägingenjör eller biträdande ingenjör, tillfalla statsverket, och torde sålunda inflytande arvoden, vilka av 1927 års sakkunniga beräknats till omkring 100,000 kronor, böra av länsstyrelserna tillgodoföras vederbörlig riksstatstitel.

Beträffande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknades i 1928 års proposition särskilt med hänsyn till de då föreslagna väg- och broinspektörernas resor en ökning av styrelsens resekostnader, vilka utgå av sjätte huvudtitelns ordinarie reservationsanslag till expenser för allmänna arbeten, med omkring 30,000 kronor. Ehuru i förevarande förslag särskilda väg- och broinspektörer icke upptagits utan den av den nya statliga vägorganisationen i länen betingade inspektionsverksamheten förutsatts skola utövas av tjänstemän inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och övertaliga distriktstjänstemän, torde likväl en ökning av styrelsens resekostnader alltjämt böra beräknas, dock icke med högre belopp än 20,000 kronor. Emellertid bortfaller ett belopp av omkring 30,000 kronor, vartill de nuvarande distriktstjänstemännens av statsmedel från anslaget till expenser för allmänna arbeten täckta resekostnader beräknas uppgå, varför en sänkning av sagda anslag synes möjlig.

I fråga om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen må därjämte uppmärksammas, att, därest för utövande av styrelsens inspektionsverksamhet m. m. såsom förutsatts anlitas övertaliga distriktstjänstemän, arvoden enligt taxa härför torde böra utgå till dem. För sådant ändamål torde erfordras omkring 20,000 kronor.

Beträffande frågan, huruvida den ifrågasatta decentralisationen av vägväsendet kommer att kräva ökning av länsstyrelsernas personal, hava en del länsstyrelser förklarat det vara svårt att, innan erfarenhet vunnits om decentralisationens verkningar, bedöma denna fråga. Några länsstyrelser hava ansett dylik ökning icke erforderlig, åtminstone icke tillsvidare, och några länsstyrelser hava förklarat, att decentralisationen icke i och för sig men i förening med redan inträdd ökning av andra göromål hos länsstyrelsen komme att föranleda en ökning av länsstyrelsens arbetskrafter. Slutligen hava några länsstyrelser anmält, att enbart till följd av decentralisationen viss ökning av länsstyrelsens personal bleve påkallad. De län, där sålunda motsedd personalökning av länsstyrelsen uppgivits i bestämt antal befattningshavare, äro Uppsala län (1 kvalificerad tjänsteman å landskansliet), Jönköpings län (1 skrivbiträde), Kalmar län (1 landskontorist), Kristianstads län (1 tjänsteman å landskansliet), Värmlands län (1 extra biträde), Örebro län (1 extra länsnotarie och 1 kontorsbiträde), Västernorrlands län (1 landskanslist), Jämtlands län (1 landskanslist) och Västerbottens län (1 landskanslist och 1 kontorsbiträde). Härjämte hava, såsom av den bifogade tabellen framgår, för vardera av Västernorrlands och Västerbottens län uppgivits behov av ett biträde för granskning av vägväsendets räkenskaper m. m.

En sammanfattning av vad sålunda anförts rörande statsverkets kostnader för den nya vägorganisationen giver vid handen, att de årliga kostnaderna — förutom de nu svårberäkneliga kostnaderna för ökning av länsstyrelsernas personal — skulle uppgå till följande belopp:

	Kronor	Kronor
<i>Vägingenjörer och biträdande ingenjörer:</i>		
a) avlöning och dyrtidstillägg	515,820	
b) resekostnader	150,000	
c) lokalhyra, telefon, skriv- och ritmaterialier samt skriv- och ritbiträde m. m.	160,000	825,820
<i>Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:</i>		
a) extra arvoden för inspektion m. m.	20,000	
b) ökade resekostnader för inspektion m. m.	20,000	40,000
		<hr/>
	Summa kronor	865,820

Härtill kommer en engångskostnad av omkring 105,000 kronor för anskaffande av kontorsinventarier och instrument.

Å andra sidan skulle besparas följande med nuvarande vägorganisation förbundna statsutgifter (jämför 1927 års betänkande sid. 54):

Ändamål	Allmänna statsmedel kr.	Automobilskattemedel kr.	Summa
Distriktstjänstemän	65,750	—	65,750
Distriktstjänstemäns resor	30,000	—	30,000
Vägkonsulenter	—	65,000	65,000
Vägkonsulenters resor	—	30,000	30,000
Väg- och broundersökningar	65,000	—	65,000
Arbetsledningsarvoden (totalt 641,000 kronor)	41,000 ¹	189,000 ¹	230,000 ¹
Summa	201,750	284,000	485,750

Därjämte skulle, såsom ovan antytts, statsverket tillföras en ny inkomst av förrättningsarvoden, som uppskattats till omkring 100,000 kronor.

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

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

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

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

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

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

I sitt utlåtande över 1927 års förslag anförde *riksräkenskapsverket*, att från rent budgetteknisk synpunkt avgjorda betänkligheter måste resa sig mot

¹ Besparingen har beräknats uppkomma därigenom, att den hittillsvarande s. k. arbetsledningen i viss omfattning torde komma att ersättas genom vägingenjörernas utan ersättning utövade kontroll.

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

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

I 1928 års proposition förutsattes, att kostnaderna för den statliga vägorganisationen skulle täckas av allmänna statsmedel.

I sitt utlåtande över departementsförslaget har *statskontoret* för sin del framhållit önskvärdheten av att för samtliga av den lokala vägorganisationen påkallade utgifter, resekostnader och expensmedel häri inbegripna, måtte uppföras ett eller flera riksstatsanslag, varigenom även den fördelen skulle vinnas, att kostnaderna för den lokala vägorganisationen lätt kunde överblickas. De nya anslagen syntes tillsvidare i likhet med de redan utgående automobilväganslagen böra anvisas att utgå direkt av automobilskattemedel.

Departementschefen.

Då den nya lokala vägorganisationen väsentligen är föranledd av de förändringar, som automobiltrafiken medfört, synes det skäligt, att organisationens kostnader åtminstone delvis bestridas med automobilskattemedel och detta så mycket mera, som genom den nya organisationen torde vinnas en förbättrad ekonomi i vägmedlens användning. Med hänsyn härtill och då redan vid en mera provisorisk anordning, såsom inrättandet av vägkonsulentbefattningarna, tagits i anspråk automobilskattemedel, vill jag föreslå, att de av den nya lokala vägorganisationen föranledda avlönings- och resekostnaderna bestridas av automobilskattemedel. Förslag till härav betingade ändringar i förordningen om fördelning av automobilskattemedel torde få underställas nästkommande års riksdag. Den ökade belastning å automobilskattemedlen, som härigenom skulle uppkomma, torde kunna beräknas till omkring 300,000 kronor och är således i betraktande av automobilskattemedlens totala storlek icke av någon avsevärdare betydelse. Vid denna beräkning har jag utgått från att statsverkets inkomst av förrättningsarvoden kommer att såsom särskilda uppbördsmedel tillföras blivande anslag till avlöning av vägingenjörer m. m. De av sagda lokala vägorganisation betingade engångs- och årskostnaderna av expensnatur ävensom de ökade kostnaderna för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens inspektionsverksamhet torde däremot böra bestridas av allmänna statsmedel, därvid berörda expenskostnader lämpligen synas kunna utgå av femte huvudtitelns ordinarie förslagsanslag till skrivmaterialier och expenser, ved m. m.

Vad beträffar frågan, under vilka anslagstitlar de enligt vad ovan anförts erforderliga utgifterna för den nya organisationen skola uppföras å riksstaten, torde, då nämnda organisation är avsedd att träda i kraft först den 1 juli 1930, erforderliga definitiva förslag härutinnan få framläggas för 1930 års riksdag.

Under åberopande av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

**Departementsche-
fens hem-
ställau.**

att med godkännande av den av mig förordade ändrade organisationen av vägväsendet, att tillämpas från och med den 1 juli 1930, besluta, att från och med nämnda dag skola i länen vara anställda vägingenjörer och biträdande ingenjörer med avlöningsförmåner och under villkor i övrigt, som av mig i det föregående angivits.

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

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.

Tabell över av den nya statliga värgorganisationen i länen betingade kostnader för lokal m. m.

L ä n	Engångskostnader			Å r l i g a k o s t n a d e r						
	Kontors- inventarier	Instrument	Summa	Förhyrning av kontorslokal, inbegripet uppvärmning, belysning och städning	Telefon	Skriv- och ritmateria- lier	Skriv-	Rit-	Diverse	Summa
							biträde			
Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor
Stockholms	1,200	1,000	2,200	3,000	380	400	2,700	—	—	6,480
Uppsala	3,600	1,400	5,000	1,650	375	1,000	2,630	—	—	5,655
Södermanlands	5,000	1,500	6,500	2,000	700	800	2,700	—	—	6,200
Östergötlands	4,400	1,750	6,150	1,450	300	500	1,800	1,800	—	5,850
Jönköpings	2,000	1,000	3,000	1,500	600	400	6,000	—	—	8,500
Kronobergs	1,650	350	2,000	1,500	500	300	2,100	—	—	4,400
Kalmar	5,705	1,380	7,085	2,500	450	600	3,400	—	1,000	7,950
Gotlands	1,850	500	2,350	—	70	200	400	—	—	670
Blekinge	2,000	400	2,400	1,350	700	300	1,800	—	—	4,150
Kristianstads	3,500	500	4,000	1,900	400	400	2,400	3,000	—	8,100
Malmöhus	2,840	410	3,250	2,800	500	350	3,600	—	—	7,250
Hallands	2,000	1,000	3,000	1,200	300	400	2,100	—	—	4,000
Göteborgs och Bohus	2,980	1,760	4,740	—	300	400	—	2,500	—	3,200
Älvsborgs	2,980	1,760	4,740	1,800	300	400	1,800	2,500	—	6,800
Skaraborgs	1,000	500	1,500	1,000	150	150	2,400	—	—	3,700
Värmlands	3,250	750	4,000	2,000	300	500	2,200	3,000	—	8,000
Örebro	3,150	900	4,050	1,860	700	400	2,400	480	380	6,220
Västmanlands	3,150	900	4,050	2,460	700	400	2,400	480	380	6,820
Kopparbergs	2,300	1,085	3,385	—	500	450	3,000	—	—	3,950
Gävleborgs	3,200	800	4,000	1,710	430	400	3,000	—	160	5,700
Västernorrlands	4,800	2,200	7,000	3,000	800	1,200	2,000	3,000	¹ 5,700	15,700
Jämtlands	8,800	1,025	9,825	—	900	1,200	2,700	2,000	—	6,800
Västerbottens	4,000	2,000	6,000	3,000	1,000	800	3,600	6,000	² 5,000	19,400
Norrbottnens	3,700	800	4,500	—	600	500	3,000	—	—	4,100
Summa	79,055	25,670	104,725	37,680	11,955	12,450	84,890	—	12,620	159,595

¹ Därav 5,000 kr. till ett biträde för räkenskapsgranskning m. m.² Avser ett biträde för räkenskapsgranskning m. m.