

**Nr 114.**

Ankom till riksdagens kansli den 15 maj 1929 kl. 1 e. m.

*Statsutskottets utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition  
angående viss omorganisation av vägväsendet jämte i  
ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

Uti en till riksdagen den 1 februari 1929 avlåten proposition, nr 53, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden nämnda dag, föreslagit riksdagen att med godkännande av den av departementschefen 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 departementschefen i statsrådsprotokollet angivits.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

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

*dels* en motion inom första kammaren av herr *L. K. V. Ljunglund*, nr 224, däri hemställts, att riksdagen måtte besluta sådan ändring av Kungl. Maj:ts förslag till omorganisation av vägväsendet, att vägingenjörerna bliva länsstyrelsernas tjänstemän;

*dels ock* följande motioner inom andra kammaren, nämligen

motionen nr 367 av herr *J. W. Mårtensson m. fl.*, i vilken yrkats, att, för den händelse Kungl. Maj:ts proposition, nr 53, med förslag om viss omorganisation av vägväsendet vinner riksdagens bifall, arvodena till vägingenjörerna ej måtte fastställas till högre belopp än 12,040 kronor för G-ort, 11,770 kronor för F-ort, 11,500 kronor för E-ort, 11,230 kronor för D-ort och 10,960 kronor för C-ort jämte dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk, samt att anslaget till avlöningar m. m. för vägingenjörerna minskas med 46,000 kronor;

motionen nr 372 av herr *S. P. Hollertz m. fl.* däri hemställts, att riksdagen

*Bihang till riksdagens protokoll 1929. 6 saml. 62 häft. (Nr 114.)*

1

ville för sin del besluta sådan ändring av Kungl. Maj:ts proposition nr 53, att dels vägdistrikt erhålla rätt att föreslå lämplig förrättningsman för uppgörande av förslag till plan och kostnadsberäkningar, dels att tillsättande av biträdande vägingenjör må anstå tillsvidare med rätt för Kungl. Maj:t att efter prövning i varje särskilt fall och efter förslag av vederbörande länsstyrelse förordna om sådan tjänstemans tillsättande;

motionen nr 375 av herr *A. Anderson* i Råstock *m. fl.*, i vilken yrkats, att Kungl. Maj:t skall avgöra anslagens fördelning på olika företag, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall handlägga alla tekniska och ekonomiska frågor i vad rör vägars byggnad och underhåll, att 23 vägingenjörstjänster skola inrättas, att dessa vägtjänstemän skola vara underställda väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att deras avlöning skall utgå på i motionen angivet sätt i form av dels fast grundlön och dels ersättning för vissa förrättningar enligt taxa, att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om framläggande för nästa års riksdag av förslag till härpå grundad stat för den statliga vägorganisationen i orterna samt att ävenså i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om framläggande för nästa års riksdag av förslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation med stat för densamma;

motionen nr 376 av herr *P. T. Gardell* i Gaus *m. fl.*, däri hemställts, att riksdagen måtte vidtaga den förändringen i Kungl. Maj:ts proposition nr 53, att även Gotlands län erhåller egen vägingenjör;

motionen nr 377 av herr *Olof Olsson* i Kullenbergstorp *m. fl.*, i vilken yrkats, att Kungl. Maj:ts proposition nr 53 måtte antagas med de förändringar, som i motionen angivits; samt

motionen nr 380 av herrar *J. A. B. Mogård* och *P. C. Jonsson* i Eskilstuna, däri hemställts, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 53 angående viss omorganisation av vägväsendet; och att en ny och allsidig utredning beträffande vägväsendets omorganisation verkställas, varvid hänsyn i främsta rummet må tagas till frågan om förändrad organisation av vägdistriktet.

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

#### Äldre förslag.

I fråga om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet hava tidigare utredningar och förslag avgivits av särskilda sakkunniga den 30 september 1925 (*1925 års sakkunniga*), den 26 oktober 1927 (*1927 års sakkunniga*) och den 9 mars 1928 (*1928 års sakkunniga*). På grundval av sistnämnda förslag framlades för 1928 års riksdag proposition i ämnet, nr 211. I skrivelse den 1 juni 1928, nr 310, i anledning av denna proposition anmälde riksdagen, att riksdagen avslagit Kungl. Maj:ts berörda förslag, varjämte riksdagen anhöll 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 av riksdagens ifrågavarande framställning upprättades inom kommunikationsdepartementet ett nytt förslag rörande viss omorganisation av vägväsendet.

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

Enligt ovan omförmälda, inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag till viss omorganisation av vägväsendet (*departementsförslaget*) skulle den statliga vägorganisationen i länen ordnas i huvudsaklig överensstämmelse med grunderna i 1927 års förslag.

**Huvudprinciperna i departementsförslaget.**

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 vägdistriktet 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 bli 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 beräkning 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 flerårsplaner 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 *yttrandena* hava departementsförslaget grundlinjer tillstyrkts, därvid dock påyrkats ändringar särskilt beträffande den del av förslaget, som avser vägärendenas handläggning. Utlåtande i avstyrkande riktning har avgivits av, bland andra, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t den 1 februari 1929 av förutvarande ärende har *departementschefen*, vad angår huvudprinciperna för den ifrågasatta organisationsförändringen, anfört följande:

»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 tidens 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 avhjälpelägenheterna 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 länsstyrel-

serna 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 lösning 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 tages 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 vägdistrikten. I samband härmed förutsattes en långt gående decentralisation av vägärendenas behandling, vilken skulle medföra förenkling och tidsvinst.

Vägingenjörer och biträdande ingenjörer.

1928 års proposition intog beträffande nödvändigheten att medelst statsavlönade vägingenjörer i länen åvägabringa 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 huvud-

sakliga 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 inflytande 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.

*Departementschefen* yttrar beträffande förslaget om anställande av vägingenjörer och biträdande ingenjörer följande:

»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 böttna 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 ifrågakarande 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 nödvändig, för att de med tillbörlig auktoritet skola kunna hävda statens intressen vid kontrollen över vägväsendet inom länet. Någon större svårighet att för ifrågakarande befattningar kunna förvärva och bibehålla dugande och erfarna krafter torde icke med de avlöningsförmåner, som i departementsförsla-

get 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 ingenjörsvärksamheten. 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 vägdistrikten erlagda arvoden 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.»

Beträffande vägingenjörens ställning till länsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansågo 1927 års sakkunniga, att vägingenjören borde betecknas såsom en väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman med tjänstgöring i vederbörande länsstyrelse.

De sakkunnigas ordförande fann övertvägande 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.

Vägingenjörens och biträdande ingenjörs ställning till länsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I departementsförslaget förordades samma anordning åtminstone tills vidare.

Åtskilliga länsstyrelser hava emellertid förklarat sig anse vägingenjören böra vara länsstyrelsens tjänsteman.

Departementschefen har för egen del i detta ämne anfört följande:

»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, lär frågan härom i sinom tid få tagas under övertvägande.

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

Antal väg-  
ingenjörer  
och biträ-  
dande in-  
genjörer.

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.

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 bli 20.

I fråga om antalet biträdande ingenjörer föreslogs — då det torde vara vanskligt att i förväg till en bestämd siffra uppskatta behovet av biträdande ingenjörer — 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 biträdande 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.

Vidkommande antalet vägingenjörer och biträdande ingenjörer har *departementschefen* yttrat sig sålunda:

»I ett flertal av de avgivna yttrandena har framhållits, att de på vägingenjörerna ankommande viktiga och krävande arbetsuppgifterna svårligen kunna tillfredsställande fyllas, därest icke varje länsstyrelse beredes tillgång till egen vägingenjör. Vid slutligt överbäggande 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 bli 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 förrättningsarvodet beredes statsverket.

Riksdagen synes ock med sitt uttalande nästlidet år, då riksdagen ansåg det böra överbäggas, 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 anställles 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 vägingenjör och biträdande ingenjörers anställning och avlöning anfördes i 1927 års förslag bland annat följande:

Vägingen-  
jör och bi-  
trädande in-  
genjörers an-  
ställning  
och avlö-  
ning m. m.

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:

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 lönereglementen 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 förut-sattes 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 tjänstbrevsrätt 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 företagsamheten 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 löne-

planen. 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 avlöning, 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 tillsvida 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 arvoden till vägingenjörerna samt anfört, 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.

*Departementschefen* anför härutinnan:

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

Vad beträffar de i nämnda förslag förordade avlöningsförmånerna för väg-ingenjörer 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 beträffande dessa befattningshavares antal förut anfört 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 grundavlönningar och en förslagspost till avlöningsförhöjningar och till bestridande av enligt avlöningsbestämmelserna utgående ersättningar av nyssnämnda slag beträffande de biträdande ingenjörerna.»

Väg- och  
broinspek-  
tion.

I frågan om behovet av väg- och broinspektion har *departementschefen* anfört:

»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, läres särskild framställning i anledning därav böra göras.»

Vägärende-  
nas hand-  
läggning.

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

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

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

Därefter insänder vägdistriktet planen jämte ansökan om statsbidrag till länsstyrelsen, som vidarebefordrar den till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, där den blir vilande i 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 byggnadsräkenskaper. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskar räkenskaper, 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. Enligt detta förslag skulle på länsstyrelserna, utöver vad redan nu är fallet, ankomma följande åligganden:

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

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

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

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

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

Vidare har länsstyrelsen att utbetala statsbidrag till vägbyggnader på grundval av vägingenjörens attest över verkställd granskning av byggnadsräkenskaperna.

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

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

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 vägdistriktet 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.

Rörande denna del av förslaget yttrar *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 byggnade av landsvägar, vanliga bygdevägar och broar samt anslaget till byggnade 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 bedömande, huruvida en väg är att betrakta såsom väg för genomgående trafik eller icke.

Med hänsyn till nu angivna förhållanden lär det vara lämpligare, att, då handläggningen av övriga vägärenden koncentreras till länsstyrelserna, jäm-

väl frågorna om beviljande av statsbidrag, om ock med vissa mindre inskränkningar, handläggas av nämnda myndigheter. Jag anser mig därför böra förorda, 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 regeringsrätten. 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 vinterväghåll-

ning åter torde — på intyg av vägingenjören efter föregången 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 har *departementschefen* anfört följande:

»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 distrikts-tjänstemän 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 bestämmas 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 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 lär 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 omförmäls, 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, lär få ankomma på Kungl. Maj:t.»

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

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

Härtill komma resekostnader, lokalhyra m. m.

En sammanfattning av statsverkets kostnader för den nya vägorganisationen giver vid handen, att de årliga kostnaderna — förutom de, enligt vad departementschefen uttalat nu svårberäknliga 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	
	<hr/>	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	
	<hr/>	40,000
	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:

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 <sup>1</sup>	189,000 <sup>1</sup>	230,000 <sup>1</sup>
Summa	<b>201,750</b>	<b>284,000</b>	<b>485,750</b>

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

**Erforderliga anslag.** Slutligen har *departementschefen*, rörande de medel, av vilka kostnaderna för den nya organisationen böra bestridas, yttrat följande:

»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 uppbörsmedel 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.»

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

Den omdaning av den statliga lokala vägorganisationen, vartill nu förslag av Kungl. Maj:t framlagts, är så gott som helt avsedd att genomföras efter de riktlinjer, som uppdrogos av 1928 års riksdag. I stället för de nuvarande distriktstjänstemännen och vägkonsulenterna skulle hos länsstyrelserna anställas vägingenjörer, vilka äro avsedda att bliva helt statsavlönade. Huvudsyftet härmed är att trygga en opartisk handläggning av vägärendena, enkanerligen de ekonomiskt synnerligen betydelsefulla spörsmålen om lämpligaste användningen av de stora statliga anslagsbelopp, som från automobilskatte-medlen och i övrigt årligen utgå till vägväsendets befrämjande. Det förutsättes sålunda upphörande av hittillsvarande avlöningssystem, enligt vilket ifrågavarande tjänstemän för sin utkomst i större eller mindre utsträckning varit i ett ur skilda synpunkter olämpligt beroende av de uppdrag att planlägga eller leda de statsunderstödda vägarbeten, de kunna förskaffa sig från vägdistriktet.

I anslutning till den i svensk väglagstiftning hävdvunna grundsatsen att vägärendenas handläggning i allmänhet bör vara en länsstyrelsernas angelägenhet, har vidare, dock med vissa i det följande angivna undantag, föreslagits en allmän decentralisation till länsstyrelserna av statsbidragsfrågorna, vilkas avgörande för närvarande är underkastad en synnerligen betungande omgång.

Såsom av propositionen inhämtas, är förslaget ej avsett att träda i kraft förrän den 1 juli 1930. Någon inverkan på anslagen för nästkommande budgetår skulle alltså de föreslagna ändringarna ej utöva. I stort sett avses allenast ett fastställande av de huvudsakliga formerna för den nya organisationen.

Utskottet vill för sin del i det väsentliga ansluta sig till det framlagda förslaget, varigenom — i fråga om det lokala vägväsendet — enligt utskottets mening skulle förverkligas det av 1928 års riksdag starkt framhållna kravet på tillgång inom länen av fackligt utbildade tjänstemän, som utan obehöriga sidohänsyn och med auktoritet kunna tillgodose statens intresse av teknisk sakkunskap i den lokala ledningen av vägväsendet.

Utskottet tillstyrker alltså, att inom vart och ett av rikets län, med undantag för Gotlands län, anställas en *vägingenjör*. Vad Gotlands län beträffar, har i propositionen förutsatts en anordning, åtminstone tillsvidare, med en vägingenjör gemensamt med Uppsala län. Mot en dylik anordning har emellertid motionsvis erinrats, att densamma antagligen skulle medföra, förutom ökade resekostnader, behov av en biträdande ingenjör för de båda länen, vilkens arvode sannolikt skulle komma att uppgå till ett belopp motsvarande vad en kompetent vägingenjör ensamt för Gotland skulle draga i arvodeskostnad. Enligt utskottets mening torde med hänsyn till vägväsendets jämförelsevis ringa utsträckning och goda beskaffenhet behovet av teknisk uppsikt å Gotland vara så begränsat, att den av Kungl. Maj:t föreslagna anordningen må kunna godtagas.

Årsarvodet för envar av de 23 vägingenjörer, som alltså för närvarande äro avsedda att anställas, har av Kungl. Maj:t föreslagits till omkring 14,000 kronor å dyraste ort; 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. Härtill skulle komma dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk. Av vikt måste visserligen vara att avlöningsförmånerna å ifrågavarande ansvarsfulla befattningar ej tilltagas alltför snävt. Förbises bör ej heller att en anställningsform på förordnande för en tid av högst sex år utan någon pensionsrätt ställer sig oförmånligare än motsvarande anställning å ordinarie stat. Även med beaktande härav kan utskottet likväl ej tillstyrka avlöningsförmånernas tillmätande efter de föreslagna grunderna. Ifrågavarande nya befattningshavare skulle komma att i lönehänseende intaga en ställning ej oväsentligt förmånligare än exempelvis byråcheferna i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (B 30) samt också i allmänhet överstigande vad som normalt förutsättes skola utgå till landssekreterare och landskamrerare, något som utskottet måste finna lönetekniskt och även organisatoriskt mindre lämpligt. Erinras må, att å de affärsdrivande verkens stater finnas en hel del tekniska befattningshavare i ansvarsfull ställning, vilkas avlöning utmätts efter 27 lönegraden. Med beaktande jämväl av de synpunkter, som i detta avseende motionsvis anförts, får utskottet för sin del tillstyrka, att vägingenjörerna för närvarande erhålla sitt arvode tillmätt enligt 30 löneklassen. Man lär ha befogad anledning antaga, att även vid en dylik löneberäkning fullt kompetenta innehavare av befattningarna skola kunna erhållas. Storleken av de avlöningsbelopp, som vid bifall härtill komma att utgå, framgå av nedanstående tabell:

	Kungl. Maj:ts förslag		Utskottets förslag	
	Arvode	Arvode inberäknat dyrtidstillägg (17 %)	Arvode	Arvode inberäknat dyrtidstillägg (17 %)
C-ort . . . . .	12,960	14,592	9,540	11,160
G-ort . . . . .	14,040	15,672	10,500	12,132

Vägingenjörerna föreslås att förordnas för en tid av sex år av Kungl. Maj:t efter gemensamt förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande länsstyrelse, vilken ordning av utskottet tillstyrkes. Enligt propositionen skall vägingenjören vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman med stationsort i vederbörande residensstad och med tjänstgöring hos länsstyrelsen. För sin del anser dock utskottet — i anslutning till den av 1927 års sakkunnigas ordförande och ett flertal länsstyrelser uttalade uppfattningen — att vägingenjören bör erhålla ställning som en länsstyrelsens tjänsteman och alltså i likhet med de nuvarande vägkonsulenterna inordnas i länsstyrelsens organisation, dock med skyldighet för honom att i tekniska och tekniskt-ekonomiska frågor mottaga direktiv från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Enligt det i propositionen framlagda organisationsförslaget skola därjämte inom vissa län anställas *biträdande ingenjörer*. Dessa skola, mot åtnjutande av lön enligt lönegrad 20, förordnas tillsvidare av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter förslag av vägingenjören. Utskottet har intet att invända mot lörens avvägning, men anser, att vid vägingenjörernas anställning som tjänstemän hos länsstyrelserna det bör ankomma på länsstyrelserna att efter vägingenjörernas hörande antaga biträdande ingenjör.

I propositionen har räknats med ett behov av sammanlagt 20 biträdande in-

genjörer, varvid förutsatts, att i de södra delarna av landet biträdande ingenjör skulle finnas endast inom de största länen. Enligt utskottets mening måste ifrågavarande siffra anses högt tilltagen. Det kan visserligen hållas för sannolikt, att inom de nordliga länen anställande av en biträdande ingenjörskraft erfordras redan i samband med nya vägorganisationens ikraftträdande. Beträffande övriga län anser dock utskottet förtjänt av ytterligare övervägande, huruvida inrättande av biträdande ingenjörsbefattningar kan vara behöfligt, samt om ej behovet av hjälparbetskrafter kan lämpligare och med mindre kostnader tillgodoses genom biträden med en ej fullt så hög teknisk kompetens. Utskottet förordar därför, att i förevarande ordning ett godkännande av organisationen, såvitt angår biträdande vägingenjörernas antal, ej beslutes utan att avgörande härutinnan träffas först efter den ytterligare utredning angående behovet, som Kungl. Maj:t vill förelägga riksdagen 1930.

I avseende å vägingenjörernas och biträdande ingenjörernas *arbetsuppgifter* förutsattes, att de i första hand skola biträda länsstyrelserna vid den tekniska och ekonomiska kontrollen å vägprojektering, vägbyggnad och vägunderhåll inom länet. Enligt utskottets mening måste dock för ifrågavarande arbetskrafters effektiva utnyttjande samt också för deras upprätthållande av kontakten med det mera praktiska vägarbetet vara av vikt att de i möjligaste mån också användas för vägundersökningar och renstakningar ävensom — därest förhållandena så medgiva — arbetsledning inom vägdistriktet, allt mot arvode som skall tillfalla statsverket. Utskottet förutsätter, att ifrågavarande angelägenhet ägnas tillbörlig uppmärksamhet vid utfärdande av blivande föreskrifter rörande vägingenjörernas arbete.

Genom ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag om en allmän *decentralisering av vägärendena* — här i inbegripet även anslagsfrågorna — till länsstyrelserna skulle förverkligas de starkt framträdande och enligt utskottets mening fullt berättigade kraven på dessa ärendens handläggning med mindre omgång och tidsutdräkt samt för vägdistriktet mindre betungande skriftväxling än för närvarande är fallet. Enligt propositionen skulle dock vissa ärenden angående statsbidrag alltjämt förbehållas Kungl. Maj:ts prövning. Så skulle bliva fallet med ärenden angående bidrag av automobilskattemedel över  $\frac{3}{4}$  ävensom ärenden angående brobyggnader, varförutom överhuvud frågor om statsbidrag skulle förbehållas Kungl. Maj:ts prövning, intill dess flerårsplaner färdigställts. Utskottet förordar den föreslagna decentralisationen med sålunda angivna undantag, men ifrågasätter, huruvida ej under Kungl. Maj:ts prövning bör hänföras jämväl frågorna om statsanslag till större vägföretag, avseende för den allmänna trafiken mera viktiga genomfartsvägar.

Propositionen har lämnat å sido en omorganisation av den *centrala tekniska uppsikten* å vägväsendet och ansluter sig härutinnan till riksdagens sistlidet år uttalade mening, att denna omorganisation borde anstå i avvaktan på erfarenhet om den nya lokala organisationen och dess återverkningar på den centrala styrelsen.

Utskottet, som anser att en fast och ändamålsenlig anordning av den centrala ledningen av vägväsendet är så maktpåliggande, att dess genomförande ej bör uppskjutas längre än som är nödigt, förutsätter, att frågan härom — med beaktande av de särskilda synpunkter som riksdagen 1928 framhållit — av Kungl. Maj:t beredes och förelägges riksdagen, så snart de ovan angivna betingelserna äro för handen.

Då, såsom departementschefen framhållit, den nya lokala vägorganisationen väsentligen är föranledd av en alltjämt tilltagande automobiltrafik samt med hänsyn tagen till att arvodena till de nuvarande vägkonsulenterna bestridas av automobilskattemedlen, bör visserligen någon del av *kostnaderna* för ifrågavarande organisation lämpligen bestridas från sagda medel. Enligt propositionen skulle såväl avlöningarna till vägingenjörer och biträdande ingenjörer som ock deras resekostnader utgå av automobilskattemedlen. I anslutning till ett motionsvis väckt förslag har utskottet ansett skäligt, att automobilskattemedlens användning för hithörande statsutgifters bestridande inskränkes till vägingenjörernas och de biträdande vägingenjörernas avlöningar, varvid alltså omkostnaderna för deras resor skulle på vanligt sätt bestridas av allmänna statsmedel. I avseende å hithörande anslags uppställning i riksstaten anser utskottet, i likhet med riksräkenskapsverket, lämpligast att för bestridande av resekostnads- och traktamentsersättningarna liksom ock erforderliga expenser ej anlitas femte huvudtitelns härför uppförda allmänna anslag, utan att i stället för ifrågavarande ändamål uppföras specialanslag under den lokala vägorganisationen.

I motionen II: 380 har yrkats avslag å Kungl. Maj:ts proposition under begäran samtidigt om utredning om en mera tidsenlig vägdistriktsindelning. Utskottet finner, lika med motionärerna, att en förenklad och mera ändamålsenlig organisation av vägdistriktet är av behovet påkallad, och förutsätter, att Kungl. Maj:t ville snarast ägna denna fråga uppmärksamhet, men anser ej att frågan bör inverka på förevarande ärendes avgörande.

Under återopande av vad utskottet sålunda anfört, hemställer utskottet,

att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition samt de av herrar Ljunglund, Mårtensson m. fl., Hollertz m. fl., Gardell i Gans m. fl. samt herr Olsson i Kullenbergstorp m. fl. i ämnet väckta motionerna (I: 224 samt II: 367, 372, 376 och 377) och med avslag å den av herr Anderson i Råstock m. fl. väckta motionen (II: 375), må med godkännande av den av utskottet förordade 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 med avlöningsförmåner och under villkor i övrigt, som i det föregående angivits;

b) att herrar Mogårds och Jonssons i Eskilstuna motion (II: 380), i vad densamma ej blivit här ovan besvarad, ej må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 14 maj 1929.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *A. C. Lindblad*, *J. L. Widell*, *O. Bergqvist*, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *C. A. Carlsson* i Gävle, *P. A. Dahl*, *K. V. Rydén*, *J. G. Walles*, *J. Clemedtson*, *I. Hj. E. Pauli*, *D. Hansén* och *K. A. W. Björck*;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *S. Bengtsson* i Norup, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *P. M. Olsson* i Blädinge, *A. Å:son Törnkvist* i Karlskrona, *B. F:son Holmgren*, *E. J. Wigforss*, *J. Olofsson* i Digernäs, *S. Persson* i Fri-torp, *P. C. Jonsson* i Eskilstuna, *G. Persson* i Falla och *A. Norsell*.

### Reservationer:

1:o) av herrar *Anderson* i Råstock, *Törnkvist* i Karlskrona, *Jonsson* i Eskilstuna och *Norsell*, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Utskottet tror sig visserligen finna, att i propositionen i viss utsträckning följts de riktlinjer för den lokala vägorganisationen, som av fjolårets riksdag angivits, men anser sig böra framhålla, att riksdagen säkerligen velat i ett sammanhang få fram förslag till *hela* den lokala vägorganisationen inklusive alla biträdeskostnader, något som emellertid ej nu skett. Redan med anledning av de mycket ofullständiga kostnadsberäkningar, som framlagts i propositionen, kan dock sägas, att de av 1928 års riksdag hysta förhoppningarna att kunna åstadkomma nedsättning i det antal statsanställda ingenjörer, som föreslagits av 1927 års sakkunniga, med därav följande reduktion av kostnaderna för den tillämnade nya vägorganisationen ej infriats. Den nya utredning, som åvägabragts, synes hava bestått uti en inom departementet sammanställd promemoria, som sedermera i däröver avgivna yttranden underkastats en enligt utskottets mening tungt vägande kritik. Sålunda har enligt i propositionen lämnad uppgift icke mindre än sex länsstyrelser jämte den i vägfrågor mest sakkunniga myndigheten, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, avstyrkt det i departementschefens promemoria framlagda förslaget, varjämte riksräkenskapsverket ifrågasatt, att starkare garantier borde skapats för att enhetliga principer bleve följda vid de betydande statsbidragens fördelning och handhavande

samt att de allmänna synpunkterna bleve vederbörligen hävdade gentemot de lokala intressena. Att i avsedd omfattning lägga räkenskapsgranskningen på vägingenjörerna har riksräkenskapsverket ansett olämpligt, under framhållande tillika av nödvändigheten av en central kontroll av vägmedlens användning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har varit av samma uppfattning. Enligt utskottets mening måste den uppfattning, som sålunda uttalats av dessa båda fackmyndigheter, tillmätas stor betydelse. För egen del vill utskottet framhålla, att det omöjligen kan vara lämpligt att till vägingenjören, vilken fått sin utbildning för helt andra uppgifter, överlämna rent kamerala göromål av sådan omfattning, som enligt promemorian skulle bliva fallet. Det måste hållas i minnet, till vilka betydande belopp de till vägunderhåll och vägbyggnader utgående bidragen av olika slag numera uppgå och vilken omfattande och tidsödande granskning de följaktligen kräva. Att befara är därför, att vägingenjören skulle nödgas i alltjämt tilltagande utsträckning få ägna sig åt kamerala uppgifter till förfång för de tekniskt-ekonomiska, för vilka senare uppgifters fyllande hela vägingenjörsinstitutionen dock skulle inrättas. Med full rätt lär kunna sägas, att användande av ingenjörsutbildad arbetskraft för fullgörande av kamerala uppgifter innebär misshushållning av arbetskraft, något som man i vår tid söker undvika genom att specialisera såväl utbildning som arbete, d. v. s. avväga kvalifikationerna efter behovet i varje särskilt fall.

I propositionen föreslås såsom nämnts, att kontroll och granskning av räkenskaper för vägbyggnad skall utövas genom länsstyrelsen med biträde av vägingenjören, men lämnar outrett huru stor personalökning respektive länsstyrelser skulle behöva. Tolv länsstyrelser hava emellertid angivit sig behöva minst en tjänsteman vardera. Riksräkenskapsverkets anmärkning att centralisering vore att föredraga har helt lämnats utan avseende, fastän det enligt utskottets mening måste anses självfallet, att en centralisering av räkenskapsgranskning och kontroll över statsmedlens användning skulle medföra såväl större effektivitet som rationellare och följaktligen ekonomiskt mindre kostsam organisation samt därjämte enhetlighet i principiellt och sakligt avseende beträffande ärendenas handläggning och bedömning.

Även i fråga om det rent ingenjörsmässiga arbetet skulle vägingenjörernas kapacitet komma att mindre väl utnyttjas. Att exempelvis låta vägingenjören personligen syssla med renstakningar och andra dylika mera enkla tekniska uppgifter måste i längden bliva ohållbart, då väl i stället därtill med fördel bör användas betydligt billigare arbetskraft, såsom väg- eller schaktmästare eller andra tekniska biträden. Likaså måste det anses opraktiskt att sysselsätta honom med kuberings- och ritningsarbeten, som för de flesta vägföretag i allmänhet icke torde kräva någon särskilt omfattande teknisk utbildning.

I den mån emellertid vägingenjörerna ej medhinna att verkställa vägundersökningarna och renstakningarna inom länet, skulle vägdistrikten bliva hänvisade till privata ingenjörer eller ingenjörsfirmor för dessa förrätningars utförande. Ersättningen till dessa privata ingenjörer lär helt bliva beroende av från fall till fall träffade överenskommelser och sannolikt är, att staten icke genom några som helst normerande bestämmelser kan inverka på prissättningen



för utförande av arbetet i fråga. Utskottet finner det föga tilltalande, att vägdistriktet för undvikande av att *statens* ingenjörer skola utföra en mindre del av sitt arbete enligt fastställd taxa i stället komma i beroende av privata företagare, vilka själva ensidigt och ensamma kunna bestämma värdet av sina prestationer. Den härvid från vissa håll resta invändningen, att konkurrensen skulle reglera och normera prissättningen i fråga på bästa sätt, torde med nutidens monopoliseringssträvanden icke verka alltför trovärdig. Vägdistriktet lära nödgas betala, vad av dessa ingenjörsfirmor begäres. Får i överensstämmelse med hittills gängse praxis statsbidrag åtnjutas även för dessa utredningsarbeten, komma emellertid till sist kostnaderna att till stor del falla på staten.

Då propositionen förutsätter, att vägingenjör skall vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman, synes häremot inga vägande invändningar kunna göras. Att däremot, såsom påyrkats, göra vägingenjören till länsstyrelsens tjänsteman skulle komma att innebära, att en länsstyrelsen underordnad teknikers arbete skulle ledas av en i flertalet fall icke tekniskt utbildad chef. En sådan anordning synes rätt så orimlig och måste i praktiken leda till att tjänstemannen i fråga blir på sitt område mera självständig än t. o. m. nuvarande distriktschefer, ja, får en friare ställning än ävdelningscheferna vid en länsstyrelse. Då det för vägingenjören själv, och framförallt för vägväsendets sunda utveckling, torde få anses olämpligt att allt för mycket decentralisera arbetsuppgifter, vilkas naturliga förutsättning är enhetligt bedömande, bör vägingenjören, såsom i propositionen föreslås, vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman. Man bör med andra ord *icke* skapa en organisation, där ansvaret för att riktiga principer tillämpas och för ett enhetligt och sakkunnigt bedömande av tekniskt-ekonomiskt betydelsefulla frågor förläggas till tjugufyra olika tjänsteställen eller myndigheter utan motsvarande tekniska insikter. Att på de av arbetsuppgifternas mångfald redan hårt tyngda länsstyrelserna lägga ytterligare stora grupper nya vägärenden av delvis tekniskt invecklad beskaffenhet måste utskottet överhuvud finna mindre välbetänt.

En efter de olika länens behov och arbetsuppgifternas växling under olika tider betydligt bättre anpassad organisation skulle enligt utskottets mening erhållas, om man i enlighet med 1928 års förslag anställde vägingenjörerna enligt arvodes- och ackordsystem. Avlöningen skulle härvid utgå dels i form av fast lön, dels enligt taxa (nämligen i vad angår utförda vägprojekteringsarbeten), allt i enlighet med det avlöningssystem, som sedan lång till tillbaka med framgång prövats beträffande exempelvis rikets lantmätare. Att märka är, huru som väggöromålen inom ett län det ena året kunna hava en relativt stor omfattning för att året därpå sjunka till ett minimum. Med det i propositionen föreslagna systemet bleve det beträffande såväl vägingenjören som biträdande ingenjören ävensom de i övrigt anställda biträdena helt visst vid många tillfällen svårare att tillföra dem tillräckligt med arbetsuppgifter. Å andra sidan visar ju erfarenheten, att indragning av statstjänster icke alltid — för att icke säga aldrig — låta sig verkställa utan vidlyftiga utredningar. Med en till vägingenjören själv anknuten och på hans inkomst av taxearbetet avlönad personal

uppnås däremot med största sannolikhet att aldrig större personal finnes anställd än som vid varje tidpunkt motsvarar behovet.

Den invändning, som reses mot ett sådant avlöningssystem, eller det s. k. beroendet av vägdistriktet, synes hava föga fog för sig. Att märka är nämligen att betydligt mindre inkomst än för närvarande åtnjutes enligt taxa — sannolikt högst en tredjedel — skulle uppnås enligt 1928 års förslag; vägingenjörerna skulle således ej längre äga åtaga sig uppdrag som byggnadsledare för vägföretagen. Tvivelsutan skulle också den sporre till aktivitet i fråga om personligt ingenjörsarbete, som onekligen ligger i den utsikt till något ökad inkomst, som genom ackordsystemet åstadkommes, effektivt motverka den tendens till byråkratisk inställning, som mången gång framträder, där endast fast lön erhålles.

Utan att ens vederbörande myndigheter beretts tillfälle avgiva yttrande över vägingenjörernas avlöning efter ett dylikt av 1928 års sakkunniga förordat ackordsystem (med rätt att åtnjuta arvodet för utförda vägundersöknings- och renstakningsförrättningar mot skyldighet att i stället själv bestrida härav föranledda personal- och kontorskostnader) skulle man nu i stället binda sig för en omfattande ny statlig personalorganisation, för vilken kostnaderna skulle stiga till ett alltjämt ovisst men med all säkerhet högst betydande belopp. Nyssnämnda av 1928 års sakkunniga framförda uppslag med vägingenjörernas avlöning efter ackordsystem lärer väl under alla förhållanden få erkännas vara av den betydelse att ett inhämtande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och de olika länsstyrelsernas mening härom vore önskligt. Att märka är hurusom ifrågavarande myndigheter till grund för sitt omdöme kunna lägga den erfarenhet de vunnit om verkningarna i olika avseenden av nu tillämpade system för vägprojekteringsarbetenas utförande.

Utskottet har kommit till den uppfattningen, att frågan om det statliga vägväsendets omorganisation ej kan på grundval av Kungl. Maj:ts förevarande proposition vid innevarande riksdag vinna sin lösning. Ett riktigt bedömande av de olika framförda uppslagens värde lärer enligt utskottets mening ej kunna ske med mindre förslag till *hela* vägorganisationen i ett sammanhang framläggas. Vilken uppfattning man än må hysa om de olika avlöningsprincipernas moraliska och ekonomiska innebörd måste det, enligt utskottets mening, anses olämpligt att nu fastslå löneformen och lönebeloppet enbart för vägingenjören och biträdande ingenjör, något som innebure, att riksdagen i en ekonomisk detalj av det hela bunde sig utan hänsyn till utformningen av vägorganisationen i stort sett eller de för framtiden bestående ekonomiska konsekvenserna i övrigt. Den omständigheten, att riksdagen år 1928 begärt viss utredning, kan enligt utskottets mening ingalunda anses förplikta till ett godtagande av förslag till lösning av endast en lösryckt del av det frågekomplex, som bör utredas.

I avseende å två motionsvis berörda spörsmål får utskottet till sist anföra följande:

Medan vad Gotlands län beträffar i propositionen förutsatts en anordning med en vägingenjör gemensamt med Uppsala län, har emellertid motionsvis mot en dylik anordning erinrats, att densamma antagligen skulle medföra, förutom ökade resekostnader, behov av en biträdande ingenjör för de båda länen, vilkens arvode sannolikt skulle komma att uppgå till ett belopp, motsvarande vad en kompetent vägingenjör ensamt för Gotland skulle draga i arvodeskostnad. Utskottet finner de i motionen anförda synpunkterna värda beaktande vid ett ytterligare övervägande av frågan, på vad sätt behovet av erforderligt vägingenjörsbiträde åt länsstyrelsen i Gotlands län lämpligen skall tillgodoses.

I motionen II: 380 har yrkats avslag å Kungl. Maj:ts proposition under begäran samtidigt om utredning om en mera tidsenlig vägdistriktsindelning. Utskottet finner, lika med motionärerna, att en förenklad och mera ändamålsenlig organisation av vägdistriktet är av behovet påkallad, och anser frågan, fristående från och oberoende av vägorganisationen, förtjänt av övervägande från Kungl. Maj:ts sida, varom riksdagen torde böra göra framställning hos Kungl. Maj:t.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

att riksdagen

a) i anledning av de av herrar Anderson i Råstock m. fl. och herr Gardell i Gans m. fl. i ämnet väckta motionerna (II: 375 och 376) må med avslag å Kungl. Maj:ts förevarande proposition och de av herrar Ljunglund, Mårtensson m. fl., Hollertz m. fl. samt herr Olsson i Kullenbergstorp m. fl. i ämnet väckta motionerna (I: 224 och II: 367, 372 samt 377) hos Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt förnyat övervägande av frågan om den statliga vägorganisationen med beaktande av de synpunkter utskottet ovan anförde;

b) i anledning av den av herrar Mogård och Jonsson i Eskilstuna i ämnet väckta motionen (II: 380) må hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande en förenklad organisation av vägdistriktet.»; samt

2:o) av herr Olsson i Kullenbergstorp, som ansett, att utskottet bort tillstyrka, att vägingenjörerna skola vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän med arvode enligt 28 löneklassen.