

### Nr 3.

Ankom till riksdagens kansli den 10 juni 1943 kl. 4 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående den statliga vägorganisationen samt vissa vägväsendet berörande anslagsfrågor jämte i ämnet väckta motioner.*

I proposition nr 1 har Kungl. Maj:t å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln (punkterna 4—8, 10—17, 20—23 och 25 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet för kommunikationsärenden för den 4 januari 1943) föreslagit riksdagen att, i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde vara riksdagen förelagd, för budgetåret 1943/44 beräkna vissa anslag till väg- och vattenbyggnadsväsendet.

Vidare har Kungl. Maj:t i propositionen nr 1 under fonden för förslag till statsverket (bilaga 4, punkt 58 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 4 januari 1943) föreslagit riksdagen, att i avvaktan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till Förslag för väg- och vattenbyggnadsväsendets förrådsrörelse för budgetåret 1943/44 beräkna ett investeringsanslag av 10,000,000 kronor.

I propositionen nr 224 har Kungl. Maj:t sedermera, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 30 april 1943, framlagt slutliga förslag i förevarande hänseenden.

Därjämte har Kungl. Maj:t å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln (punkt 24 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet för kommunikationsärenden för den 4 januari 1943) föreslagit riksdagen att till Bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor.

I samband med Kungl. Maj:ts förslag har utskottet till behandling förehåft följande motioner, nämligen

*inom första kammaren:*

- nr 53 av herr A. Mannerskantz,
- nr 74 av herr A. Heiding m. fl.,
- nr 261 av herr Andersson, Gunnar,
- nr 266 av herr G. Bodin m. fl.,
- nr 267 av herr Johansson, Lennart,
- nr 278 av herr A. Mannerskantz m. fl.,
- nr 279 av friherre De Geer m. fl.,
- nr 280 av herr Andersson, Karl, m. fl.,

- nr 281 av herrar J. Gustavson och O. E. Mattsson,  
 nr 282 av herr V. Ljungdahl m. fl.,  
 nr 283 av herr V. Ljungdahl m. fl.,  
 nr 294 av herr A. Eklund m. fl.,  
 nr 295 av herr G. W. Källman,  
 nr 301 av herr A. Forslund,  
 nr 302 av herr J. M. Bäckström; samt

*inom andra kammaren:*

- nr 68 av herr E. Lindmark m. fl.,  
 nr 96 av herr O. Werner m. fl.,  
 nr 109 av herr E. Hällgren,  
 nr 375 av herr S. Janson i Frändesta,  
 nr 379 av herr E. Lindmark,  
 nr 380 av herr D. Larsson i Hede m. fl.,  
 nr 381 av herr E. Lindmark,  
 nr 395 av herrar E. V. Staxäng och E. Olson i Göteborg,  
 nr 396 av herrar A. Jonsson i Skedsbygd och A. Gustafsson i Lekåsa,  
 nr 397 av herr A. Gustafsson i Lekåsa m. fl.,  
 nr 398 av herr J. W. Mårtensson m. fl.,  
 nr 399 av herr S. B. Norup m. fl.,  
 nr 400 av herr Th. Gardell m. fl.,  
 nr 407 av herr G. K. Pettersson i Hällbacken m. fl.,  
 nr 418 av herr A. Andersson i Gisselås m. fl.,  
 nr 428 av herr E. Jonsson i Skutskär m. fl.

## Den statliga vägorganisationen.

### Inledning.

I *propositionen* nr 122 till 1942 års riksdag, vilken avsåg själva principfrågan, huruvida vägväsendet skulle förstatligas, ansågs det icke möjligt att redan då till prövning upptaga det av 1938 års sakkunniga för utredning om vägväsendets förstatligande (vägförstatligandekommittén) framlagda förslaget till personalstat för den statliga vägorganisationen samt till löner och vissa smärre organisationsfrågor, utan i *propositionen* upptogos endast sådana organisationsfrågor, som voro av mera principiell betydelse.

Rörande dessa frågor anförde andra särskilda utskottet i sitt av *riksdagen* godkända utlåtande:

På grund av svårigheten att nu bedöma omfattningen av trafiken vid tiden för ett förstatligande och därmed även behovet av personal har departementschefen icke framlagt något förslag till personalstat för det tekniska verket. Ehuru utskottet sålunda icke har att yttra sig om personalstaten, vill utskottet redan nu uttala, att den statliga vägorganisationen till en början bör hållas inom en snävt begränsad ram, till dess tillräcklig erfarenhet om personalbehovet vunnits. Största försiktighet bör därför iakttagas vid tillsättandet av

nya befattningar och vid dessas inplacering i lönegrader. Särskilt bör den ordinarie personalen till en början starkt begränsas. Personalbehovet i övrigt bör fyllas genom anlitande av tillfällig arbetskraft. I den mån det framdeles visar sig, att behovet av viss personal är stadigvarande, kan den göras till ordinarie. Härvid bör dock med hänsyn till växlingarna i väghållningens omfattning största försiktighet iakttagas.

1942 års vägsakkunniga, i vilkas arbete i vad avser löneställningen för personalen vid den statliga vägorganisationen deltagit, efter att därom hava tillkallats av departementschefen, generaldirektören E. K. Stridsberg och byråchefen G. F. Ruist, ha — under erinran om att vägförstatligandekommitténs förslag avsåg en organisation, skickad att sköta en väghållning av 1938 års omfattning — framhållit, att väghållningen under tiden för kommitténs arbete nedgått betydligt i omfattning, särskilt beträffande underhållet. Förhållandena hade emellertid redan ändrats avsevärt. Vägunderhållets omfattning hade åter ökats, ehuru icke upp till 1938 års nivå. På grund av med kristiden sammanhängande svårigheter med transporter, maskiners drift, användandet av ersättningsmaterial m. m. hade arbetsledningen i allmänhet försvårats. Det hade till och med gjorts gällande, att arbetsledningen vid nuvarande trafik och väghållning skulle vara lika krävande som vid 1938 års högt trafik.

Med hänsyn härtill kunde, uttala de sakkunniga, vid förstatligandets genomförande den 1 januari 1944 icke åstadkommas så stora inskränkningar i personalstaten, som kommittén ställt i utsikt. Riksdagens direktiv, att den statliga vägorganisationen till en början borde hållas inom en snävt begränsad ram, hade de sakkunniga emellertid sökt följa. Särskilt hade de sakkunniga iakttagit försiktighet med inrättande av ordinarie tjänster.

Flertalet av de myndigheter och sammanslutningar, som haft att yttra sig över det av 1942 års sakkunniga framlagda organisationsförslaget, har lämnat detsamma utan erinran eller inskränkt sig till att beröra vissa specialfrågor. I några yttranden ha emellertid omdömen av mera allmän natur kommit till uttryck.

Under erinran om de av 1942 års riksdag lämnade direktiven för utformandet av personalstaten för den nya vägorganisationen har statskontoret uttalat, att direktiven icke syntes ha blivit i erforderlig utsträckning beaktade av de sakkunniga. Ämbetsverket yttrar i detta sammanhang:

Antalet nya befattningar, som skola tillsättas inom den statliga vägorganisationen, har av de sakkunniga uppskattats till närmare 800. Redan denna siffra ger anledning till farhågor, att det allmännas sammanlagda kostnader för vägväsendet knappast komma att minskas genom förstatligandet. Någon upplysning i detta hänseende kan tyvärr icke hämtas ur betänkandet, då en ur jämförelsesynpunkt så viktig uppgift som kostnaderna för den nuvarande lokala organisationen saknas i utredningen. Statskontoret har emellertid icke kunnat undgå det allmänna intrycket, att den nya organisationen tilltagits i överkant såväl med avseende å antalet till nyinrättade föreslagna befattningar som beträffande tjänsternas inplacering å löneskalan.

Statskontoret har tidigare i utlåtande den 3 juni 1941 över det av vägförstatligandekommittén framlagda betänkandet yttrat sig angående åtskilliga detaljer i den då skisserade organisationen. De synpunkter, åt vilka ämbets-

verket vid detta tillfälle gav uttryck, ha endast i tämligen begränsad omfattning rönt beaktande i det nya förslaget.

Efter detaljgranskning av den av de sakkunniga förordade organisationen har ämbetsverket kommit till den uppfattningen, att ändringar skulle kunna göras representerande en minskning i avlöningskostnaderna på i runt tal 430,000 kronor.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har å andra sidan framhållit såsom allmänt omdöme om det framlagda förslaget till statlig vägorganisation, att detsamma syntes, såväl beträffande vissa större frågor som i vad avsåge ett flertal detaljer, vara för knappt tilltaget. Styrelsen säger sig tvivla på huruvida förslaget kunde vara ägnat att åstadkomma den styrka och den fasthet hos organisationen, som styrelsen ansåge vara erforderlig. Man borde i första hand se till, att den nya organisationen gjordes stark och handlingskraftig. Frågan om att göra den så billig som möjligt finge komma i andra hand.

*Allmänna lönenämnden* säger sig ha funnit, att de sakkunniga på åtskilliga punkter beaktat vad lönenämnden tidigare i sitt yttrande över vägförstatligandekommitténs förslag uttalat. Lönenämnden har i allt väsentligt anslutit sig till de sakkunnigas förslag.

*Svenska vägföreningen* uttalar, att det föreslagna personalbeståndet syntes vara tilltaget i knappaste laget.

*Svenska vägstyrelsernas förbund* ansåge sig i fråga om organisationen icke böra göra annat uttalande än att det redan nu, innan organisationen genomförts, med till visshet gränsande sannolikhet kunde förutses, att kostnadsramen icke komme att kunna hållas. Det antal befattningar, som upptagits såväl centralt som i länsvägförvaltningarna, komme att behöva väsentligt ökas, om arbetsuppgifterna skulle kunna medhinnas inom rimlig tid.

*Departementschefen* har för egen del anfört bland annat:

Med ledning av numera tillgängliga uppgifter om vägdistriktens administrationskostnader under år 1942 har inom kommunikationsdepartementet gjorts en approximativ uppskattning av årskostnaderna för den nuvarande lokala vägorganisationen. Det har därvid befunnits, att dessa kostnader överstiga de årliga utgifterna för den av vägsakkunniga föreslagna organisationen med i runt tal 1,000,000 kronor. I förhållande till vägförstatligandekommitténs organisationsförslag enligt alternativet II, avseende 22 distriktsförvaltningar, innebär de sakkunnigas förslag en minskning med cirka 300,000 kronor för år räknat.

Enligt min mening får de sakkunnigas förslag med avseende å personalorganisationens omfattning anses i stort sett väl avvägt. Då förslaget även i övrigt synt mig vara i huvudsak godtagbart, förordar jag, att detsamma lägges till grund för den nya vägorganisationen. På vissa punkter kommer jag i det följande att föreslå ändringar i de sakkunnigas förslag, men dessa ändringar äro i allmänhet icke av större räckvidd. Jag anser mig emellertid i detta sammanhang böra betona, att den av mig sålunda förordade organisationen är avpassad efter den inskränkta väghållning, som nu är rådande. Det finnes därför anledning räkna med att, då normala förhållanden åter inträda inom vägväsendet, en viss utbyggnad av organisationen kommer att visa sig nödvändig, särskilt i vad avser personal för byggande och projektering av väg.

Vid sin granskning av det framlagda organisationsförslaget har utskottet funnit detsamma i allt väsentligt vara uppgjort med hänsynstagande till såväl de allmänna, av 1942 års riksdag i ämnet angivna riktlinjerna som de krav, vilka måste uppställas för att organisationen skall bliva i stånd att på ett tillfredsställande sätt ombesörja en väghållning av nuvarande omfattning. Utskottet har därför ansett sig — med några mindre ändringar i vad avser väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation — kunna tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag.

### 1. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Avlöningar.

I proposition nr 224 (punkt 1) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att *dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att för tiden den 1 juli—31 december 1943 fastställa den ändring i personalförteckningen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som betingas av i propositionen tillstyrkt förslag om inrättande från och med den 1 juli 1943 av en befattning såsom biträdande luftfartsinspektör i lönegraden Eo 24, *dels* godkänna av departementschefen angiven personalförteckning för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att tillämpas tills vidare från och med den 1 januari 1944, *dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad i propositionen förordats meddela beslut om tillsättande av vissa i personalförteckningen upptagna befattningar redan före utgången av år 1943, *dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att i den omfattning, som i samband med vägväsendets förstatligande prövas erforderlig, till övergångsstat överföra ordinarie tjänstemän vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, *dels* godkänna av departementschefen angiven avlöningsstat för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att tillämpas under budgetåret 1943/44, *dels ock* till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Avlöningar för budgetåret 1943/44 anvisa ett förslagsanslag av 1,006,000 kronor, därav 503,000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

I förutnämnda motion nr I: 301 har hemställts, att riksdagen måtte i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 224 *dels* uttala, att bearbetningen av polischefernas rapporter rörande vägtrafikolyckor från och med den 1 januari 1944 bör äga rum inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, *dels ock* vidtaga sådan ändring i det genom nämnda proposition framlagda förslaget rörande anslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som härav föranledes.

**Generaldirektörens löneställning.** På grund av den avsevärt utvidgade organisation, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter förstatligandet kommer att erhålla, samt de krav i tekniskt och ekonomiskt hänseende, som vägreforment medför för det centrala ämbetsverket, föreslås i propositionen i enlighet med de sakkunnigas förslag, att befattningen såsom generaldirektör, som för närvarande är placerad i lönegraden C 12, inplaceras i lönegraden C 14.

**Byråindelningen.** Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är för närvarande indelad i sex byråer, nämligen vägbyrån, brobyrån, hamnbyrån, järnvägs- och luftfartsbyrån, vägtrafikbyrån och kameralbyrån.

Utgående från statsmakternas uttalanden nästlidet är rörande frågan om

den nuvarande vägtrafikbyråns bibehållande eller uppdelning vid vägväsendets förstatligande ha de sakkunniga föreslagit, att denna byrå skulle indragas och byråns arbetsuppgifter fördelas å andra byråer inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Inom vägbyrån, som skulle övertaga huvudparten av vägtrafikbyråns nuvarande ärenden, skulle för detta ändamål inrättas en särskild vägtrafikavdelning.

Mot detta förslag har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ställt sig avvissande samt invänt, bland annat, att det icke skulle bli möjligt för chefen för vägbyrån att — samtidigt som han skulle leda arbetet med planläggning, byggande och underhåll av hela vägnätet — fördjupa sig i vägtrafikens problem på sätt som erfordrades.

Vägförstatligandekommittén hade föreslagit, att en kanslibyrå skulle inrättas för personalärenden, revisionsfrågor samt juridiska och administrativa ärenden ävensom ett ekonomi- och kamrerarkontor för anslagskontroll samt kassa- och bokföringsgöromål.

Riksdagen uttalade i anledning härav, att det ur principiell synpunkt måste anses mindre lämpligt, att revisionen verkställdes inom det egna verket samt förordade, att vid det slutliga utformandet av vägorganisationen en lämplig form undersöktes för revisionens förläggande utom verket.

1942 års sakkunniga ha — under framhållande att riksdagen främst torde ha avsett, att revisionen borde ordnas så, att den bleve självständig och fri från inflytanden från de befattningshavare inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka kunde utöva inverkan på de lokala vägförvaltningarnas utförande av dem åvilande uppgifter — förordat, att revisionsavdelningen utbrytes ur kanslibyrån och sammanföres med ekonomi- och kammarkontoret till en kameralbyrå.

Slutligen ha de sakkunniga föreslagit, att en förrådsbyrå inrättas såsom centralt organ för vägväsendets förrådsorganisation.

*Departementschefen* har rörande byråindelningen i huvudsak anfört:

Enligt min mening tala övervägande skäl för att vägtrafikbyrån indrages och dess arbetsuppgifter uppdelas på sätt de sakkunniga föreslagit, varvid huvudparten av ärendena överföres till en vägtrafikavdelning inom vägbyrån. Jag förutsätter härvid, att chefen för vägbyrån icke i mera betydande utsträckning betungas med handläggning av till vägtrafikväsendet hörande ärenden utan att hans befattning med detta arbete inskränkes till viktigare frågor, som sammanhånga med byråns övriga arbetsuppgifter. Åt chefen för den föreslagna vägtrafikavdelningen bör på grund härav givas en auktoritativ tjänsteställning och tillräckligt vidsträckt befogenheter, så att han relativt självständigt skall kunna leda avdelningens arbete.

Av vad såväl de sakkunniga som riksräkenskapsverket anfört synes framgå, att det åtminstone för närvarande möter stora svårigheter att, såsom riksdagen ifrågasatt, på lämpligt sätt förlägga det kamerala revisionsarbetet beträffande vägförvaltningarna utanför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vid sådant förhållande lär det bli nödvändigt att inordna revisionen i styrelsens organisation. Detta bör givetvis ske på sådant sätt, att revisionen blir i möjligaste mån självständig och fri från inflytanden från de befattningshavare inom styrelsen, vilka kunna utöva inverkan på förvaltningsåtgärder, som skola granskas. Av denna anledning torde revisionsavdel-

ningen icke, såsom vägförstatligandekommittén föreslog, böra ingå i den föreslagna kanslibyrån, på vilken i stor utsträckning skulle ankomma att vidtagna dispositioner, vilka sedan bliva föremål för revisionsavdelningens bedömande. Vägsakkunniga ha ansett, att de uppställda önskemålen bäst skulle tillgodoses genom att revisionsavdelningen i stället sammanföres med det av vägförstatligandekommittén föreslagna ekonomi- och kammarkontoret till en särskild byrå, benämnd kamerallbyrå. Detta förslag, som icke föranlett erinran från någon av de hörda myndigheterna, synes mig erbjuda den under föreliggande omständigheter lämpligaste lösningen av förevarande fråga. Jag tillstyrker därför förslaget. I likhet med de sakkunniga förutsätter jag därvid, att riksräkenskapsverket bibehålles vid sin allmänna skyldighet att öva tillsyn över hela vägorganisationens medelförvaltning samt beredes möjlighet att övervaka revisionsarbetets bedrivande. Jag biträder de sakkunnigas förslag i fråga om sättet för anmärkningsmålen avgörande inom styrelsen.

**Anställningsform för vissa befattningar i chefsställning.** Med hänsyn till att med befattningarna såsom överdirektör, förrådsdirektör samt chefer för vägbyråns byggnads- och underhållsavdelningar skulle komma att förenas sådana uppgifter och sådant ansvar, att det måste anses betydelsefullt att hålla möjligheten öppen till ombyte å befattningarna, där så skulle visa sig önskvärt, föreslås i propositionen i anslutning till de sakkunnigas förslag, att nämnda befattningar uppföras å C-löneplanen och befattningshavarna förordnas på viss tid. Därjämte framlägges förslag, att jämväl chefen för vägbyråns utredningsavdelning, som de sakkunniga förutsatt skulle placeras på A-löneplanen, tillsättes medelst förordnande på viss tid.

**Vägbyrån.** I enlighet med de sakkunnigas förslag föreslås i propositionen, att såsom chef för vägbyrån tillsättes en överdirektör i lönegraden C 9, som tillika skulle vara generaldirektörens ställföreträdare, och att byrån uppdelas på fem avdelningar, nämligen utredningsavdelningen, byggnadsavdelningen, underhållsavdelningen, vägtrafikavdelningen samt avdelningen för rikets städer.

Enligt propositionens förslag i vad avser personalen å vägbyrån, vilket förslag i några hänseenden avviker från vad de sakkunniga förordnat, skulle byrån erhålla den personalsammansättning, som framgår av följande sammanställning. Till jämförelse upptager denna även nuvarande personal för motsvarande arbetsuppgifter.

*Den nuvarande organisationen:*

<i>Vägbyrån.</i>	<i>Lönegrad.</i>
1 byråchef .....	A 30
3 väginspektörer .....	A 29
1 förste byråingenjör .....	A 26
3 byråingenjörer .....	A 21
1 kanslibiträde .....	A 7
1 kontorsbiträde .....	A 4
2 biträdande ingenjörer .....	Eo 21

*Propositionen:*

<i>Vägbyrån.</i>	<i>Lönegrad.</i>
1 överdirektör .....	C 9
<i>Utredningsavdelningen.</i>	
1 byrådirektör .....	C 5
2 förste byråingenjörer .....	A 26
1 byråingenjör .....	A 24
1 » .....	A 21

*Den nuvarande organisationen:*

1 ritare .....	Eo 15
1 kontorsbiträde .....	Eo 4

Byggnadsavd. (tidigare under ledning av en av väginsektörerna).

1 avdelningsingenjör arvode enl. löneklass	26
1 ingenjör	d:o 20
1 vägmästare	d:o 12
1 kontorsbiträde	d:o 1

Personal för beredskapsplan.

1 ingenjör arvode enl. lönekl.	19
--------------------------------	----

*Vägunderhållsinspektionen.*

1 vägunderhållsinspektör arvode enligt löneklass	31
1 ingenjör	d:o 22
1 vägmästare arvode kr/år	6 672: —
1 kontorsbiträde .....	Ex 4
1 » arvode enl. lönekl.	2

*Vägtrafikbyrån.*

1 byråchef .....	A 30
1 förste byråingenjör .....	A 26
1 byråingenjör .....	A 21
2 kontorsbiträden .....	A 4
1 biträdande ingenjör .....	Eo 21
1 ritare .....	Eo 15
1 ingenjör arvode enligt lönekl.	18
32 befattningshavare.	

*Departementschefen* har förordat, att befattningen såsom chef för vägbyråns utredningsavdelning, vilken befattning i propositionen föreslagits skola uppföras på C-löneplanen, placeras i 5 lönegraden. I övrigt har departementschefen anfört bland annat:

Enligt de sakkunnigas förslag skulle förste byråingenjörstjänsterna å vägbyrån hänföras till 27 lönegraden. Då denna lönegrad hittills endast undantagsvis tillämpats för ingenjörstjänster inom allmänna civilförvaltningen, kan lämp-

*Propositionen:*

1 kanslibitråde .....	A 7
1 kontorsbiträde .....	A 4
3 byråingenjörer .....	Eo 21
1 ingenjörsassistent .....	Eo 17
2 ritare .....	Eo 15
1 skrivbiträde .....	Eo 2

*Byggnadsavdelningen.*

1 byggnadschef .....	C 6
1 väginsektör .....	A 29
1 kanslibitråde .....	A 7
1 förste byråingenjör .....	Eo 26
1 byråingenjör .....	Eo 21
1 skrivbiträde .....	Eo 2

*Underhållsavdelningen.*

1 väginsektör för underhållet	C 6
1 byråingenjör .....	Eo 24
1 » .....	Eo 21
1 kontorsbiträde .....	Eo 4

*Vägtrafikavdelningen.*

1 vägtrafikinspektör .....	A 29
1 förste byråingenjör .....	A 26
1 kontorsbiträde .....	A 4
1 byråingenjör .....	Eo 21

*Avdelningen för rikets städer.*

1 gatuinspektör .....	A 29
1 byråingenjör .....	A 24
1 kontorsbiträde .....	A 4
1 ritare .....	Eo 15
33 befattningshavare.	



ligheten av att införa densamma för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens del starkt ifrågasättas. Förslaget om denna högre lönegradsplacering torde närmast vara dikterat av rekryteringshänsyn. Enligt min mening föreligger emellertid ur denna synpunkt knappast något oavvisligt behov av den högre löneställningen med hänsyn till de jämförelsevis goda befodringsmöjligheter för kvalificerad ingenjörspersonal inom det statliga vägväsendet, som uppkomma, därest de föreslagna chefstjänsterna på vägbyrån och vid vägförvaltningarna inrättas och lönegradsplaceras på sätt jag förordar. Vid sådant förhållande anser jag den av de sakkunniga föreslagna lönesättningen för ifrågavarande ingenjörstjänster icke böra genomföras. I likhet med statskontoret förordar jag, att för förste byråingenjörbefattningarna på vägbyrån fortfarande tillämpas lönegraden A 26 respektive Eo 26 samt att för byråingenjörstjänsterna avses lönegraderna A 24 och A 21 allt efter arbetsuppgifternas art. Beträffande ingenjörbefattningar i lönegraden Eo 21 anser jag mig i detta sammanhang böra förorda, att i avseende å samtliga byråer inom styrelsen den nuvarande benämningen biträdande ingenjör utbytes mot byråingenjör, varigenom ett riktigare uttryck för dessa befattningars ställning i förhållande till de ordinarie ingenjörstjänsterna i 21 lönegraden skulle erhållas. Den föreslagne ingenjören i lönegraden Eo 17 på utredningsavdelningen synes lämpligen böra benämnas ingenjörsassistent.

Med nyss angivna undantag har de sakkunnigas förslag beträffande lönegradsplacering och benämning för de olika befattningarna på den blivande vägbyrån icke givit mig anledning till erinran. Då de sakkunnigas förslag i vad avser det antal befattningar av olika slag, som beräknats erforderligt, synes uppgjort med tillbörlig försiktighet, har jag icke funnit anledning förorda någon ändring i detsamma.

På sätt de sakkunniga uttalat, kan det vid utökad byggnadsverksamhet bli erforderligt att förstärka ingenjör- och biträdespersonalen å byggnadsavdelningen. Liknande behov kan, såsom de sakkunniga i annat sammanhang framhållit, i sådant läge uppkomma beträffande revisions- och bokföringspersonal å kameralbyrån. Enligt min mening böra emellertid byggnadsmedel icke få användas härför, utan uppkommande kostnader torde lämpligen böra bestridas från avlöningsanslagets icke-ordinariepost, som för detta ändamål bör upptagas med beteckningen förslagsvis och sålunda efter medgivande av Kungl. Maj:t kunna överskridas.

Beträffande den nuvarande stenavdelningen böra följande, å avdelningen anställda extra ordinarie befattningshavare, nämligen 2 förste amanuenser i lönegraden Eo 18 och 4 kontorsbiträden i lönegraden Eo 4, vilka för närvarande avlönas från anslag till arbetsmarknadens reglering och från stensättningsanslag, överflyttas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsanslag.

**Förrådsbyrån.** 1942 års vägsakkunniga ha ingående behandlat frågan om förrådsrörelsens organisation och därvid funnit sig böra förorda, att förrådsrörelsen friställes under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och drives såsom en självständig affär.

Till förrådsbyrån skulle överföras icke blott vägväsendets förrådsrörelse utan även de särskilda förrådsrörelser, som för närvarande finnas vid hamnbyrån samt järnvägs- och luftfartsbyrån. De för överförande av sistnämnda förrådsrörelser erforderliga åtgärderna borde emellertid enligt de sakkunnigas mening icke vidtagas i nu ifrågavarande sammanhang. En överflyttning av skötseln av dessa förråd borde ske vid ett budgetårsskifte, lämpligen den 1 juli 1944. Av denna anledning borde frågan därom tills vidare anstå.

De sakkunnigas förslag om den särskilda förrädsrörelsen innebär i huvudsak följande:

I ett centralförråd skulle bokföringsmässigt sammanhållas sådana fordon och maskiner, för vilkas inköp vägdistriktet för närvarande ha att inhämta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens medgivande, d. v. s. bilar, vägmaskiner och dylikt. Även större verkstadsmaskiner skulle höra till förrådet.

För de maskiner, som vägförvaltningarna använda i sin verksamhet, skulle utgå hyror efter av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställd taxa, därvid hyreskostnaden av förvaltningen skulle påföras respektive byggnads- eller underhållsanslag allt eftersom maskinen använts för det ena eller andra ändamålet. Med inflytande hyror skulle behövliga avskrivningar å maskinparken göras samt centralförrådets omkostnader finansieras.

Det förlagskapital å en miljon kronor, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för närvarande disponerar för sitt byggnadscentralförråd, förutsättes skola överflyttas till förlagskapitalet för centralförrådet för större inventarier.

För att möjliggöra den förnyelse av maskinparken, som måste verkställas innan inflytande maskinhyror medgiva sådan förnyelse, skulle ytterligare kapitalmedel tillföras centralförrådet.

Kostnaderna för sådan personal, som erfordras för centralförrådets förvaltning, skulle inräknas i centralförrådets omkostnader och bestridas av medel, som inflyta i form av hyror.

Grustag och förråd av väglagningsämnen skulle bokföringsmässigt sammanhållas av förrädsbyrån. Liksom i fråga om centralförrådet för större inventarier skulle vid förstatligandet en värdering ske av grustagen oberoende av deras då bokförda värden. Byggnad och underhåll skulle belastas med kostnader, motsvarande nyttjad grusmängd, och beloppen tillgodoföras ett härför upplagt förlagskapital, ur vilket väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle använda medel för erforderlig förnyelse.

Även garage-, verkstads- och förrädsbyggnader för väghållningen skulle sammanhållas genom förrädsbyrån och bokföras under förlagskapitalet. För nyttjandet av byggnaderna skulle vägförvaltningarna lämna viss av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknad ersättning, avsedd att användas till byggnadernas underhåll och förnyelse.

Det förutsättes att uppköp, i den mån de kunna ske lika billigt genom vägförvaltningarna, skola anförtros dessa förvaltningar. Övriga inköp skulle verkställas genom förrädsbyrån eller i fråga om smärre upphandlingar genom de särskilda förrädsavdelningar, om vilkas inrättande de sakkunniga framlagt förslag. Upphandling genom förrädsbyrån borde i första hand ske i form av inköp för leverans direkt till förbrukningsplatserna i mån av behov.

Vägorganisationens förråd skulle utgöras av arbetsförråd och depåförråd. De förstnämnda, som skulle vara försedda med förnödenheter i den omfattning, att det normala arbetet skulle kunna fortgå utan hinder av materialbrist m. m., äro sådana, där effekterna förvaras utrekvirerade samt påförda visst bestämt arbete och därför icke ingå i den egentliga förrädsrörelsen. Depåförråden skulle utgöras av förrädsrörelsens förråd av förlageeffekter. Organisatoriskt skulle depåförråden sammanföras till förlagsvis fyra förrädsavdelningar, som skulle ansvara för förlageeffekterna var inom sitt område.

Förrädsbyråns personal skulle uppdelas på två grupper, den ena upptagen på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalstat, den andra upptagen på förrädsrörelsens stat. På den förstnämnda borde upptagas blott den personal, som kunde anses gemensam för styrelsen i dess helhet och som måste

anses erforderlig å förrådsbyrån, oavsett förrådsrörelsens organisation. På förrådsrörelsens stat skulle upptagas sådan personal, som direkt vore att hänföra till förrådsrörelsen som sådan. Den möjligheten att vägförvaltningarna skulle berättigas att själva inköpa vissa effekter, i den mån de kunde upphandlas billigare av förvaltningarna, skulle åtminstone i någon mån bliva en regulator på att personalen icke bleve för stor.

Personalstaten vid förrådsbyrån skulle enligt de sakkunnigas förslag få den sammansättning, som framgår av följande sammanställning, vilken till jämförelse även upptager nuvarande personal inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för hittills förekommande arbetsuppgifter av motsvarande art.

*Den nuvarande organisationen.*

Förrådsavdelningen.	Lönegrad.
1 chef f. avdeln., arvode enl. löneklass .....	29
1 amanuens, arvode enl. lönekl.	19
1 bokhållare d:o	17
1 kontorsbiträde .....	Eo 4
1 kontorsbiträde, arvode enl. löneklass .....	1
5 befattningshavare.	

*De sakkunnigas förslag.*

Personal på styrelsens lönestat.	Lönegrad.
1 förrådsdirektör .....	C 6
1 byråingenjör .....	A 26
1 maskiningenjör .....	A 24
1 sekreterare .....	A 24
1 kanslibiträde .....	A 7
1 kontrollör .....	Eo 20
1 kontorsskrivare .....	Eo 15
1 kontorsbiträde .....	Eo 4
1 skrivbiträde .....	Eo 2
9 befattningshavare.	
Personal på förrådsrörelsens stat.	Lönegrad.
1 ingenjör .....	Eo 21
1 notarie .....	Eo 21
1 bokhållare .....	Eo 17
1 kontorsskrivare .....	Eo 15
1 kontorist .....	Eo 9
2 kontorsbiträden .....	Eo 4
1 skrivbiträde .....	Eo 2
8 befattningshavare.	

Totalt 17 befattningshavare.

*Departementschefen* har anfört, bland annat:

Vid den granskning jag ägnat de sakkunnigas förslag om förrådsrörelsens friställande under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess drivande såsom en självständig affär, har jag funnit, att övertägande skäl — såväl principiella som ekonomiska och praktiska — tala till förmån för förslaget. Jag tillstyrker därför i princip de sakkunnigas förslag härutinnan.

En friställd förrådsrörelse förutsätter icke med nödvändighet, att särskilda förrådsavdelningar anordnas. Skälet till att de sakkunniga föreslagit sådana avdelningar torde hava varit, att vid en mera betydande omfattning av lagerhållningen svårigheter föreligga att genomgående administrera densamma centralt. För närvarande förhindrar emellertid den knappa materialtill-

gången på vissa områden upplägget av större lager i fråga om flera slag av effekter. Vidare torde försiktigheten bjuda att i nuvarande tidsläge med oviss prisutveckling begränsa lagerhållningen även av sådana effekter, som stå att erhålla. På grund härav föreligger anledning antaga, att lagerhållningen vid förrådsrörelsen till en början kommer att vara mindre betydande. Vid sådant förhållande anser jag, att de föreslagna fyra förrådsavdelningarna, vilka skulle utgöra ett organisatoriskt mellanled mellan förrådsbyrån och depåförråden, för närvarande icke böra inrättas utan att frågan härom framdeles bör upptagas till förnyad prövning med beaktande av då föreliggande erfarenheter. Vid en sådan anordning böra de för förrådsavdelningarna avsedda arbetsuppgifterna — med undantag för lagerbokföringen, som av praktiska skäl bör förläggas till depåförråden — direkt omhänderhavas av styrelsens förrådsbyrå. Ett överförande av arbetsuppgifterna från förrådsavdelningarna till förrådsbyrån torde emellertid förutsätta en viss förstärkning av personalen vid byrån. Det kan även tänkas bliva erforderligt att i några av de största länen utöka personalen med någon befattningshavare som hjälp med lagerbokföringen vid depåförråden.

Beträffande redovisningen av förrådsrörelsens personalkostnader anser departementschefen, att — i avvaktan på resultatet av viss utredning, som ansetts böra ske i fråga om överförande till avlöningsanslag av från byggnadsanslag nu utgående ersättningar till personal i tjänstemannaställning hos, bland andra, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — kostnaderna för den personal, som direkt är att hänföra till förrådsrörelsen såsom sådan, böra enligt de sakkunnigas förslag bestridas å förrådsrörelsens stat.

Mot förslaget i vad avser förrådsbyråns personal har departementschefen icke funnit anledning till annan erinran än att byråingenjören i 26 lönegraden bör benämnas förste byråingenjör och maskiningenjören bör erhålla benämningen byråingenjör. Den föreslagna fördelningen av personalen på å ena sidan väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsstat och å andra sidan förrådsrörelsens stat tillstyrkes av departementschefen.

Kostnaderna för den personalförstärkning, som kan befinnas erforderlig i anledning av att med förrådsavdelningarnas inrättande tills vidare skulle anstå, förutsätter departementschefen skola — efter medgivande i varje särskilt fall av Kungl. Maj:t — få bestridas från förrådsrörelsens stat.

**Kanslibyrån.** Såsom av det föregående framgår skulle den nuvarande kameralbyrån på grund av ändrade och vidgade uppgifter ombildas och uppdelas på två byråer, nämligen en kanslibyrå och en kameralbyrå. I anslutning till vad de sakkunniga förordat, föreslås i propositionen, att kanslibyrån organiseras på tre avdelningar, nämligen en personalavdelning, en ombudsmannaexpedition och en registratorsexpedition. Propositionsförslaget i vad avser personalen överensstämmer också med de sakkunnigas förslag. Beträffande personaluppsättningen på byrån hänvisas till en sammanställning, intagen under kameralbyrån.

**Kameralbyrån.** Enligt de sakkunnigas förslag skulle denna byrå organiseras på ett revisionskontor och ett bokföringskontor. I följande tabell har sammanställts de sakkunnigas förslag till personalsammansättning för de blivande kansli- och kameralbyråerna, varjämte däri till jämförelse även upptagits personalen å den nuvarande kameralbyrån.

*Den nuvarande organisationen.**Kameralbyrån.* Lönegrad.

## På styrelsens personalstat.

1 byråchef .....	A 30
1 förste revisor.....	A 24
1 kamrerare.....	A 24
1 sekreterare .....	A 24
3 revisorer .....	A 21
1 kansliskrivare (registrator). A 11	
1 » (kassör).....	A 11
2 kanslibiträden .....	A 7
1 kontorsbiträde .....	A 4
1 revisor .....	Eo 21
2 förste amanuenser.....	Eo 18
1 kontorsbiträde .....	Eo 4

Personal avlönad av byggnadsmedel.<sup>1</sup>

1 amanuens arvode enl. lönekl.	20
1 kameralbiträde d:o	6
2 skrivbiträden d:o	1
20 befattningshavare.	

*De sakkunnigas förslag.**Kanslibyrån.* Lönegrad.1 byråchef ..... A 30 |

## Personalavdelningen.

1 sekreterare .....	A 26
1 sekreterare .....	A 24
1 notarie .....	A 21
2 kanslibiträden .....	A 7
1 kontorsbiträde .....	A 4
2 amanuenser .....	Eo 15
1 skrivbiträde .....	Eo 2

## Ombudsmannaexpeditionen.

1 sekreterare och ombudsman	A 26
1 notarie .....	Eo 21
1 kontorsbiträde .....	Eo 4

## Registratorsexpeditionen.

1 kansliskrivare (registrator)	A 11
1 kontorsbiträde .....	A 4

15 befattningshavare.

*Kameralbyrån.*1 byråchef ..... A 30 |

## Revisionskontoret.

1 förste revisor.....	A 24
2 revisorer .....	A 21
1 kanslibitråde.....	A 7
1 förste amanuens.....	Eo 18
1 amanuens.....	Eo 15
1 kanslibitråde .....	Eo 7
1 kontorsbiträde .....	Eo 4

## Bokföringskontoret.

1 kamrerare.....	A 24
1 revisor .....	A 21
1 kansliskrivare (kassör).....	A 11
1 kanslibitråde .....	A 7
1 kontorsbiträde .....	A 4
1 förste amanuens .....	Eo 18
1 amanuens.....	Eo 15
1 kanslibitråde .....	Eo 7
1 skrivbiträde .....	Eo 2

18 befattningshavare.

Totalt 33 befattningshavare.

<sup>1</sup> Ifrågasvarande personal utgör tillfällig förstärkning av den fasta personalen på den nuvarande kameralbyrån och är avsedd för väg- och brobyggnadsarbeten, som utföras genom styrelsens försorg.

*Generaldirektören Stridsberg* har i särskilt yttrande till de sakkunnigas betänkande anført, att det syntes kunna ifrågasättas, om ej personalen å kameralbyrå från början tilltagits väl knapp särskilt med hänsyn till det tilltänkta överflyttandet till sagda byrå av vissa uppgifter från andra byråer.

*Statskontoret* har icke framställt någon erinran mot den föreslagna personaluppsättningen på kameralbyrå.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anför i fråga om omfattningen av revisionsarbetet.

Det granskningsarbete, som skall åvila det föreslagna revisionskontoret, kommer att omfatta samtliga räkenskaper från vägförvaltningarna och från de städer och stadlika samhällen, som åtnjuta statsbidrag till gatu- och väghållning, hamnbyråns hamnbyggnadsavdelningar, luftfartsavdelningens distriktsförvaltningar och byggnadsarbeten samt bilbesiktningsmännen. Granskningen kommer därför att omfatta räkenskaper, som till antal och ekonomiskt omfång bliva av synnerligen stora mått. Såsom exempel härpå må nämnas, att bilbesiktningsmännens verifikationer under åren 1938 och 1939 (de sista normalåren) uppgingo till i medeltal cirka 135,000 kronor per år och att kostnaden för väghållningen på landet under åren 1937 och 1938 (de sista normalåren) uppgick till i runt tal 125 miljoner kronor per år. Om man mycket approximativt antager, att totala antalet verifikationer kommer att uppgå till 700,000 per år, skulle alltså under årets 275 effektiva arbetsdagar i medeltal 2,500 verifikationer behöva granskas varje dag. Härvid är då att märka, att granskningen icke endast skall avse formalia — vore så fallet skulle arbetet mycket väsentligt underlättas — utan räkenskaperna skola jämväl granskas sakligt. Härtill kommer, att revisionen efter anmodan från de tekniska byråerna kan få göra specialundersökningar i räkenskaperna, exempelvis för att utröna medelkostnaderna för gruskörslor eller andra liknande saker. Slutligen må påpekas, att revisionen även måste övervaka belastningen på olika anslag, så att vederbörande förvaltningar icke överskrida dem tilldelade belopp för byggande och andra ändamål. Revisionens verksamhet blir därför av mycket stor omfattning och betydelse.

Under åberopande bland annat av vad generaldirektören *Stridsberg* i sitt särskilda yttrande till vägsakkunnigas betänkande anført om kameralbyråns personalbehov hävdar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att den föreslagna personalen å revisionskontoret bör utökas med en ordinarie revisor och en amanuens. Styrelsen anser vidare, att — såsom ock de sakkunniga föreslagit — möjlighet bör förefinnas för styrelsen att anställa tillfällig personal för revisionsarbetet med anlitan av byggnadsanslag. Härvid åsyftas den ansvällning av revisionsverksamheten, som det nuvarande byggandet av oljelagringsanläggningar och flygfält medför och den ökning, som kan uppkomma till följd av vidgade åtgärder för bekämpande av arbetslöshet.

Beträffande lönegradsplaceringen för revisionskontorets chef framhåller styrelsen, att inordnandet av nämnda kontor i den föreslagna kameralbyrå i stället för — såsom vägförstatligandekommittén föreslog — i kanslibyrån torde innebära en mycket liten skillnad i kontorets ställning med avseende på verksamhetens självständighet. Det funnes därför icke någon anledning att frångå den av kommittén föreslagna placeringen av förste revisorstjänsten

i lönegraden A 26. I betraktande härav och då nämnde befattningshavare skulle vara föredragande i och ledamot av styrelsens domstol för anmärkningsmål, borde han placeras i lönegraden A 26 och erhålla benämningen revisionskommissarie.

Vidkommande bokföringskontoret anser styrelsen ytterligare en revisor erforderlig på detta kontor samt föreslår, att lönegradsplaceringen för kamreraren och kassören höjes till lönegraderna A 26 respektive A 14.

*Riksräkenskapsverket* har funnit de sakkunnigas förslag, att kameralbyrån skulle organiseras på ett revisionskontor och ett bokföringskontor med en förste revisor respektive en kamrerare såsom kontorschefer, vara ändamålsenligt.

*Allmänna lönenämnden* har med avseende å den föreslagna personaluppsättningen på den nya kameralbyrån icke framställt annan erinran än att lönenämnden ifrågasatt lämpligheten av att för revisions- och bokföringsarbete taga i anspråk amanuenspersonal. Enligt lönenämndens mening förefölle det härvid tillfyllest, att å bokföringskontoret inrättades en bokhållartjänst i A 17.

*Departementschefen*, som förordat de sakkunnigas förslag om uppdelning av kameralbyrån på ett revisionskontor och ett bokföringskontor, har ansett, bland annat, viss personalförstärkning av den föreslagna personalen erforderlig samt härom anført:

Vid den prövning jag ägnat frågan om kameralbyråns personalorganisation har även jag kommit till den uppfattningen, att den av de sakkunniga föreslagna personaluppsättningen icke är tillräcklig för fullgörande av de arbetsuppgifter, vilka efter vägreformens genomförande komma att påvila byrån. Särskilt gäller detta revisionskontoret, vars arbetsmaterial kommer att bli av mycket betydande omfattning. Det är önskvärt, att räkenskaperna i möjligaste mån fullständigt underkastas siffergranskning. Självfallet kan en granskning i övrigt av räkenskapsmaterialet endast stickprovsvis ifrågakomma, men revisionen bör vara så ordnad, att åtminstone någon del av varje underförvaltnings räkenskaper årligen kan bli föremål för en mera ingående granskning. Jag förutsätter tillika, att revisionskontoret i samarbete med de tekniska avdelningarna skall — i likhet med vad som exempelvis sker genom den nuvarande vägunderhållsinspektionens försorg — utöva viss kontroll över att kostnaderna bli behörigen bokförda å därför avsedda anslag och anslagsposter.

Om här berörda revisionsuppgifter skola kunna nöjaktigt fullgöras, torde en ökning av revisionskontorets personal med åtminstone tre befattningshavare vara oundgänglig. För att tillgodose den av riksräkenskapsverket berörda, enligt min mening rationella synpunkten om en fördelning av granskningsuppgifterna på befattningshavare med olika kompetens alltefter göromålens svårighetsgrad torde personalförstärkningen lämpligen böra beredas genom inrättande av vissa befattningar i assistent- och biträdesgrader. Jag förordar, att medel beräknas för anställande av dels två revisionsassistenter i 18 lönegraden — varvid den av de sakkunniga föreslagna amanuensbefattningen i nämnda lönegrad torde kunna uteslutas — dels ock en kontorist i 9 lönegraden och ett skrivbiträde i 2 lönegraden. Samtliga dessa befattningar synas i avvaktan på vidare erfarenhet böra upptagas såsom extra ordinarie.

Det måste förutsättas, att under tiden närmast efter förstatligandets genomförande en viss ytterligare personalförstärkning för revisionsarbetet blir erforderlig bland annat med hänsyn till vissa av övergångsförhållandena be-  
tingade särskilda granskningsuppgifter. Medel för sådan förstärkning kunna under nästkommande budgetår efter prövning av Kungl. Maj:t beredas från det anslag för vissa engångskostnader, om vars anvisande jag i det följande gör framställning.

Vidkommande frågan om löneställning för revisionskontorets chef anser jag med hänsyn framför allt till medelsförvaltningens stora omfattning och till det ansvar, som befattningshavarens ställning såsom föredragande och ledamot i styrelsen vid avgörandet av anmärkningsmål kommer att medföra, skäl föreligga för befattningens placering i 26 lönegraden, en placering som framstår såsom befogad även vid jämförelse med personalorganisationen för andra inom statsförvaltningen förekommande specialrevisorer. Jag tillstyrker alltså väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om uppförande av en befattning i nämnda lönegrad under benämningen revisionskommisarie.

Vad bokföringskontoret angår, torde såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit en uppdelning av vägförvaltningarna på 24 enheter medföra en icke oväsentlig ökning av arbetsbördan. Med hänsyn härtill anser jag en viss personalförstärkning vara erforderlig även på bokföringskontoret. Jag förordar, att jämväl för detta kontor, utöver den av de sakkunniga föreslagna personalen, avses en befattning såsom revisionsassistent i lönegraden Eo 18.

**Brobyrån, järnvägs- och luftfartsbyrån samt hamnbyrån.** I fråga om dessa byråer, vilkas organisation icke direkt beröres av vägväsendets förstatligande, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt åtskilliga förslag (prop. sid. 51—56).

*Departementschefen* har med anledning av dessa förslag anfört:

Enligt vad chefen för finansdepartementet i samband med anmälan i årets statsverksproposition av för flera huvudtitlar gemensamma frågor uttalat, kommer spörsmålet om byråchefs- och rådstjänsternas löneställning icke att föreläggas 1943 års riksdag. Vid dylikt förhållande bör den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen väckta frågan om ändrad löneställning för cheferna för styrelsens brobyrå, järnvägs- och luftfartsbyrå samt hamnbyrå icke nu upptagas till prövning. Ståndpunkt till denna fråga, vilken icke direkt påverkas av vägväsendets förstatligande, torde böra tagas först i samband med den allmänna omprövning av byråchefs- och rådstjänsternas löneställning, som framdeles kan komma att ske.

Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens redogörelse rörande luftfartsinspektionens verksamhet framgår, att segelflygverksamheten i landet under de senare åren vunnit ökad omfattning och att inspektionens arbete till följd härav stegrats icke oväsentligt. Enligt vad chefen för försvarsdepartementet meddelat, har han för avsikt att förorda, att förslag måtte föreläggas riksdagen om anvisande av anslag under fjärde huvudtiteln till stödjande av segelflygningen. Vid bifall till detta förslag torde de krav, som ställas på luftfartsinspektionen i vad avser kontroll och tillsyn över segelflygverksamheten, komma att ytterligare ökas. För närvarande saknar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen någon särskild för dessa uppgifter avsedd befattningshavare. Då en sådan nu synes erforderlig och styrelsen icke utan efter-sättande av andra viktiga arbetsåligganden torde kunna avdela någon redan befintlig tjänsteman för berörda uppgifter, anser jag erforderligt, att en ny tjänst inrättas för ändamålet. Å befattningshavaren skulle ankomma att



närmast under luftfartsinspektören svara för den tekniska kontrollen av segelflygmaterielen såväl beträffande konstruktion och tillverkning som under drift. Han skulle därjämte verkställa besiktningar av segelflygplan och andra anordningar, avsedda för bedrivande av segelflygning. Det skulle ytterligare åligga honom att bereda ärenden angående skoltillstånd samt föreskrifter rörande segelflygverksamheten ävensom att utöva tillsyn över segelflygskolorna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit, att för ifrågavarande uppgifter en ny befattning inrättas såsom biträdande luftfartsinspektör i lönegraden Eo 26. Mot förslaget har jag icke annan erinran än att med hänsyn till arbetsuppgifternas art en något lägre löneställning än den, som gäller för den nuvarande befattningen såsom biträdande luftfartsinspektör, synes mig kunna vara tillfyllest. Jag förordar, att befattningen placeras i lönegraden Eo 24.

Styrelsen har i övrigt beträffande här förevarande tre byråer föreslagit, att ytterligare några nya tjänster skulle inrättas, att vissa tjänster å ordinarie och extra ordinarie stat skulle uppflyttas i högre löneställning, att arvodet till en befattningshavare å luftfartsbyrån skulle regleras samt slutligen att ett antal arvodestjänster skulle överföras till pensionsberättigade befattningar.

I samband med behandlingen av frågan om vägbyråns personalorganisation har jag förklarat mig icke kunna biträda 1942 års vägsakkunnigas förslag om att förste byråingenjörsbefattningarna å nämnda byrå skulle placeras i 27 lönegraden. I anslutning härtill kan jag ej heller understödja styrelsens förslag om uppflyttning till nämnda lönegrad av förste byråingenjörstjänsterna å de tre nu förevarande byråerna.

Vad styrelsens övriga förslag angår, föreliggande onekligen skäl, som tala för att helt eller delvis tillmötesgå flertalet av dem. Särskilt gäller detta de förslag, som avse att till pensionsberättigade tjänster överflytta arvodesbefattningar av mera permanent karaktär. Av den lämnade redogörelsen framgår att — särskilt i vad avser bro- och hamnbyråerna — ett mycket ogynnsamt förhållande råder mellan å ena sidan antalet ordinarie och extra ordinarie tjänster och å andra sidan antalet arvodesbefattningar. Otillfredsställande är ock, att avlöningskostnader i den omfattning, varom här är fråga, bestridas av byggnadsanslag och andra för sakliga kostnader avsedda medel. I nuvarande statsfinansiella läge och med hänsyn till de riktlinjer för löne- och prispolitiken, som för närvarande gälla, anser jag mig — oaktat den allmänna inställning, varåt jag sålunda givit uttryck — icke nu kunna till bifall förorda något av de här ifrågavarande förslagen. Jag vill emellertid förutskicka, att jag har för avsikt att framdeles vid lämplig tidpunkt, då det statsfinansiella läget så kan anses tillåta, förorda, att en allmän översyn kommer till stånd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalorganisation även i de delar, som icke direkt sammanhånga med vägväsendets förstatligande. Härvid bör — i syfte att vinna större överskådlighet över styrelsens personalkostnader — även beaktas frågan om överflyttande till styrelsens avlöningsanslag av vissa personalkostnader, som för närvarande bestridas av särskilda medel. Såsom i annat sammanhang omnämnts har sistnämnda fråga redan varit föremål för preliminär utredning från riksräkenskapsverkets sida men icke ansetts kunna lösas utan ytterligare överväganden.

I anslutning till vad riksräkenskapsverket samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit förordar jag, att arvodet till röntgenbiträdet från och med nästa budgetår överflyttas till styrelsens avlöningsanslag. Inkomsterna av förrättningar, avseende röntgenundersökningar, samt utgifterna för resor, transporter och förbrukningsartiklar torde böra redovisas i den ordning riksräkenskapsverket förordat.

Vidare tillstyrker jag, att å hamnbyrån befintliga extra ordinarie befattningar med avlöning från byggnadsmedel överföras till avlöningsanslaget.

Viss för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gemensam personal. I redogörelsen för de olika byråernas personalbestånd ha de sakkunniga i flera fall angivit, att det utöver den upptagna personalen skulle erfordras extra skrivbiträden. De sakkunniga ha ansett, att det därjämte kunde uppkomma behov av extra rithjälp. I anledning härav ha de sakkunniga framlagt vissa förslag till arbetskrafternas förstärkning.

Departementschefen har i huvudsak tillstyrkt de sakkunnigas förslag samt därjämte i enlighet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt föreslagit inrättande av ny expeditionsvaktstjänst i lönegraden A 5.

Vissa övergångsfrågor. I enlighet med vad de sakkunniga förordat föreslås i propositionen, att vissa nya, närmare angivna befattningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen må få tillsättas redan före tiden för vägförstatligandets genomförande.

Då det på nuvarande stadium icke är möjligt att avgöra, vilka ordinarie tjänstemän, som skulle behöva överföras på övergångsstat, har i propositionen hemställts om bemyndigande för Kungl. Maj:t att besluta härutinnan. För 1944 års riksdag förutsattes sedermera för fastställelse skola framläggas en slutgiltig personalförteckning beträffande övergångsstaten.

Anslagsberäkningen m. m. I propositionen förutsattes, att den nuvarande uppdelningen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personal- och avlöningsstater efter olika grenar av styrelsens verksamhet skall upphöra från och med nästa budgetår.

Någon ändring i nu gällande ordning, enligt vilken hälften av anslaget till såväl avlöningar som omkostnader för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avräknas mot automobilskattemedlen, har icke ansetts böra ske.

Avlöningsanslaget för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle vid bifall till de olika i propositionen framlagda förslagen sluta å ett sammanlagt belopp av 1,006,000 kronor, innebärande i jämförelse med anslaget för innevarande budgetår en ökning med 281,600 kronor.

*Utskottet.*

Ehuru en större arbetsbörda och ett ökat ansvar onekligen komma att åvila generaldirektören efter vägväsendets förstatligande, anser sig utskottet dock böra ifrågasätta om icke — åtminstone i avvaktan på några års erfarenheter — en något lägre lönegradsplacering för generaldirektörsbefattningen än den föreslagna kan anses tillfyllest. Utskottet har därvid ansett viss betydelse böra tillmätas det förhållandet, att såsom chef för vägbyrån avsetts en högt kvalificerad befattningshavare, placerad i lönegraden C 9, å vilken skall ankomma att ensam fatta beslut i ett betydande antal ärenden. I anslutning till vad statskontoret uttalat vill utskottet förorda, att befattningen såsom generaldirektör placeras i lönegraden C 13.

Utskottet tillstyrker, att den nuvarande vägtrafikbyrån upphör och att dess arbetsuppgifter överföras på andra byråer, främst den föreslagna vägtrafikavdelningen inom vägbyrån.

De rapporter över vägtrafikolyckorna, som för närvarande med stöd av författning i ämnet ingivas av vederbörande polismyndigheter till statistiska centralbyrån, bliva därstädes föremål endast för statistisk bearbetning. Någon realbehandling av materialet sker däremot icke för närvarande och detsamma överlämnas ej heller till de centrala och lokala vägmyndigheternas kännedom. Enligt utskottets mening är detta förhållande mindre tillfredsställande. Det kan ifrågasättas om icke primärmaterialet rörande trafikolyckorna direkt borde tillställas den centrala vägmyndigheten, nämligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, för att denna genom såväl statistisk bearbetning av materialet som direkt studium av detsamma skall erhålla ökade förutsättningar att bedöma de åtgärder, som böra företagas å vägnätet och i övrigt för att minska trafikolyckorna. I allt fall bör primärmaterialet och den därpå grundade statistiken i någon lämplig form tillgodogöras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, närmast då vägbyråns vägtrafikavdelning. Med anledning härav och i anslutning till syftmålet med vad i motionen I: 301 föreslagits vill utskottet framhålla angelägenheten av att här berörda spörsmål från Kungl. Maj:ts sida ägnas uppmärksamhet. Skulle på sätt i motionen föreslagits all bearbetning av polisrapporterna rörande trafikolyckorna befinnas lämpligen böra ske inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, torde därav föranledda personalkostnader framdeles böra inräknas i styrelsens avlöningsanslag.

Svårigheter torde för närvarande föreligga att på lämpligt sätt förlägga den kamerala revisionen beträffande vägförvaltningarna utanför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Med hänsyn härtill och då det i propositionen framlagda förslaget att till ett särskilt revisionskontor inom en omorganiserad kameralbyrå förlägga ifrågavarande revision synes utgöra en efter förhållandena tillfredsställande lösning, har utskottet icke något att erinra mot förslaget.

Utskottet delar departementschefens uppfattning, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förrädsrörelse bör friställas och drivas såsom en självständig affär, som inom styrelsen sammanhålles av en för ändamålet nyinrättad förrädsbyrå. De skäl, som departementschefen anfört till stöd för sin uppfattning, att med inrättandet av de av 1942 års vägsakkunniga föreslagna fyra förrädsavdelningarna tills vidare skulle anstå, finner utskottet bärande.

Att på förhand bedöma personalbehovet å de byråer, som komma att omorganiseras eller nyinrättas i anledning av vägväsendets förstärkande, är givetvis vanskligt. Såvitt utskottet kan finna har emellertid i organisationen sådan den föreslagits i propositionen upptagits endast sådan personal, som med all sannolikhet kan antagas bliva erforderlig redan från början. Vad löneställningen för de olika befattningshavarna angår har departementschefens förslag icke föranlett annan erinran från utskottets sida, än att chefen för kameralbyråns revisionskontor i enlighet med vad de sakkunniga föreslagit synes såsom förste revisor böra placeras i lönegraden A 24. Utskottet förordar sålunda den ändringen i departementschefens förslag, att befattningen såsom revisionskommissarie i lönegraden A 26 utbytes mot en förste revisorstjänst i lönegraden A 24.

I detta sammanhang vill utskottet understryka departementschefens

uttalande, att kostnaderna för sådan förstärkning av ingenjör- och biträdespersonalen å vägbyråns byggnadsavdelning liksom å kameralbyrån, varav behov kan uppkomma i anledning av utökad byggnadsverksamhet, böra bestridas icke från byggnadsmedel utan från avlöningsanslagets icke-ordinariepost. Utskottet tillstyrker i anslutning härtill, att denna post i avlöningsstaten upptages under beteckningen förslagsvis.

Med hänsyn till den utvidgade segelflygverksamhet, som kan förväntas, därest Kungl. Maj:ts förslag om anslag till stödjande av denna verksamhet bifalles av riksdagen, torde behov föreligga av en särskild befattningshavare å järnvägs- och luftfartsbyrån för handläggning av ärenden rörande segelflyget. Utskottet tillstyrker därför Kungl. Maj:ts förslag, att en befattning inrättas såsom biträdande luftfartsinspektör i lönegraden Eo 24.

Utskottet vill i anledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag samt departementschefens uttalande därom understryka behovet av en förstärkning av brobyråns personalorganisation.

Ehuru den statliga vägorganisationen icke skall övertaga den allmänna väghållningen på landet förrän den 1 januari 1944, måste åtskilliga förberedande åtgärder vidtagas redan dessförinnan. Vissa av de föreslagna befattningarna måste därför tillsättas redan före nämnda tidpunkt. Utskottet har icke något att erinra mot att bemyndigande lämnas Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad i propositionen förutsatts tillsätta vissa befattningar före utgången av år 1943.

Då det för närvarande icke kan angivas, i vilken omfattning ordinarie tjänstemän behöva överföras på övergångsstat, bör i enlighet med vad i propositionen föreslagits åt Kungl. Maj:t överlämnas att besluta härutinnan. Med hänsyn till att de arbetsuppgifter, som efter omorganisationen komma att åligga nuvarande förste revisorn, kamreraren och sekreteraren, icke torde bliva av artskild natur i förhållande till tidigare åligganden, förordar emellertid utskottet, i anslutning till vad riksräkenskapsverket uttalat i ämnet, att dessa befattningshavare icke komma att överföras å övergångsstat. För nästa års riksdag bör framläggas slutgiltig personalförteckning beträffande övergångsstaten.

Vad departementschefen anfört i ovan ej berörda delar har icke givit utskottet anledning till särskilt uttalande. Ej heller har Kungl. Maj:ts anslagsberäkningar föranlett annan erinran från utskottets sida än som föranledes av utskottets ändringsförslag i vad avser lönegradsplaceringen för generaldirektörstjänsten och befattningen såsom chef för kameralbyråns revisionskontor.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

- I. att riksdagen, med anledning av Kungl. Maj:ts förslag, må
  - a) bemyndiga Kungl. Maj:t att för tiden den 1 juli—31 december 1943 fastställa den ändring i personalförteckningen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som betingas av det i det föregående tillstyrkta förslaget om inrättande från och med den 1 juli 1943 av en befattning såsom biträdande luftfartsinspektör i lönegraden Eo 24;

b) godkänna följande personalförteckning för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att tillämpas tills vidare från och med den 1 januari 1944:

## Personalförteckning.

## Tjänstemän på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsstat.

Befattning	Lönegrad
<i>Tjänstemän å ordinarie stat.</i>	
1 generaldirektör .....	C 13
1 överdirektör .....	C 9
1 byggnadschef .....	C 6
1 förrådsdirektör .....	C 6
1 väginspektör för underhållet .....	C 6
1 byrådirektör .....	C 5
5 byråchefer .....	A 30
1 gatuinspektör .....	A 29
1 luftfartsinspektör .....	A 29
1 väginspektör .....	A 29
1 vägtrafikinspektör .....	A 29
1 järnvägsinspektör .....	A 28
8 förste byråingenjörer .....	A 26
1 sekreterare .....	A 26
1 sekreterare och ombudsman .....	A 26
4 byråingenjörer .....	A 24
1 förste revisor .....	A 24
1 kamrerare .....	A 24
2 sekreterare .....	A 24
5 byråingenjörer .....	A 21
2 notarier .....	A 21
3 revisorer .....	A 21
2 kansliskrivare .....	A 11
1 kontorist .....	A 9
1 förste expeditionsvakt .....	A 7
9 kanslibiträden .....	A 7
3 expeditionsvakter .....	A 5
11 kontorsbiträden .....	A 4

*Extra ordinarie tjänstemän i högre lönegrad än 20.*

1 biträdande luftfartsinspektör .....	Eo 26
2 förste byråingenjörer .....	Eo 26
1 biträdande luftfartsinspektör .....	Eo 24
1 byråingenjör .....	Eo 24
12 byråingenjörer .....	Eo 21
1 notarie .....	Eo 21

Befattning

Lönegrad

## Tjänstemän på förrådsrörelsens stat.

*Extra ordinarie tjänstemän i högre lönegrad än 20.*

1 byråingenjör.....	Eo 21
1 notarie.....	Eo 21;

c) bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad i det föregående förordats meddela beslut om tillsättande av vissa i nämnda personalförteckning upptagna befattningar redan före utgången av år 1943;

d) bemyndiga Kungl. Maj:t att i den omfattning, som i samband med vägväsendets förstatligande prövas erforderlig, till övergångsstat överföra ordinarie tjänstemän vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen;

e) godkänna följande avlöningsstat för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att tillämpas under budgetåret 1943/44:

Avlöningsstat.	Kronor
1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i> ..	512,000
2. Arvoden, bestämda av Kungl. Maj:t .....	29,200
3. Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i> .....	343,000
4. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i> .....	118,800

Summa kronor 1,003,000;

f) å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*: *Avlöningar* för budgetåret 1943/44 anvisa ett förslagsanslag av 1,003,000 kronor, därav 501,500 kronor att avräknas mot automobilskattebidragen;

II. att motionen I: 301 må anses besvarad med vad utskottet ovan anført.

## 2. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Omkostnader.

Förevarande anslag, som för innevarande budgetår anvisats med 137,500 kronor, har i propositionen föreslagits skola för nästa budgetår anvisas med 222,000 kronor, därav 111,000 kronor att avräknas mot automobilskattebidragen.

*Departementschefen* har rörande anslaget till en början anført, att det givetvis vore vanskligt att i avsaknad av erfarenheter rörande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utvidgade verksamhet bedöma medelsbehovet för styrelsens omkostnader. Han ansåge sig därför icke nu böra taga ställning till de beräkningar avseende de närmaste årens medelsbehov, som de sakkunniga i detta hänseende framlagt. I anslutning härtill ville departementschefen framhålla, att de anslagsbelopp för olika omkostnadsändamål, som han kommer att föreslå för nästa budgetår, icke borde betraktas såsom utslagsgivande, då det gällde att bedöma anslagsbehoven för tiden därefter.

I fråga om anslagsberäkningen anför departementschefen:

Beträffande delposten för sjukvård m. m. ha de sakkunniga räknat med en ökning med 700 kronor till 4,000 kronor. Häremot har jag icke något att invända.

Anslagsposten till reseersättningar torde få ökas ganska väsentligt. Från posten skola nämligen bestridas — förutom de utgifter för vilka posten hittills avsetts — även de ökade reseersättningar, som föranledas av inrättande av nya byråer och avdelningar, främst förrådsbyrån samt vägbyråns byggnads- och underhållsavdelningar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har funnit det av de sakkunniga beräknade beloppet, 75,000 kronor, vara för knappt tilltaget. Med hänsyn till att behovet av inspektionsresor under den närmaste tiden måste bli stort och då jag för min del utgår från att byggnadsanslag och liknande medel framdeles icke böra anlitas för att bestrida resekostnader annat än för tillfällig personal, vars ersättning utgår av andra medel än avlöningsanslag, vill jag förorda en ökning av posten förslagsvis till 90,000 kronor. Jag förutsätter därvid, i anslutning till vad jag förordat i fråga om viss personal å förrådsbyrån, att kostnaderna för sådana resor, som företagas av personal, upptagen å förrådsrörelsens stat, påföras denna stat.

I anslutning till vad jag tidigare anfört beträffande förslaget om överförande av biträdesbefattningen vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens röntgenanläggning till styrelsens avlöningsstat förordar jag, att för underhållet av nämnda anläggning ett belopp av 5,000 kronor inräknas i den i styrelsens omkostnadsanslag ingående delposten till expenser. På sätt riksräkenskapsverket föreslagit torde beloppet därvid böra ingå i den av Kungl. Maj:t maximerade posten »Övriga expenser för eget behov». Jag tillstyrker vidare, att i sistnämnda delpost i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag inräknas ett belopp av 8,500 kronor till anskaffning av ytterligare borrh- och laboratorieutrustning för styrelsens geotekniska avdelning. Under den lokala vägorganisationens omkostnadsanslag ha de sakkunniga upptagit ett belopp av 10,000 kronor, avsett att disponeras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för gemensamma blankettkostnader för vägförvaltningarna. I anslutning till ett av riksräkenskapsverket gjort uttalande rörande vägförvaltningarnas omkostnader förordar jag, att angivna belopp uppföres under styrelsens omkostnadsanslag och därvid inräknas i anslagsposten »Övriga expenser för annat än eget behov».

Vad beträffar beräkningen av expensanslaget i övrigt har jag icke något att erinra mot de sakkunnigas förslag.

En sammanfattning av departementschefens beräkning av medelsbehovet lämnas i efterföljande sammanställning, i vilken för jämförelse även medtagits motsvarande siffror för löpande budgetår:

	K r o n o r	
	1942 43	Prop.
Sjukvård m. m.....	3,300	4,000
Reseersättningar .....	49,200	90,000
Expenser:		
Bränsle, lyse och vatten .....	10,000	11,000
Övriga expenser:		
För eget behov:		
Löpande utgifter .....	67,000	94,000
Engångsutgifter .....	5,000	8,500
För annat än eget behov .....	1,000	11,000
Publikationstryck .....	2,000	3,500
Summa kronor	137,500	222,000

Utskottet.

På grund av den avsevärt utvidgade verksamhet, som ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter vägväsendets förstatligande, torde en betydande ökning av styrelsens omkostnadsanslag vara nödvändig. Utskottet, som i likhet med departementschefen förutsätter, att det i propositionen för nästa budgetår äskade beloppet icke torde få betraktas såsom utslagsgivande, då det gäller att bedöma medelsbehovet för tiden därefter, har ansett de framlagda anslagsberäkningarna böra godtagas. Under erinran om vikten av att största sparsamhet iakttages i fråga om utgifter av här ifrågakarande slag hemställer utskottet,

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Omkostnader* för budgetåret 1943/44 anvisa ett förslagsanslag av 222,000 kronor, därav 111,000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

### 3. Vägförvaltningarna: Avlöningar.

I propositionen nr 224 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att *dels* godkänna av departementschefen angiven personalförteckning för vägförvaltningarna, att tillämpas tills vidare från och med den 1 januari 1944, *dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad i propositionen förordats meddela beslut om tillsättande av vissa i personalförteckningen upptagna befattningar redan före utgången av år 1943, *dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att i den omfattning, som i samband med vägväsendets förstatligande prövas erforderlig, till övergångsstat överföra befattningshavare vid vägorganisationen i länen, *dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att beträffande löneklassplacering av befattningshavare, som övergå från anställning hos vägdistrikt till statsanställning, ävensom i övrigt meddela de särskilda övergångsbestämmelser, som må finnas erforderliga i anledning av den nya statliga vägorganisationens införande, *dels* godkänna av departementschefen angiven avlöningsstat för vägförvaltningarna, att tillämpas under budgetåret 1943/44, *dels ock* till Vägförvaltningarna: Avlöningar för budgetåret 1943/44 anvisa ett förslagsanslag av 2,472,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I de två likalydande motionerna *I: 261* och *II: 375* har hemställts, att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 224 måtte för sin del besluta, att samtliga vägdirektörer placeras i lönegraden C 6.

Vidare har i de likalydande motionerna *I: 294* och *II: 407* hemställts, att riksdagen måtte besluta att lämna Kungl. Maj:t befogenhet att vid inplacering i löneklass av tjänstemän hos vägdistrikt medgiva sådana lönetillägg, att befattningshavarna skyddas mot löneminskning samt att Kungl. Maj:t måtte till nästkommande riksdag inkomma med förslag till skäligen ersättning till dem av vägdistriktens personal, som vid statens övertagande av vägväsendet icke kunna beredas fortsatt eller annan motsvarande anställning.

Ytterligare har i de två likalydande motionerna *I: 266* och *II: 400*, såvitt här är fråga, hemställts, att sex vägmästartrikt inrättas på Gotland och att



vägdirektören i Gotlands län placeras i lönegrad C 6 samt i konsekvens härmed samtliga övriga vägväsendets tjänstemän på Gotland beredes samma löneplacering, som i regel tillkommer motsvarande befattningshavare på fastlandet.

I de två likalydande motionerna *I: 281* och *II: 395* har hemställts, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 224 måtte besluta, att den föreslagna personalstaten för vägförvaltningen inom Göteborgs och Bohus län utökas med följande fast anställda personal: 1 administrativ tjänsteman i t. ex. lönegrad A 17 som biträde åt vägdirektören i dennes egenskap av föredragande i länsstyrelsen, 1 ingenjör i lönegrad A 21 och 1 expeditiionsvakt i lönegrad Eo 5.

Därjämte har i de likalydande motionerna *I: 295* och *II: 428* hemställts, att riksdagen vid behandling av propositionen nr 224 måtte besluta uppförande i lönegrad A 14 av 225 och i lönegrad Eo 14 av 65 vägmästarbefattningar ävensom uppförande i lönegraden A 17 av 40 övervägmästarbefattningar.

I motionen *I: 267* har hemställts, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 224 måtte besluta att dels slopa de föreslagna övervägmästarbefattningarna, dels inrätta ett så stort antal vägmästarbefattningar, att det i de flesta distrikt finnes en förste och en andre vägmästare.

Vidare har i motionen *I: 302* hemställts, att riksdagen vid behandling av propositionen nr 224 måtte besluta, att antalet övervägmästare utökas från i propositionen angivna 40 till 60 stycken, varvid 48 tjänster göras till arbetsledaretjänster enligt 1938 års vägsakkunnigas förslag och 12 tjänster avses till att övertaga de nuvarande länschaktmästarnas.

Slutligen har i motionen *II: 418* hemställts, att riksdagen vid behandling av propositionen nr 224 måtte besluta vidkommande vägmästarbefattningarna, att 225 befattningar uppföras i lönegraden A 14 och 65 i lönegraden Eo 14.

**Vägförvaltningarna.** Vid behandlingen nästlidet år av propositionen nr 122 gjordes från riksdagens sida vissa uttalanden rörande utformningen av de blivande vägförvaltningarna. Sålunda ifrågasatte riksdagen bland annat nödvändigheten av att under vägdirektören anställa ingenjörer i den omfattning, som i propositionen förutsattes. Vidare ansåg riksdagen tillrådigt, att föreslagna övervägmästarbefattningar icke tillsattes, förrän erfarenheten visat, att behov därav föreläge. Möjligen kunde det vara lämpligt, att de ingenjörer, som ej skulle behöva vara högskoleutbildade och som skulle biträda vid vägunderhållet, utbyttes mot övervägmästare.

*De sakkunnigas förslag* innebär i huvudsak följande:

Vägförvaltning skulle ställas under ledning av en vägdirektör. Denne skulle i Norrbottens, Västerbottens och Västernorrlands län placeras i lönegraden C 7, i Gotlands och Blekinge län i lönegraden C 5 och i övriga län i C 6.

För vägunderhållet, för vilket vägförstatligandekommittén räknade med 45 ingenjörer och 47 övervägmästare, avse de sakkunniga 43 ingenjörer och 28 övervägmästare. Det är därvid att märka, att av ingenjörspersonalen 5 befattningshavare förutsättas skola sysselsättas med såväl underhåll som projektering och byggande, varför underhållet skulle komma att kräva 40 $\frac{1}{2}$

ingenjörstjänster. De sakkunnigas förslag i fråga om övervägmästarna bygger på den förutsättningen, att övervägmästarna icke skola i den omfattning, som vägförstatligandekommittén angav, öva uppsikt över vägmästarnas ledning av underhållsarbetena. På övervägmästarna skulle främst ankomma att verkställa en första sakgranskning av uppmätningar beträffande ackordsarbeten samt av avlöningslistor och körningslistor, att öva en viss uppsikt över reparationsarbeten på maskiner, automobiler och materiel och dylikt, att kontrollera litterering av utgifter ävensom att av primärmaterialet uttaga de uppgifter för pris- och avlöningsstatistik m. m., som erfordras innan uppgifterna kunna detaljbearbetas vid kalkylationsbokföringen.

Ingenjörspersonalen skulle bestå av dels 19 ingenjörer i lönegraden A 26, vilka skulle benämnas vägingenjörer och avses för de större länen, och dels 24 ingenjörer i lönegraden A 21. Av de senare skulle 5 placeras i de län, där vägingenjörstjänst ej skulle finnas, 14 avses för de större länen och de återstående 5 inrättas i sådana län, där vägunderhållet kräver viss ingenjörskraft utöver vägingenjören utan att härför taga i anspråk en odelad arbetskraft. För sistnämnda fall har såsom förut anmärkts förutsatts, att den biträdande ingenjören skulle användas jämväl för projektering och byggande.

Övervägmästartjänsterna, som förutsatts skola besättas med väl meriterade vägmästare, skulle placeras i lönegraden A 16. Av de 28 befattningarna skulle tre avses för vardera av Norrbottens och Västerbottens län, två för vardera av Västernorrlands och Älvsborgs län samt en för vart och ett av de övriga länen utom Gotlands och Blekinge län.

Under erinran om att statsmakterna nästlidet år uttalat sig för att fråga om statsbidrag till byggande och underhåll av enskilda vägar skulle överflyttas från den nuvarande centrala handläggningen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till länsstyrelsernas avgörande ha de sakkunniga förordat, att länschaktmästareorganisationen, som för närvarande omfattar 12 länschaktmästare, tills vidare bibehålles med de ändringar beträffande distriktsindelningen, som kunde befinnas erforderliga och lämpliga samt att liksom hittills anslagen till enskilda vägar anlitas för länschaktmästarnas avlöning, allt till dess större erfarenhet vunnits rörande organisationens definitiva utformande.

För vägbyggnad och projektering upptager de sakkunnigas förslag sammanlagt 38 ingenjörstjänster, däri icke inräknade de 5 i det föregående angivna ingenjörer, vilkas arbetstid skulle fördelas mellan underhåll, å ena, samt projektering och byggande, å andra sidan. I fråga om tjänsternas lönegradsplacering innebär sakkunnigförslaget, att 22 befattningar skulle under benämningen vägingenjör hänföras till lönegraden A 27, medan övriga tjänster skulle inplaceras i lönegraden A 21. De sakkunniga ha förutsatt att, om vägbyggnadsverksamheten skulle ökas, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle äga möjlighet att i mån av behov med anlitan av byggnadsmedel bestrida kostnaden för erforderlig sådan arbetskraft. Den erfarenhet, som på detta sätt vunnits, skulle framdeles kunna tjäna till ledning för en slutlig lösning av frågan.

Beträffande personalen å vägförvaltningarnas kameralavdelningar hänvisas till efterföljande sammanställning av vägförvaltningarnas personal.

**Sammanställning av vägförvaltningarnas personal.**

(De sakkunnigas förslag).

Lönegrad		Vart och ett av Västerbottens och Norrbottens två län	Väster-norr-lands län	Älvsborgs län	Vart och ett av Stockholms, Östergötlands, Jönköpings, Kalmar, Malmöhus, Kristianstads, Skaraborgs, Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands tio län	Vart och ett av Södermanlands, Kronobergs, Göteborgs och Bohus, Örebro och Gävleborgs fem län	Vart och ett av Uppsala, Hallands och Västmanlands-tre län	Vart och ett av Gotlands och Blekinge två län	Summa
Vägdirektör	C 7	1	1	—	—	—	—	—	3
»	C 6	—	—	1	1	1	—	—	19
»	C 5	—	—	—	—	—	—	1	2
Vägingenjör	A 27	1	1	1	1	1	1	—	22
»	A 26	1	1	1	1	1	—	—	19
Ingenjör	A 21	2	2	2	2	1	1	2	40
Väggkamrer	A 21	1	1	1	1	1	—	—	19
»	A 20	—	—	—	—	—	1	1	5
Övervägmästare	A 16	3	2	2	1	1	1	—	28
Ritare	A 12	1	1	1	1	1	1	1	24
Kontorist	A 9	—	—	—	—	—	—	1 <sup>1</sup>	2
Kanslibitråde	A 7	1	1	1	1	1	1	—	22
Bokhållare	Eo 17	1	1	1	1	—	—	—	14
Väggkassör	Eo 14	—	—	—	—	1	—	—	5
»	Eo 11	1	1	1	1	—	1	—	17
Kontorist	Eo 9	1	1	1	1	2	1	1	29
Kanslibitråde	Eo 7	1	1	—	—	—	—	—	3
Expeditionsvakt	Eo 5	1	1	1	1	—	—	—	14
Kantorsbiträde	Eo 4	1	1	1	1	1	1	1	24
Skrivbiträde	Eo 2	1	1	1	1	1	1	—	22
Summa per län		18	17	16	15	13	11	8	—
Totalt		36	17	16	150	65	33	16	333

<sup>1</sup> Tillika väggkassör.

För att möjliggöra för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att förse vägförvaltningarna med de ytterligare biträden, som med säkerhet kunde komma att erfordras, föreslå de sakkunniga, att till styrelsens förfogande ställas en anslagspost för extra personal å 75,000 kronor.

Departementschefen har funnit de av de sakkunniga framlagda förslagen till utformning av vägförvaltningarnas organisation i stort sett väl avvägda och lämpade att läggas till grund för den nya organisationen. I vissa hänseenden har emellertid departementschefen förordat vissa jämkningar.

Beträffande de olika förslagen har departementschefen anfört i huvudsak:

Med hänsyn till den självständiga ställning, som vägdirektören kommer att intaga, samt det honom åvilande ansvaret icke minst i ekonomiskt hänseende finner jag i likhet med de sakkunniga, att befattningarna såsom vägdirektör

böra placeras å löneplanen C och tillsättas medelst förordnande på viss tid. De sakkunnigas förslag om en uppdelning av tjänsterna på tre olika lönegrader har liksom lönegradsplaceringarna från vissa håll väckt erinringar. En enhetlig lönegradsplacering kan synas i och för sig tilltalande, men skiljaktigheterna beträffande arbetsuppgifternas omfattning och i vissa avseenden jämväl beträffande arbetets kvalitet samt ansvarsbördan synas mig dock vara så påfallande, att en differentiering på detta förvaltningsområde framstår såsom befogad. Denna differentiering bör dock icke göras större än nödvändigt. Enligt min mening innebär de sakkunnigas förslag härutinnan en lämplig och rättvis avvägning.

Vad lönesättningen angår vill jag ansluta mig till de sakkunnigas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och lönenämnden biträdda förslag. Det kan enligt min uppfattning befaras, att en lägre löneställning skulle försvåra en fullgod rekrytering av de för vägväsendet utomordentligt viktiga vägdirektörstjänsterna.

I den mån särskild personal utöver den mera fasta organisationen behöver anställas vid stegrad byggnadsverksamhet, bör sådan personal icke avlönas såsom de sakkunniga förutsatt av byggnadsmedel utan från den för vägförvaltningarna avsedda avlöningsposten till icke-ordinarie personal, vilken i enlighet med vad de sakkunniga förordat bör upptagas förslagsvis och sålunda kunna efter beslut av Kungl. Maj:t överskridas. Från nämnda post kan avlöning åt extra ordinarie tjänstemän utan riksdagens medgivande icke beredas i högre lönegrad än Eo 20. I den mån högre löneställning erfordras får sålunda anställning såsom extra tjänsteman eller arvodesanställning tillgripas. Därest behovet av här avsedd personal framdeles visar sig stadigvarande, böra ordinarie tjänster kunna inrättas och medel för bestridande av avlöningskostnaderna alltså inräknas i avlöningsanslaget under ordinarieposten.

Med hänsyn till de avsevärda kostnader, som vägunderhållet årligen drager, är det av stor vikt, att ledningen av och tillsynen över arbetet blir effektiv samt att tillfredsställande kontroll erhålles. Det synes mig därför angeläget, att arbetsledarpersonalen såväl i kvantitativt som i kvalitativt avseende så passas, att tillsyn och kontroll icke behöva eftersättas. Ehuru vägtrafiken för närvarande är avsevärt mindre än normalt, har likväl arbetsledningen på grund av åtskilliga med krisen sammanhängande svårigheter i avseende å transporter, maskiners drift och användandet av ersättningsmaterial m. m. i allmänhet försvärats. Dessa förhållanden medföra, att personalen för vägunderhållet icke kan nedbringas i den omfattning, vartill trafikens nedgång rent kvantitativt måhända eljest kunnat giva anledning.

De arbetsuppgifter, som de sakkunniga förutsatt skola ankomma på övervägmästarna, äro sådana, att de icke kunna eftersättas. Blott ett fåtal av uppgifterna kunna övertagas av vägmästarna. Såsom de sakkunniga framhållit kan sakgranskningen av vägmästarnas uppmätningar m. m. givetvis icke utföras av vägmästarna själva, utan denna granskning bör utföras av personal vid vägförvaltningen. Om övervägmästartjänster icke skulle inrättas, finge dessa göromål utföras av högre kvalificerad personal. Å andra sidan skulle en överflyttning, i den mån så kunde ske, å vägmästarna av arbetsuppgifter av här ifrågavarande slag vara mindre rationell. Vägmästarna böra icke belastas med expeditjonsarbete i större utsträckning än som är oundgängligen nödvändigt, utan de böra i huvudsak ägna sig åt det praktiska arbetet. Hårtill kommer, att expeditjonsgöromål i allmänhet utföras snabbare och säkrare av därtill tränad personal än av tjänstemän, vilka huvudsakligen skola ägna sin arbetstid åt praktisk arbetsledning.

Med hänsynstagande till här berörda förhållanden synes det av de sakkunniga beräknade antalet befattningshavare vid vägförvaltningarna för ledning

av underhållsarbetena vara i stort sett väl avvägt. Jag anser mig därför icke böra ifrågasätta någon begränsning av detta antal. De sakkunnigas förslag i fråga om fördelningen av arbetsuppgifterna på ingenjörspersonal och övervägmästare har jag ansett mig böra biträda.

Den föreslagna löneställningen för de för vägunderhållet avsedda väg-ingenjörbefattningarna — vilka förutsättas skola besättas med väl kvalificerade ingenjörer, som behärska icke blott modernt grusvägunderhåll utan även underhåll av beläggningar, broar och andra konstarbeten — synes lämpligt avvägd. Jag tillstyrker alltså, att befattningarna under benämningen väg-ingenjör hänföras till lönegraden A 26.

Vad angår den för underhållet avsedda ingenjörspersonalen i övrigt, har jag icke något att erinra mot en placering i lönegraden A 21 av de ingenjörer, som avses skola tjänstgöra i de 5 län, där vägingenjör icke skulle finnas, och av de 5 ingenjörer, vilkas arbetsuppgifter skulle omfatta såväl vägunderhåll som projektering och byggande. Då det förutsattes, att den lägre ingenjörspersonalen för vägunderhållet icke behöver vara högskoleutbildad, anser jag emellertid i anslutning till vad lönenämnden uttalat, att även lägre lönegrads-placering än A 21 bör komma till användning. Jag vill förorda, att de återstående 14 ingenjörerna hänföras till lönegraden A 19.

Den för övervägmästarna föreslagna placeringen i lönegraden A 16 synes motiverad med hänsyn såväl till arbetets art och omfattning som till att befattningarna förutsättas skola besättas med väl meriterade vägmästare.

De sakkunniga ha förordat, att länsschaktmästarorganisationen tills vidare skulle bibehållas med de förändringar beträffande distriktsindelningen, som kunde befinnas erforderliga och lämpliga. Enligt min mening ha de sakkunniga icke förebragt tillräckliga skäl för sitt förslag i detta avseende. Då det förutsatts, att vägdirektören skulle vara föredragande även för frågor rörande byggande och underhåll av enskilda vägar samt bära ansvaret för kontroll m. m. av dylika vägar, synes det ligga närmast till hands, att de nuvarande länsschaktmästarnas uppgifter övertagas av vägförvaltningarna såsom tjänstställande och sålunda fullgöras av vägdirektören underställd personal. I enlighet härmed böra de särskilda länsschaktmästarbefattningarna försvinna. Jag föreslår, att de förrättningar, vilka i allmänhet skola föregå beslut rörande statsbidrag till enskild väghållning, verkställas av övervägmästare, dock att förrättningar av enklare beskaffenhet böra kunna anförtros även åt vägmästare. Kontroll å istandsättningsarbeten och tillsyn över vägunderhållets ombesörjande böra, där så lämpligen kan ske, ankomma på vägmästarna i de distrikt, där ifrågavarande vägar äro belägna. Härigenom vinnes besparing i tid och resekostnader. Då det icke kan förutsättas, att de tidigare förordade, för vägunderhållet närmast avsedda övervägmästarna vid sidan av sina övriga arbetsuppgifter alltid skola kunna medhinka att jämväl handlägga förrättningar om enskilda vägar, måste vid bifall till mitt förslag antalet övervägmästare utökas. De statliga uppgifterna beträffande enskild väghållning äro emellertid för närvarande icke av den omfattning, att en för denna väghållning särskilt avsedd övervägmästare kan anses behöfelig för varje län. Jag förordar, att antalet här ifrågasatta övervägmästare tills vidare bestämmes till 12, d. v. s. samma antal vartill de nuvarande länsschaktmästarna uppgå. Det torde böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att med hänsyn till den beräknade omfattningen av förrättningar rörande enskilda vägar ävensom till arbetsbördan i övrigt inom de olika vägförvaltningarna bestämma övervägmästarnas placering samt den omfattning, vari övervägmästarna i förekommande fall skola tjänstgöra inom andra län än det, där befattningshavaren stationeras.

De sakkunnigas förslag i fråga om antalet befattningshavare för väg-

byggnad och projektering synes vara uppgjort med tillbörlig försiktighet och med hänsynstagande till rådande förhållanden på vägbyggnadsområdet.

Beträffande vägingenjörsbefattningarna anser jag, i anslutning till vad jag tidigare anfört rörande förste byråingenjörstjänsterna å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå, att befattningarna böra placeras i lönegraden A 26. Härigenom erhålles, vilket i och för sig synes tilltalande, samma löneställning för vägingenjörerna för underhållet som i fråga om de för projektering och byggande avsedda vägingenjörerna.

I likhet med statskontoret anser jag, att lönegradsplaceringen för vägkamrerarna och vägkassörerna bör göras enhetlig på det sätt, att samtliga vägkamrerarbefattningar upptagas i lönegraden A 21 och samtliga kassörstjänster i lönegraden Eo 11. Däremot anser jag tillräckliga skäl icke föreligga att — såsom statskontoret förordat — uppflytta de 2 kontoristtjänsterna (vägkassörer) i Gotlands och Blekinge län till lönegraden Eo 11.

Innebörden av departementschefens förslag beträffande vägförvaltningarnas personal framgår av följande sammanställning:

### Sammanställning av vägförvaltningarnas personal.

Lönegrad	Vart och ett av Västerbottens och Norrbottens två län	Väster-norr-lands län	Älvs-borgs län	Vart och ett av Stockholms, Östergötlands, Jönköpings, Kalmar, Malmöhus, Kristianstads, Skaraborgs, Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands tio län	Vart och ett av Södermanlands, Kronobergs, Göteborgs och Bohus, Örebro och Gävleborgs fem län	Vart och ett av Uppsala, Hallands och Västmanlands tre län	Vart och ett av Gotlands och Blekinge två län	Ej fördelade Övervägmästare	S:a
Vägdirektör C 7	1	1	—	—	—	—	—	—	3
” C 6	—	—	1	1	1	1	—	—	19
” C 5	—	—	—	—	—	—	1	—	2
Vägingenjör A 26	2	2	2	2	2	1	—	—	41
Ingenjör A 21	1	1	1	1	1	1	2	—	26
Väggamrer A 21	1	1	1	1	1	1	1	—	24
Ingenjör A 19	1	1	1	1	—	—	—	—	14
Övervägmästare A 16	3	2	2	1	1	1	—	12	40
Ritare A 12	1	1	1	1	1	1	1	—	24
Kontorist A 9	—	—	—	—	—	—	1 <sup>1</sup>	—	2
Kanslibitråde A 7	1	1	1	1	1	1	—	—	22
Bokhållare Eo 17	1	1	1	1	—	—	—	—	14
Väggassör Eo 11	1	1	1	1	1	1	—	—	22
Kontorist Eo 9	1	1	1	1	2	1	1	—	29
Kanslibitråde Eo 7	1	1	—	—	—	—	—	—	3
Expeditionsvakt Eo 5	1	1	1	1	—	—	—	—	14
Kontorsbiträde Eo 4	1	1	1	1	1	1	1	—	24
Skrivbiträde Eo 2	1	1	1	1	1	1	—	—	22
Summa per län	18	17	16	15	13	11	8	—	—
Ej fördelade Övervägmästare	—	—	—	—	—	—	—	12	—
<b>Totalt</b>	<b>36</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>150</b>	<b>65</b>	<b>33</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>345</b>

<sup>1</sup> Tillika väggassör.

**Vägmästarorganisationen.** Till frågan om storleken av vägmästarnas arbetsområden ha statsmakterna redan tagit ställning i princip. I 1942 års proposition förordades nämligen, att arbetsområdena skulle erhålla en sådan omfattning, att arbetena kunde ledas av en person och att arbetsbördan för varje vägmästare bleve ungefär lika stor. Häremot uttalade *riksdagen* icke någon erinran. 1942 års vägsakkunniga ha emellertid ytterligare belyst denna fråga och därvid funnit övervägande skäl tala för införande av enmansdistrikt med enhetlig tjänsteställning för samtliga vägmästare.

De sakkunniga ha funnit landets indelning i arbetsområden böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De ha därför ansett sig endast hava att bedöma det erforderliga antalet vägmästare och deras löneställning samt att med stöd därav föreslå antalet vägmästartjänster.

Utgående från den nuvarande omfattningen av väghållningsarbetet ha de sakkunniga efter verkställda beräkningar kommit till den uppfattningen, att landet borde indelas i ungefär 280 vägmästarområden. Utöver detta antal vägmästartjänster, som vore approximativt beräknat, borde beräknas ytterligare 10 dylika befattningar i reserv. Det erforderliga antalet vägmästartjänster skulle alltså bliva 290.

Under erinran om att de sakkunniga föreslagit, att en maskiningenjörstjänst inrättas vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förrådsbyrå för tillsynen av vägorganisationens maskiner, ha de sakkunniga i detta sammanhang förordat, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen måtte bemyndigas att såsom biträden åt maskiningenjören försöksvis anställa ett par mot arvoden avlönade verkmästare, därvid arvoden borde föras på förrådsrörelsens stat.

De sakkunniga ha föreslagit, att vägmästarbefattningarna hänföras till 13 lönegraden. Beträffande fördelningen av tjänsterna på ordinarie och icke-ordinarie anse de sakkunniga 225 befattningar böra uppföras i lönegraden A 13 och 65 i lönegraden Eo 13.

*Departementschefen* anser i likhet med de sakkunniga tillräckliga skäl icke föreligga att frågå den uppfattning, varåt statsmakterna tidigare givit uttryck, nämligen att vägmästarområdena skulle givas sådan omfattning, att arbetena kunde ledas av en person och att arbetsbördan för varje vägmästare bleve ungefär lika stor. Departementschefen har emellertid framhållit, att den nya vägmästarorganisationen i olika avseenden komme att bygga på den nuvarandes grund och måste — åtminstone till en början — anpassas efter bland annat befintligheten av garage och verkstäder. Där så av särskilda skäl kunde finnas lämpligt, borde med hänsyn härtill en avvikelse från principen om enmansdistrikt undantagsvis kunna ifrågakomma och såsom en övergångsform ett större arbetsområde läggas under ledning av en mera erfaren vägmästare, vilken till biträde erhöle en eller flera yngre vägmästare.

Vidare har departementschefen anfört bland annat:

Med anledning av vad Sveriges arbetsledareförbund anfört om önskvärdeheten av att befattningshavare med långvarig praktisk erfarenhet på vägunderhållsområdet deltaga i den direkta arbetsledningen vill jag i detta sammanhang framhålla, att innehavarna av de övervägmästartjänster, vilkas in-

rättande jag i det föregående förordat och vilka ansetts önskvärda bland annat för att frigöra vägmästarna från en del expeditionsarbete, icke äro avsedda att bliva uteslutande expeditionsmän. Såsom de sakkunniga framhållit, böra övervägmästarna liksom övrig underhållspersonal följa underhållsarbetet ute i arbetsområdena. Vidare må erinras, att enligt vad jag tidigare föreslagit vid vägförvaltningarna skulle finnas anställda ingenjörer i lönegraderna A 19 eller A 21 väsentligen för arbetsledande uppgifter beträffande underhållet. Dessa befattningar, för vilka högre teknisk examen icke skulle erfordras, torde kunna förväntas i viss utsträckning bliva besatta med personer med beprövad praktisk erfarenhet från arbetsledning vid underhållsarbeten. Till dylika befattningar böra även vägmästare och övervägmästare med framstående duglighet och erforderlig teknisk underbyggnad kunna beföras. I betraktande av den relativt stora omfattning, som vägunderhållsarbetet trots krisförhållandena har, och då vidare organisationen av naturliga skäl ej kan göras obegränsat elastisk, synes det mig icke tillrådligt att minska det föreslagna antalet vägmästarebefattningar, vilket innebär en betydande begränsning av antalet motsvarande tjänster hos de nuvarande vägdistrikten. Å andra sidan läser det föreslagna antalet få anses tillräckligt för nuvarande förhållanden med hänsyn till att vissa uppgifter komma att överföras från vägmästarna, därest de av mig förordade övervägmästartjänsterna inrättas.

De sakkunnigas förslag, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle be- myndigas att med anlitan- de av medel från förrådsrörelsens stat försöksvis anställa ett par mot arvoden avlönade biträden åt maskiningenjören å styrelsens förrådsbyrå, vill jag icke motsätta mig. Beslut härom bör dock föregås av en noggrann prövning rörande behovet av dylikt arbetsbiträde och rörande de fördelar ur hushållningssynpunkt, som kunna vara förenade därmed. Jag förutsätter vidare, att ett dylikt anställande ej må ske utan Kungl. Maj:ts medgivande. Skulle behovet av biträde av här avsett slag framdeles visa sig vara av stadigvarande natur, böra ersättningarna till biträdena överföras till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsanslag.

Vid bestämmandet av löneställningen för vägmästarna anser jag de till dem nu utgående löneförmånerna från vägdistriktet icke böra vara avgörande. Även om arbetsuppgifterna i stort sett bliva desamma som för närvarande, kommer likväl vägmästarnas ställning i vissa betydelsefulla hänseenden att bliva förändrad. Inom de nuvarande vägdistrikten finnas i allmänhet icke några högre tekniska arbetsledare än vägmästarna, och dessa ha på grund härav merendels en självständigare ställning än vad fallet kommer att bliva inom den statliga vägorganisationen, där de komma att arbeta under befäl av ingenjörer och övervägmästare vid distriktsförvaltningarna. Vägförstatligandekommittén, som fann vägmästartjänsterna närmast jämförliga med förste banmästartjänster i 12 lönegraden vid statens järnvägar, föreslog, att vägmästarna skulle placeras i nämnda lönegrad. 1942 års vägsakkunniga ha emellertid med hänsyn bland annat till att den vägsträcka, som vägmästarna skulle komma att svara för, vore avsevärt — stundom 4 å 5 gånger — längre än den bansträcka, som en förste banmästare hade sig underställd, ansett vägmästarebefattningen i allmänhet vara mera krävande än förste banmästartjänsterna. De sakkunniga ha därför föreslagit, att vägmästartjänsterna skulle placeras i 13 lönegraden. Då de sakkunniga enligt min mening förebragt bärande skäl för denna placering, vill jag i likhet med allmänna lönenämnden biträda de sakkunnigas förslag. Det må här förutskickas, att jag i det följande vid behandlingen av övergångsfrågor har för avsikt att i nära anslutning till vad de sakkunniga förordat tillstyrka, att de vägmästare, som övergå från vägdistriktets till statens tjänst, må med viss begränsning kunna placeras i sådan löneklass, att löneminskning förebygges.



De sakkunnigas förslag att av de 290 vägmästarna 225 skulle erhålla ordinarie ställning och 65 extra ordinarie föranleder icke någon erinran från min sida.

**Vissa övergångsfrågor.** Vissa av befattningarna vid vägförvaltningarna, däribland vägdirektörstjänsterna, föreslås i propositionen skola få tillsättas något före tidpunkten för den nya vägorganisationens genomförande.

Då det på nuvarande stadium icke är möjligt att avgöra, vilka ordinarie tjänstemän, som skulle behöva överföras på övergångsstat, har i propositionen hemställts om bemyndigande för Kungl. Maj:t att besluta härutinnan. För 1944 års riksdag förutsättes sedermera för fastställelse skola framläggas en slutgiltig personalförteckning beträffande övergångsstaten.

Även med den tidigare förordade placeringen av vägmästarna i lönegraderna A 13 och Eo 13 skulle åtskilliga av dem vid en övergång till statstjänst komma att med tillämpning av gällande regler om löneklassplacering få vidkännas mer eller mindre betydande löneminskningar. Under erinran om att statsmakterna tidigare vid förstatligande av enskild eller kommunal verksamhet sökt exempelvis genom beviljande av personliga lönetillägg förebygga löneminskning för tjänstemän, som övergått i statstjänst, ha de sakkunniga föreslagit särskilda åtgärder i syfte att inom vissa gränser undvika löneförsämring för vägmästarna. Sälunda skulle vägmästare placeras i den löneklass inom lönegraden, som låge närmast under vederbörandes förutvarande avlöning. Vidare skulle under vissa förutsättningar vederbörande kunna placeras i högst två löneklasser högre än lönegradens högsta, därest lönen enligt denna understeg vägmästarens tidigare lön.

Kostnaderna för placering av vägmästarna i högre löneklass än lönegradens högsta ha de sakkunniga beräknat till för helt budgetår 60,000 kronor jämte därå belöpande rörligt tillägg.

*Departementschefen* har rörande lönegradsplaceringen anfört bland annat:

Förslaget om att vägmästare skulle placeras i den löneklass inom lönegraden, som ligger närmast under vederbörandes förutvarande avlöning, finner jag skäligt. Ehuru jag med hänsyn till den förhållandevis förmånliga löneställning, som föreslagits för vägmästarna, ansett det i viss mån tveksamt, huruvida tillräckliga skäl föreligga för personliga tillägg utöver den lön, som utgår i lönegradens högsta löneklass, vill jag dock med hänsyn till ifrågavarande befattningshavares tidigare anställningsförhållanden icke mot sätta mig, att möjlighet hålles öppen att i särskilda fall medgiva dylika tillägg genom placering högst två löneklasser över vederbörandes slutlöneklass. Provingen bör i dessa fall ankomma på Kungl. Maj:t, som därvid bör taga hänsyn icke enbart till löneställningen före förstatligandet utan även till längden av den tid, varunder högre löneförmåner åtnjutits, och andra på frågan inverkan omständigheter. I övrigt synes den första löneklassplaceringen böra verkställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Jämväl beträffande annan personal än vägmästare torde, i den mån övergång från anställning hos vägdistrikt till statstjänst äger rum, få tillämpas de regler för beredande av personliga lönetillägg, som här förordats med avseende å vägmästarna. Fråga om placering i högre löneklass än som följer av avlöningsreglementenas bestämmelser torde emellertid beträffande dylik annan personal böra avgöras av Kungl. Maj:t.

I likhet med de sakkunniga har departementschefen utgått från att det skulle bliva möjligt för den personal hos vägdistriktet, som vid förstatligandet bleve övertalig, att erhålla annan anställning. Därest i något enstaka fall skäl befunnas föreligga för understöd eller ersättning i annan form åt övertalig personal har departementschefen ansett, att frågan härom från fall till fall finge underställas riksdagens avgörande. De som entledigades borde komma i åtnjutande av avtalad uppsägningstid, räknad från tidpunkten för statens övertagande av väghållningen.

Vidare har departementschefen framhållit, att därest Kungl. Maj:t skulle finna anledning att i något enstaka fall ifrågasätta ersättning till vägstyrelseordförande, som mycket länge innehåft sitt uppdrag, frågan härom torde få föreläggas riksdagen.

**Anslagsberäkningen.** Från och med nästa budgetår skulle enligt propositionen kostnaderna för den statliga vägförvaltningen i länen uppdelas på två anslag, nämligen ett för avlöningar och ett för omkostnader.

De sakkunnigas beräkningar i vad avser avlöningsanslaget sluta å ett belopp av 2,446,210 kronor, medan i propositionen äskas ett belopp av 2,472,000 kronor. Att propositionsförslaget trots de förordade begränsningarna i fråga om löneställningen för vissa befattningar överstiger de sakkunnigas beräkningar sammanhänger i huvudsak med att i anslaget inräknats dels omkring 6,000 kronor för kallortstillägg, vilka kostnader icke medtagits i sakkunnigförslaget, och dels omkring 28,000 kronor för de föreslagna ytterligare 12 övervägmästarna.

*Utskottet.*

På grund av de särskilda förhållanden, som för närvarande råda å väghållningens område, är det givetvis vanskligt att utforma en vägförvaltningsorganisation, som smidigt ansluter sig till de olika arbetsuppgifterna i de skilda länen. Om möjligt bör å ena sidan åt organisationen givas en sådan utformning, att den icke blir mera omfattande än som är nödvändig med hänsyn till nuvarande behov samt å andra sidan organisationen kunna utan alltför stora svårigheter utvidgas för att möta de krav, som uppkomma vid en återgång till mera normala förhållanden. Såvitt utskottet vid sin granskning av det föreliggande förslaget kunnat finna, har detsamma, enligt vilket länen indelats i sju grupper, för vilka var för sig upptagits en med hänsyn till väghållningens växlande omfattning avpassad personaluppsättning, i huvudsak tillgodosett här angivna synpunkter.

Motionsvis har hemställts, att samtliga vägdirektörstjänster skulle placeras i lönegraden C 6. Vissa skäl kunna onekligen anföras för en enhetlig lönegradsplacering — främst det förhållandet att skillnaden i arbetsbördan för de olika vägdirektörerna i viss mån blir utjämnad genom att till vägdirektörens förfogande i de mera arbetstyngda länen ställes såväl större som mera kvalificerad personal. För en olika löneställning talar å andra sidan särskilt den ökade ansvarsbördan, som åvilar vägdirektören i ett större län, ävensom vikten av att till de mera svårskötta länen kunna om möjligt knyta de mest kvalificerade arbetskrafterna. Utskottet har för sin del ansett sig såtillvida

böra ansluta sig till ifrågavarande motioner, att utskottet förordar, att samtliga vägdirektörstjänster utom de i Gotlands och Blekinge län placeras i lönegraden C 6. Beträffande sistnämnda tjänster anser utskottet däremot anledning icke föreligga att frångå departementschefens förslag. Utskottet kan sålunda icke biträda det i motionerna I: 266 och II: 400 framförda förslaget i vad avser vägdirektörstjänsten i Gotlands län. Vad i nämnda motioner föreslagits om en höjning av löneställningen jämväl för viss övrig personal inom vägförvaltningen i Gotlands län kan ej heller av utskottet tillstyrkas.

Beträffande personalen för vägunderhållet ifrågasatte 1942 års riksdag vid behandlingen av proposition nr 122, huruvida det vore nödvändigt att under vägdirektören anställa ingenjörer i den omfattning, som i propositionen förutsattes. Riksdagen ansåg vidare tillrådligt, att de föreslagna övervägmästarebefattningarna icke besattes, förrän erfarenheten visat, att behov därav föreläge. Möjligen kunde det, uttalade riksdagen, vara lämpligt, att den ingenjör, som ej skulle vara högskoleutbildad, utbyttes mot en övervägmästare.

Det i förevarande proposition framlagda förslaget i vad avser personalen för vägunderhållet innebär i jämförelse med det tidigare förslaget, att antalet ingenjörer minskas från 45 till 43, därav 19 i lönegraden A 26, 10 i lönegraden A 21 och 14 i lönegraden A 19 och att övervägmästarnas antal nedgår från 47 till 28. Av de 43 ingenjörerna förutsätts 5 skola sysselsättas jämväl med projektering och byggande. De skäl, som departementschefen anfört till stöd för förslaget, anser utskottet i allt väsentligt bärande, och utskottet finner därför icke anledning att däremot framställa någon erinran. Utskottet vill såsom en fördel med förslaget framhålla de ökade möjligheter, som detsamma genom inrättande av ingenjörstjänster jämväl i 19 lönegraden erbjuder att till underhållspersonalen å vägförvaltningskontoren knyta väl meriterade och i övrigt dugliga övervägmästare och vägmästare. Med anledning av vad departementschefen anfört rörande de arbetsuppgifter, som skulle ankomma på de föreslagna övervägmästarna, vill utskottet framhålla angelägenheten av att övervägmästarna i den utsträckning förhållandena medgiva beredes tillfälle att följa det praktiska arbetet ute i arbetsområdena.

Departementschefens förslag, att de nuvarande 12 länsschaktmästarna skola under benämning övervägmästare inordnas i den nya vägförvaltningsorganisationen, finner utskottet innebära såväl praktiska som organisatoriska fördelar. Utskottet tillstyrker därför ifrågavarande förslag. Det sammanlagda antalet övervägmästare skulle alltså komma att utgöra 40. Utskottet förutsätter emellertid, att inordnandet av länsschaktmästarna i vägförvaltningsorganisationen icke bör få medföra, att dessa till förfång för de uppgifter, för vilka de närmast äro avsedda, tagas i anspråk för andra uppgifter inom den allmänna väghållningen.

Vad departementschefen föreslagit rörande antalet befattningshavare för projektering och byggande samt för handhavandet av kameralavdelningarnas arbetsuppgifter föranleder ej erinran från utskottets sida. Utskottet vill i detta sammanhang — i anslutning till vad utskottet anförde under den förut behandlade punkten om anslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens av-

löningar — endast understryka departementschefens uttalande, att byggnadsmedel icke böra anlitas för att bestrida kostnaderna för sådan särskild personal utöver den mera fasta organisationen, som kan behöva anställas vid stegrad byggnadsverksamhet, utan att dylik personal bör avlönas från den för vägförvaltningarna avsedda avlöningsposten till icke-ordinarie personal. Utskottet tillstyrker i anslutning härtill, att denna post i avlöningsstaten upptages under beteckningen förslagsvis och att densamma må överskridas efter medgivande av Kungl. Maj:t.

Vad lönegradsplaceringen för den föreslagna personalen angår synes densamma enligt utskottets uppfattning vara i allt väsentligt väl avvägd. Utskottet anser sig därför icke kunna biträda de motionsvis framförda förslagen om en högre lönegradsplacering än A 16 för övervägmästarna. Det bör enligt utskottets mening här framhållas, att de föreslagna lägre ingenjörsbefattningarna för underhållet hava förutsatts skola kunna besättas även av väl meriterade övervägmästare, varför möjligheter alltså föreligga för övervägmästare att erhålla befattningar i högre lönegrad än A 16.

Vad härefter angår vägmästarorganisationen finner utskottet i likhet med departementschefen tillräckliga skäl saknas för att frångå den av statsmakterna nästlidna år intagna ståndpunkten, att arbetsområdena i princip böra erhålla sådan omfattning, att arbetena kunna ledas av en person och att arbetsbördan för varje vägmästare blir av ungefär lika storleksordning.

Att bedöma antalet erforderliga arbetsområden är givetvis vanskligt. I avvakta på erfarenheter från den nya organisationen synes emellertid det av de sakkunniga beräknade och av departementschefen godtagna antalet av 280 jämte 10 i reserv icke böra möta erinran. Då någon ställning i detta sammanhang helt naturligt ej kan tagas till fördelningen av angivna antal å de olika länen utan indelningen i arbetsområden såsom förutsatts bör ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, anser sig utskottet icke kunna, såsom i motionerna I: 266 och II: 400 förordats, föreslå, att sex vägmästardistrikt inrättas i Gotlands län.

Vägmästarna ha föreslagits skola placeras 225 i lönegraden A 13 och 65 i lönegraden Eo 13. I jämförelse med vad 1938 års sakkunniga förordat innebär detta en höjning med en lönegrad. Motionsvis har yrkats, att vägmästarna placeras i 14 lönegraden. Även med beaktande av att en väl kvalificerad vägmästarkår utgör en nödvändig förutsättning för ett ekonomiskt och rationellt skött vägunderhåll, måste enligt utskottets mening den föreslagna lönegradsplaceringen med hänsyn till de förmåner — icke minst ur pensionssynpunkt — som statsanställning erbjuder, få anses tillfredsställande. En jämförelse med andra likartade statliga befattningar, närmast förste banmästartjänsterna, vilka äro placerade i 12 lönegraden, ger också vid handen, att den för vägmästarna föreslagna lönegradsplaceringen får anses rättvist avvägd. Utskottet tillstyrker alltså departementschefens här ifrågavarande förslag.

Utskottet anser, att den personal hos de nuvarande vägdistrikten, vilken övergår i statstjänst, i princip icke bör erhålla inkomstminskning. Departementschefen har i dylikt syfte föreslagit, att befattningshavare hos vägdistrikt

skall, därest särskilda förhållanden icke ge anledning till annat, inplaceras i den löneklass inom den ifrågavarande lönegraden, som ligger närmast under hans nuvarande lön, samt att han, om hans förutvarande lön överstiger lönen enligt den högsta löneklassen, skall kunna placeras i högst två löneklasser över lönegradens högsta. Förslaget härutinnan tillstyrkes av utskottet. Då förslaget på grund av angivna begränsning av tillägget till två löneklasser innebär, att ett mindre antal befattningshavare kan komma att få vidkännas någon löneminskning, har i motionerna I: 294 och II: 407 hemställts, att Kungl. Maj:t måtte erhålla befogenhet att medgiva sådant lönetillägg, att någon löneminskning överhuvud icke uppkommer. Även om de av departementschefen föreslagna grunderna för personliga lönetillägg ur personalens synpunkt måste — såvitt utskottet kan finna — anses i stort sett tillfredsställande, vill utskottet dock förorda, att ytterligare lönetillägg utöver de föreslagna två löneklasserna över lönegradens högsta må kunna utgå, därest någon större löneminskning eljest skulle inträda och särskilda skäl i övrigt äro för handen, såsom att befattningshavaren kan åberopa lång tjänstetid, kvalificerad utbildning eller att han tidigare handhaft arbetsuppgifter av särskilt krävande och speciell art. Befogenhet för Kungl. Maj:t att medgiva sådant ytterligare lönetillägg torde inrymmas i det av Kungl. Maj:t begärda bemyndigandet att meddela de särskilda övergångsbestämmelser, som må finnas erforderliga i anledning av den nya statliga vägorganisationens införande.

I likhet med vad utskottet tidigare förordat i fråga om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personal bör bemyndigande för Kungl. Maj:t att tillsätta vissa befattningshavare före den 1 januari 1944 och att överföra personal å övergångsstat lämnas jämväl beträffande personal, tillhörande den lokala vägorganisationen.

Utskottet vill i detta sammanhang framhålla önskvärdheten av att de hos de nuvarande vägdistrikten anställda befattningshavarna så långt lämpligen kan ske beredes tillfälle till fortsatt anställning vid vägväsendet. Det torde dock måhända icke kunna undvikas, att vid statens övertagande av väghållningen på landet vissa befattningshavare icke kunna erhålla anställning vid den statliga förvaltningen. Liksom departementschefen utgår utskottet från att det i regel skall bliva möjligt för den övertaliga personalen att erhålla annan anställning. Utskottet vill även erinra om att den personal, som entledigas, kommer att få åtnjuta avtalad uppsägningstid med rätt till lön under uppsägningstiden. Även om utskottet sålunda anser tillräcklig anledning icke föreligga att, såsom i motionerna I: 294 och II: 407 hemställts, föreslå, att särskild ersättning bör utgå till de befattningshavare, som vid statens övertagande av vägväsendet icke kunna beredas fortsatt eller annan motsvarande anställning, vill utskottet dock framhålla, att i enstaka fall skäl till ersättning för mistad befattning kan anses föreligga. Det bör då såsom departementschefen uttalat ankomma på Kungl. Maj:t att för riksdagen framlägga förslag om dylik ersättning.

Vad departementschefen anfört i ovan ej berörda delar har icke givit utskottet anledning till särskilt uttalande. Ej heller har anslagsberäkningen för

vägförvaltningarnas avlöningar för nästa budgetår, som sluta å ett belopp av 2,472,000 kronor, föranlett någon erinran från utskottets sida.

Utskottet hemställer,

I. att riksdagen, med anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt motionerna I: 261 och II: 375, må

a) godkänna följande personalförteckning för vägförvaltningarna, att tillämpas tills vidare från och med den 1 januari 1944:

Befattning	Personalförteckning.	Lönegrad
	Tjänstemän å ordinarie stat.	
22 vägdirektörer .....		C 6
2 » .....		C 5
41 vägingenjörer .....		A 26
26 ingenjörer .....		A 21
24 vägkamrerare .....		A 21
14 ingenjörer .....		A 19
40 övervägmästare .....		A 16
225 vägmästare .....		A 13
24 ritare .....		A 12
2 kontorister .....		A 9
22 kanslibiträden .....		A 7

**Extra ordinarie tjänsteman i högre lönegrad än 20.**

1 biträdande vägingenjör ..... Eo 22;

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad i det föregående förordats meddela beslut om tillsättande av vissa i nämnda personalförteckning upptagna befattningar redan före utgången av år 1943;

c) bemyndiga Kungl. Maj:t att i den omfattning, som i samband med vägväsendets förstatligande prövas erforderlig, till övergångsstat överföra befattningshavare vid vägorganisationen i länen;

d) bemyndiga Kungl. Maj:t att beträffande löneklassplacering av befattningshavare, som övergå från anställning hos vägdistrikt till statsanställning, ävensom i övrigt meddela de särskilda övergångsbestämmelser, som må finnas erforderliga i anledning av den nya statliga vägorganisationens införande;

e) godkänna följande avlöningsstat för vägförvaltningarna, att tillämpas under budgetåret 1943/44:

Avlöningar.	Kronor
1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i> ..	1,494,000
2. Avlöningar till icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i> ..	686,500
3. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i> .....	313,500
	Summa kronor 2,494,000

## Särskilda uppbördsmedel.

Arvoden och ersättningar för förrättningar, som verkstälts av vägingenjörerna och deras biträden . . .	25,000
Nettoutgift kronor 2,469,000;	

f) å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Vägförvaltningarna: Avlöningar* för budgetåret 1943/44 anvisa ett förslagsanslag av 2,469,000 kronor, att avräknas mot automobilskatte-medlen;

II. att motionerna I: 267, 281, 295 och 302 samt II: 395, 418 och 428 ävensom motionerna I: 266 och II: 400, såvitt avser propositionen nr 224, icke måtte av riksdagen bifallas;

III. att motionerna I: 294 och II: 407, i den mån de icke kunna anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och föreslagit, icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

## 4. Vägförvaltningarna: Omkostnader.

Under förevarande punkt föreslår Kungl. Maj:t, att till Vägförvaltningarna: Omkostnader för budgetåret 1943/44 ett förslagsanslag anvisas å 328,000 kronor, att avräknas mot automobilskatte-medlen.

1942 års vägsakkunniga ha beräknat ifrågasvarande omkostnader för nästa budgetår enligt följande sammanställning:

	Kronor
1. Sjukvård m. m., <i>förslagsvis</i> .....	8,900
2. Reseersättningar, <i>förslagsvis</i> .....	130,000
3. Hyror, <i>förslagsvis</i> .....	85,000
4. Övriga expenser, <i>förslagsvis</i> .....	199,000
	Summa kronor 422,900

För därpå följande budgetår ha de sakkunniga beräknat kostnaderna till 484,000 kronor.

Det av de sakkunniga till hyror upptagna beloppet å 85,000 kronor avser hyror för tiden 1 januari—30 juni 1944 för sådana vägförvaltningar, som kunna beräknas komma att inrymmas i privata fastigheter. De sakkunniga ha emellertid ifrågasatt, om icke dessa hyreskostnader borde — i likhet med kostnaderna för de förhyrda lokaler, som disponeras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och av statliga verk i allmänhet, vilka finansieras å driftbudgeten — påföras statens allmänna fastighetsfond.

De sakkunniga ha förutsatt, att samtliga reseersättningar och expenser för vägmästarorganisationen skola påföras vägunderhållsanslaget.

Departementschefen har icke ansett sig böra taga ställning till de sakkunnigas beräkningar rörande det årliga medelsbehovet sett på längre sikt

till resor och expenser för den nya organisationen. Rörande det för budgetåret 1943/44 aktuella behovet har departementschefen anfört:

Jag ansluter mig till de sakkunnigas förslag, att vägförvaltningarnas resekostnader böra påföras vederbörande projekterings-, byggnads- eller underhållsanslag och att endast kostnaderna för sådana resor, som icke hava samband med arbeten, för vilka kostnaderna bestridas av nämnda anslag, skola utgå av vägförvaltningarnas omkostnadsanslag. Likaledes delar jag de sakkunnigas uppfattning, att samtliga reseersättningar och expenser för vägmästarorganisationen böra påföras vägunderhållsanslaget. Till frågan, i vilken utsträckning för befattningshavarnas resor böra användas av vägorganisationen tillhandahållna eller av befattningshavarna disponerade bilar, samt vilka bestämmelser som i anslutning därtill och i övrigt böra meddelas angående reseersättning åt vägmästarna och annan personal vid vägförvaltningarna, torde Kungl. Maj:t längre fram få taga standpunkt.

Då jag i likhet med de sakkunniga och riksräkenskapsverket anser lämpligt, att vägförvaltningarnas hyreskostnader — såväl de verkliga som de beräknade — överflyttas till statens allmänna fastighetsfond, förordar jag en dylik ordning. Därvid bör fastighetsfonden principiellt erhålla ersättning från automobilskattemedlens fond för dessa lokalkostnader. Då riksdagen i enlighet med av Kungl. Maj:t framlagt förslag redan fattat beslut rörande det under sjätte huvudtiteln upptagna ersättningsanslaget till statens allmänna fastighetsfond för nästkommande budgetår, torde emellertid här ifrågasatt ersättning böra beräknas först från och med budgetåret 1944/45.

I anslutning till av riksräkenskapsverket framfört förslag har jag vid anmälan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omkostnadsanslag förordat, att det av de sakkunniga beräknade beloppet å 10,000 kronor till gemensamma blankettkostnader för vägförvaltningarna skulle uppföras under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omkostnadsanslag. Vid bifall härtill bör den i omkostnadsanslaget för vägorganisationen i länen ingående delposten till expenser minskas med motsvarande belopp.

*Utskottet.*

Det årliga medelsbehovet sett på längre sikt till resor och expenser kan givetvis icke nu beräknas utan erfarenheten framdeles torde få läggas till grund för senare beräkningar.

Utskottet finner ej anledning till erinran mot vad i propositionen föreslagits angående sättet för bestridande efter den 1 juli 1944 av kostnaderna för vägförvaltningarnas lokalhyror.

Då de i propositionen framlagda beräkningarna rörande anslagsbehovet för vägförvaltningarnas omkostnader under nästa budgetår synas böra godtagas, får utskottet, som förutsätter, att största sparsamhet iakttages i fråga om utgifter av här ifrågavarande slag, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag, hemställa,

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Vägförvaltningarna: Omkostnader* för budgetåret 1943/44 anvisa ett förslagsanslag av 328,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.



## 5. Vissa engångsutgifter i samband med vägväsendets förstatligande.

I propositionen nr 224, punkt 5, föreslås, att till bestridande av vissa engångsutgifter i samband med vägväsendets förstatligande för budgetåret 1943/44 ett förslagsanslag måtte anvisas å 400,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

*De sakkunniga* ha beräknat ifrågavarande utgifter till 390,000 kronor.

Av sistnämnda belopp skulle förslagsvis 50,000 kronor avses för tillfälligt anställande i mån av behov av viss extra personal i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt på vägingenjörskontoren. Denna personalförstärkning skulle omfatta dels ytterligare skrivhjälp på vägingenjörskontoren, dels utökning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personal för handläggning av personalärenden och dels erforderlig personalökning för att verkställa den särskilda eftergranskning av vägdistriktens förvaltning, som avses skola ske vid statens övertagande av väghållningen.

Till flyttningersättningar har beräknats ett belopp av 40,000 kronor och för möbler och inventarier för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt för vägförvaltningarna respektive 30,000 kronor och 270,000 kronor.

Till bestridande av kostnaderna för avvecklingen av vägdistriktens verksamhet föreslås icke något särskilt anslag. Enligt de sakkunniga skulle kostnaderna härför bestridas av de kontanta medel och banktillgodohavanden, som komme att övertagas från vägdistrikten. Ifrågavarande kostnader, som vore svåra att uppskatta, avsåge bland annat utgifter för sammanträden med vägstämman och vägstyrelse, arvoden till vägstyrelseordförandena, revision av 1943 års förvaltning m. m. Överslagsvis ha de sakkunniga beräknat kostnaderna till omkring 300,000 kronor. Härtill komme de till 70,000 kronor uppskattade utgifterna för löner till övertalig personal under uppsägningstid. Även sistnämnda utgifter borde gäldas med de medel, som övertoges från vägdistrikten.

*Departementschefen* har anslutit sig till de sakkunnigas beräkningar, dock att de för tillfällig personal beräknade medlen å 50,000 kronor föreslagits skola ökas med 10,000 kronor. Härom anför departementschefen:

Vad beträffar den särskilda granskningen av vägdistriktens förvaltning har jag tidigare vid anmälan av förslag till lag om vad iakttagas skall i anledning av kronans övertagande av den allmänna väghållningen på landet uttalat, att det måhända kunde befinnas lämpligare, att sådan granskning, som åsyftade uttagande av ersättning av vägdistrikt, anförtroddes åt en särskild nämnd. Frågan, på vilket organ utredningen och anhängiggörandet av anspråk på ersättning borde ankomma, borde emellertid, uttalade jag, tills vidare lämnas öppen med befogenhet för Kungl. Maj:t att — sedan revisionsarbetets omfattning bättre kunde överblickas — avgöra vilken väg som borde väljas. Om utredning befinnes böra ske genom särskild nämnd, torde en viss ökning av kostnaderna för granskningsarbetet komma att uppstå. Oavsett detta synes det emellertid tillrådligt att räkna med en höjning av den för anställande av tillfällig personal avsedda anslagsposten till 60,000 kronor. Det av de sakkunniga föreslagna beloppet förefaller mig nämligen väl knappt för att jämväl medgiva anställande av erforderlig personal för omförmälda revisionsarbete.

Med hänsyn till ovissheten om personalbehovet för nämnda ändamål torde anslagsposten böra betecknas såsom förslagsvis. Jag förutsätter, att densamma får disponeras endast efter särskild prövning av Kungl. Maj:t.

*Utskottet.*

En omorganisation av den omfattning varom här är fråga medför helt naturligt icke obetydliga engångskostnader. Utskottet anser, att de sakkunnigas beräkningar med av departementschefen föreslagen jämkning i vad avser den för anställande av tillfällig personal beräknade posten böra godtagas.

Under återopande härav hemställer utskottet,

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Vissa engångsutgifter i samband med vägväsendets förstatligande* för budgetåret 1943/44 anvisa ett förslagsanslag av 400,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

## 6. Riksvägnämnden och de lokala vägnämnderna m. m.

I anslutning till det i propositionen nr 223 framlagda förslaget till lag om vägnämnder, länsvägnämnder och riksvägnämnd har i propositionen nr 224, punkt 6, framlagts förslag om anvisande av för angivna nämnders verksamhet erforderliga medel. Vidare har under samma punkt föreslagits, att medel måtte anvisas till ersättningar åt två överrevisorer vid vägväsendet ävensom till övriga med en överrevision förenade utgifter. Det under denna punkt äskade beloppet uppgår till sammanlagt 106,000 kronor.

I de likalydande motionerna *I: 278* och *II: 381* har hemställts, att förevarande anslag måtte anvisas med endast 97,000 kronor.

Beträffande behovet av en överrevision, om vars inrättande de sakkunniga framlagt förslag, har *departementschefen* anfört:

Med hänsyn till omfattningen och betydelsen av den ekonomiska förvaltning, som efter vägväsendets förstatligande skulle ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess underlydande organ, bör en ingående sakgranskning på detta förvaltningsområde anordnas. I princip bör denna granskning, därest statens sakrevision kommer till stånd, ankomma på detta institut. Under tiden närmast efter förstatligandets genomförande, då formerna för verksamheten skola uppbyggas samt en mångfald avgöranden av principiell och praktiskt genomgripande betydelse skola träffas, är det emellertid av särskild vikt, att en fortlöpande och effektiv granskning av verksamheten på detta område kan äga rum. På grund härav och då statens sakrevision icke kan förutsättas från början besitta den nära kännedom om vägväsendet, som icke minst under denna övergångsperiod måste anses erforderlig för en tillfredsställande sakgranskning, anser jag mig böra förorda, att övergångsvis en särskild överrevision inrättas vid väg- och vattenbyggnadsväsendet. Ifrågakvarande förvaltningsområde bör emellertid icke härigenom vara undantaget från granskning av statens sakrevision.

Med hänsyn till vad sålunda förutsatts beträffande uppdelning av granskningen mellan de båda sakrevisionsorganen anser jag det av de sakkunniga beräknade beloppet för överrevisionen, 12,000 kronor, böra vara tillfyllest. Mot förslaget, att arvudet till vardera av de båda överrevisorerna bestämmas till 3,000 kronor per år, har jag icke funnit anledning till erinran.

För budgetåret 1943/44 har departementschefen beräknat utgifterna för ifrågakvarande nämnder och överrevision till sammanlagt 106,000 kronor enligt följande fördelning:

	Kronor
1. Riksvägnämnden, förslagsvis .....	9,000
2. Länsvägnämnderna, förslagsvis .....	21,000
3. Vägnämnderna, förslagsvis .....	70,000
4. Överrevisorerna, förslagsvis .....	6,000
	Summa kronor 106,000

I jämförelse med vad de sakkunniga förordat innebär departementschefens förslag en nedsättning med 5,000 kronor av det för vägnämnderna beräknade beloppet. Nedsättningen är motiverad med den jämkning i arvoden till vägnämndernas ordförande och ledamöter, som föreslagits i förutnämnda lagförslag om vägnämnder, länsvägnämnder och riksvägnämnd.

Enligt utskottets mening bör sakgranskningen av väg- och vattenbyggnadsväsendet principiellt ankomma på statens sakrevision. Av skäl som departementschefen anfört anser emellertid utskottet, att en särskild överrevision för ifrågakvarande verksamhet övergångsvis bör inrättas. Utskottet tillstyrker därför Kungl. Maj:ts härutinnan framlagda förslag.

*Utskottet.*

Vid granskningen av Kungl. Maj:ts proposition nr 223 med förslag till lag om allmänna vägar m. m. har utskottet avstyrkt i motionerna I: 277 och II: 378 framfört förslag, att riksvägnämnd icke måtte komma till stånd. Vid dylikt förhållande avstyrker utskottet jämväl förenämnda motioner I: 278 och II: 381, vari — under hänvisning till förstnämnda motioner — föreslagits, att det i förevarande anslag inräknade beloppet å 9,000 kronor till riksvägnämnden icke måtte anvisas.

Då utskottet vid behandlingen av propositionen nr 223 ansett någon nedsättning av de av 1942 års vägsakkunniga förordade arvoden till vägnämndernas ordförande och ledamöter icke böra ske, bör anslaget för nästa budgetår, vilket i övrigt icke föranlett någon erinran från utskottets sida, anvisas med det av de sakkunniga föreslagna beloppet av 111,000 kronor.

Utskottet hemställer,

att riksdagen, med anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 278 och II: 381, må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Riksvägnämnden och de lokala vägnämnderna m. m.* för budgetåret 1943/44 anvisa ett förslagsanslag av 111,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

## • Vägbyggnader och vägunderhåll.

### 7. Bidrag till vinterväghållningen på landet.

I propositionen nr 224 har Kung. Maj:t föreslagit riksdagen att *dels* godkänna följande

**Förslag**  
till  
**Förordning**

angående statsbidrag till vinterväghållningen på landet under år 1943.

Härigenom förordnas att, utan hinder av vad i 2 § 1 mom. förordningen den 30 juni 1936 (nr 451) angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket föreskrives, statsbidrag till vägdistrikt för vinterväghållningen under år 1943 skall utgå beträffande landsvägar med åttiofem procent och beträffande ödebygdsvägar med nittiofem procent av distriktets verkliga kostnad härför under året.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

*dels ock* till Bidrag till vinterväghållningen på landet för budgetåret 1943/44 anvisa ett förslagsanslag av 8,500,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I de två likalydande motionerna *I: 53* och *II: 68* har hemställts, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 1, sjätte huvudtiteln B. punkt 5, måtte med ändring av Kungl. Maj:ts förslag besluta, att statsbidraget till vägdistriktens kostnader för vinterväghållningen på landet skall utgå på grundval av vägdistriktens verkliga kostnader under år 1942.

Vidare har i de två likalydande motionerna *I: 74* och *II: 96* hemställts, att riksdagen måtte besluta, att nu gällande beräkningsgrunder för statsbidragen till vinterväghållningen på landet bibehållas under år 1943.

Slutligen har i motionen *II: 109* hemställts, att riksdagen vid behandling av sjätte huvudtiteln, evad den avser statsbidraget till vinterväghållningen på landet, måtte besluta, att statsbidraget till vinterväghållningen skall utgå med 85 procent (för ödebygdsvägar med 95 procent) av vägdistriktens verkliga kostnader för vinterväghållning under näst föregående år.

Anslaget är för innevarande budgetår anvisat med 9,700,000 kronor.

Enligt gällande bestämmelser beräknas statsbidraget för löpande kalenderår på de verkliga kostnaderna under nästföregående år samt utgår med 85 procent beträffande landsvägar och med 95 procent beträffande ödebygdsvägar.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har i sin petitaskrivelse den 21 november

1942 med ledning av bland annat från vägdistriktet inkomna uppgifter angående kostnaderna för vinterväghållningen under första, andra och tredje kvartalet 1942 beräknat de totala kostnaderna för år 1942 till 17,800,000 kronor, varav ett belopp av 400,000 kronor avser ödebygdsvägar. Den vid jämförelse med tidigare är mycket avsevärda kostnadsökningen är till största delen föranledd av de exceptionellt svåra snöförhållandena i de södra delarna av landet.

Mot nämnda kostnader svarande statsbidrag skulle uppgå till  $(0.85 \times 17,400,000 + 0.95 \times 400,000)$  15,170,000 kronor. Styrelsen har hemställt, att nämnda belopp, avrundat till 15,000,000 kronor, måtte anvisas för nästa budgetår.

I årets statsverksproposition anförde *departementschefen*, att ett bibehållande av nu gällande grunder för bidrag till vinterväghållningen på landet skulle medföra, att vägdistriktet — därest utgifterna för vinterväghållningen under år 1943 hölle sig inom normal storleksordning — komme att sammanlagt erhålla bidrag, som skulle avsevärt överstiga de verkliga kostnaderna för vinterväghållningen under år 1943. Detta förhållande sammanhängde därmed, att enligt nuvarande bidragsgrunder bidraget komme att beräknas på de osedvanligt höga kostnaderna för vinterväghållningen under år 1942. Med hänsyn till att vägdistriktets omhändertagande av väghållningen förutsatts skola upphöra med utgången av innevarande kalenderår, vore det ur allmän synpunkt mindre tillfredsställande, att statsbidraget skulle utgå med högre belopp än som kunde betingas av de verkliga förhållandena under år 1943.

Vid beräkningen av anslagsbehovet för ifrågavarande bidrag utgick *departementschefen* därför från att detsamma skulle beräknas på den verkliga kostnad, vartill vinterväghållningen komme att uppgå under innevarande år. I anslutning härtill och då normalkostnaden för vinterväghållningen kunde beräknas till 10,000,000 kronor, upptogs anslaget i statsverkspropositionen med ett beräknat belopp av 8,500,000 kronor.

I nu förevarande proposition har *departementschefen* anfört:

Jag är medveten om att vägdistriktet — sannolikt utan undantag — i sina nästlidna augusti månad fastställda stater på inkomstsidan upptagit statsbidrag för 1943 års vinterväghållning, beräknat i enlighet med nu gällande grunder, samt att distriktet vidare bestämt uttaxeringen till vägskatt, i den mån sådan ansetts behöva uttagas, med hänsyn till det beräknade statsbidragets storlek. En minskning av detta bidrag synes emellertid för vägdistriktet icke behöva medföra några allvarliga olägenheter. Den brist i staten, som kan uppkomma till följd av att statsbidrag inflyter med mindre belopp än beräknat, bör sålunda kunna täckas antingen genom att likvida tillgångar, i den mån sådana finnas, helt eller delvis tagas i anspråk eller, för det fall att dylika tillgångar saknas eller icke förslå, genom att lån upptages. Ett anlåtande av angivna utvägar bör från vägdistriktets sida icke möta några betänkligheter, då beslutet om vägväsendets förstatligande förutsätter, att staten skall övertaga såväl vägdistriktets tillgångar som deras skulder vid tidpunkten för förstatligandet.

Då jag sålunda icke kan finna några skäl tala för att frångå den uppfattning, varåt jag givit uttryck i statsverkspropositionen vid beräkning av här ifrågavarande anslag, föreslår jag, att statsbidraget beräknas på 1943 års

verkliga kostnader. Dessa kunna givetvis icke exakt fastställas förrän efter utgången av år 1943. För att vägdistrikten emellertid icke skola i onödig utsträckning behöva finansiera vinterväghållningskostnaderna genom att upptaga lån eller genom att härför disponera tillgängliga medel, böra bidragen i vad avser tiden fram till den 1 juli 1943 efter vederbörlig granskning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utbetalas så snart ske kan efter ingången av nästa budgetår. Återstående bidrag böra under senare halvåret utbetalas på lämpliga tidpunkter i den mån vägdistrikten styrka behovet därav. Hinder bör härvid ej föreligga att under fjärde kvartalet efter preliminär granskning förskottsvis utbetala vad som kan erfordras för att bestrida statens andel av kostnaderna för vinterväghållningen fram till årsskiftet.

Med hänsyn till väderleksförhållandena under de gångna vintermånaderna av år 1943 synes anledning icke föreligga att frångå den uppskattning av normalkostnaderna till 10,000,000 kronor, som i statsverkspropositionen lagts till grund för beräkning av bidraget för vinterväghållningen. Förslagsanslaget bör sålunda anvisas med 8,500,000 kronor.

*Utskottet.*

Utskottet har beaktat, att vägdistrikt förutsättes skola i mån av behov få upptaga lån för att täcka sådan brist i vägdistriktets stat för år 1943, som vid bifall till Kungl. Maj:ts här ifrågavarande förslag kan uppkomma genom att mindre statsbidrag för vinterväghållningen utgår än varmed vägdistriktet räknat. Vid dylikt förhållande har utskottet icke funnit anledning till erinran vare sig mot förslaget till förordning angående statsbidrag till vinterväghållningen på landet under år 1943 eller mot det i enlighet med förordningen beräknade statsbidragets storlek. I anslutning härtill avstyrker utskottet förutnämnda, i ämnet väckta motioner.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 53 och 74 samt II: 68, 96 och 109, må

a) godkänna av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 30 april 1943 förordnat förslag till förordning angående statsbidrag till vinterväghållningen på landet under år 1943;

b) å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Bidrag till vinterväghållningen på landet* för budgetåret 1943/44 anvisa ett förslagsanslag av 8,500,000 kronor, att avräknas mot automobilskatte-medlen.

### 8. Bidrag till vägunderhållet på landet i övrigt m. m.

I propositionen nr 224, punkt 8, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till Bidrag till vägunderhållet på landet i övrigt m. m. för budgetåret 1943/44 anvisa ett anslag av 41,500,000 kronor, att avräknas mot automobilskatte-medlen.

Enligt gällande bestämmelser utgår årligen till vägdistrikt statsbidrag för vägunderhåll med 85 procent av det belopp, vartill väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknar distriktets kostnad för underhållet under året skäligen böra uppgå. I fråga om ödebygdsväg skall bidraget dock, efter i övrigt samma

grunder, utgå med 95 procent. För tilldelning till vägdistriktet av ifrågavarande statsbidrag skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgöra och fastställa en fördelningsplan.

Den sålunda bestämda ordningen för beviljande av statsbidrag tillämpades första gången beträffande bidrag till 1941 års vägunderhåll. Anslagen för budgetåren 1941/42 och 1942/43 hava anvisats med 38,000,000 kronor respektive 43,400,000 kronor.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har beräknat anslaget för bidrag till barmarksunderhållet för innevarande kalenderår — det sista under vilket vägdistriktet omhänderhava underhållet — till 47,325,000 kronor eller 3,925,000 kronor mer än motsvarande belopp för år 1942. Styrelsen har därvid utgått från det antagandet, att vägtrafiken skulle vara av ungefär samma omfattning som under nästlidna år, samt förutsatt, att någon sänkning av den nuvarande underhållsstandarden icke skulle ske.

Den beräknade merkostnaden beror dels på något ökad väglängd, dels på att maskinparken bland annat till följd av en under senare år utebliven önskvärd förnyring antages kräva mera reparationer än normalt, dels ock på att för underhållet erforderliga materialier och andra förnödenheter kunna komma att fördyras samt att löner för arbetare och annan personal förväntas stiga.

Vid beräkningen av anslaget har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vidare förutsatt, att bidrag i vanlig ordning skulle utgå till vägdistrikt å kostnaderna för uppläggning i normal omfattning för nästa kalenderår av förråd av vägunderhållsmateriel, såsom dammbindningsmedel och krossgrus.

*Departementschefen* utgår vid sina beräkningar liksom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen från att någon sänkning av den nuvarande underhållsstandarden icke bör ske samt framhåller, att även om vägunderhållet under de senaste två åren, trots de beskärningar som skett i fråga om medeltilldelningen, torde kunna anses i stort sett nöjaktigt, å andra sidan någon ytterligare nedprutning av standarden knappast syntes vara tillräddig. En för långt driven sparsamhet, som innebure ett verkligt eftersättande av nödvändigt underhåll, kunde nämligen antagas medföra såväl allvarliga ekonomiska konsekvenser i fråga om kostnaderna för det framtida underhållet som ett onormalt slitage å landets hårt utnyttjade fordonspark.

Departementschefen har icke haft något att erinra mot en sådan anslagsökning, som sammanhänger med ökad väglängd och redan inträffade kostnadsstegringar. Däremot har han med hänsyn till gällande pris- och lönebestämmelser ej ansett hänsyn böra tagas till beräknade men ännu ej inträffade fördyringar i avseende å materialier och arbetslöner. Enligt vad departementschefen under hand inhämtat kunde av anslagsökningen å 3,925,000 kronor ett belopp av 2,825,000 kronor beräknas hänföras till framtida fördyringar.

Under hänvisning till vad som anförts i årets statsverksproposition har departementschefen vidare ansett det mest rationellt, att någon förnyelse av förråden genom inköp med anlåtande av vägdistriktets medel icke ägde rum under innevarande år utan att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med använ-

dande av medel ur den blivande förlagsfonden för väg- och vattenbyggnads-  
väsendets förrådsrörelse under år 1943 själv droge försorg om anskaffning av  
de förråd, som borde stå till förfogande för vägunderhållets bedrivande efter  
den 31 december 1943. Anslaget till bidrag till 1943 års barmarksunderhåll  
kunde vid dylikt förhållande minskas med värdet av vägdistriktens lager av  
angivna förnödenheter vid ingången av nämnda år. Det beräknade värdet av  
sådant förädlad grusmaterial, som med hänsyn till sin belägenhet lämpligen  
skulle kunna utan oekonomiska transporter utnyttjas under förbrukningsåret  
1943, uppginge enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upplyst till  
2,300,000 kronor. Värdet av vid ingången av år 1943 befintliga lager av damm-  
bindningsmedel, vilka vägdistrikt inköpt med anlåtande av statsbidrag för  
tidigare år och som beräknades komma att tagas i anspråk under år 1943,  
hade styrelsen uppskattat till omkring 1,200,000 kronor. I enlighet med dessa  
beräkningar skulle kostnaderna för barmarksunderhållet kunna minskas med  
utöver förut angivna 2,825,000 kronor ytterligare ett belopp av 3,500,000 kro-  
nor och häremot svarande statsbidrag med i runt tal 3,000,000 kronor. An-  
slaget kunde sålunda bestämmas till 41,500,000 kronor.

*Utskottet.*

Utskottet ansluter sig till de av departementschefen förordade begräns-  
ningarna i det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för här ifrågasvarande ändamål  
äskade beloppet.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till  
*Bidrag till vägunderhållet på landet i övrigt m. m.* för budget-  
året 1943/44 anvisa ett anslag av 41,500,000 kronor, att avräknas  
mot automobilskattemedlen.

### 9. Vinterväghållningen på landet.

I propositionen nr 224, punkt 9, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att  
till Vinterväghållningen på landet för budgetåret 1943/44 anvisa ett förslags-  
anslag av 9,000,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Ifrågasvarande anslag jämte anslaget till barmarksunderhållet på landet,  
vilka två anslag skulle anvisas för första gången för nästa budgetår, äro be-  
räknade för första halvåret 1944.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har i sin förutnämnda skrivelse den 21  
november 1942 rörande ifrågasvarande två anslag anfört, bland annat:

Styrelsen hade vid beräklandet av anslagen självfallet måst bygga på  
sina erfarenheter rörande vägdistriktens utgifter för motsvarande ändamål  
under senare år. Detta kunde emellertid icke ske så, att den statliga väg-  
organisationens kostnader för vägunderhåll och vinterväghållning utan vi-  
dare antoges bliva lika med till vägdistrikten utgående statsbidrag, ökat  
med vägdistriktens andel i kostnaden, d. v. s. den totala vägunderhållskost-  
naden. Övergången till ett förstatligt vägväsende medförde nämligen en  
icke oväsentlig omläggning av hithörande förhållanden. Sålunda vore att  
märka, att de hittillsvarande utgifterna för vägstyrelser och revisorer fölle



bort. Vidare komme kostnaderna för löner till vägmästare — vilka enligt föreliggande förslag skulle påföras de blivande vägförvaltningarna i länen — att upptagas i samband med kostnaderna för länsorganisationen. Ytterligare inverkade det föreslagna systemet med central förrådsrörelse. Därjämte ville styrelsen framhålla, att den nuvarande uppdelningen i vinterväghållning och underhåll i övrigt tillkommit ur statsbidragssynpunkt och icke återspeglade den verkliga proportionen mellan de olika slagen av utgifter.

Med beaktande av sålunda angivna och andra synpunkter av betydelse har styrelsen med år 1942 som basår beräknat kostnaderna för barmarksunderhållet för hela året 1944 till 45,800,000 kronor, vartill komme prisfördyringar och löneökningar, som beräknats ske under tiden mellan basåret och år 1944, å sammanlagt 7,400,000 kronor. Sammanlagda årskostnaden skulle alltså uppgå till 53,200,000 kronor. För första halvåret 1944 kunde kostnaderna beräknas till 24,500,000 kronor, därav 3,500,000 kronor avsåge prisfördyringar och löneökningar.

Utgående från att vintern och snöförhållandena år 1944 skulle bliva av normal omfattning har styrelsen uppskattat kostnaderna för vinterväghållningen under hela året till 13,000,000 kronor och under första halvåret till i runt tal 9,000,000 kronor.

*Departementschefen* har godtagit väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkningar rörande anslaget till vinterväghållningen.

I fråga om barmarksunderhållet har departementschefen med hänsyn till de uppdragna riktlinjerna för den allmänna prispolitiken ansett något särskilt belopp icke böra inräknas i anslaget för beräknade kommande kostnadsstegringar. Även i övrigt har en viss nedsättning av anslagsbeloppet ansetts böra ske. Nedsättningen har emellertid av försiktighetsskäl föreslagits skola begränsas till 500,000 kronor. I enlighet härmed har anslaget till barmarksunderhållet föreslagits skola anvisas med 20,500,000 kronor, d. v. s. 500,000 kronor mera än vad som beräknats i statsverkspropositionen.

Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag i vad avser anslaget till vinterväghållningen på landet. Beträffande anslaget till barmarksunderhållet, som ej heller föranlett erinran från utskottets sida, gör utskottet hemställan under nästföljande punkt.

*Utskottet.*

Utskottet hemställer,

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Vinterväghållningen på landet* för budgetåret 1943/44 anvisa ett förslagsanslag av 9,000,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

### 10. Barmarksunderhållet på landet.

Under hänvisning till vad utskottet anfört under nästföregående punkt hemställer utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag,

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Barmarksunderhållet på landet* för budgetåret 1943/44 anvisa ett

reservationsanslag av 20,500,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

### 11. Projektering av vägar och broar på landet.

I propositionen nr 224, punkt 11, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till Projektering av vägar och broar på landet för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 250,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

1942 års vägsakkunniga ha beräknat ifrågavarande anslag till 600,000 kronor per år under tiden närmast efter vägväsendets förstatligande. Med dessa medel skulle enligt de sakkunniga bestridas — förutom vissa kostnader för tillfällig personal, för arvoden till projektering genom konsulterande ingenjörer samt för resor och hantlangning vid vägundersökningar — även utgifter för att likvidera av konsulterande ingenjörer tidigare påbörjade men vid tiden för vägväsendets förstatligande ännu icke avslutade förrättningar. Vidare har förutsatts, att anslaget skulle få tagas i anspråk för den särskilda expertis på olika områden, som icke finnes representerad inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller vederbörande vägförvaltning eller som i vissa fall av särskilda skäl borde anlitas utom den statliga vägorganisationen. De sakkunniga ha därvid i första hand syftat på anlitage i vissa fall av juridisk hjälp åt vägdirektörerna men även å särskilda geotekniska undersökningar m. m.

Förenämnda belopp å 600,000 kronor har beräknats på följande sätt:

	Kronor
Tillfällig projekteringspersonal (ingenjörer, ritare och schaktmästare m. fl.).....	50,000
Resekostnader .....	100,000
Hantlangning .....	200,000
Konsulterande ingenjörers pågående och nya arbeten.....	200,000
Särskilda utredningar .....	50,000
	Summa kronor 600,000

För budgetåret 1943/44 skulle enligt de sakkunnigas beräkningar anslaget behöva anvisas med 300,000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i skrivelse den 29 mars 1943 beräknat anslagsbehovet till här ifrågavarande ändamål för nästa budgetår till 250,000 kronor.

Då departementschefen ansett medel för här angivna ändamål erforderliga har han i huvudsak icke haft något att erinra mot vad de sakkunniga föreslagit. Departementschefen har emellertid förutsatt, att anslaget lika litet som byggnadsmedel borde få tagas i anspråk för avlöning åt personal, som anställdes inom vägförvaltningarna utan endast för ersättning för arbete på ackord eller eljest enligt tillfälligt uppdrag samt för därmed sammanhängande utgifter, som ägde karaktär av sakkostnad. Vidare har departementschefen

förutsatt, att medel från anslaget finge av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen disponeras först efter beslut av Kungl. Maj:t och sedan styrelsen för varje budgetår inkommit med dels närmare utredning rörande medelsbehovet och dels en fördelningsplan för medlens användning.

Till frågan om anslagets storlek i vad avser tiden efter utgången av nästa budgetår har departementschefen ansett ställning icke nu böra tagas utan denna fråga borde bedömas med utgångspunkt från förhållandena vid äskande av anslag för respektive budgetår.

För nästa budgetår har departementschefen ansett anslaget böra anvisas med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angivet belopp, 250,000 kronor.

Kostnaderna för projektering av vägar och broar på landet, vilka hittills förskotterats av respektive vägdistrikt och sedermera fått inräknas i den kostnad, varå statsbidrag till vederbörande byggnadsföretag beräknats, torde i enlighet med vad föreslagits i förevarande proposition från och med vägväsendets förstatligande böra bestridas från ett särskilt för ändamålet anvisat anslag.

Utskottet delar departementschefens uppfattning, att anslaget icke bör få användas för avlöningskostnad i egentlig mening. Mot storleken av det för nästa budgetår äskade beloppet har utskottet ej funnit anledning till erinran.

Utskottet hemställer, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag,

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Projektering av vägar och broar på landet* för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 250,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

## 12. Nyanläggning av bygdevägar.

I propositionen nr 224, punkt 12, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till Nyanläggning av bygdevägar för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Till bidrag till nyanläggning av landsvägar har för vardera av budgetåren 1937/38 och 1938/39 anvisats ett anslag av 7,000,000 kronor. För vardera av budgetåren 1939/40 och 1940/41 har anslaget utgått med 6,000,000 kronor. Därjämte har för budgetåret 1940/41 anvisats ett belopp av 5,000,000 kronor såsom B-anslag å tilläggsstat II. För vardera av budgetåren 1941/42 och 1942/43 har anslaget anvisats med 4,000,000 kronor. Nyssnämnda tilläggsstatsanslag har ännu icke till någon del disponerats.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har uppgivit, att för färdigställande av påbörjade vägföretag erfordrades enligt upprättade flerårsplaner ett belopp av i runt tal 7,600,000 kronor. För vägföretagens ändamålsenliga bedrivande under år 1944 borde ett belopp av 3,500,000 kronor stå till förfogande. Därjämte erfordrades till påbörjande av angelägna företag 500,000 kronor. I enlighet härmed har styrelsen hemställt om anvisande för nästa budgetår av ett anslag å 4,000,000 kronor.

*Departementschefen* har med hänsyn till nödvändigheten av att i nuvarande läge begränsa statsutgifterna samt till rådande brist å arbetskraft och material ansett en betydande nedsättning av det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskade beloppet böra ske. Anslaget föreslås skola anvisas med 2,000,000 kronor. Därvid har förutsatts, att anslaget i första hand disponerades till bestridande av kostnader för fullföljande av redan påbörjade vägföretag. Nya företag borde under nuvarande förhållanden icke igångsättas utan synnerligen vägande skäl.

*Departementschefen* har erinrat om att arbeten med nyanläggning av allmänna vägar förekomme under nuvarande förhållanden praktiskt taget endast beträffande dels ödebygdsvägar och dels andra landsvägar än huvudvägar. Sistnämnda grupp av vägar skulle enligt förslaget till vägstadga för framtiden benämnas bygdevägar. Då det ur handläggningssynpunkt syntes vara lämpligt, att undantagsvis förekommande nyanläggningsarbeten beträffande huvudvägar för framtiden finansierades från samma anslag som omlägnings- och förbättringsarbeten beträffande dylika vägar, syntes här förevarande anslag böra begränsas att avse nyanläggningsarbeten å bygdevägar. Anslaget torde alltså böra anvisas under rubriken Nyanläggning av bygdevägar.

*Departementschefen* har slutligen förutsatt, att eventuellt förefintlig reservation å tidigare för motsvarande ändamål anvisade anslag skulle vid ingången av nästa budgetår tillföras det nya anslaget.

*Utskottet.*

Under hänvisning till vad departementschefen anfört hemställer utskottet,

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Nyanläggning av bygdevägar* för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

### 13. Nyanläggning av ödebygdsvägar.

I propositionen nr 224, punkt 13, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till Nyanläggning av ödebygdsvägar för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Anslaget har för budgetåren 1941/42 och 1942/43 anvisats med respektive 1,500,000 kronor och 1,200,000 kronor.

För fortsättande eller fullföljande under år 1944 av påbörjade arbeten å ödebygdsvägar har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* beräknat erforderligt ett belopp av 1,000,000 kronor. Härjämte ha 200,000 kronor ansetts erforderliga till påbörjande av angelägna nya företag. Styrelsen har hemställt om anvisande för nästa budgetår av sammanlagt 1,200,000 kronor.

*Departementschefen* har av skäl som anförts under nästföregående punkt ansett anslaget böra nedsättas till 600,000 kronor.

Enär anslaget icke vidare avses för bidrag till vägdistrikt och då därjämte anslagets användningsområde i fortsättningen icke syntes böra begränsas till vissa län, har anslagets rubrik föreslagits skola ändras till Nyanläggning av

ödebygdsvägar. Eventuellt förekommande reservation å tidigare anslag för motsvarande ändamål har förutsatts skola överföras till det nya anslaget.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

*Utskottet.*

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Nyanläggning av ödebygdsvägar* för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

#### 14. Byggande av huvudvägar.

Till ifrågavarande ändamål har Kungl. Maj:t i propositionen nr 224, punkt 14, föreslagit riksdagen att för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 3,750,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Till vägförbättringsarbeten på landsbygden ha för budgetåren 1941/42 och 1942/43 anvisats respektive 12,800,000 kronor och 9,900,000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har för fullföljande av redan påbörjade vägförbättringsarbeten och för deras ändamålsenliga bedrivande under år 1944 beräknat ett belopp av 8,000,000 kronor vara erforderligt. Härjämte erfordrades till påbörjande av viktiga företag, avseende bland annat tillfartsvägar till broar, ävensom till utförande av smärre förbättringsarbeten 2,000,000 kronor. Sammanlagt skulle alltså detta anslag lägst böra utgöra 10,000,000 kronor.

Beträffande anslaget till vägförbättringar hade, erinrar styrelsen, riksdagens andra särskilda utskott i sitt utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 122 angående förstatligande av den allmänna väghållningen på landet samt i anslutning därtill väckta motioner framhållit lämpligheten av att anslaget uppdelades på tre särskilda anslag, nämligen ett för beläggningsarbeten, ett för förbättringsarbeten på huvudvägar och ett för förbättringsarbeten på bygdevägar.

I anslutning härtill har styrelsen meddelat, att beläggningsarbeten, främst på grund av bristande tillgång på för dylika arbeten erforderliga materialier, beräknades komma till utförande i mycket begränsad omfattning under år 1944. Då för ändamålet tidigare anvisade, av styrelsen fördelade anslagsmedel av angivna skäl icke helt utnyttjats och därför beräknades i viss utsträckning kunna disponeras för eventuella nya beläggningsarbeten, syntes ytterligare medel för dylika arbeten icke erfordras för budgetåret 1943/44.

Om en uppdelning av anslaget borde ske, syntes — med ledning av gällande flerårsplaner — det nämnda beloppet å 10,000,000 kronor böra uppdelas med 7,500,000 kronor för förbättringsarbeten på huvudvägar och med 2,500,000 kronor för förbättringsarbeten på andra vägar (bygdevägar).

*Departementschefen* föreslår i anslutning till vad 1942 års riksdag ifrågasatt, att nuvarande anslag till bidrag till vägförbättringsarbeten uppdelas på två nya anslag, ett avseende arbeten på huvudvägar och ett arbeten på bygdevägar och ödebygdsvägar. På sätt anförts under punkten rörande anslag till nyanläggning av bygdevägar skulle anslaget till arbeten å huvudvägar få disponeras icke blott för förbättringsarbeten utan jämväl för

sådana arbeten med nyanläggning av huvudvägar, som undantagsvis förekomme. Anslaget borde av denna anledning lämpligen erhålla benämningen Byggande av huvudvägar. Det för arbeten å övriga nyssnämnda vägar avsedda anslaget borde benämnas Förbättring av bygdevägar och ödebygsvägar.

Förefintliga reservationer å tidigare anslag hava förutsatts skola fördelas å de nya anslagen på sätt Kungl. Maj:t efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämde. Medel, som avsetts för beläggningsarbeten, borde därvid tillföras det förstnämnda av de nya anslagen. Det skulle därefter få ankomma på Kungl. Maj:t att fördela anslaget medel å beläggnings- och övriga förbättringsarbeten.

Departementschefen har även beträffande ifrågavarande två anslag ansett en avsevärd nedsättning böra ske. Sammanlagt borde anvisas 5,000,000 kronor, varav för huvudvägar 3,750,000 kronor och för bygdevägar och ödebygdevägar 1,250,000 kronor.

*Utskottet.*

Utskottet anser i likhet med departementschefen, att för här ifrågavarande ändamål medlen för nästa budgetår böra begränsas till sammanlagt 5,000,000 kronor.

Den föreslagna uppdelningen av medlen på två anslag biträdes av utskottet. Fördelningen av förutnämnda belopp å 5,000,000 kronor med 3,750,000 kronor å anslaget till byggande av huvudvägar och med 1,250,000 kronor å anslaget till förbättring av bygdevägar och ödebygdevägar finner utskottet lämpligt avvägd.

Beträffande sistnämnda anslag gör utskottet hemställan under nästföljande punkt.

Under förevarande punkt hemställer utskottet,

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Byggande av huvudvägar* för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 3,750,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

### 15. Förbättring av bygdevägar och ödebygdevägar.

Under hänvisning till vad utskottet under nästföregående punkt anfört hemställer utskottet,

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Förbättring av bygdevägar och ödebygdevägar* för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 1,250,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

### 16. Stensättning av vägar.

I propositionen nr 224, punkt 16, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till Stensättning av vägar för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I de två likalydande motionerna *I: 280* och *II: 398* har hemställts, att förevarande anslag måtte anvisas med 2,000,000 kronor.

För stensättning av vägar ha anslag anvisats med 3,000,000 kronor för vart och ett av budgetåren 1937/38—1939/40 och med 4,000,000 kronor för vardera av budgetåret 1940/41 och 1941/42. För budgetåret 1942/43 ha några ytterligare medel icke anvisats för här avsett ändamål, när viss del av tidigare anvisat anslag kvarstått odisponerad vid utgången av år 1941. Av redogörelsen i förevarande proposition inhämtas, att hittills beslutade stensättningsarbeten avse en väglängd av omkring 39 mil. Dessa arbeten ha i sin helhet färdigställts under år 1942. Den för samtliga dessa arbeten erforderliga mängden smågatsten har beräknats uppgå till omkring 2,500,000 kvadratmeter. Med hänsynstagande till att omkring 700,000 kvadratmeter smågatsten av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämlikt bemyndigande av Kungl. Maj:t utan ersättning tillhandahållits städer, vägdistrikt, köpingar och andra kommuner samt enskilda järnvägar kunna statens gatstenslager vid utgången av detta budgetår beräknas uppgå till omkring 2,300,000 kvadratmeter.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har framhållit, att även om gatsten utan ersättning skulle tillhandahållas i samma omfattning som hittills, vore det tydligt, att för lagrens nedbringande jämväl statliga stensättningar erfordrades. På grund härav och då under rådande krisförhållanden stensättning vore den praktiskt taget enda form av vägbeläggning, som kunde komma till utförande, ansåge styrelsen, att medel för ändamålet borde stå till förfogande under budgetåret 1943/44. De arbeten, som enligt styrelsen skulle kunna utföras under nämnda budgetår, vore med hänsyn bland annat till transportsvårigheterna huvudsakligen sådana, som avsåge vägar och gator i städer.

Förut anvisade stensättningsanslag beräknar styrelsen vara praktiskt taget helt disponerade vid utgången av budgetåret 1942/43. Med hänsyn härtill och då styrelsen utgår från, att anslag för ändamålet icke kan påräknas med samma belopp som förut, föreslår styrelsen, att ett belopp av 2,000,000 kronor måtte anvisas.

*Departementschefen* har i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett medel för stensättningsarbeten böra stå till förfogande för nästa budgetår men med hänsyn till det statsfinansiella läget funnit, att det av styrelsen äskade beloppet bör nedsättas till 1,000,000 kronor.

Enligt utskottets uppfattning vore det önskvärt, om statens gatsten i större omfattning kunde komma till användning för beläggning av gator och vägar.

Då det nuvarande läget med avseende å transportsvårigheter och tillgången på arbetskraft liksom även det statsfinansiella läget påbjuder återhållsamhet med ifrågavarande arbeten, anser emellertid utskottet, att någon ökning av det av departementschefen föreslagna stensättningsanslaget icke bör ske. De i ämnet väckta motionerna kunna alltså icke tillstyrkas.

Utskottet hemställer,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 280 och II: 398, må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Stensättning av vägar* för budgetåret

*Utskottet.*

1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

### **17. Byggande av broar.**

Kungl. Maj:t har i propositionen nr 224, punkt 17, föreslagit riksdagen, att till Byggande av broar för nästa budgetår anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen. I förhållande till det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskade beloppet innebär förslaget en nedsättning med 500,000 kronor. Å andra sidan är det äskade beloppet 500,000 kronor större än motsvarande anslag för innevarande budgetår. Anslagsökningen har motiverats med, bland annat, att en inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen pågående utredning angående bärförmågan hos landets vägbroar med hänsyn särskilt till vissa tyngre militära fordon synts giva vid handen, att förstärkningar och ombyggnader vore erforderliga i betydande omfattning för att möjliggöra trafik med dylika fordon. Vidare har beaktats, att statens kostnader för brobyggnader på landet komma att ökas efter vägväsendets förstatligande, då vägdistriktens bidrag bortfalla.

*Utskottet.*

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:t förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Byggande av broar* för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

### **18. Bidrag till underhåll av städernas för automobiltrafiken viktiga vägar och gator.**

Kungl. Maj:t har i propositionen nr 224, punkt 18, föreslagit, att till Bidrag till underhåll av städernas för automobiltrafiken viktiga vägar och gator måtte för nästa budgetår anvisas ett anslag av 4,850,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Till ifrågavarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats ett anslag å 4,250,000 kronor.

Enligt från och med den 1 juli 1942 gällande grunder för anslaget användning utgå statsbidrag enligt en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen varje år inom ramen av det anvisade anslaget uppgjord och av styrelsen fastställd fördelningsplan med 85 procent av den av styrelsen beräknade underhållskostnaden för bidragsberättigade vägar och gator.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har beräknat underhållskostnaderna för år 1943 till 5,700,000 kronor och statsbidraget till 4,850,000 kronor. Ökningen av medelsbehovet sammanhänger bland annat med ökade arbetslöner och materialpriser. Dessutom ha nya städer tillkommit och inkorporeringar i stor utsträckning skett.

*Departementschefen* har — under erinran om att de bidrag, varom här är



fråga, avse 1943 års underhåll och sålunda icke röna inverkan av de ändrade statsbidragsbestämmelser, om vilka förslag i annat sammanhang framlagts för riksdagen — tillstyrkt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsäskande.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

*Utskottet.*

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Bidrag till underhåll av städernas för automobiltrafiken viktiga vägar och gator* för budgetåret 1943/44 anvisa ett anslag av 4,850,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

### 19. Bidrag till byggande av städernas allmänna vägar och för automobiltrafiken viktiga gator.

I propositionen nr 224, punkt 19, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till Bidrag till byggande av städernas allmänna vägar och för automobiltrafiken viktiga gator för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Motsvarande anslag har för innevarande budgetår anvisats med 2,750,000 kronor.

Enligt gällande bidragsgrunder fördelas anslaget — med undantag för en mindre del, som står till Kungl. Maj:ts förfogande för brådskande och oförutsedda arbeten — mellan städerna enligt en på grundval av behovsprincipen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjord och av Kungl. Maj:t fastställd fördelningsplan, avseende en tvåårsperiod. Det åligger stad, som erhållit statsbidrag, att inom två år efter det bidraget uppburits verkställa i planen upptagna väg- och gatubyggnadsföretag i sådan omfattning, att statsbidraget utgör högst 85 procent av de för verkställda företag i planen beräknade kostnaderna eller, där dessa överstiga de verkliga kostnaderna, högst 85 procent av sistnämnda kostnader.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har rörande behovet av medel för här ifrågakvarande ändamål anfört bland annat:

Den fördelningsplan för åren 1942 och 1943, som av Kungl. Maj:t fastställts och nu läge till grund för byggnadsverksamheten i städerna, omfattade arbeten för en beräknad kostnad av sammanlagt omkring 27,600,000 kronor. Häremot svarande statsbidrag beräknades utgöra omkring 23,500,000 kronor, varav 14,900,000 kronor täckts med redan fördelade anslag och 2,500,000 kronor komme att täckas av beviljat, ännu icke fördelat anslag. Av återstående belopp, i runt tal 6,000,000 kronor, borde 2,000,000 kronor anvisas under år 1944. Härutöver erfordrades ett belopp om 1,000,000 kronor till nya företag, avsedda att medtagas i kommande fördelningsplan. För byggande av för automobiltrafiken viktiga vägar och gator skulle följaktligen erfordras ett sammanlagt belopp av 3,000,000 kronor. Styrelsen förutsatte därvid, att bidragskvoten skulle utgöra 85 procent för företag, vilka inginge i fördelningsplanen för åren 1942 och 1943 och som skulle upptagas jämväl i kommande fördelningsplan, samt med 95 procent beträffande nya företag i sistnämnda fördelningsplan.

Styrelsen har i anslutning härtill hemställt, att anslaget för nästa budgetår måtte anvisas med 3,000,000 kronor.

*Departementschefen* har erinrat om att de bidrag, som skulle bestridas från byggnadsanslaget för nästkommande budgetår, avsåge byggnadsföretag, vilka skulle upptagas i fördelningsplan för år 1944 och följande år. Bidragens storlek påverkades alltså av de nya statsbidragsgrunderna. Enligt det riksdagen förelagda förslaget till förordning angående statsbidrag till väg- och gatuhållningen i vissa städer och stadsliknande samhällen bleve bidragskvotens storlek i fråga om byggnadsföretag, som upptoges i kommande fördelningsplaner, beroende av tidpunkten för företagens påbörjande. Sålunda skulle bidragskvoten beträffande företag, som påbörjades efter ingången av år 1944, ordi närt utgöra 95 procent. För tidigare påbörjade företag skulle tillämpas nu gällande bestämmelser, enligt vilka statsbidraget utginge med 85 procent av byggnadskostnaderna.

I fråga om anslaget storlek har departementschefen ansett rådande förhållanden motivera en nedsättning av anslaget till 1,500,000 kronor.

Med hänsyn till den i nya väglagen och i vägstadgan tillämpade terminologien skulle anslaget, som avsåge såväl anläggnings- som förbättringsarbeten å städernas allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator, upptagas under benämningen Bidrag till byggande av städernas allmänna vägar och för automobiltrafiken viktiga gator.

*Utskottet.* Utskottet, som delar departementschefens uppfattning, att anslaget i rådande statsfinansiella läge bör minskas till föreslagna 1,500,000 kronor, hemställer,

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Bidrag till byggande av städernas allmänna vägar och för automobiltrafiken viktiga gator* för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

## 20. Bidrag till vissa städer och samhällen för tillhandahållande av mark för allmän väg m. m.

Enligt det i propositionen nr 223 framlagda förslaget till förordning om statsbidrag till städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare, för tillhandahållande av mark för allmän väg m. m. skola till de små städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare, utgå bidrag av statsmedel med normalt 60 procent för värdet av mark, som staden eller samhället tillhandahållit för byggande av allmän väg inom stadsplanelagt område, samt för å marken belägen byggnad, så ock för vad staden eller samhället visar sig hava utgivit för intrång, som orsakas av vägens byggande eller begagnande, ävensom för domstols- och expropriationshandläggning. Enligt förslaget skall stad eller samhälle, som erhållit sådant bidrag, ha att till statsverket redovisa så stor del av från tomtägarna uppburna gatumarckersättningar som statsbidraget utgör av stadens eller samhällets kostnader för markens tillhandahållande.

I propositionen nr 224, punkt 20, föreslås i anslutning till vad 1942 års

vägsakkunniga förordat, att för bestridande av ifrågavarande statsbidrag ett särskilt anslag anvisas å 50,000 kronor. Vidare förutsattes, att till statsverket redovisade medel av inflytande gatumarkersättningar från tomtägarna skola tillföras anslaget såsom uppbörsmedel för att disponeras för nya bidrag.

Utskottet har vid behandlingen av förslaget till förutnämnda förordning förordat, att ifrågavarande statsbidrag skall utgå med 80 procent i stället för av departementschefen föreslagna 60 procent. Förhöjningen torde emellertid icke behöva föranleda någon ökning av här förevarande anslag. Utskottet hemställer,

Utskottet.

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Bidrag till vissa städer och samhällen för tillhandahållande av mark för allmän väg m. m.* för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

## 21. Bidrag till byggande av enskilda vägar.

I propositionen nr 224, punkt 21, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I de två likalydande motionerna *I: 283* och *II: 397* samt i motionen *I: 380* har hemställts, att förevarande anslag måtte anvisas med ett till 1,000,000 kronor förhöjt belopp.

Anslaget har för budgetåren 1939/40—1942/43 anvisats med respektive 1,400,000 kronor, 300,000 kronor, 700,000 kronor och 800,000 kronor.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har i sin skrivelse den 21 november 1942 meddelat, att av det till bidrag till byggande av enskilda vägar hittills anvisade beloppet å sammanlagt 3,200,000 kronor intill den 1 oktober 1942 disponerats tillhopa 2,410,000 kronor, varför alltså omkring 790,000 kronor återstode odisponerade. För att fullborda företag, för vilka bidrag till påbörjande beviljats, erfordrades emellertid ett belopp av omkring 370,000 kronor. Omkring 420,000 kronor återstode alltså till beviljande av bidrag till nya företag. De disponibla medlen kunde emellertid beräknas i sin helhet komma att tagas i anspråk före detta budgetårs utgång.

På grund av det betydande behov av bidrag som föreläge har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt, att anslaget för nästa budgetår anvisas med 1,000,000 kronor.

*Departementschefen* har i nuvarande läge, då anslagen till övriga byggnads- och förbättringsarbeten under vägväsendet föreslagits skola avsevärt nedsättas, ansett sig icke kunna tillstyrka, att anslaget till byggande av enskilda vägar för nästa budgetår anvisas med högre belopp än 600,000 kronor, innebärande i förhållande till anslaget för innevarande budgetår en minskning med 200,000 kronor. Departementschefen har erinrat om att vid bedömandet av anslagsbeloppets storlek borde beaktas, att, vid bifall till vad i annat sammanhang föreslagits, huvuddelen av administrationskostnaderna,

omkring 65,000 kronor, från och med år 1944 komme att överföras till andra anslag.

*Utskottet.*

Ehuru här ifrågavarande statsbidrag onekligen fyller en betydelsefull uppgift i strävandena att åstadkomma förbindelser från mera isolerat belägna byar och gårdar till det allmänna vägnätet, anser sig utskottet i nuvarande läge med krav på största återhållsamhet i fråga om statsutgifterna icke kunna på sätt föreslagits i förenämnda tre motioner förorda någon höjning av det i propositionen äskade anslaget.

Utskottet hemställer,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 283 och 380 samt II: 397, må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

## 22. Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.

Under punkten 22 i propositionen nr 224 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I de två likalydande motionerna I: 282 och II: 396 har hemställts, att förevarande anslag måtte anvisas med 1,300,000 kronor.

Vidare har i motionen II: 379 hemställts, att anslaget måtte anvisas med 1,200,000 kronor.

Anslaget, som beviljades första gången för budgetåret 1939/40, har för budgetåren 1939/40—1942/43 anvisats med respektive 1,000,000 kronor, 1,500,000 kronor, 300,000 kronor och 100,000 kronor. Nedsättningen av anslaget för de senaste två budgetåren har icke föranletts av minskade anspråk utan har i huvudsak berott därpå, att under de första budgetåren ett mindre antal vägförrättningar än beräknat hunnit slutföras, vilket medfört en förskjutning i anslagsbelastningen. Det kan här erinras, att vid tidpunkten för äskande av medel för innevarande budgetår räknades med att vid ingången av budgetåret en reservation å anslaget skulle föreligga av omkring 1,000,000 kronor.

I sin skrivelse den 21 november 1942 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* rörande anslagsbehoven till bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. i huvudsak anfört:

Av det för bidrag till underhåll av enskilda vägar hittills anvisade beloppet å sammanlagt 2,900,000 kronor hade disponerats under budgetåret 1939/40 omkring 68,000 kronor, under budgetåret 1940/41 omkring 725,000 kronor och under budgetåret 1941/42 omkring 800,000 kronor. För innevarande budgetår beräknades åtgå omkring 900,000 kronor. Vid ingången av budgetåret 1943/44 skulle sålunda förefinnas en behållning av omkring 400,000 kronor.

För budgetåret 1943/44 erfordrades *dels* medel för att utbetala de underhållsbidrag till 1940, 1941 och 1942 års vägar — varmed avsåges de vägar,

till vilka underhållsbidrag första gången utgått år 1940, 1941 respektive 1942 — beträffande vilka kontrakt tecknats med vederbörande intressenter, utgörande omkring 670,000 kronor, *dels* den del, omkring 175,000 kronor, av kostnaderna för verksamhetens bedrivande, som skulle påföras detta anslag, vilket belopp bestämts med hänsyn till att styrelsens arbetsuppgifter på hithörande område från och med den 1 januari 1944 förutsatts skola övergå på länsstyrelserna, *dels ock* de underhållsbidrag och s. k. iståndsättningsbidrag, som skulle utgå till vägar, vilka tilldelades första bidraget år 1943. Med stöd av före den 1 maj 1942 inkomna ansökningar, vilka dock ännu icke (november 1942) vore slutbehandlade inom styrelsen, beräknades det för sistnämnda ändamål erforderliga beloppet till 855,000 kronor. För budgetåret 1943/44 skulle sålunda i allt erfordras (670,000 + 175,000 + 855,000) 1,700,000 kronor.

Då av tidigare anvisade medel förefunnes en behållning av omkring 400,000 kronor, skulle ett anslag av ytterligare 1,300,000 kronor vara erforderligt.

*Departementschefen* har anfört:

För att bestrida de bidrag, vilka skola utgå enligt avtal ingångna före den 1 januari 1943, erfordras enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppläst för nästa budgetår ett belopp av omkring 670,000 kronor. Styrelsen anser emellertid härutöver erforderligt ett belopp av 855,000 kronor avseende sådana vägar, för vilka bidrag skola tilldelas första gången under år 1943. Härtill komma kostnader för administrationen. Såsom framgår av redogörelsen under nästföregående punkt, komma emellertid av dessa kostnader endast viss andel av övervägmästarnas resekostnader att från och med den 1 januari 1944 belasta förevarande anslag, varför det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för verksamhetens bedrivande beräknade beloppet kan något nedsättas.

På grund av angelägenheten av att i möjligaste mån hålla statsutgifterna nere anser jag mig icke kunna tillstyrka, att för nya underhållsbidrag avses ett så högt belopp som det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förutsatta. Jag förordar, att för nya bidrag samt för bestridande av de kostnader för verksamheten, vilka skola belasta anslaget, beräknas ett sammanlagt belopp av högst 730,000 kronor. Tillhoppa med förenämnda belopp å 670,000 kronor skulle alltså under nästa budgetår behöva stå till förfogande ett belopp av 1,400,000 kronor. Då enligt vad styrelsen uppgivit en reservation å anslaget av omkring 400,000 kronor kan väntas föreligga vid ingången av budgetåret 1943/44, skulle anslaget för nämnda budgetår behöva anvisas med 1,000,000 kronor.

Med beaktande av anslagets behjärtansvärda syfte och med hänsyn till det stora behov av bidrag från förevarande anslag, som enligt vad som framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning föreligger, anser sig utskottet böra förorda, att anslaget ökas från äskade 1,000,000 kronor till 1,100,000 kronor.

Utskottet hemställer sålunda,

att riksdagen, med anledning av Kungl. Maj:ts förslag ävensom motionerna I: 282 samt II: 379 och 396, må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 1,100,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

*Utskottet.*

### 23. Bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar.

I årets statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, punkt 24, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till Bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Utskottet.

I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag, som innebär, att samma belopp som för innevarande budgetår anvisats till här ifrågasvarande ändamål, skulle anvisas jämväl för nästa budgetår, hemställer utskottet,

att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar* för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

### 24. Bidrag till vissa forsknings- och undersökningsarbeten.

I propositionen nr 224, punkt 23, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till Bidrag till vissa forsknings- och undersökningsarbeten för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 140,000 kronor.

I de två likalydande motionerna I: 279 och II: 399 har hemställts, att riksdagen, med ändring av vad i propositionen föreslagits, ville till samfundet för hembygdsvård för anställande av en vägvårdskonsulent bevilja ett bidrag av 10,000 kronor samt till svenska vägföreningen ett bidrag av 5,000 kronor.

För innevarande budgetår är anslaget anvisat med 130,500 kronor.

Det av Kungl. Maj:t nu äskade beloppet grundar sig på följande beräkningar:

	Kronor.
1. Bidrag till svenska vägföreningen .....	10,000
2. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägunderhållsinspektion .....	22,600
3. Arbetsstudier å vägunderhållets område .....	48,000
4. Uppläggning av broliggare .....	40,000
5. Trafikräkningar .....	6,000
6. Bidrag till samfundet för hembygdsvård .....	5,000
7. Diverse ändamål .....	8,400

Summa kronor: 140,000

I förhållande till bidraget för innevarande budgetår innebär det föreslagna beloppet till svenska vägföreningen en ökning med 5,000 kronor. Vägunderhållsinspektionens kostnader avse endast tiden den 1 juli—31 december 1943, enär verksamheten från och med nästa kalenderår förutsatts skola inordnas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå såsom en särskild avdelning. Arbetsstudierna hava beräknats för nästa budgetår draga en ökad kostnad av 3,000 kronor på grund av ökat behov av medel för resor. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sammanlagda kostnader för broliggaren, vilken beräknats omfatta omkring 11,000 broar och för vilket ändamål tidigare anvisats 12,000

kronor, ha överslagsvis uppskattats till sammanlagt 112,000 kronor, varför ett belopp av 100,000 kronor skulle återstå att anvisa. Av sistnämnda belopp skulle för nästa budgetår erfordras 40,000 kronor. För trafikräkningar skulle utgå oförändrat belopp. Till samfundet för hembygdsvärd har föreslagits 5,000 kronor, innebärande en minskning med 2,500 kronor.

*Departementschefen* har rörande det föreslagna bidraget till svenska vägföreningen anfört:

Ett övertagande från statens sida av den allmänna väghållningen torde helt naturligt komma att medföra, att åtskilliga av de uppgifter, åt vilka svenska vägföreningen sedan lång tid ägnat sin verksamhet, komma att övertagas av statliga organ. Det kan då ifrågasättas, huruvida staten framgent bör ekonomiskt stödja föreningens verksamhet. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, torde det emellertid med hänsyn till den mångfald nya frågor, med vilka styrelsen i samband med vägförstatligandets genomförande har att taga befattning, vara uteslutet, att styrelsen såvitt avser nästa budgetår kan bliva i tillfälle att ens i någon utsträckning ägna sig åt de uppgifter, som för närvarande ingå i vägföreningens verksamhet. Då det måste anses önskvärt ur allmän synpunkt, att denna verksamhet ej nu nedlägges — vilket måste befaras, därest staten icke ekonomiskt stödjer föreningen — anser jag mig böra tillstyrka, att föreningen även för nästa budgetår får åtnjuta statsbidrag. På grund av föreningens svaga ekonomiska ställning synes det vara påkallat, att bidraget höjes till det begärda beloppet av 10,000 kronor. Jag förutsätter därvid, att verksamheten kommer att av föreningen i stort sett upprätthållas i sin nuvarande omfattning.

Vad angår frågan om statens ställning till föreningen efter utgången av nästa budgetår anser jag mig redan nu böra framhålla, att, därest fortsatt statsbidrag anses böra ifrågakomma, detsamma synes böra begränsas och därvid i första hand avse att möjliggöra utgivande av en vägteknisk tidskrift. Föreningens huvudsakliga verksamhet i övrigt, anordnandet av olika slag av kurser samt utgivande av handböcker i vägtekniska ämnen, förutsätter jag nämligen, såsom jag förut antytt, skola komma att övertagas av de statliga vägorganen.

Vad svenska vägföreningens verksamhet angår anser utskottet, att densamma, i den mån den efter vägväsendets förstatligande framdeles bör upprätthållas, bör ankomma på statliga organ, främst väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Då det enligt vad departementschefen upplyst torde vara uteslutet, att styrelsen i någon utsträckning kan bliva i tillfälle att under nästa budgetår ägna sig åt de uppgifter, som för närvarande ingå i föreningens verksamhet, vill emellertid utskottet icke motsätta sig, att statsbidrag utgår till föreningen jämväl för nästa budgetår. Utskottet anser dock, att det av departementschefen förordade bidraget bör nedsättas från 10,000 kronor till 7,500 kronor, innebärande i jämförelse med statsbidraget för innevarande budgetår i allt fall en ökning med 2,500 kronor. För tiden efter budgetåret 1943/44 förutsätter utskottet, att bidrag icke skall behöva utgå.

Utskottet anser den av samfundet för hembygdsvärd påbörjade verksamheten på vägvårdens område vara förtjänt av ekonomiskt stöd. För att samfundet skall bliva i stånd att något utvidga sin verksamhet, vill utskottet på sätt i förenämnda motioner hemställts förorda, att det av departementschefen förutsatta statsbidraget till samfundet höjes till 10,000 kronor.

*Utskottet.*

Utskottet har i övrigt ej funnit anledning till erinran mot den beräknade dispositionen av förevarande anslag.

Då i anslaget inräknats ett belopp av 8,400 kronor för ej närmare angivna ändamål, torde den av utskottet förordade ökningen å 2,500 kronor av det sammanlagda bidraget till svenska vägföreningen och samfundet för hembygdsvärd ej behöva föranleda någon ändring av det av Kungl. Maj:t äskade beloppet.

Utskottet hemställer,

I. att riksdagen må å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Bidrag till vissa forsknings- och undersökningsarbeten* för budgetåret 1943/44 anvisa ett reservationsanslag av 140,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen;

II. att motionerna I: 279 och II: 399 må anses besvarade med vad utskottet ovan anfört.

## 25. Förslag för väg- och vattenbyggnadsväsendets förrådsfond.

Under ett särskilt avsnitt i propositionen nr 224 har redogjorts för vissa med övertagandet av vägdistriktens tillgångar och skulder sammanhängande spörsmål. Under hänvisning i övrigt till framställningen (sid. 106—109) må här endast nämnas följande:

Enligt av 1942 års vägsakkunniga inhämtade uppgifter kunna vägdistriktens tillgångar och skulder den 31 december 1943 beräknas uppgå till i avrundade tal respektive 68,900,000 kronor och 33,200,000 kronor. Tillgångarna ha därvid upptagits till sina verkliga värden och sålunda ej till de värden, till vilka tillgångarna äro bokförda i vägdistriktens räkenskaper.

Vägdistriktet hava vid avlämnandet av sina nyss berörda uppgifter till de sakkunniga räknat med att nu gällande grunder för bidrag till vinterväghållningen skulle tillämpas vid bestämmandet av vägdistriktens bidrag för 1943 års vinterväghållningskostnader. Vid bifall till Kungl. Maj:ts förslag, att statsbidraget skulle beräknas på de verkliga kostnaderna i stället för på 1942 års kostnader, skulle emellertid vägdistriktet komma att åsamkas en ökad utgift av 6,500,000 kronor, varför de beräknade tillgångarna alltså skulle komma att under angiven förutsättning minskas med motsvarande belopp.

Departementschefen har i likhet med de sakkunniga förutsatt, att vägdistriktens tillgångar — däri inräknade kontanta medel, banktillgodohavanden och fordringar, i den mån de icke disponeras för att bestrida kostnaderna för avvecklingen av distriktets verksamhet och för att betala oguldna räkningar — skola med några smärre undantag sammanföras till en förlagsfond för vägväsendet att förvaltas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Skulderna skola övertagas av riksgäldskontoret. Med anledning härav bör å kapitalbudgeten anvisas ett anslag, som bör upptagas till belopp, motsvarande vägdistriktens vid tidpunkten för övertagandet föreliggande sammanlagda skulder. Tillgångarna böra i anslutning härtill å förrådsfonden bokföras till samma nettovärde som anslaget å kapitalbudgeten.

Storleken av vägdistriktens tillgångar och skulder den 1 januari 1944 har givetvis icke kunnat nu närmare angivas. Ett slutgiltigt förslag till budgetmässig reglering av hithörande frågor har därför icke i detta sammanhang kunnat föreläggas riksdagen, utan med framläggandet av dylikt förslag har förutsatts skola anstå till 1944 års riksdag.



Under punkten 24 i propositionen nr 224 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att å kapitalbudgeten under fonden för förslag till statsverket till Förslag för väg- och vattenbyggnadsväsendets förrådsfond för budgetåret 1943/44 anvisa ett investeringsanslag av 10,000,000 kronor.

1942 års vägsakkunniga ha framhållit, att den friställda förrådsrörelsen under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppenbarligen erfordrade ett mycket betydande förlagskapital utöver de olika vägdistriktens tillgångar.

Beträffande behovet av komplettering av dessa tillgångar, som skulle ingå i fonden, ha de sakkunniga i huvudsak anfört:

Enligt uppgifter från vägdistriktet har det uppskattade verkliga värdet av vägdistriktens maskiner och inventarier den 31 december 1943 beräknats komma att uppgå till 28,000,000 kronor. Först en tid efter förstatligandets genomförande torde det vara möjligt att med någon grad av säkerhet bedöma den lämpliga omfattningen av maskinparken och därmed också behovet av medel för att uppbringa den till erforderlig storlek. För utjämning av förekommande variationer i behovet av förnyelse av materielen samt för att till en del ersätta eftersatt förnyelse erfordrades emellertid medel redan under första halvåret 1944. Nyanskaffningsbehovet för nästa budgetår beräknades till 3,000,000 kronor. Ytterligare förlagsmedel kunde emellertid framdeles behövas för maskinparkens utökning.

Vid beräkandet av sistnämnda belopp hade de sakkunniga utgått från att tjänstebilar för personalen vid den statliga vägorganisationen till en början skulle anskaffas endast i begränsad omfattning. Framdeles borde tjänstebilar anskaffas för alla vägmästare. När frågan härom bleve aktuell, måste ytterligare förlagsmedel ställas till förrådsrörelsens förfogande.

De sakkunniga hade vid beräkandet av nyssnämnda belopp vidare förutsatt, att väghållningen under den närmaste framtiden skulle ha den omfattning, som den för närvarande hade. Skulle väghållningsverksamheten öka i omfattning, bleve troligen viss ökning av maskinparken erforderlig. En ökning kunde icke ske utan att ytterligare förlagsmedel ställdes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande.

Det förlagskapital å 1,000,000 kronor för anskaffning av vägmaskiner m. m., som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för närvarande förvaltade och som till större delen investerats i maskiner för byggande av väg, förutsattes skola överföras till förlagskapitalet för maskincentralförrådet.

För inköp av grustag beräknades erforderligt ett belopp av 500,000 kronor, för väglagningsämnen 3,000,000 kronor, för dammbindningsmedel 3,000,000 kronor och för ej särskilt angivna övriga förlags effekter 500,000 kronor.

Det beräknade medelsbehovet för första halvåret 1944 skulle alltså uppgå till sammanlagt 10,000,000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser det föreslagna anslaget å 10 miljoner kronor till förlagsmedel för förrådsrörelsen vara knappt tilltaget. Enligt inom styrelsen gjorda beräkningar skulle erfordras ett belopp av omkring 15 miljoner kronor. Om anslaget bleve för snävt tilltaget, kunde detta medföra hinder för styrelsen att verkställa inköp på fördelaktigaste sätt.

Departementschefen har framhållit, att den knapphet på material, som för närvarande råder på vissa områden, förhindrade ett uppläggande av större lager i fråga om flera slag av förrådseffekter. Vidare borde försiktigheten bjuda att i nuvarande tidsläge med oviss prisutveckling begränsa lagerhåll-

ningen även av sådana effekter, som stå att erhålla. Vid bedömandet av behovet av nya förlagsmedel för förrådsfonden borde slutligen beaktas, att med den budgetmässiga reglering, som förordats i fråga om övertagandet av vägdistriktens tillgångar och skulder, vissa kontanta belopp komme att tillföras förrådsfonden i samband med övertagande av distriktens tillgångar.

Med hänsyn till här anförda förhållanden har departementschefen ansett tillräckliga skäl icke föreligga att frångå de sakkunnigas beräkningar rörande behovet av nya förlagsmedel.

Departementschefen har förutsatt att, sedan överblick vunnits rörande de tillgångar, som komme att tillföras förrådsfonden, samt rörande fondens behov av förlagsmedel, en närmare prövning verkställdes beträffande den lämpliga storleken av fondens kapital. Skulle detta visa sig vara större än nödvändigt, borde nedskrivning ske genom återleverering till riksgäldskontoret.

*Utskottet.* Vad i propositionen uttalats angående de med övertagandet av vägdistriktens tillgångar och skulder sammanhängande spörsmålen har icke givit utskottet anledning till erinran.

För att kunna bestrida kostnaderna för inköp av sådana förrådseffekter, som måste anskaffas redan före den 1 januari 1944, behöver väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äga tillgång till visst förlagskapital. Vidare äro förlagsmedel behövlige för komplettering av de förlagseffekter m. m., som staten efter ingången av år 1944 kommer att få övertaga från vägdistriktet. I likhet med departementschefen anser därför utskottet, att ett lämpligt avvägt belopp bör anvisas såsom förlagskapital för förrådsfonden. Mot storleken av det äskade beloppet har utskottet ej funnit anledning till erinran.

Under framhållande av att en närmare prövning framdeles bör verkställas beträffande den lämpliga storleken av fondens kapital och att, därest detta skulle visa sig större än nödvändigt, en nedskrivning bör ske genom återleverering till riksgäldskontoret, hemställer utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag,

att riksdagen må å kapitalbudgeten under fonden för förlag till statsverket till *Förlag för väg- och vattenbyggnadsväsendets förrådsfond* för budgetåret 1943/44 anvisa ett investeringsanslag av 10,000,000 kronor.

Stockholm den 10 juni 1943.

På andra särskilda utskottets vägnar:

**ELON ANDERSSON.**

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar *Elon Andersson, Heiding, Forslund, Johan Bernhard Johansson, Frans Ericson, Eklund, Carl Edmund Eriksson, friherre De Geer, Karl Emil Johanson, Ahlkvist, Mattsson* och *Björkman*; samt

från andra kammaren: herrar *Pettersson i Hällbacken, Pettersson i Rosta, Andersson i Falkenberg, Severin, von Seth, Lindahl, Mattsson, Åkerström, Karlsson i Granebo, Thapper, Malmberg* och *Hedqvist*.

### Reservationer:

- 1) vid *punkten 1* (Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Avlöningar)
- a) av herr *Elon Andersson*, som ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort hava följande lydelse:

Ehuru en — — — utskottet bärande.

Att på förhand bedöma personalbehovet å de byråer, som komma att omorganiseras eller nyinrättas i anledning av vägväsendets förstatligande, är givetvis vanskligt. Såvitt utskottet kan finna har emellertid i organisationen sådan den föreslagits i propositionen upptagits endast sådan personal, som med all sannolikhet kan antagas bliva erforderlig redan från början. Vad löneställningen för de olika befattningshavarna angår har departementschefens förslag icke föranlett erinran från utskottets sida. Vidkommande den föreslagna befattningen såsom chef för kameralbyråns revisionskontor vill utskottet särskilt framhålla följande.

Den nuvarande granskningen av de statliga utgifterna för vägväsendet avser i huvudsak en granskning av det kostnadsunderlag, varpå vägdistriktens statsbidrag utgår och sker genom vägingenjörerna. Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida förekommer i stort sett endast en stickprovsgranskning. Vägdistriktens egna räkenskaper revideras icke genom statlig myndighet utan endast av distriktens revisorer. Efter vägväsendets förstatligande kommer väg- och vattenbyggnadsstyrelsens revisionsverksamhet att erhålla helt annan omfattning och innebörd. Det granskningsarbete, som skall åvila det föreslagna revisionskontoret, kommer att avse samtliga räkenskaper från vägförvaltningarna samt vägräkenskaperna från de städer och stadsliknande samhällen, som åtnjuta statsbidrag till gatu- och väghållning. Härtill kommer den nuvarande revisionen av hamnbyråns hamnbyggnadsavdelningar, luftfartsavdelningens distriktsförvaltningar och byggnadsarbeten samt bilbesiktningens redovisningar. Granskningen kommer sålunda att omfatta räkenskaper, som till antal och ekonomiskt omfång bliva av synnerligen stora mått. Det medelsbelopp, varom här är fråga, torde komma att röra sig omkring 150 miljoner kronor för år. Det är att märka, att revisionen förutsättes skola vara ej blott av formell natur, utan räkenskaperna skola jämväl granskas sakligt. Härtill kommer, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, att revisionskontoret efter anmodan från de tekniska byråerna kommer att anlitas för specialundersökningar i räkenskaperna, exempelvis för att utröna medelkostnaden för gruskörslor eller andra liknande saker. Av vad sålunda anförts framgår att det revisionsarbete, som framdeles kommer att åvila kameralbyrån, kommer att ställa betydande krav samt stort ansvar å den person, som närmast skall svara för ledningen av revisionskontorets arbete. Det må här framhållas, att chefen för revisionskontoret, som skall vara föredragande i anmärkningsmål, förutsättes skola tillsammans med kansli- och kameralbyråcheferna såsom ledamot delta i avgörandet av nämnda mål.

Departementschefen har ansett befattningen såsom chef för revisionskon-

toret böra såsom revisionskommisarie placeras i lönegraden A 26. Såvitt utskottet har sig bekant torde inom statsförvaltningen i övrigt icke förekomma, att ledningen av en revisionsverksamhet av den omfattning, varom här är fråga, utövas av befattningshavare i lägre ställning än nämnda lönegrad. Utskottet, som med hänsyn till verksamhetens stora betydelse anser det angeläget, att till befattningen kan knytas en högt kvalificerad befattningshavare, tillstyrker därför departementschefens förslag i fråga om löneställningen för revisionskontorets chef.

I detta — — — år 1943.

Då det för närvarande icke kan angivas, i vilken omfattning ordinarie tjänstemän behöva överföras på övergångsstat, bör i enlighet med vad i propositionen föreslagits åt Kungl. Maj:t överlämnas att besluta härutinnan. För nästa års riksdag bör emellertid framläggas slutgiltig personalförteckning beträffande övergångsstaten.

Vad departementschefen anført i ovan ej berörda delar har icke givit utskottet anledning till särskilt uttalande. Ej heller har Kungl. Maj:ts anslagsberäkningar föranlett annan erinran från utskottets sida än som föranledes av utskottets ändringsförslag i vad avser lönegradsplaceringen för generaldirektörstjänsten.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

- I. att riksdagen, med anledning av Kungl. Maj:ts förslag, må
- a) bemyndiga Kungl. Maj:t — — — Eo 24;
  - b) godkänna följande personalförteckning för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att tillämpas tills vidare från och med den 1 januari 1944:

#### Personalförteckning.

##### Tjänstemän på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsstat.

Befattning	Lönegrad
<i>Tjänstemän å ordinarie stat.</i>	
1 generaldirektör .....	C 13
8 förste byråingenjörer .....	A 26
1 revisionskommisarie .....	A 26
1 sekreterare .....	A 26
1 sekreterare och ombudsman .....	A 26
4 byråingenjörer .....	A 24
1 kamrerare .....	A 24

- c) bemyndiga Kungl. Maj:t — — — år 1943;
- d) bemyndiga Kungl. Maj:t — — — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen;
- e) godkänna följande avlöningsstat för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att tillämpas under budgetåret 1943/44:

Avlöningsstat.	Kronor
1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i>	513,000
2. Arvoden, bestämda av Kungl. Maj:t .....	29,200
3. Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i> .....	343,000
4. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i> .....	118,800
	Summa kronor 1,004,000;

f) å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*: *Avlöningar* för budgetåret 1943/44 anvisa ett förslagsanslag av 1,004,000 kronor, därav 502,000 kronor att avräknas mot automobilskatte-medlen;

II. Att motionen — — — ovan anført.

b) av herrar *Severin, Åkerström* och *Malmberg*, vilka ansett, att näst sista stycket i utskottets motivering bort hava följande lydelse:

Då det för närvarande icke kan angivas, i vilken omfattning ordinarie tjänstemän behöva överföras på övergångsstat, bör i enlighet med vad i propositionen föreslagits åt Kungl. Maj:t överlämnas att besluta härutinnan. För nästa års riksdag bör emellertid framläggas slutgiltig personalförteckning beträffande övergångsstaten.

2) vid *punkten 3* (Vägförvaltningarna: *Avlöningar*) av herr *Åkerström*, som ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag i vad avser lönegradsplaceringen av vägdirektörstjänsterna.

3) vid *punkten 6* (Riksvägnämnden och de lokala vägnämnderna m. m.) av herrar *Heiding, Forslund, Johan Bernhard Johansson, Eklund, Carl Edmund Eriksson, Karl Emil Johanson, Ahlkvist, Oskar E. Mattsson, Björkman* och *Andersson* i Falkenberg, vilka ansett, att utskottet, med anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt motionerna I: 278 och II: 381, bort hemställa, att riksdagen måtte å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln till Riksvägnämnden och de lokala vägnämnderna m. m. för budgetåret 1943/44 anvisa ett förslagsanslag av 102,000 kronor, att avräknas mot automobilskatte-medlen.