

## Nr 121

Av herrar **Boman** och **Pålsson**, om inrättande av professurer i vägbyggnad vid tekniska högskolan i Stockholm och Chalmers tekniska högskola.

I skrivelse den 29 maj 1956 (nr 302) hemställde riksdagen bland annat, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning rörande de ekonomiska och organisatoriska förutsättningarna för inrättande av med bilskattemedel bekostade professurer i vägbyggnad vid vardera tekniska högskolan i Stockholm och Chalmers tekniska högskola samt att Kungl. Maj:t för 1957 års riksdag måtte framlägga de förslag till professurernas inrättande, vartill nämnda utredning gäve anledning.

Den 1 juni 1956 anbefalldes Kungl. Maj:t överstyrelsen för de tekniska högskolorna att verkställa den i riksdagens skrivelse angivna utredningen och, efter samråd med direktionen för statens väginstitut, till Kungl. Maj:t avgiva de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Den 21 augusti 1956 tillkallade överstyrelsen kanslirådet O. A. Berger att såsom sakkunnig biträda överstyrelsen med utredningen.

Den 22 november 1956 avlämnade Berger ett stencilerat betänkande i ärendet. Detta, som är av den lydelse härvid fogad bilaga utvisar, utmynnar i förslag om att vid såväl tekniska högskolan i Stockholm som Chalmers tekniska högskola skulle inrättas en professur i vägbyggnad den 1 juli 1957 samt att kostnaderna för professurerna, som vid tekniska högskolan beräknades till 90 000 kr. och vid Chalmers tekniska högskola till 77 000 kr., skulle avräknas mot bilskattemedlen.

Med skrivelse den 4 december 1956 överlämnade överstyrelsen betänkandet till Kungl. Maj:t. Överstyrelsen framhöll därvid, att utredningen verkställdes i nära underhandssamråd med såväl överstyrelsen som vederbörande vid de båda högskolorna. Härigenom hade vid utredningen högskoleförvaltningens synpunkter blivit av utredningsmannen beaktade. Överstyrelsen hade vidare under hand samrått i ärendet med direktionen för statens väginstitut, som därvid förklarat sig ej ha något att erinra mot betänkandet. För egen del har överstyrelsen funnit sig kunna helt biträda detsamma och de förslag utredningsmannen framlagt.

I årets statsverksproposition redovisas vad i ärendet sålunda förekommit under åttonde huvudtiteln (punkten 160, s. 332). Departementschefen framhåller därvid att med hänsyn till att överstyrelsens förslag inkommit först den 4 december 1956 frågan om professurernas in-

rättande icke kunnat närmare övervägas vid höstens budgetarbete. Frågan borde därför upptagas under budgetberedningen instundande höst.

Riksdagens behandling i föl av det då motionsvis framförda förslaget om professurer i vägbyggnad vid tekniska högskolan i Stockholm och Chalmers tekniska högskola innebär ett klart positivt ställningstagande till behovet av professurerna. Då den av riksdagen begärda utredningen rörande de ekonomiska och organisatoriska förutsättningarna för professurernas inrättande nu föreligger, anser vi att frågan i enlighet med riksdagens uttalande i föl bör upptagas till avgörande vid årets riksdag. Det förslag, varom utredningsmannen, vederbörande högskolor, överstyrelsen för de tekniska högskolorna och statens väginstitut till alla delar är ense, bör därvid enligt vår mening genomföras.

Av utredningen i ärendet framgår att kostnaderna för undervisningen i vägbyggnad för närvarande uppgår till i runda tal 40 200 kr. vid tekniska högskolan i Stockholm, fördelade med 30 200 kr. på avlöningsanslaget och 10 000 kr. på materielanslaget, samt till 14 800 kr. vid Chalmers tekniska högskola, fördelade med 13 800 kr. på avlöningsanslaget och 1 000 kr. på materielanslaget. Vid bifall till utredningsförslaget skulle kostnaderna ökas med 49 800 kr. vid tekniska högskolan, fördelade med 42 800 kr. på avlöningsanslaget och 7 000 kr. på materielanslaget, samt med 62 200 kr. vid Chalmers tekniska högskola, fördelade med 53 200 kr. på avlöningsanslaget och 9 000 kr. på materielanslaget.

Under åberopande av det anförda får vi hemställa,  
att riksdagen må

a) besluta att vid såväl tekniska högskolan i Stockholm som Chalmers tekniska högskola skall den 1 juli 1957 inrättas en professur i vägbyggnad;

b) besluta att kostnaderna för professurerna skall avräknas mot automobilskattemedlen;

c) för budgetåret 1957/58 under åttonde huvudtiteln anvisa

1. till *Tekniska högskolan i Stockholm: Avlöningar* ett förslagsanslag av 10 007 800 kronor, därav 73 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen,

2. till *Tekniska högskolan i Stockholm: Materiel m. m.* ett reservationsanslag av 1 407 000 kronor, därav 12 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen,

3. till *Tekniska högskolan i Stockholm: Nyanskaffning av apparater m. m.* ett reservationsanslag av 1 200 000 kronor, därav 5 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen,

4. till *Chalmers tekniska högskola: Avlöningar* ett förslagsanslag av 6 422 200 kronor, därav 67 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen,

5. till *Chalmers tekniska högskola: Materiel m. m.* ett reservationsanslag av 1 209 000 kronor, därav 10 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 24 januari 1957

*Rudolf Boman*

*Olof Pålsson*

### *Bilaga*

*De ekonomiska och organisatoriska förutsättningarna för professorer i vägbyggnad vid tekniska högskolan i Stockholm (KTH) och Chalmers tekniska högskola (CTH).*

Kollegienämnden vid KTH har årligen alltsedan 1949 föreslagit, att en professor i vägbyggnad skulle inrättas vid högskolan. Samma förslag framfördes av kollegienämnden vid CTH för denna högskolas del första gången 1950. Även detta förslag har därefter årligen upprepats.

Överstyrelsen för de tekniska högskolorna upptog förslagen i sina anslagsäskanden för budgetåret 1956/57. Överstyrelsens hemställan föranledde emellertid inte någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Vid 1956 års riksdag väcktes två likalydande motioner i ämnet (I: 245 och II: 545). I dessa föreslogs, att riksdagen måtte besluta, att vid såväl KTH som CTH skulle inrättas en professor i vägbyggnad och att avlöningskostnaderna för professorerna skulle bestridas av bilskattemedel. På förslag av statsutskottet (SU nr 141) beslöt riksdagen i anledning av motionerna att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande de ekonomiska och organisatoriska förutsättningarna för inrättande av med bilskattemedel bekostade professorer i vägbyggnad vid vardera KTH och CTH samt för 1957 års riksdag framlägga de förslag till professorernas inrättande, vartill nämnda utredning kunde giva anledning (Rskr. nr 302).

Sedan Kungl. Maj:t genom beslut den 1 juni 1956 anbefallt överstyrelsen för de tekniska högskolorna att verkställa den i riksdagens skrivelse angivna utredningen, har överstyrelsen den 21 augusti 1956 tillkallat mig att såsom sakkunnig biträda överstyrelsen med utredningen.

### *Utredningsuppdragets innebörd*

Av statsutskottets utlåtande framgår, att utskottet finner behovet av de bägge professurerna i vägbyggnad till fullo styrkt. Riksdagens godkännande av utskottets utlåtande innebär följaktligen ett klart positivt ställningstagande till behovet av professurerna. Under sådana förhållanden har jag utgått från att behovsfrågan inte behöver ytterligare utredas eller diskuteras.

Beträffande finansieringen av professurerna gör riksdagen en praktiskt taget bindande rekommendation att använda bilskattemedlen för ändamålet. Statsutskottet uttalar i sitt av riksdagen godkända utlåtande, att utskottet finner principiellt försvarligt att kostnaderna för professurerna och till dessa knutna hjälpkrafter liksom anslag till materiel bestrides av bilskattemedel. Att mot denna bakgrund inränga frågan om bilskattemedlen skall eller inte skall användas för professurerna bland de ekonomiska förutsättningar, som behöver närmare utredas, vore uppenbarligen överflödigt. Jag har inte heller ansett mig böra gå så långt. Å andra sidan har jag inte velat underlåta att med hänsyn till frågans betydelse knyta några mera allmänna reflexioner till den översikt över bilskattemedlen och dessas användning, som jag i det följande lämnar.

Några organisatoriska problem att utreda beträffande professuren i vägbyggnad vid CTH finns inte. Jag utgår från att denna professur kommer att ges samma organisatoriska ställning som övriga professurer vid högskolan. Beträffande KTH är förhållandet däremot annorlunda. Jag återkommer härtill i det följande.

### *Finansieringen med bilskattemedel*

Fördelningen av bilskattemedlen reglerades förr genom kungliga förordningar. Den senaste upphävdes 1938. Därefter bestämmer riksdagen årligen fördelningen för ett budgetår i sänder.

De allmänna riktlinjer, efter vilka fördelningen av bilskattemedlen sker, uppdrogs vid 1954 års riksdag (Prop. nr 112, SU nr 129, Rskr. nr 306).

Enligt dessa riktlinjer, som alltså gäller, avräknas under sjätte huvudtiteln mot bilskattemedlen samtliga kostnader för vägväsendet och praktiskt taget samtliga kostnader för vägtrafikväsendet; under tolfte huvudtiteln avräknas mot bilskattemedlen kostnaderna för tjänste- och familjepensioner till befattningshavare och arbetare vid väg- och vattenbyggnadsverket. I riksstaten för budgetåret 1956/57 representerar dessa ändamål tillhoppa i runt tal 952,5 mkr. Under sjätte huvudtiteln utgår dessutom av bilskattemedlen ca 1,2 mkr till forsknings- samt vissa kommunikations-, civilförsvars- och andra ändamål. Icke obetydliga belopp avräknas under elfte huvudtiteln mot bilskattemedlen för den polisiära trafikövervakningen och trafiksäkerhetstjänsten. Tillhoppa uppgår dessa belopp i riksstaten för budgetåret 1956/57 till i runt tal 13,5 mkr. Vidare disponeras av bilskattemedlen ca 1 mkr till vissa gottgörelser för erlagd bensinskatt och 0,7 mkr som bidrag till byggande och underhåll av mindre hamnar och farleder. En förteckning över samtliga de anslag, vilka i riksstaten för budgetåret 1956/57 helt eller delvis avräknas mot bilskattemedlen, finns i statsliggaren för

nämnda budgetår, s. 394. Totalt uppgår dessa anslag till i runt tal 969 mkr. Inkomsterna av bilskattemedlen har för samma budgetår beräknats till 1 030 mkr.

En utförlig redogörelse för bilskattemedlens specialbudget finns i riksräkenskapsverkets årsbok 1956, s. 23 ff. Av denna framgår bl. a. att behållningen på automobilskattemedelsfonden vid utgången av budgetåret 1954/55 uppgick till 53,0 mkr och reservationerna på anslag hänförliga till bilskattemedlens specialbudget till 398,5 mkr.

Enligt budgetredovisningen för budgetåret 1955/56 uppgick vid utgången av nämnda budgetår behållningen på fonden till 258,5 mkr och anslagsreservationerna till 512,3 mkr. Vid utgången av budgetåret 1956/57 beräknas behållningen ha stigit till ca 300 och reservationerna till ca 700 mkr. I realiteten skulle alltså den 30 juni 1957 föreligga ett överskott av bilskattemedel på i runt tal 1 000 mkr.

Från början var meningen att bilskattemedlen skulle fördelas mellan städer och landsbygd för att användas för underhåll av gator och för samfärdseln viktiga vägar (SFS 1922:262). I den mån bilskattnas avkastning ökat, har användningsområdet för bilskattemedlen vidgats. Denna utveckling är naturlig; någon invändning torde ej heller med fog kunna riktas däremot så länge den helt dominerande delen går till ändamål, som har direkt med vägbyggande, vägunderhåll och vägtrafik att göra.

Redan nu användes bilskattemedel till att bestrida kostnader för forskning. I detta avseende innebär alltså inte finansieringen av professorerna i vägbyggnad med bilskattemedel att någon ny praxis inaugureras. Det nya ligger i att även undervisning skulle bekostas med bilskattemedel. Frågan blir då om ett steg i denna riktning bör undvikas med tanke på eventuella konsekvenser.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i skrivelse den 17 mars 1955, vilken skrivelse redovisas i statsutskottets förenämnda utlåtande, uttalat att det för vägväsendet vore av så stort intresse att professorer i vägbyggnad inrättades, att man allvarligt borde överväga att för ändamålet använda bilskattemedel. Styrelsen har dock samtidigt givit uttryck för viss tveksamhet rörande konsekvenserna av ett sådant finansieringssätt och befarat att ett beslut av denna innebörd skulle kunna medföra krav på användning av bilskattemedlen för även andra undervisningsändamål inom vägbyggnadsfacket.

Av riksdagens ställningstagande framgår att riksdagen inte hesiterar inför tanken att utvidga bilskattemedlens användningsområde till att omfatta undervisning i vägbyggnad. All sannolikhet talar väl för att man därvid inom riksdagen haft klart för sig att ett beslut om sådan utvidgning kan och säkerligen också kommer att åberopas som stöd för krav på att även annan undervisning inom vägbyggnadsfacket skall bekostas med bilskattemedel. Detta betyder emellertid inte att sådana krav måste tillgodoses. Det väsentliga är inte att en åtgärd *kan* åberopas som motiv för en annan. Viktigare är att något bindande eller förpliktande sammanhang inte föreligger. Nya krav på bilskattemedlen måste bedömas och avgöras från fall till fall med hänsyn till föreliggande omständigheter. Avgörande i sista hand blir tillgången på bilskattemedel.

Det bör i anslutning härtill också framhållas att en minskning av bilskattemedlen framdeles kan aktualisera ett behov att begränsa an-

vändningsområdet för dessa medel. Man bör med andra ord vid varje utvidgning av bilskattemedlens användningsområde ha klart för sig att situationer kan uppkomma, som gör det nödvändigt att koncentrera användningen av bilskattemedlen på vad dessa medel från början varit avsedda för. Å andra sidan är det ingalunda givet att undervisningen i vägbyggnad behöver inrangeras bland de ändamål, som vid en sådan omprövning skulle komma att i första hand utmönstras, därest statsmakterna nu skulle gå in för att finansiera denna undervisning med bilskattemedel.

Av den följande redogörelsen framgår att i de föreslagna programmen för professurerna vid KTH och CTH ingår ämnen, som nära anknyter till vägbyggnad, nämligen flygfälts-, järnvägs- och spårvägsbyggnad. Det bör också framhållas att statens väginstitut i skrivelse den 17 februari 1953 till avdelningskollegium V vid KTH som sin mening uttalat, att en professur i vägbyggnad inte bör omfatta spår- och järnvägsbyggnad. Väginstitutet anser nämligen ämnet vägbyggnad tillräckligt omfattande för en professur.

I mitt uppdrag ingår inte att komma med något förslag rörande programmen för professurerna. Att jag här berört utformningen av programmen beror uteslutande på att man möjligen skulle kunna ifrågasätta att begränsa användningen av bilskattemedlen till utgifter, som direkt kan hänföras till undervisning och forskning i vägbyggnad.

För min del kan jag inte tillstyrka en sådan begränsning. Omsatt i verkligheten skulle den utlösa en serie svårhemstrade avvägningsproblem. Härtill kommer att vägbyggnad, vartill jag i detta sammanhang också räknar gatubyggnad, intar en så dominerande del av programmen för professurerna att en uppdelning av kostnaderna på bilskattemedel och andra medel inte skulle tjäna något praktiskt budgetärt ändamål.

### *Tekniska högskolan i Stockholm*

Vid KTH finns en professur i kommunikationsteknik. För undervisningen i vägbyggnad svarar en speciallärare i ämnet.

Till hjälp vid undervisningen har specialläraren en förste assistent på halvtid och övningsassistenter. Dessutom finns en institutionsvaktmästare på halvtid.

Sedan 1947 innehar chefen för statens väginstitut speciallärarbefattningen.

Under budgetåret 1956/57 utgår följande arvoden för undervisningen i vägbyggnad, nämligen 6 500 kr. till specialläraren, 8 292 kr. till förste assistenten och 5 706 kr. till institutionsvaktmästaren. För arvoden till övningsassistenterna räknar högskolan under nämnda budgetår med sammanlagt ca 9 700 kr.

I övrigt beräknas kostnaderna för undervisningen under nämnda budgetår till 5 000 kr. för samlingar och laborationer samt 5 000 kr. för nyanskaffning av apparater.

Sammanlagt kan alltså kostnaderna för undervisningen i vägbyggnad under budgetåret 1956/57 uppskattas till i runt tal 40 200 kr.

För undervisningen disponeras inom högskolan ett kombinerat lärar- och assistentrum (ca 20 m<sup>2</sup>) samt i väginstitutets byggnad laboratorie-

lokaler, ett mindre verkstadsrum och ett assistentrum m. m. (sammanlagt ca 325 m<sup>2</sup>). När lokalerna i väginstitutet inte användes för undervisningsändamål, kan de vid behov disponeras av väginstitutet för dess forskning. Å andra sidan användes vissa lokaler inom väginstitutet jämte utrustning för teknologernas laborationer och examensarbeten. Vid laborationerna kan ca 30 elever arbeta samtidigt.

Det bör tilläggas att institutionen för vägbyggnad kommer att få disponera fyra rum (sammanlagt ca 78,2 m<sup>2</sup>) i den nybyggnad för väg- och vattenbyggnad samt arkitektur, som beräknas bli färdig våren 1957.

I programmet för professuren i vägbyggnad har föreslagits att följande huvudgrupper av ämnen skulle ingå, nämligen

1. allmän orientering, grundläggande principer samt vägtrafikens krav, omfattande bl. a. väglagstiftning och vägorganisation, vägtrafikens utveckling och betydelse, vägtransporternas ekonomi, trafiksäkerhetens krav, vägtrafikolyckor, fordonets krav på vägarna, kulturella krav, fordonets angrepp mot vägbanan, planläggning av vägnät på landet och gatunät i stad,

2. detaljutbildning av vägar och gator, omfattande bl. a. vägens läge i plan och profil, bromslängd och fri sikt, kurvor i plan och profil, vägens tvärsektion, vägkorsningar och gatukorsningar,

3. vägprojektering,

4. vägbyggnaders utförande,

5. bärighet hos vägbanor och rullbanor,

6. vägbeläggningar,

7. trafikreglering, omfattande bl. a. reglering och kontroll av trafiken på vägar och gator, trafiksignaler,

8. anordningar m. m. för vägar, omfattande bl. a. skyddsräcken, vägtrummor och vägbelysning,

9. vägunderhåll och dess organisation,

10. militär vägbyggnad samt

11. flygfälts byggande.

För undervisningen i vägbyggnad är KTH beroende av de lokaler, som högskolan disponerar i väginstitutets byggnad. Jag utgår från att dessa lokaler står till förfogande även i fortsättningen. Därutöver bör KTH liksom nu få låna ytterligare erforderligt laboratorietrymme av institutet under terminerna. Likaså bör studerande, som gör examensarbeten, få tillfälle att samråda med väginstitutets experter och, i den utsträckning detta låter sig göra utan intrång i institutets verksamhet, använda dess apparater. I gengäld bör väginstitutet alltjämt få använda högskolans lokaler i institutets byggnad, då de ej disponeras för undervisningen.

Även i fråga om de personella resurserna synes det lämpligt att i möjligaste mån eftersträva samarbete mellan väginstitutet och högskolan. Ömsesidighet är också här önskvärd, så att exempelvis — självfallet utan intrång i den egna verksamheten och mot ersättning för arbetsinsatserna — personal från väginstitutet biträder vid undervisningen och lärarkrafter vid högskolan hjälper till med institutets forskningsverksamhet. Hur ett sådant samarbete i detalj bör ordnas är emellertid inte möjligt att bedöma förrän i samband med den utredning av väginstitutets organisa-

tion, som chefen för kommunikationsdepartementet uppdragit åt mig. Med hänsyn härtill kan naturligtvis ifrågasättas att låta den nuvarande ordningen för samarbetet bestå ännu ett år. Detta skulle betyda att med förslag till riksdagen om professur i vägbyggnad vid KTH finge anstå till 1958 års riksdag. Mot ett sådant uppskov kan dock befogade erinringar riktas.

Det antal av kompetenta sökande till professurer i vägbyggnad, som kan finnas inom landet, är säkerligen mycket begränsat. En samordning av ansökningsförfarandet måste därför framstå som en fördel. Om så sker blir nämligen den kompetens, som finns och som står till förfogande, känd samtidigt.

Det är givet att detta syfte kan nås genom att uppskjuta även frågan om professur i vägbyggnad vid CTH ett år. Häremot måste emellertid invändas, att det inte kan vara riktigt att låta den omständigheten att vissa detaljer av samarbetet mellan väginstitutet och KTH behöver utredas leda till att även frågan om en professur i vägbyggnad vid CTH, där några sådana problem inte finns, uppskjutes till 1958 års riksdag.

Den långa tillsättningsproceduren till professurer gör att en professur, som inrättas den 1 juli 1957, inte kan besättas förrän ungefär 1½ år därefter. Att det under sådana förhållanden är önskvärt att kunna igångsätta förfarandet så snart som möjligt är uppenbart.

Härtill kommer emellertid en omständighet, som ytterligare accentuerar behovet av skyndsamhet. Antalet nyintagna studerande inom väg- och vattenbyggnadsavdelningen har i höst ökats från tidigare 60 å 62 till 90. Enligt gällande kursplaner ingår ämnet vägbyggnad i tredje årskursen. Detta betyder att de studerande, som intagits i höst, skall undervisas i vägbyggnad under det läsår, som börjar hösten 1958. Att fullgöra denna undervisning utan förstärkning av lärarkrafterna är uteslutet. Provisoriska lösningar kan naturligtvis tillgripas, men det mest rationella bör dock vara att undervisningen får planeras och fullföljas av professurens ordinarie innehavare.

Problemet blir alltså om professuren i vägbyggnad vid KTH kan beslutas vid 1957 års riksdag och inrättas den 1 juli 1957, ehuru utredningen om väginstitutets organisation inte kan komma under riksdagens bedömande förrän 1958.

Den fråga, som i detta sammanhang i första hand anmäler sig, är om ansvaret för undervisningen i vägbyggnad bör åvila chefen för väginstitutet eller chef för avdelning inom institutet. Andra samarbetsproblem är av underordnad betydelse.

Det är klart att den invändningen kan göras mot mitt resonemang, att den uppställda frågan är onödig, eftersom riksdagen redan uttalat sig för att professur i vägbyggnad bör inrättas. Trots detta tycker jag nog att det kan finnas anledning att något syssla med frågeställningen.

Jag vill därvid förutskicka, att resonemanget inte behöver konkretiseras till speciella fall. Det bör tvärtom föras från allmänna utgångspunkter. Om så sker, då kan man enligt min mening med fog ifrågasätta om det ur undervisningens synpunkt är tillfredsställande att innehavare av tjänst vid forskningsinstitut ålägges ansvar för utbildning på högskolestadiet annat än inom mera begränsade undervisningsområden. Man får nämligen inte glömma bort, att innehavare av sådan tjänst, han må vara aldrig så kvalificerad, som regel inte erhåller tjänsten efter det ur-



valsförfarande, som ligger till grund för utnämningen av de ansvariga ledarna av undervisningen vid våra högskolor.

Jag vill alltså konstatera, att utredningen om väginstitutets organisation i så måtto kan frikopplas från diskussionen om professur i vägbyggnad vid KTH, att utredningen inte kan resultera i att ansvaret för undervisningen i vägbyggnad skulle läggas på vare sig chefen för väginstitutet eller chef för avdelning inom institutet.

Frågan blir då, om innehavaren av professuren i vägbyggnad bör åläggas vissa arbetsuppgifter vid väginstitutet eller på annat sätt knytas till institutet.

Väginstitutet har för sin del föreslagit att professorn i vägbyggnad skulle ges ställningen som extra avdelningsföreståndare vid institutet. En sådan lösning är naturligtvis möjlig, men den hindrar inte att professuren inrättas och i vanlig ordning tillsättes.

Vid statens institut för folkhälsan har samarbetet med karolinska institutet lösts så, att professorn i hälsovårdslära vid karolinska institutet samtidigt tjänstgör som avdelningsföreståndare vid folkhälsoinstitutet. Han har därvid befriats från en hel del arbetsuppgifter vid folkhälsoinstitutet, vilka arbetsuppgifter i stället lagts på hans närmaste man inom nämnda institut.

En lösning efter modell statens institut för folkhälsan är naturligtvis tänkbar för väginstitutets del, ehuru sannolikheten är liten, då det i praktiken knappast kan vara att påräkna att professorn i vägbyggnad skulle ha sådana personliga kvalifikationer och forskningsintressen, att dessa sammanfaller med avdelningsindelningen inom väginstitutet. Skulle emellertid så vara fallet, så bör observeras att det är professorn, som ålägges vissa uppgifter vid väginstitutet. Professuren kan följaktligen inrättas och i vanlig ordning besättas med ordinarie innehavare.

Även andra kombinationsmöjligheter kan tänkas. Det väsentliga är emellertid att hur än en kombination sker, så kan professuren inrättas och tillsättas.

Summan av mitt resonemang blir alltså att jag anser, att professuren i vägbyggnad vid KTH kan inrättas den 1 juli 1957 oberoende av hur samarbetet mellan väginstitutet och KTH kommer att slutligen i detalj ordnas. Avgörande för detta mitt ställningstagande är, att ansvaret för undervisningen hör vila på en ordinarie innehavare av professur vid högskolan. Om professorn sedan på något sätt skall knytas till väginstitutet eller anlitas för vissa arbetsuppgifter där och hur detta i så fall ur organisations- och ersättningssynpunkt hör ske, får utredningen om väginstitutets organisation och arbetsuppgifter ge svar på. Några svårigheter behöver härigenom inte uppstå, eftersom utredningen torde vara färdig innan kungörandet av professorstjänsten sker och förutsättningar då finns att bedöma om några förbehåll rörande samarbetet behöver göras vid kungörelseförfarandet.

Jag övergår härefter till kostnaderna för professuren i vägbyggnad under budgetåret 1957/58. I anslutning till riksdagens uttalande räknar jag då med att av bilskattemedel skall bekostas utgifterna för professors lönsamt utgifter för hjälpkrafter åt professorn och för erforderlig materiel.

Enligt gällande bestämmelser utgår lönen till professorn med 31 512 kr.

Den nuvarande anordningen med en förste assistent på halvtid hör ut-

bytas mot en förste assistent på heltid. Kostnaderna för hans lön beräknar jag enligt 23 löneklassen till 16 584 kr.

Det belopp av 9 719 kr., som f. n. står till förfogande för avlönande av övningsassistenter, bör för nästa budgetår upptagas med ett till 10 000 kr. avrundat belopp.

I fråga om institutionsvaktmästargöromålen räknar jag med behov av en tjänst på heltid i Ce 14. Kostnaderna härför upptar jag med 10 980 kr.

För samlingar och laborationer kan medelsbehovet uppskattas till 12 000 kr.

Någon uppfattning om storleken av den framtida kostnaden för nyan-skaffning av apparater m. m. är inte möjligt att nu bilda sig. Ytterst blir dessa kostnader beroende på forskningens omfattning och inriktning, vilket i sin tur inte kan bedömas förrän innehavare av professuren utsetts. För nästa budgetår räknar jag följaktligen inte med några kostnader för ändamålet.

För undervisningens del föreligger däremot behov av viss nyanskaffning under nästa budgetår. Jag har för ändamålet upptagit 5 000 kr. eller samma belopp som för innevarande budgetår.

Sammanlagt skulle alltså kostnaderna för budgetåret 1957/58 uppgå till 89 076 kr. eller med tanke på eventuella oförutsedda kostnader i runt tal 90 000 kr. Detta belopp bör avräknas mot bilskattemedlen.

### *Chalmers tekniska högskola*

Även vid CTH svarar en speciallärare för undervisningen i vägbygg-nad. Någon professur i kommunikationsteknik finns inte.

Specialläraren åtnjuter ett årligt arvode av 8 200 kr. Övriga kostnader för undervisningen utgöres av 5 600 kr. för timassistenthjälp och 1 000 kr. för samlingar och laborationer. Sammanlagt beräknas kostnaderna för undervisningen i vägbyggnad sålunda uppgå till ca 15 000 kr. under budgetåret 1956/57.

För laborationer disponerar undervisningen i vägbyggnad ett utrymme i högskolans laboratoriebyggnad om 220 m<sup>2</sup>.

Någon forskning bedrivs f. n. inte vid högskolan i ämnet vägbygg-nad. Varken de personella eller ekonomiska resurserna ger möjlighet till någon sådan forskning.

Antalet nyintagna studerande inom väg- och vattenbyggnadsavdel-ningen uppgår f. n. till 68.

I programmet för professuren i vägbyggnad har föreslagits att följande huvudgrupper av ämnen skulle ingå, nämligen

1. allmänna förutsättningar för vägbyggnad, omfattande bl. a. väglag-stiftning, vägorganisation, vägtrafikens utveckling och betydelse, fordo-nets angrepp på vägbanan, allmänna krav på vägarna med hänsyn till trafikens art, fordonets beskaffenhet, trafiksäkerhet, trafikekonomi samt kulturella och estetiska krav, vägtrafikolyckor, principer för planlägg-ning av vägnät,

2. projektering av vägar,

3. härligheten hos vägbanor och rullbanor på flygfält,

4. detaljutbildning av vägar och gator, omfattande bl. a. vägens läge i plan och profil, tvärsektion hos vägar och gator, kurvor, lutningar, skyddsräcken, trummor, belysning, vägkorsningar,
5. underbyggnadens utförande,
6. vägbeläggningar och härlager,
7. vägunderhåll,
8. trafikreglering, omfattande bl. a. anordningar för och kontroll av trafiken på vägar och gator, trafiksignaler,
9. byggnad av flygfält samt
10. byggnad av järnvägar och spårvägar.

I professuren skall även forskning ingå. Hur denna kommer att bedrivas och vilka områden den kommer att beröra beror på vem som blir innehavare av professuren. Det är följaktligen inte möjligt att f. n. bedöma vilka resurser som behövs för forskningsverksamheten.

Att forskning kommer att bedrivas vid CTH innebär ett betydelsefullt tillskott till vägbyggnadsforskningen. Samtidigt uppstår emellertid vissa praktiska problem, som det kan ha sitt intresse att redan nu något beröra.

Vid KTH bör det på grund av den intima kontakten mellan högskolan och väginstitutet bli relativt lätt att undvika att forskning av enahanda slag bedrivs samtidigt. Det är också angeläget att detta undvikas. En rationell hushållning med landets forskningsresurser kräver nämligen, att dubbelarbete i möjligaste mån undvikas.

Beträffande CTH och väginstitutet blir det måhända inte lika lätt att förhindra dubbelarbete inom forskningsområdet. Jag utgår emellertid från att man å ömse håll kommer att vara intresserad av ett smidigt samarbete. Under sådana förhållanden bör garantier kunna skapas för att de personella och materiella forskningsresurserna blir på bästa sätt utnyttjade.

Jag förutsätter vidare, att innehavarna av de bägge professurerna i vägbyggnad håller vid högskolorna vedertagna kontakter beträffande forskningen.

Väginstitutet har enligt sin instruktion att bl. a. biträda väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid utredning av ärenden, som av styrelsen överlämnas till institutet. Med stöd av denna bestämmelse har institutet utfört forsknings- och kontrolluppdrag för styrelsens räkning. Någon motsvarande skyldighet finns inte för de tekniska högskolorna.

Tillkomsten av en professur i vägbyggnad i västra Sverige öppnar möjligheter, som det skulle vara praktiskt oklokt att inte ta till vara i den utsträckning detta låter sig göra. Jag tänker härvid på forskningsuppgifter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens räkning, som är lokaliserade till sådana delar av landet, att det skulle vara lämpligt att de utfördes av CTH. Även vissa kontrollundersökningar för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens räkning borde kunna utföras vid institutionen för vägbyggnad vid CTH. Därigenom skulle tidsödande omgång över väginstitutet kunna undvikas. Förutsättningen för att CTH skall åtaga sig sådana uppdrag är emellertid, att varken forsknings- eller kontrolluppdragen inverkar menligt på undervisningen eller forskningen inom vägbyggnadsfacket vid högskolan. Självfallet skall kostnaderna för uppdragen bestridas av uppdragsgivaren.

Som förut framhållits disponerar undervisningen i vägbyggnad f. n.

220 m<sup>2</sup> i högskolans laboratoriebyggnad. Häri ingår även rum för assistent. Vidare kommer möjlighet att kunna beredas undervisningen att i avdelningens huvudbyggnad disponera ett rum om 21 m<sup>2</sup> för professorn och ytterligare ett rum om 13 m<sup>2</sup>.

De disponerade utrymmena torde tills vidare få anses tillräckliga. Laboratorielokalerna bör räckta till för undervisning och laboratorieforskning. Det är emellertid möjligt, att den blivande innehavaren av professuren kan komma att ägna sig åt forskningsuppgifter, för vilka de angivna lokalerna är otillräckliga. Hur detta i så fall skall ordnas blir en fråga, som får lösas den dag problemet blir aktuellt. Det bör endast tilläggas, att forskningen inom vägbyggnadsområdet till sin natur är sådan, att den i betydande omfattning måste bedrivas som fältarbete.

Av forskningens inriktning beror de kostnader för nyanskaffning av apparater m. m., som kan bli erforderliga. För budgetåret 1957/58 behövs inte något belopp för ändamålet. Vad som kan bli erforderligt under kommande budgetår är inte möjligt att nu bedöma.

För undervisningen behöver professorn en förste assistent samt timassistent- och institutionsvaktmästarhjälp.

Lönen till professorn utgår med 34 512 kr. För förste assistenten räknar jag enligt 23 löneklassen med 15 936 kr. och för timassistenthjälp med 5 600 kr. För institutionsvaktmästargöromålen upptar jag en tjänst i Ce 14. Kostnaden härför utgör 10 548 kr.

För samlingar och laborationer bör beräknas 10 000 kr.

Sammanlagt skulle alltså kostnaderna för budgetåret 1957/58 uppgå till 76 596 kr. eller med tanke på eventuella oförutsedda kostnader i runt tal 77 000 kr. Detta belopp bör avräknas mot bilskattemedlen.

### *Sammanfattning och förslag*

Mina överväganden och undersökningar kan sammanfattas i att jag föreslår,

*att* vid såväl KTH som CTH bör inrättas en professur i vägbyggnad den 1 juli 1957,

*att* innehavarna av professurerna bör vara skyldiga att bedriva undervisnings- och forskningsverksamhet,

*att* kostnaderna för professurerna bör för budgetåret 1957/58 beräknas till 90 000 kr. vid KTH och 77 000 kr. vid CTH, med vedertagen fördelning på resp. högskolors avlönings- och materielanslag

*samt att* nämnda kostnader bör avräknas mot bilskattemedlen.

Stockholm den 22 november 1956

*O. A. Berger*