



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1925: 33
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE OCH FÖRSLAG

ANGÅENDE

ÄNDRAD ORGANISATION AV VÄG- OCH VATTENBYGGNADSVÄSENDET

AVGIVET DEN 30 SEPTEMBER 1925

AV

INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET
TILLKALLADE SAKKUNNIGA



S T O C K H O L M

1 9 2 5

Statens offentliga utredningar 1925

Kronologisk förteckning

1. Utredning av vissa frågor rörande privatläroverken. Norstedt. 173 s. 2 pat.-tab. E.
2. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 31. Den svenska tvättmedelsindustrin med särskild hänsyn till förhållandena före världskriget. Av H. Heimburger. Marcus. 108 s. Fi.
3. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 29. Den svenska skoindustrien med särskild hänsyn till förhållandena före världskriget. Av W. Smith. Tullberg. 104 s. Fi.
4. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 30. Den svenska cementindustrin med särskild hänsyn till förhållandena före världskriget. Av O. Edström. Marcus. 48 s. Fi.
5. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 32. Den svenska porslinsindustrin med särskild hänsyn till förhållandena före världskriget. Av E. W. Tillberg. Tullberg. 64 s. Fi.
6. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 33. Tryckeri- och pappersförädlingsindustri i Sverige. Av F. Hilgerdt. Marcus. 125 s. Fi.
7. Underofficerssakkunnigas yttrande och förslag jämte personalrepresentanternas särskilda yttrande. Fahlcrantz. 140 s. Fö.
8. Betänkande med utredning och förslag angående socialförsäkringens organisation. Norstedt. viij, 355 s. Fi.
9. Betänkande med förslag till grunder för avsättning till de under Kungl. kommunikationsdepartementet lydande affärsdrivande verkens förnyelsefonder samt för användning och placering av förnyelsefondernas medel. Norstedt. 44 s. K.
10. Förslag till förordning angående statlig inkomst- och förmögenhetsskatt jämte motiv. Norstedt. 40 s. Fi.
11. Det svenska skogsbrukets förutsättningar och historia. Av N. Schager. Tiden. viij, 168 s. Fi.
12. Sveriges enskilda skogar. Av N. Schager. Tiden. viij, 309 s. Fi.
13. Byggnadsstyrelsesakkunnigas betänkande angående omorganisation av byggnadsstyrelsens byggnadsbyrå m. m. Marcus. 110 s. K.
14. Utkast till ändrad lydelse av 1—12, 19, 21—24, 26, 28—35, 40 samt 48 och 49 §§ i kungl. stadgan den 22 juni 1920 med vissa föreskrifter angående domsagornas förvaltning. Marcus. 39 s. Ju.
15. Betänkande angående ordnandet av statens byggnadsverksamhet inom Stockholm. Centraltr. xvj, 527 s. 12 pl. K.
16. Konsumentkooperationen i Sverige. Av A. Gjöres. Tiden. (8), 168 s. Fi.
17. Betänkande rörande det s. k. Genèveprotokollet angående avgörande på fredlig väg av internationella tvister. Norstedt. 148 s. U.
18. Betänkande beträffande vattenfallsstyrelsens landsbygdsföretag m. m. Marcus. 167 s. 7 bil. K.
- 19—20. Utredning rörande fiskerättsförhållandena vid rikets kuster. Del 1. 389 s. Del 2. 232 s. Marcus. Jo.
21. Förslag till lag om försäkringsavtal m. m. Norstedt. 388 s. Ju.
22. Förfalskningsbrotten. Förberedande utkast till strafflag. Speciella delen. 6. Av J. C. W. Thyren. Lund, Berling. vj, 249 s. Ju.
23. Förslag till lönerreglering för landsfogdar och landsfiskaler m. m. Marcus. 172 s. S.
24. 1921 års pensionskommittés betänkande. 4. Betänkande med förslag till militär tjänstepensionslag. Idun. 150 s. Fö.
25. Förslag till lag om dödande av förkommen handling m. m. Norstedt. 32 s. Ju.
26. Förslag till lag om gälds betalning genom penningars nedsättande i allmänt förvar. Norstedt. 21 s. Ju.
27. 1923 års taxeringssakkunnigas betänkande angående omorganisation av taxeringsväsendet. Marcus. vij, 275 s. Fi.
28. Betänkande och förslag rörande ändring i strafflagens bestämmelser om preskription av straff. Lund, Berling. 57 s. Ju.
29. Betänkande med förslag till motverkande av arbetslöshet genom anordnande av allmänna arbeten. Norstedt. 76 s. S.
30. Studier rörande industriell demokrati i Norge, England, Tjeckoslovakien och Österrike. Av A. Molin och R. Sohlman. Norstedt. 169 s. S.
31. Om vägbeskattningsordnande. En undersökning i anledning av 1921 års kommunalskattekommittés betänkande angående den kommunala beskattningen. Marcus. 68 s. Fi.
32. Utredningar och förslag angående inrättande av fasta försöksgårdar. Svanbäck. 111 s. Jo.
33. Betänkande och förslag angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet. Beckman. 119 s. K.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1925: 33
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE OCH FÖRSLAG

ANGÅENDE

ÄNDRAD ORGANISATION AV VÄG- OCH VATTENBYGGNADSVÄSENDET

AVGIVET DEN 30 SEPTEMBER 1925

AV

INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET
TILLKALLADE SAKKUNNIGA



STOCKHOLM 1925
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[1722 25]



STÄMME OCH FÖRSAMLINGEN

ANMÄLAN

ANDRA ORGANSATIONEN

VÄG- OCH VATTENBYGGNADEN

ANMÄLAN

STÄMME OCH FÖRSAMLINGEN

ANDRA ORGANSATIONEN



STÄMME OCH FÖRSAMLINGEN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
<i>Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet</i>	5
I. Nuvarande organisation	8
Historik. — Nuvarande ämbetsbefattning. — Distriktsorganisationen. — Länens vägsakkunniga eller vägkonsulenter. — Personal, stat, lönevillkor.	
II. Organisationens brister	20
Chefen för kommunikationsdepartementet. — Övrig kritik. — Sammanfattning.	
III. Allmän översikt över organisationsfrågan	26
Den lokala organisationen. — Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bibehålles som självständigt ämbetsverk. — Ämbetsbefattning: vägväsendet, järnvägsväsendet, vattenbyggnadsärenden, luftfart. — Styrelsens organisation. — Förenklad handläggning av ärenden.	
IV. Vägväsendet	38
1. Nuvarande handläggning av vägärenden	38
Länsstyrelserna. — Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. — Distrikts-tjänstemännen. — Vägkonsulenterna.	
2. Vägingenjörer i länen	41
Inrättande av vägingenjörstjänster. — Vägingenjörernas arbetsuppgifter. — Antal vägingenjörer. — Anställnings-, löne- och pensionsvillkor. — Organisationens kostnader. — Vägmästarefrågan.	
3. Statens väginsektörer samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå	48
Väginsektörer. — Anställnings-, löne- och pensionsvillkor. — Styrelsens vägbyrå. — Broinspektör. — Fackman för automobilärenden. — Avgörande i anslagsfrågor. — Avgörande i besvärsmål rörande automobiltrafik. — Personal å vägbyrån. — Kostnadsberäkning.	
V. Järnvägsväsendet	58
1. Den nuvarande kontrollen å enskilda järnvägar	58
Kontroll å byggande av järnväg — Banunderhållskontroll. — Kontroll å rullande materiel. — Trafksäkerhetskontroll. — Ekonomisk kontroll och taxeväsendet. — Vissa gemenskapsärenden. — Författningar m. m.	
2. Inrättande av en enhetlig järnvägsinspektion	63
Tidigare förslag. — Utländska förhållanden. — Motiv för inspektion. — Rättsgrunder för inspektionen. — Upphörande av järnvägsstyrelsens inspektion. — Sakkunnigas förslag. — Den tekniska inspektionen. — Den ekonomiska inspektionen. — Personal och kostnadsberäkning.	
3. Inspektionskostnadernas täckning	78
Annan statlig inspektion. — Järnvägsinspektion. — Full eller partiell kostnadstäckning. — Lagförslag.	
VI. Vattenbyggnadsväsendet	83
Översikt. — Byggnadsverksamhet. — Underhåll och drift av statens anläggningar m. m. — Tillsyn å enskildas anläggningar. — Övriga ärenden. — Organisation och personal.	

	Sid.
VII. Luftfart	88
Nuvarande förhållanden. — Lufttrafikkommittén. — Proposition 1922. — Sakkunnigas yttrande.	
VIII. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens administrativa byrå	92
Arbetsuppgifter. — Personal.	
IX. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef.....	96
X. Sammanfattning, statförslag, lönevillkor, övergångsbestämmelser	97
Personal och statförslag. — Lönevillkor. — Övergångsanordningar.	
XI. Instruktionsförslag.....	101
Instruktion för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med underlydande tjänstemän	101
Motivering.....	111
Instruktion för statens vägingenjörer	114
Särskilda yttranden.....	116

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl.

Kommunikationsdepartementet.

På grund av Kungl. Maj:ts bemyndigande uppdrog den 11 april 1924 dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet åt överdirektören och chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, översten och chefen för väg- och vattenbyggnadskåren Carl Henrik Fredrik Meurling, distriktschefen i östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, överstelöjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren John Albert Daniel Ekelund, ledamoten av riksdagens första kammare, häradsdomaren Johan Bernhard Johansson i Fredrikslund och dåvarande ledamoten av riksdagens andra kammare, lantbrukaren Johan Rehn i Hissjö att, i enlighet med vad närmare angivits i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, i egenskap av sakkunniga inom kommunikationsdepartementet biträda vid utredning av frågan om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet och därmed sammanhängande spörsmål. Därjämte uppdrog chefen för kommunikationsdepartementet åt landshövdingen Walter Murray och verkställande direktören i Svenska Järnvägsföreningen, överstelöjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren Olof Bärnheim att i den omfattning, som kunde finnas erforderlig, deltaga i berörda utredningsarbete. Vidare anbefalldes extra byråchefen i kommunikationsdepartementet, överstelöjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren August Bernhard Gärde att i erforderlig utsträckning deltaga i samma arbete. Att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas förhandlingar förordnades översten Meurling.

De sakkunniga hava till sekreterare antagit chefen för järnvägsstyrelsens statistiska kontor Lars Akselsson.

Från kommunikationsdepartementet hava följande handlingar överlämnats till de sakkunniga för att tagas i övervägande vid fullgörande av det de sakkunniga lämnade uppdraget:

1. Emil Molins underdåniga skrivelse den 31 januari 1923 med framställning i fråga om användandet av anslaget till vägföretag m. m.

2. Emil Molins underdåniga skrivelse den 9 augusti 1920 med framställning om utredning rörande omorganisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet.

3. Emil Molins underdåniga skrivelse den 3 januari 1924 med framställning om ändring av kungörelsen angående statsbidrag till anläggning av enklare vägar m. m.

4. Hjalmar Sundells underdåniga skrivelse den 25 juni 1924 med framställning om beredande av möjlighet för vissa schaktmästare att delta i svenska vägföreningens vägkurser m. m.

5. Tjänstemannaföreningens vid statens väg- och vattenbyggnader underdåniga skrivelse den 7 juni 1924 med framställning angående fastare anställningsformer för schaktmästare vid vägväsendet.

6. Ordföranden i Norrbottens läns vägförening Aug. Berglunds underdåniga skrivelse den 5 december 1918 med framställning rörande arbetsledningen vid vägbyggnadsföretag jämte över framställningen avgivna yttanden.

7. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 12 april 1923 med utredning rörande distriktstjänstemännens olika arbetsuppgifter under år 1922.

8. Ordföranden i Sunnerbo härads vägstyrelse Axel Rooths med fleras underdåniga framställning den 21 april 1925 i fråga om handläggning av vissa vägväsendet rörande ärenden, samt ordföranden i Östra Göinge härads vägstyrelse N. Månssons underdåniga framställning den 26 maj 1925 i samma ärende.

9. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens underdåniga skrivelse den 31 januari 1925 angående ändring av nådiga taxan den 20 juni 1918 på arvode för förrättningar, som verkställas av tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten.

10. Betänkande angående regelbunden automobiltrafik samt angående maskinell vägtrafik i de nordliga länen (för övervägande av i betänkandet avgivet förslag, huruvida icke åt central myndighet bör uppdragas att utöva viss normerande tillsyn över linjetrafikärendens handläggning).

Svenska Teknologföreningens avdelning för väg- och vattenbyggnadskonst har till de sakkunniga överlämnat ett av en avdelningens kommitté den 8 mars 1923 avgivet utlåtande angående väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation.

De sakkunniga hava under utredningsarbetets fortgång haft tillfälle till överläggningar med chefen för statens järnvägar rörande järnvägsväsendet, med chefen för statens vattenfallsverk rörande kanalgäsendet samt med landshövdingen i Västerbottens län och flottningsschefen i Ume älvs flott-

ningsförening rörande tillsynen å flottningsväsendet. Vidare har vattenrättsingenjören R. Smedberg inför de sakkunniga lämnat en redogörelse för vissa synpunkter på flottningsväsendet.

De sakkunniga Meurling och Ekelund hava genom resor till Norge beretts tillfälle att taga närmare kännedom om det norska vägväsendet och dess organisation.

De sakkunniga få härmed värdsamt till Herr Statsrådet överlämna sin utredning i anledning av det de sakkunniga anförtrodda uppdraget. Under tecknad Bärnheim har deltagit i arbetet allenast i vad rör järnvägsväsendet. Undertecknad Meurling har icke deltagit i behandlingen av frågan om tjänsteställning för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef.

Särskilda yttranden av undertecknade Bärnheim, Gärde och Murray bifogas.

Stockholm den 30 september 1925.

C. MEURLING.

O. BÄRNHEIM.

JOHN EKELOUND.

A. B. GÄRDE.

J. B. JOHANSSON.

WALTER MURRAY.

J. REHN.

Lars Akselsson.

I. Nuvarande organisation.

Historik.

Såsom föregångare till nuvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är att anse den år 1819 inrättade *kungl. strömnrensningsskommittén*, vilken hade till uppgift att genom strömnrensningars verkställande och lättade transporters öppnande befrämja en ökad framalstring och avsättning av lantmannavaror. Medel till verksamheten erhöles genom ett första gången av 1817—1818 års riksdag beviljat årligt anslag för understöd åt strömnrensningar och andra arbeten för vattenkommunikationernas förbättring. Även kanalföretag, såsom Åkers och Väddö kanaler m. fl., voro föremål för kommitténs verksamhet. Kommittén upphörde med år 1827, och alla under dess ledning ställda arbeten överlämnades till det då nyupprättade *storamiralsämbetets tredje avdelning*, som handhade ledningen av dess arbeten till ämbetets upphörande år 1840. Före sin upplösning hade ämbetets tredje avdelning avgivit ett omfattande utlåtande rörande ett stort antal kanalbyggnader, strömnrensningar och hamnbyggnader, som ansågos förtjänta av statsunderstöd.

Efter en ettårig provisorisk anordning (styrelsen för allmänna vattenbyggnader) upprättades genom kungl. brev den 6 augusti 1841 med riksdagens medgivande *styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader*, för vilken samma dag utfärdades instruktion. Styrelsen uppfördes emellertid icke på ordinarie stat utan förordnades tillsvidare. Det nya ämbetsverkets tillkomst torde böra ses i samband med att 1840—1841 års riksdag såsom ett utslag av den nyvaknade kraftiga opinionen för förbättring av vägväsendet och vattenkommunikationerna beviljade högst betydliga anslag till understöd åt strömnrensningar, hamnanläggningar, kanalanläggningar, utdikningar, sjösänkningar m. m. och även till vägar. Bland annat beviljades nu för första gången ett anslag till omläggning och förbättring av backiga eller eljest mindre tjänliga vägar, under det att riksdagen tidigare, med fasthållande av principen att väghållningen skulle åligga landets jordägare, icke brukat anslå medel till vägväsendet i vidare mån än för nyanläggningar av landsvägar i de nordliga provinserna.

Enligt 1841 års instruktion ålåg det styrelsen att under chefens för civildepartementet lydadt och inseende handlägga tekniska och administrativa ärenden, som anginge: a) anläggningar och förbättringar av kanaler, slussar, vägar, broar, färjor samt andra vatten- och lantkommunikationer; b) hamnbyggnader och muddringar; c) strömnrensningar; och d) arbeten för beredande av större odlingsföretag medelst utdikningar och avtappningar av sankta trakter och sjöar. De angivna allmänna arbetena indelas i tvenne huvudklasser, nämligen: a) de, som genom särskilda kungl. resolutioner blivit åt bolag, menigheter eller enskilda personer upplåtna, men i mer eller mindre mån med allmänna medel eller särskilda förmåner understödda, mot villkor att till det allmännas nytta och begagnande vidmakthållas; och b) de, vilka helt och hållet på statens bekostnad och genom dess myndigheters åtgärd blivit verkställda eller vore under utförande. Rörande styrelsens befattning med nämnda olika slag av arbeten lämnade instruktionen föreskrifter, som åtminstone i sina stora huvuddrag motsvarade bestämmelserna i nu gällande instruktion.

Styrelsen bestod enligt 1841 års instruktion av en överdirektör såsom chef, en byråchef för tekniska göromål och en kamrerare för kameral- och kansligöromål; styrelsens personal utgjordes i övrigt av två ritare, en kans-

list och en vaktmästare. I landsorten anställdes dessutom fem under styrelsen lydande *distriktschefer*, en för vardera av de fem väg- och vattenbyggnadsdistrikt, i vilka riket indelades. Från år 1852 anställdes hos varje distriktschef ett biträde med benämning *distriktsadjutant* och i norra distriktet, som omfattade hela Norrland samt delar av Svealand, från år 1861 ytterligare en distriktsadjutant. Inom styrelsen blevo med tiden de båda ritarna ersatta med två högre kvalificerade tjänstemän, benämnda förste och andre adjutant, och på kameralavdelningen tillkom en registrator.

Den genom kungl. brev den 22 december 1851 upprättade *väg- och vattenbyggnadskåren* stod så tillvida i samband med styrelsens verksamhet, som kårens upprättande motiverades med behovet att för ledning och tillsyn vid verkställighet av allmänna arbeten äga erforderlig tillgång på skickliga ingenjörer med särskilda för detta yrke förvärvade teoretiska och praktiska insikter. Styrelsen ägde också att mot arvode eller traktamente beordra kårens officerare till verkställande av undersökningar, uppgörande av planer, ritningar och förslag till allmänna arbeten samt förrättande av övriga med kårens befattning gemenskap ägande uppdrag. Vissa befattningar i styrelsen och distriktet blevo också förbehållna kårens officerare.

Under benämning av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* uppfördes ämbetsverket på ordinarie stat från och med år 1883 efter därom av löneregleringskommittén i betänkande den 19 maj 1879 avgivet förslag. Ny instruktion för verket utfärdades den 17 november 1882.

I denna instruktion uppräknades särskilt bland föremålen för styrelsens verksamhet enskilda järnvägar, avsedda för allmän trafik. Dessutom anfördes styrelsen tillsvidare ledningen av statens järnvägsbyggnader med vad därtill hörer, vilken ämbetsuppgift dock upphörde redan den 1 oktober 1888.

Styrelsen indelades på en teknisk och en administrativ avdelning och bestod av en överdirektör och chef, en byråchef och föredragande för tekniska ärenden samt en kamrerare och föredragande för administrativa och ekonomiska ärenden. Styrelsens ordinarie personal utgjordes i övrigt enligt 1883 års stat av två byråingenjörer, en registrator och aktuarie samt en vaktmästare. För statens järnvägsbyggnader anställdes på extra stat en byråchef, vilken jämväl hade att bereda och föredraga ärenden rörande enskilda järnvägar, samt en kassör och en revisor. Väg- och vattenbyggnadsdistriktets antal utökades till sex genom delning av norra distriktet; i varje distrikt anställdes en ordinarie distriktschef och en extra distriktsingenjör.

Då statens järnvägsbyggnader år 1888 överflyttades till järnvägsstyrelsen, uppdrogs åt en av byråingenjörerna i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att mot ett tillägsarvode bereda och föredraga ärenden rörande enskilda järnvägar. Samtidigt utökades den ordinarie personalen med en revisor. Den provisoriska anordningen för föredragning av järnvägsärenden avlöstes genom 1899 års riksdagsbeslut att, mot indragning av den ena byråingenjörstjänsten, i staten uppföra en föredragande ledamot i styrelsen för ärenden rörande enskilda järnvägar. Denne ledamot, liksom också kamreraren och föredraganden för administrativa och ekonomiska ärenden, erhöll benämningen byrådirektör genom den nya instruktionen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 8 december 1899. I styrelsen funnos alltså nu tre ordinarie föredragande ledamöter, nämligen en byråchef och två byrådirektörer. Vid samma tid utökades styrelsens ordinarie personal med en notarie och en ny vaktmästarejänst.

Byrådirektören och föredraganden för järnvägsärenden erhöll från och med år 1903 byråchefs tjänsteställning.

För tillgodoseende av behovet av arbetskrafter i de båda vidsträckta norra distrikten uppfördes från år 1907 i staten ytterligare två extra distriktsingenjörer, efter att förut under några år provisoriska anordningar måst tillgripas för mötande av detta behov.

För anordnande av inspektion å enskilda järnvägars rullande materiel beviljade 1904 års riksdag ett anslag på extra stat, varav en hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anställd maskininspektör avlönats.

För erforderliga extra arbetskrafter beviljades under årens lopp avsevärda anslagshöjningar, uppförda dels å ordinarie anslaget till vikariatsersättning, arvoden åt extra ordinare tjänstemän, rit- och skrivbiträde, dels även å särskilt anslag å extra stat till förstärkning av arbetskrafterna hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. För år 1911 utgjorde dessa anslag respektive 17 000 och 15 400 kronor förutom anslaget om 5 000 kronor för anordnande av inspektion å enskilda järnvägars rullande materiel.

År 1911 genomfördes med giltighet från år 1912 lönereglering och ny stat för ämbetsverket, och den 30 december 1911 utfärdades ny instruktion.

Därvid utökades antalet ordinarie tjänster med 2 förste byråingenjörer (en för tekniska och en för järnvägsbyrån), 2 byråingenjörer (en för vardera av nämnda byråer), 5 kvinnliga biträden och 1 förste vaktmästare, varjämte de 8 distriktsingenjörerna erhöles ordinarie beställning. I samband med denna ökning av de ordinarie tjänsterna minskades anslagen till extra arbetskrafter m. m. För maskininspektionen avsågs fortfarande ett särskilt extra anslag. Antalet ordinarie tjänster har sedermera varit oförändrat, även efter lönereglering av år 1921, men arbetskrafterna hava på annat sätt något utökats. Sålunda har en biträdande maskiningenjör varit anställd sedan år 1912 och en kontorsskrivare vid maskininspektionen sedan år 1919, och genom kungl. brev den 28 juni 1918 uppdelades norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet tillsvidare i två distrikt, varvid en extra distriktschef jämte en extra distriktsingenjör förordnades. För den år 1913 nyinrättade hamnavdelningen anställdes särskild personal, som dock icke är uppförd å styrelsens stat utan i huvudsak avlönas medels fiskehamnsbyggnadsanslagen.

Vad styrelsens ämbetsbefattning beträffar är att märka, att 1911 års instruktion från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning undantog de ärenden, som äro tillagda vattenfallsstyrelsen. En ytterligare inskränkning i området för styrelsens ämbetsbefattning genomfördes med instruktionsändring den 31 december 1914, varigenom till lantbruksstyrelsens ämbetsbefattning överflyttades ärenden angående arbeten för beredande av större odlingsföretag eller minskning av frostländighet; dock att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på framställning av lantbruksstyrelsen skulle hava att avgiva yttrande i ärenden rörande statsunderstöd i form av lån eller anslag för vattenavlednings-, avdiknings- eller odlingsföretag. Vissa ändringar företogs vidare åren 1919, 1921 och 1925 i 1911 års instruktion, vilken i öfrigt ännu är gällande (se nedan).

Från den 1 maj 1913 har inom styrelsen varit tillsvidare förordnad en hamnavdelning för ombesörjandet av statens fiskehamnsbyggnader (se kap. VI).

Från och med år 1916 övertog väg- och vattenbyggnadsstyrelsen från statskontoret befattningen med utbetalning av statsbidrag till väganläggningar m. m.

Genom kungl. brev den 2 mars 1923 uppdrogs åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att pröva och fastställa tjänstgöringsreglemente för enskilda järnvägar, vilket tidigare enligt 1864 och 1874 års kungörelser ålegat järnvägsstyrelsen.

Genom tillkomsten av vattendomstolarna och de i vattenlagen föreskrivna syneförrättningar ha vissa arbetsuppgifter avlyftats från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Kungl. Maj:ts instruktion för dess väg- och vattenbyggnadsstyrelse samt de ordinarie tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten den 30 december 1911 med däruti vidtagna ändringar den 31 december 1914, den 12 september 1919, den 31 december 1921 och den 18 juni 1925 stadgar rörande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning följande:

Nuvarande
ämbetsbefattning.
Instruktionen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning omfattar handläggning av tekniska och administrativa ärenden, som angå:

1 §.

anläggning eller förbättring av vägar, broar, färjor, kanaler, slussar, hamnar och dylika företag;

sjöars och vattendrags tillgodogörande för sjöfart, flottning eller andra industriella behov och i samband därmed nödiga anläggningar;

skyddsåtgärder mot skärningar och översvämningar av sådan omfattning och beskaffenhet med hänsyn till det allmännas intressen, att de anses böra utföras av staten och på dess bekostnad;

enskilda järnvägar, avsedda för allmän trafik.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning undantagas dock de ärenden av ovan nämnda beskaffenhet, som äro tillagda vattenfallsstyrelsen.

De i 1 § omförmälda arbeten äro dels

2 §.

a) sådana, som utföras av enskilda personer, bolag eller menigheter, antingen helt och hållet på egen bekostnad eller med understöd av staten i form av anslag, lån eller andra förmåner, för så vitt arbetena blivit i avseende å såväl utförandet som vidmakthållandet för det allmännas nytta ställda under styrelsens kontroll; och dels

b) sådana, som utföras av staten och på dess bekostnad genom styrelsens omedelbara försorg, ävensom sådana, vilka fortfarande äro ställda under styrelsens överinseende och förvaltning.

I avseende å de i 2 § mom. a) omförmälda allmänna arbeten åligger det styrelsen:

3 §.

a) att i rådgivande egenskap lämna biträde, då sådant av vederbörande begäres, i avseende å undersökningar för arbetena eller deras tekniska utförande och ledning; att i mån av tillgång å biträden anvisa lämpliga undersökningsförrättare eller arbetsledare samt att i övrigt, utan att ingripa i den särskilda förvaltning och ledning av arbetena, som tillkomma arbetsdirektionerna, i egenskap av övervakande myndighet hos Kungl. Maj:t anmäla, vad i ett eller annat avseende kan vara anmärkningsvärt;

b) att, då till styrelsen inkommer eller överlämnas väckt fråga om företagande av arbete, som skall utföras med bidrag av statsmedel, granska och, där sådant finnes behöfligt, låta omarbета medföljande ritningar och kostnadsförslag eller från vederbörande infordra felande dylika eller eljest nödiga handlingar; att, där statsbidrag i form av anslag eller lån äskas, tillse, att de för sådant bidrags erhållande stadgade villkor äro fullgjorda, och att uppgift finnes å de tillgångar, som för övrigt äro tillgängliga för företagets utförande; att mellan vederbörande fördela de anslag, som till väg-, bro-, hamn- och farledsbyggnader eller till undersökning rörande sådana arbetsföretag ställts till styrelsens förfogande, eller, där Kungl. Maj:t härutinnan förbehållit sig prövningsrätt, med utredning av ärendet och yttrande underställa frågan Kungl. Maj:t, att beträffande arbetsföretag av angiven art fastställa plan för arbetets utförande, där prövningsrätten härutinnan ej förbehållits Kungl. Maj:t, samt att vidtaga på styrelsen ankommande åtgärder för arbetets bringande till verkställighet;

c) att hava tillsyn över arbetenas utförande i enlighet med fastställda planer och givna föreskrifter, så att inga mera väsentliga ändringar må äga rum utan vederbörligt tillstånd; styrelsen medgivet att, jämväl där plan blivit fastställd av Kungl. Maj:t, under arbetets utförande eller sedermera tillåta eller föreskriva mindre ändringar i planen, då i anledning därav icke påkallas ökning av till företaget beviljat anslag eller lån, eller, beträffande plan för avsynad och för trafik öppnad enskild järnväg, sådana mindre ändringar, som leda till förbättring, under förutsättning tillika, att järnvägen disponerar för ändringen erforderligt område;

d) att övervaka, att redan utförda anläggningar varda ändamålsenligt och i enlighet med givna föreskrifter underhållna, så att hinder och uppehåll i kommunikationerna icke må genom olämpliga anordningar eller bristfälligheter uppkomma eller det med anläggningen åsyftade gagn förminskas; därvid dock, liksom i fråga om de i 4 § avsedda arbeten, iakttages, att det tillkommer lotsstyrelsen att övervaka, att icke sådana åtgärder vidtagas med avseende å allmänna farleder eller hamnar, att den allmänna sjöfarten därigenom hindras eller försvåras; ävensom

e) att på anmälan låta i stadgad ordning verkställa besiktning och avsyning av enskild järnväg samt lämna tillstånd till sådan järnvägs upplåtande för allmän trafik; att bestämma benämning å stationer, håll- och lastplatser å enskild järnväg, då generalpost-, järnvägs- och telegrafstyrelserna äro med styrelsen om benämningen ense, men eljest underställa ärendet Kungl. Maj:ts avgörande; att på ansökan meddela järnvägs innehavare tillstånd att, under iakttagande av de för järnvägen gällande bestämmelser, i enlighet med av styrelsen fastställd plan samt på de särskilda villkor, som styrelsen kan komma att därför föreskriva, på av järnvägen disponerad mark anlägga och efter föregående, av styrelsen föranstaltad besiktning för allmän trafik under viss angiven tid upplåta station, hållplats, lastplats eller bispår samt sedermera, därest behov av sådan anläggnings bibehållande visas föreligga, medgiva anläggningens bibehållande för framtiden.

4 §. Med arbeten av den beskaffenhet, som i 2 § mom. b) omförmäles, har styrelsen omedelbar befattning i avseende å såväl utförandet av fastställda planer samt förvaltande och redovisande av därtill anslagna medel som ock övervakandet av anläggningarnas underhåll och ändamålsenliga begagnande, intill dess desamma ställas under vård och överinseende av annan statens myndighet.

5 §. Då styrelsen har att handlägga fråga om byggande av hamn eller om sådan förändring av hamnbyggnad, som kan inverka på sjöfarten, skall styrelsen före frågans slutbehandling inhämta lotsstyrelsens yttrande beträffande ifrågasatta anordningars nytta eller skada för den allmänna sjöfarten.

6 §. På framställning av lantbruksstyrelsen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att avgiva yttrande i ärenden, som röra statsunderstöd i form av lån eller anslag för vattenavlednings-, avdiknings- eller odlingsföretag.

7 §. Det åligger därjämte styrelsen att, då sådant av Kungl. Maj:t anbefalles, låta verkställa undersökningar, utarbета ritningar och upprätta kostnadsförslag till arbetsföretag för statens räkning, så ock att avgiva utredningar i ärenden, som angå väg- och vattenbyggnader.

8 §. Arbetsordning för den hos styrelsen samt i väg- och vattenbyggnadsdistrikten anställda personal utfärdas av styrelsen.

9 §. Styrelsen förvaltar de medel, som äro ställda till styrelsens förfogande eller under dess vård och kontroll samt ansvarar för deras behöriga användning och redovisning.

10 §. Styrelsen har att varje år före den 1 april till justitiekanslersämbetet avlämna förteckning över de

före utgången av nästföregående år till styrelsen inkomna ärenden, vilka icke inom två månader efter sistnämnda års utgång blivit slutligen handlagda;

före den 1 maj till riksräkenskapsverket insända behöriga huvudböcker för nästföregående år jämte tillhörande verifikationer angående bestridda utgifter;

före den 1 oktober till chefen för kommunikationsdepartementet avgiva berättelse om allt, som i avseende å sådana allmänna arbeten, varom i 1 § sägs, under det nästföregående året i riket utförts eller vid förrättade inspektioner förekommit;

inom därför bestämd tid till Kungl. Maj:t avgiva förslag å de belopp, vilka böra av riksdagen äskas för väg- och vattenbyggnadsstaten samt för allmänna arbeten av beskaffenhet, som omförmäles i 1 §; samt

inom därför bestämd tid till Kungl. Maj:t inkomma med den för riksdagens revisorer avsedda redogörelse för förvaltningen av de till styrelsens disposition ställda allmänna medel.

Beträffande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning med utförande av hamnbyggnader vid vissa fiskehamnar — vartill riksdagen beviljat anslag — förordnades genom kungl. brev den 25 april 1913, att inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall från och med den 1 maj 1913 och tillsvidare under byggnadstiden inrättas en särskild hamnavdelning, och i kungörelse den 15 augusti 1913 äro föreskrifter om hamnavdelningens verksamhet utfärdade (se sid. 83).

I övrigt förefinnas i åtskilliga författningar och kungl. brev närmare föreskrifter rörande de åligganden, som tillkomma väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Härom må följande anföras:

Enligt kungörelserna den 21 oktober 1864 och den 11 december 1874 åligger det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att föranstalta om avsyning och besiktning av enskilda järnvägar och meddela tillstånd till järnvägs öppnande för allmän trafik.

Enligt kungörelsen angående kontroll över enskilda järnvägars rullande materiel den 31 december 1904 har styrelsen bland annat att ombesörja besiktning av rullande materiel och besluta, huruvida ny rullande materiel må tagas i bruk.

Enligt ovan nämnda kungl. brev den 2 mars 1923 åligger det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att fastställa tjänstgöringsreglementen för enskilda järnvägar.

Kungörelsen den 23 maj 1924 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg åligger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att beträffande enskilda järnvägar vaka över de givna bestämmelsernas tillämpning.

Resolutionerna vid beviljande av statslån ålägga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utöva teknisk-ekonomisk kontroll över enskilda järnvägar under byggnad.

Enligt kungörelsen den 27 juni 1914 angående statsbidrag till väganläggningar och vägförbättringar, bro- och hamnbyggnader samt upprensningar av åar och farleder åligger det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att med vederbörande upprätta kontrakt angående arbetets utförande, godkänna säkerhetshandling för kontraktets fullgörande, kontrollera arbetets utförande samt utbetala det av Kungl. Maj:t beviljade statsbidraget.

Enligt kungörelsen den 21 oktober 1921 angående statsbidrag till enklare vägar tillkomma likartade uppgifter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som dessutom äger att för dessa vägar själv bevilja statsbidrag.

Övriga
föreskrifter.

Enligt kungörelsen den 6 februari 1920 angående statsbidrag till anläggande av ödebygdsvägar har styrelsen att bevilja statsbidrag till sådana vägar samt föranstalta om arbetets utförande genom statens försorg.

Enligt kungörelsen den 21 november 1924 med närmare bestämmelser angående fördelningen av automobilskattemedel åligger det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter granskning av ansökningshandlingarna uppgöra förslag till fördelning av tillgängliga medel, fastställa grunder för arbetets utförande, uttala medlen samt kontrollera och godkänna arbetet.

Enligt kungörelsen den 11 juni 1920 med närmare föreskrifter angående utövande av tillsyn å allmän flottled åligger den tekniska tillsynen å allmän flottleds underhåll och nyttjande tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten.

Vidare torde böra omnämnas, att styrelsens verksamhet, utöver vad som omedelbart framgår ur instruktionen och särskilda föreskrifter, i betydande utsträckning omfattar avgivande av underdåniga utlåtanden, exempelvis rörande järnvägskoncessioner och vattenbyggnadsföretag, och även i besvärsmål i sådana avseenden, som äro beroende av länsstyrelsernas beslut, såsom tillämpningen av motorfordonförordningen, vägtrafikstadgan m. m.

Distriktsorganisationen.

Enligt instruktionens 13 § äro för den närmaste uppsikten över och bestyret med sådana arbeten och anläggningar i landsorten, varom i 1 § för mäles, till biträde åt styrelsen anställda distriktschefer och distriktsingenjörer.

Sedan övre norra distriktet blivit tillsvidare uppdelat i tvenne, äro distrikten till antalet sju och omfatta:

södra distriktet: Kronobergs, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus och Hallands län;

västra distriktet: Göteborgs och Bohus samt Älvsborgs och Värmlands län;

östra distriktet: Östergötlands, Jönköpings, Kalmar och Skaraborgs län;

mellersta distriktet: Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Gottlands, Örebro och Västmanlands län;

nedre norra distriktet: Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län;

Västerbottens distrikt: Västerbottens län;

Norrbottnens distrikt: Norrbottens län.

I vart och ett av dessa sju distrikt finnas en distriktschef och en distriktsingenjör utom i nedre norra distriktet, där tre distriktsingenjörer finnas. Antalet distriktstjänstemän är således 7 distriktschefer och 9 distriktsingenjörer eller inalles 16, varav en distriktschefs- och distriktsingenjörstjänst dock icke äro uppförda å ordinarie stat.

Rörande distriktstjänstemännens åligganden stadgar instruktionen:

37 §. *Distriktschef,* vilken skall bo inom distriktet å ort, som med hänsyn till kommunikationer samt telegraf- och postförbindelser har ett bekvämt läge inom distriktet, samt icke får lämna distriktet annat än efter uppdrag eller särskild tillåtelse av styrelsen, har till åligganden:

a) att förskaffa sig noggrann kännedom om sitt distrikts topografi, hydrografi, statistik och kommunikationsmedel samt dessa sistnämndas brister och sättet för deras avhjälpande;

b) att avgiva skriftliga utlåtanden i frågor, som av styrelsen för hans hörande överlämnas;

c) att föra diarium över in- och utgående tjänsteskrivelser och handlingar samt upprätta förteckning över de kartor, förslag och andra handlingar angående allmänna arbeten, som vid distriktschefsexpeditionen emottagits och förvaras, ävensom ansvara för deras vård;

d) att verkställa anbefallda undersökningar och tekniska eller ekonomiska utredningar angående sådana allmänna arbeten, som omhandlas i 1 §, samt upprätta de för sådana ärendens handläggning hos styrelsen nödiga ritningar och kostnadsförslag;

e) att enligt styrelsens föreskrifter leda utförandet av de arbeten, som stå under styrelsens omedelbara inseende och åt distriktschefen särskilt anförtros;

f) att öva den tekniska tillsyn å allmän flottleds underhåll och nyttjande, som jämlikt 70 § i lagen om flottning i allmän flottled åligger tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten;

g) att företaga inspektionsresor inom distriktet, enligt honom av styrelsen meddelad särskild befallning, och därvid — utan ingripande i den särskilda förvaltningen för enskildas arbeten, som med statsbidrag understödjas — tillse och kontrollera, att undersökningar verkställas och dylika arbeten utföras i enlighet med fastställda planer under ledning av lämplig person; tillhandagå med råd och upplysningar; söka rätta tekniska misstag och granska under arbetets utförande väckt förslag om ändring av gillad arbetsplan samt till styrelsen avgiva yttrande över sådant förslag; förrätta besiktning å redan verkställda anläggningar och utfärda sådant intyg, som erfordras för bedömande, huruvida arbetsföretag må kunna såsom fullbordat av styrelsen godkännas; och att efter slutad inspektion till styrelsen insända berättelse där- om, innefattande redogörelse för pågående arbetens fortgång och redan färdigas underhåll jämte anmälan, om fel eller försummelser blivit begångna i avseende å utförandet eller underhållet; samt

h) att, om behovet så fordrar, verkställa uppdrag utom distriktet efter förordnande av styrelsen.

Distriktsingenjör, som skall bo inom distriktet och icke må lämna det- samma utan efter uppdrag eller särskild tillåtelse av styrelsen, har till när- maste förman distriktschefen, till vars biträde i tjänsten han är anställd, med skyldighet att på eget ansvar verkställa de inspektioner eller andra förrätt- ningar, vartill han förordnas, ävensom att, därest han därtill erhåller förord- nande, vid förfall för distriktschefen förvalta dennes ämbete.

Därest tjänstebefattning eller uppdrag, som distriktschef eller distrikts- ingenjör, efter därom hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjord anmälan, åtager sig, angår arbeten, som stå under styrelsens kontroll, skall inspek- tionen över dem uppdragas åt annan av styrelsen förordnad tjänsteman.

Utan organisatoriskt samband med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, men i nära förbindelse med de arbetsuppgifter, som utgöra föremål för dess verksamhet, äro sedan några år hos länsstyrelserna anställda särskilda väg- sakkunniga.

Instruktionen för distriktstjänstemännen föreskriver icke för dem något direkt tillhandagående hos länsstyrelserna med sakkunnigt biträde i vägfrågor, och länsstyrelserna hava ej heller haft till sitt forfogande särskilda anslag för meddelande av dylika uppdrag. Hos ett eller annat län har denna brist fyllts genom bidrag från landstinget. I och med vägväsendets växande be- tydelse och särskilt efter tillkomsten av automobilskattemedlen, som berett vägkassorna ny riklig tillgång på statsbidrag till vägförbättringar, har det emellertid för länsstyrelserna blivit ett oavvisligt behov att erhålla tekniskt biträde vid handläggningen av det ökade antalet vägärenden samt att bereda vägstyrelserna sakkunnig handledning vid deras allt mer krävande arbete. Detta behov har, i avvaktan på omorganisationen av vägväsendet, proviso- riskt tillgodosetts genom att Kungl. Maj:t enligt kungörelsen den 21 november 1924 ställt vissa belopp av automobilskattemedel till länsstyrelsernas för-

38 §.

39 §.

Länsens väg-
sakkunniga
eller väg-
konsulenter.

fogande för anlåtande av tekniskt sakkunnig person att tillhandagå länsstyrelsen och vägstyrelser uti vägväsendet rörande frågor.

För närvarande finnas sådana vägsakkunniga — i dagligt tal benämnda vägkonsulenter — i alla län. Dock hava vissa län gemensam vägkonsulent. I åtskilliga fall har vägkonsulentuppdraget lämnats till distriktstjänstemän, i andra fall åter till personer, som ej tillhöra väg- och vattenbyggnadsstaten. Hela antalet personer, som nu fungera som vägkonsulenter, är 23, varav 9 distriktstjänstemän, 1 byråtjänsteman i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och 13 andra¹. De av Kungl. Maj:t för år 1925 av automobilskattemedel anvisade beloppen för vägkonsulenter utgöra i flertalet län 4 000 kronor och uppgå inalles till 89 000 kronor², avsedda för såväl arvoden som rese- och andra omkostnader. Ur detta belopp erhåller varje konsulent i allmänhet en mindre, fast månadslön för expeditionsgöromål, kontorskostnader och uppdrag, som kräva obetydlig tid, dagarvode för mera omfattande arbete för länsstyrelsen samt reseersättning och traktamente vid förrättningar utom bostadsorten. I vissa län förekommer, att landstinget eller en vägförening i länet tillskjuter ytterligare medel till vägkonsulents lön och förrättningskostnader. I övrigt hava vägkonsulenterna liksom distriktstjänstemännen sin väsentliga inkomst i ersättningar för särskilda uppdrag av i huvudsak samma art som inom distriktstjänsten.

Instruktion för vägkonsulent fastställes av länsstyrelsen. Instruktionerna angiva i allmänhet arbetsuppgifterna på ungefär följande sätt:

Vägkonsulenten, som lyder under länsstyrelsen, skall inom länet verka för en ändamålsenlig väghållning och med avseende härå tillhandagå muntligen eller skriftligen med råd och upplysningar beträffande anläggning, förbättring och underhåll av länets allmänna vägar. I anslutning härtill åligger vägkonsulenten:

1:o att verkställa utredningar och besiktningar i vägfrågor åt länsstyrelsen;
2:o att för konsultationer i vägfrågor två bestämda dagar i månaden vara tillgänglig i residensstaden för vägstyrelseledamöter och väghållare samt landsfiskaler;

3:o att på kallelse närvara vid sammanträden med vägstyrelser och vid vägstämor;

4:o att efter rekvisition av vägstyrelse eller enskilda väghållare senast inom nästpåföljande kalendermånad besiktiga i rekvisitionen angivna vägar och därvid lämna de råd och anvisningar, vartill besiktningen kan föranleda;

5:o att föra dagbok över resor och förrättningar samt anteckningar om besiktigade vägars tillstånd och beskaffenhet och på anmodan förete dagboken för länsstyrelsen;

6:o att på begäran även vid resor tillhandagå landsfiskaler med upplysningar om iakttagelser beträffande väghållningen; samt

7:o att årligen inom januari månad till länsstyrelsen avlämna berättelse över konsulentverksamheten under det nästförflutna året jämte förslag till önskvärda åtgärder för vägväsendets höjande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utgöres av en överdirektör såsom chef för verket samt två byråchefer och en byrådirektör såsom ledamöter. Byråcheferna förestå, den ene styrelsens tekniska byrå och den andre dess järnvägsbyrå. Byrådirektören förestår styrelsens administrativa byrå. Därtill kommer för närvarande den på extra stat uppförda hamnavdelningen, som förestås av en chef.

*Personal,
stat, löne-
villkor.*

¹ Tre vägkonsulenter hava tjänst i två län vardera; å andra sidan förekomma i två län tvenne vägkonsulenter i vartdera.

² Utom Älvsborgs län, som ej begärt eller erhållit statsmedel till sin vägkonsulent.

Styrelsen har enligt gällande stat följande ordinarie befattningshavare med följande lönegrader:

1 överdirektör	A	2
2 byråchefer och ledamöter	B	30
1 byrådirektör och ledamot	B	28
2 förste byråingenjörer	B	26
3 byråingenjörer	B	21
1 notarie	B	21
1 registrator, tillika aktuarie	B	21
1 revisor och bokhållare	B	21
1 förste expeditionsvakt	B	7
2 kanslibiträden	B	7
2 expeditionsvakter	B	5
3 kontorsbiträden	B	4

eller tillsammans 20 ordinarie befattningshavare. Antalet icke ordinarie befattningshavare (utom å hamnavdelningen) utgör för närvarande 16, nämligen 1 maskininspektör, 1 biträdande maskininspektör och 1 kontorsskrivare på järnvägsbyrån, 4 biträdande ingenjörer, 1 ritare och 2 kvinnliga biträden på tekniska byrån samt 1 extra revisor, 2 amanuenser och 3 kvinnliga biträden på administrativa byrån.

Distriktstjänsterna äro, såsom ovan nämnts, 7 distriktschefs- och 9 distriktsingenjörstjänster, men en tjänst av vardera slaget är uppförd endast å extra stat.

Å styrelsens hamnavdelning, som har att ombesörja utförandet av statens fiskehamnsbyggnader, äro tillsvidare anställda en chef, en hamningenjör, en biträdande ingenjör och ett kontorsbiträde, och vid arbetsdistrikten äro anställda fyra arbetschefer, förutom underbefäl m. m. Denna personal är icke anställd på ordinarie stat och avlönas i huvudsak direkt ur byggnadsanslagens medel.

För utförande av vissa statens ödebygds- och andra vägbyggnader inom Västerbottens län är för närvarande under styrelsen anställd en arbetschef, avlönad å vederbörande byggnadsanslag. Emellertid är denna befattning indragen från och med nästa år, då arbetsledningen kommer att uppdragas åt distriktstjänsteman, liksom förut skett för övriga ödebygdsvägar. Av nämnda byggnadsanslag bestrides för närvarande också kostnaden för en revisor med halvtidstjänstgöring, som inom styrelsen för byggnadsräkenskaperna för ödebygdsvägar.

Länens vägsakkunniga eller vägkonsulenter till ett antal av 23 personer tillhöra, såsom förut nämnts, icke väg- och vattenbyggnadsstaten, och deras lön m. m. bestrides medelst särskilt anvisade automobilskattemedelsbelopp.

Frånsett de ur fiskehamnars och ödebygdsvägars byggnadsanslag utgående beloppen samt nämnda automobilskattemedel utgå kostnaderna för väg- och vattenbyggnadsstaten för budgetåret 1925—1926 ur följande riksstatsanslag:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ordinarie anslag ¹	167 500 kr.
Till upprätthållande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet, extra anslag	44 000 »
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän, ordinarie anslag	30 000 »
Ytterligare medel till avlöning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän, extra anslag	4 500 »
Expenser för allmänna arbeten, ordinarie anslag	45 000 »
Förstärkning av d:o, extra anslag	10 000 »

¹ Anslaget avser: avlöningar till ordinarie tjänstemän 134 300 kronor, vikariatsersättningar 3 500 kronor och avlöningar till icke-ordinarie befattningshavare m. m. 29 700 kronor.

För styrelsens ordinarie personal gäller 1921 års avlöningsreglemente för befattningshavare vid statsdepartement och vissa andra verk, tillhörande den civila statsförvaltningen, och för styrelsens icke-ordinarie personal motsvarande reglemente av år 1925. Maskininspektören och biträdande maskininspektören äga även för vissa slag av förrättningar åtnjuta ersättning enligt taxa.

Distriktstjänstemännens löner utgå fortfarande med samma belopp, som fastställdes år 1882, nämligen 3 000 kronor för distriktschef och 1 500 kronor för distriktsingenjör. För närvarande tillkommer emellertid en tillfällig löneförbättring med respektive 750 och 375 kronor (samt givetvis dyrtidstillägg). Pensionsunderlag är fastställt med högre belopp än lönen, nämligen 4 000 respektive 2 000 kronor. För distriktstjänstemännen gäller kungörelsen den 22 juni 1911 angående villkor och bestämmelser för åtnjutande av avlöningsförmånerna.

Distriktstjänstemännens lön är emellertid icke avsedd att utgöra deras enda eller huvudsakliga inkomst, utan för flertalet av sina förrättningar erhålla de ersättning enligt Kungl. Maj:ts taxa på arvode för förrättningar, som verkställas av tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten, den 27 mars 1925. Ersättningen beräknas antingen enligt arbetets art eller såsom dagarvode (22 respektive 18 kronor) förutom resekostnads- och traktamentsersättning. För vissa uppdrag, t. ex. arbetsledning, uppbäres arvode enligt överenskomst, som dock numera skall vara godkänd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I olika utsträckning hava distriktstjänstemännen tillfälle till helt privat praktiserande ingenjörsvärksamhet. Fyra distriktschefer äro samtidigt vattenrättsingenjörer.

De arvoden och ersättningar, som distriktstjänstemännen uppbära, utgå delvis av statsmedel, såväl direkt, exempelvis för vägundersökningar, som även indirekt, t. ex. för arbetsledning vid vägföretag.

De riksstatsanslag, som belastas med kostnader för distriktstjänstemännens verksamhet, äro i huvudsak följande:

Det förut nämnda anslaget expenser för allmänna arbeten jämte förstärkningsanslag, upptaget till 55 000 kronor å staten 1925—1926 (nettoutgift 1923—1924 70 057 kronor). Av detta anslag bestridas statsverkets kostnader, inberäknat resekostnader för inspektioner, besiktningar och avsyningar, verkställda av styrelsens eller distriktens tjänstemän, d. v. s. underhållsinspektion (även å järnvägar m. m.) samt byggnadskontroll och avsyning å vägar m. m., men däremot ej byggnadskontroll, som bekostas av enskilda, t. ex. å järnvägar och rullande materiel. (Av samma anslag bestridas även kostnader för papper, telefoner etc. för styrelsen och distrikten.) Endast för underhållsinspektion å rullande materiel anlitas sjätte huvudtitelns rese- och traktamentspenningsanslag.

Anslaget till vägundersökningar, upptaget till 160 000 kronor för budgetåret 1925—1926 (nettoutgift 1923—1924 292 871 kronor). På detta konto föres statens andel i kostnaderna (inberäknat resekostnader) för vägundersökningar; numera skola vägdistrikten själva bestrida en tredjedel av kostnaderna.

Anslaget till undersökning av mindre hamnar och farleder m. m., upptaget till 20 000 kronor för budgetåret 1925—1926 (nettoutgift 1923—1924 18 849 kronor).

De ersättningar till distriktstjänstemännen för arbetsledning, som bestridas av statsmedel, utgå såsom byggnadskostnad av vederbörande anslag till väg- och brobyggnader.

Beträffande järnvägar m. m. gäller i huvudsak, att, i den mån distrikts-tjänstemän anlitas för undersökningar och byggnadskontroll, belastar kostnaden den enskilde företagaren.

Enligt en på sin tid efter föranstaltande av kommunikationsdepartementet verkställd undersökning skulle under år 1922 en avsevärd del, i genomsnitt en tredjedel, av distriktstjänstemännens arbetstid hava varit använd för enskild verksamhet. Emellertid är att märka, dels att de erhållna uppgifterna torde vara synnerligen approximativa, och att en undersökning vid nuvarande tidpunkt sannolikt skulle giva ett annat resultat, samt dels och framför allt att gränserna mellan statliga och enskilda uppdrag äro flytande, i det att t. ex. arbetsledning för vägarbetsföretag formellt är ett enskilt uppdrag, men i sak utgör en väsentlig del av just de uppgifter, för vilka ifrågavarande statstjänster inrättats. Av dessa skäl hava de sakkunniga icke ansett erforderligt att här återgiva denna undersökning eller anställa förnyad dylik för nuvarande tid.

II. Organisationens brister.

Mot den nuvarande organisationen av väg- och vattenbyggnadsväsendet har från skilda håll och vid upprepade tillfällen riktats kritik. De erinringar, som framkommit, avse i första hand bristande lämplighet hos organisationen för fullgörande av densamma nu åvilande arbetsuppgifter. Vidare har man ansett önskvärt, att arbetsuppgifterna i vissa avseenden utvidgades till ett mera allsidigt tillvaratagande av det allmännas intresse inom här ifrågasvarande tekniska områden.

*Chefen för
kommunikationsdeparte-
mentet.*

I sitt yttrande till statsrådsprotokollet i samband med igångsättandet av förevarande utredning uttalade sig dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet i båda de avseenden, som ovan nämnts. Yttrandet var av följande innehåll:

»Med automobiltrafikens starka utveckling hava en del med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet samhörande frågor erhållit en betydelse, som icke tidigare kunde förutses, i första rummet vägunderhållet och vägarnas anpassning efter automobiltrafiken. Nödvändigheten att tillgodose behovet av teknisk sakkunskap vid behandlingen av hithörande frågor har nu föranlett upptagandet av den jämväl av andra skäl aktuella frågan om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med tillhörande organ.

Enligt den vid 1922 års riksdag framlagda propositionen, nr 100, med förslag till lag om allmänna vägar på landet, skulle visserligen vägdistriktens intresse av att äga tillgång till teknisk sakkunskap vid byggande och underhåll av väg blivit tillgodosett genom anställandet av den i förslaget omfördämda vägdirektören. Men förslaget innebar icke någon lösning vare sig av frågan om beredande av tillgång för länsstyrelserna till sakkunnig hjälp vid behandling av vägväsendet rörande ärenden eller av frågan om vägdirektörernas ställning till den befintliga väg- och vattenbyggnadsorganisationen samt dennas anpassning efter de förändrade förhållandena, något som ganska allmänt ansågs vara en svaghet. Förslaget vann emellertid icke riksdagens bifall.

Då behovet av tillgång till teknisk sakkunskap vid behandling av vägfrågorna oundgängligen måste tillgodoses, hava vissa provisoriska anordningar vidtagits.

I § 4 mom. 2 av kungörelsen den 24 november 1923 (nr 407) med närmare bestämmelser angående fördelningen av automobilskattemedel m. m. har sålunda medgivits, att, där sådant finnes av synnerligen vikt för befrämjande av en god och planmässig vägunderhållning samt en ändamålsenlig användning av automobilskattemedlen, dylika medel må ställas till vederbörande länsstyrelser förfogande för anlåtande av tekniskt sakkunnig person att tillhandagå länsstyrelsen och vägstyrelserna uti vägväsendet rörande frågor. I anslutning till denna bestämmelse har Kungl. Maj:t den 28 mars 1924 i cirkulärskrivelse till samtliga länsstyrelser fastställt allmänna villkor för åtnjutande av bidrag av automobilskattemedel till gottgörelse åt vägsakkunnig hos länsstyrelserna att gälla i avvaktande på erforderlig utredning rörande tillgodoseendet för framtiden av det föreliggande behovet av teknisk sakkunskap. Enligt nämnda villkor kan länsstyrelsen förordna distriktstjänsteman eller annan ingenjör till vägsakkunnig med uppgift att tillhandagå

såväl länsstyrelsen som vägstyrelser och väghållare med utredningar, råd och upplysningar rörande vägväsendet, huvudsakligen i vad angår vägunderhållet och automobiltrafiken. Vidare tillkommer det länsstyrelsen tillse, att, till befrämjande av nödig enhetlighet inom vägväsendet, den vägsakkunnige uppehåller erforderligt samarbete med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande distriktstjänstemän.

Uppenbarligen bör, såsom också i cirkulärskrivelsen förutsatts, ifråga-varande provisoriska anordning snarast möjligt ersättas med en fastare organisation. Vid den utredning, som för vinnande av detta syfte är erforderlig, lär det visa sig növäändigt att i hela dess vidd upptaga frågan angående väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och distriktstjänsternas organisation och arbetsuppgifter. Att lämna några bestämda anvisningar beträffande denna frågas lösning lär, i sakens nuvarande läge, icke vara lämpligt. Jag vill i detta sammanhang endast framhålla angelägenheten av att goda förutsättningar skapas för ett gott och förtroendefullt samarbete mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelser och väghållningsskyldiga samt representanter för den tekniska sakkunskapen på vägväsendets område i landets olika delar.

Utöver den fråga, som nyss berörts, synas även vissa andra spørsmål böra upptagas till prövning i samband med den utredning, som sålunda erfordras.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utövar för närvarande genom sina distriktstjänstemän kontroll över enskilda banors byggande och underhåll, utfärdar trafiktillstånd, handlägger ärenden rörande de enskilda järnvägarnas tjänstgöringsreglemente m. m. Däremot behandlas frågor angående de enskilda järnvägarnas taxor av järnvägsstyrelsen, vilket, med hänsyn ej endast till önskvärdheten att fullfölja centraliseringen hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av ärenden rörande de enskilda järnvägarna, utan även till den blandning av konkurrens och intressegemenskap, som i viss mån måste råda mellan statens järnvägar och de enskilda järnvägarna, synes vara ur organisationssynpunkt mindre lämpligt. Å andra sidan besitter järnvägsstyrelsen obestridligen en rik erfarenhet i hithörande frågor och ett omfattande material till ledning vid dessa frågors bedömande. Likaledes torde böra beaktas, att om, såsom nedan ifrågasättes, ärenden angående kanalväsendet framdeles i ökad omfattning överförs till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, så skulle genom en överflyttning av de enskilda järnvägarnas taxeärenden olägenheter av ovan antytt slag kunna uppstå även med hänsyn till konkurrensen mellan kanalerna och de enskilda järnvägarna. Frågan, huruvida ändring i nu gällande ordning för dessa ärendens behandling bör äga rum, synes emellertid nu böra upptagas till prövning.

De staten tillhöriga Trollhätte kanal och Södertälje kanal omhänderhavas nu av vattenfallsstyrelsen. Anledningen till att värden av Trollhätte kanal anförtröddes vattenfallsstyrelsen var i främsta rummet det nära samband, som vid kanalens ombyggnad och utbyggandet av kraftverken i Göta älv ägde rum mellan kanal- och kraftverksfrågorna. När staten sedermera övertog Södertälje kanal, ägde vattenfallsstyrelsen en färdig organisation för ombyggnaden av kanalen, och föll det sig då naturligt, att även skötseln av denna kanal förlades till vattenfallsstyrelsen. Det synes nu böra tagas under övervägande, huruvida och i vad mån ärenden angående förenämnda och ytterligare möjligen ifrågakommande kanaler kunna sammanföras till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I fråga om Trollhätte kanal, vars intressen alltid komma att vara nära förbundna med de statliga kraftverkens i Göta älv utbyggnader, drift och vattenregleringar, torde dock åtskilliga skäl tala för att någon ändring i nu gällande ordning icke lämpligen bör vidtagas.

I det av 1920 års automobilsakkunniga avgivna betänkandet med förslag till förordning om motorfordon föreslogs, att övervakandet av besiktningsmännens verksamhet skulle utövas av, förutom vederbörande länsstyrelse, den besiktningsmännens chefsmyndighet, som Kungl. Maj:t bestämde. Detta stadgande kom ej att upptagas i gällande förordning om motorfordon. Erfarenheten torde emellertid komma att visa, att de skäl, som av de sakkunniga anfördes till stöd för den föreslagna bestämmelsen, äga giltighet. Vissa av de bestyr, som enligt förslaget skolat åligga besiktningsmännens chefsmyndighet, hava provisoriskt måst handhavas av tjänstemän inom kommunikationsdepartementet, vilket icke varit avsett och ej heller kan anses lämpligt. Då behovet av att på automobilväsendets område äga tillgång till en central, enhetlig ledning gör sig gällande, synas skäl tala för att denna uppgift under möjligast enkla former överlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

De åligganden, som enligt gällande bestämmelser tillkomma luftfartsmyndigheten, fullgöras nu inom kommunikationsdepartementet. Vid en omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen synes böra tagas i övervägande, huruvida icke jämväl berörda åligganden böra överflyttas på styrelsen.

Enligt 70 § i lagen den 19 juni 1919 (nr 426) om flottning i allmän flottled åligger teknisk tillsyn å flottledsanläggningarnas underhåll och nyttjande under länsstyrelsens överinseende, tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten, vilka hava att verkställa inspektion å flottlederna i enlighet med av Kungl. Maj:t särskilt meddelade föreskrifter. Av brist på medel läser denna inspektion hittills icke hava blivit särdeles effektiv. Huruvida särskilda åtgärder i organisatoriskt hänseende böra vidtagas för att i detta avseende åstadkomma en förbättring torde nu lämpligen böra upptagas till prövning. I detta sammanhang vill jag framhålla vikten av att länsstyrelserna och distriktstjänstemännen vid behov kunna från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhålla de råd och upplysningar, som för prövningen av frågor rörande flottningsväsendet må vara erforderliga och som kunna vara ägnade att befrämja en enhetlig, sakkunnig behandling därav.

Förslag har även framkommit om anordnande av en fortgående tillsyn å större vattenkraft- och vattenregleringsanläggningar till förebyggande av olyckor i följd av dammrar och dylikt. Med hänsyn till den kontroll över nyanläggningar, som numera tillkommer vattendomstolen, och till de möjligheter, som enligt gällande vattenlag och eljest förefinnas att i fall av behov föranstalta om erforderlig tillsyn samt vinna rättelse i förevarande avseende, torde särskilda åtgärder från statens sida i angivna syfte icke vara erforderliga.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finnes förutom tre ordinarie avdelningar sedan år 1913 på extra stat anordnad en särskild hamnavdelning huvudsakligen för utförande av vissa fiskehamnar. Ifrågavarande arbeten beräknas bliva slutförda inom en begränsad tidrymd. Vid den prövning av frågan om ändring i styrelsens organisation, som givetvis kommer att äga rum i samband med utredningen av förut omförmälda frågor, läser nyssnämnda förhållande bliva vederbörligen beaktat.

Givetvis hade det varit önskvärt, att den utredning om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation, som sålunda i skilda hänseenden visat sig erforderlig eller önskvärd, kunnat vidtagas vid en tidpunkt, då man ägt en säkrare kännedom om de riktlinjer, efter vilka den genomgripande väglagsreform, som sedan länge stått på dagordningen, kan komma att utformas. Emellertid är det för närvarande icke möjligt att med säkerhet bedöma, när en dylik väglagsreform kan komma att föreläggas riksdagen. Att till

denna ovissa tidpunkt undanskjuta en omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen synes icke böra komma ifråga. Med hänsyn till den snabba utvecklingen på vägväsendets och automobiltrafikens område skulle man i sådant fall riskera, att utvecklingens ofrånkomliga krav måste tillgodoses genom provisoriska åtgärder utan nödig enhetlighet, vilka sedermera kunde tänkas komma att försvåra ett tillfredsställande ordnande av omförmälda angelägenheter.

Ifrågavarande utredning, som jag alltså finner böra omedelbart igångsättas, torde lämpligen verkställas inom kommunikationsdepartementet genom tillkallade sakkunniga.»

En av Svenska Teknologföreningens avdelning för väg- och vattenbyggnadskonst tillsatt kommitté avgav den 8 mars 1923 ett utlåtande angående väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation (Svenska Teknologföreningens handlingar 163). De kommitterade yrkade på att ingen sammanblandning borde äga rum mellan statens affärsdrift och statens kontroll över den enskilda verksamheten inom kommunikationsväsendets olika områden. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet borde omfatta kontroll å vägväsendet, å enskilda järnvägar och å vattenbyggnader, och därvid borde till styrelsen överflyttas handläggningen av de enskilda järnvägarnas taxor m. m., men däremot borde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke omhänderväsa bygandet av fiskehamnar eller kanalers byggande och drift; styrelsens auktoritet och opartiskhet såsom kontrollmyndighet ansågs nämligen kunna skadas eller försvagas genom egen byggnadsverksamhet. De kommitterade förmenade vidare, att till följd av teknikens utveckling det icke vore möjligt att räkna med att en och samma distriktstjänsteman skall besitta tillräcklig utbildning och insikt för att fullt sakkunnigt kunna kontrollera arbeten inom samtliga huvudgrupper av väg- och vattenbyggnadsväsendet, och att det därför bleve nödvändigt att uppdelade kontrollen å trenne grenar, nämligen en för vägväsendet, en för järnvägväsendet och en för vattenbyggnader. Landet borde indelas i fem väg- och vattenbyggnadsdistrikt och inom vart och ett av dessa borde finnas en väginsektor, en järnvägsinspektör och en vattenbyggnadsinspektör; för de två norra distrikten skulle dock järnvägsinspektören vara gemensam, så att hela antalet lokala tjänster bleve 14. Härvid hade de kommitterade utgått från att vägväsendet skulle bli omorganiserat på landstingsvägdistrikt, så att distriktstjänstemännens bestyr med vägundersökningar, arbetsledning o. s. v. skulle i huvudsak bortfalla, och väginsektören endast hava att utöva kontrollverksamhet inom distriktet; för järnvägar och för vattenbyggnader förutsattes en utvidgning och skärpning av statens tillsyn. Vattenbyggnadsinspektörerna ansågos skola bli oförhindrade att jämväl vara vattenrättsingenjörer. Kommitterades utlåtande utmynnade i kravet på en fullständig utredning av frågan om väg- och vattenbyggnadsväsendets omorganisation.

Vid den på detta utlåtande följande diskussionen inom teknologföreningen underströks ytterligare behovet av en uppdelning och specialisering på de olika väg- och vattenbyggnadsfacken. Från några håll gjordes gällande, att ett renodlande av enbart kontrollerande uppgifter skulle bidra att försvaga verkets livskraft och kompetens. En talare ansåg, att en genomgripande omorganisation av styrelsen icke vore erforderlig, men att styrelsen borde utökas med en vägbyggnadsbyrå, vilken i viss omfattning skulle handhava vägbyggnads- och vägförbättringsarbeten.

I anslutning till teknologföreningens utredning och i övrigt vid muntliga överläggningar hos de sakkunniga har vattenrättsingenjören R. Smedberg gjort gällande behovet av en vida effektivare och mera allsidig tillsyn från

Övrig kritik.

det allmännas sida å flottningsväsendet. För detta ändamål borde enligt hans mening inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inrättas en byrå för flottningsväsendet och i landsorten tillsättas sammanlagt 3 flottledsinspektörer.

Inlägg i vägorganisationsfrågan hava gjorts bland annat även av majoren Ingemar Pettersson, vilken därvid förfäktat den meningen, att vägärendenas handläggning helt och hållet borde överflyttas till länsstyrelserna med biträde av hos länsstyrelserna anställda tekniker samt under visst överinseende av kommunikationsdepartementet. Enahanda synpunkter ligga till grund för de till de sakkunniga överlämnade underdåniga framställningarna från A. Rooth m. fl. samt från N. Månsson. Å andra sidan har majoren R. Ekwall uttalat den meningen, att riksintresset ifråga om vägväsendet icke i längden kan tillgodoses, med mindre de stora genomfartslederna — riksvägarna — iständsättas och underhållas av staten genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under det att de övriga vägarna alltjämt skulle förvaltas av de nuvarande vägstyrelserna under inseeende av länsstyrelserna med tekniska biträden efter behov.

I de till de sakkunniga från kommunikationsdepartementet överlämnade handlingarna hava herrar Molin i Dombäcksmark och Berglund i Boden rest starka invändningar mot distriktstjänstemännens åtminstone partiella monopolställning ifråga om utförandet av vägundersökningar och handhavandet av arbetsledning. Det göres gällande, att vägbyggnadsfrågorna blivit allt för byråkratiskt och schematiskt behandlade, samt att vägdistrikten skulle kunna på billigare och även bättre sätt sköta arbetsledningen, om de finge därtill använda även andra personer. I detta samband har länsstyrelsen i Norrbottens län även berört frågan om anställningsformen för schaktmästare vid vägbyggnader och framhållit, att dessa i allmänhet inom länet äro anställda i vederbörande såsom arbetsledare fungerande distriktstjänstemans tjänst, varigenom schaktmästarnas arbetsvillkor bliva synnerligen lösa. Även i andra till de sakkunniga överlämnade skrivelser beröres det betydelsefulla spörsmålet om anställande i fastare former av vägmästare vid vägdistrikten för såväl byggnads- som underhållsarbeten, och tjänstemannaföreningen vid statens väg- och vattenbyggnader har ifrågasatt, att åt varje vägdistrikt, som anställer kompetent vägmästare, skulle av automobilskattemedel beviljas bidrag under vissa år.

Invändningar mot distriktstjänstemannainstitutionen hava blivit resta även i det avseendet, att både kontrollerande statsuppgifter och praktiserande ingenjörverksamhet äro förenade hos kåren. Visserligen är givetvis icke vid ett visst företag samma tjänsteman arbetsledare och kontrollant, och ej heller inbördes byte av dessa arbetsuppgifter får förekomma, men då distriktstjänstemannakårens egna ekonomiska intressen äro förknippade med vägarbetena, kan en sådan kombination av praktiserande och kontrollerande arbetsuppgifter synas mindre tillfredsställande och kan i varje fall leda till att vederbörandes omutliga pliktuppfyllelse i allmänhetens ögon får skenet emot sig. Det har även, bland annat av vägkommissionen, gjorts gällande, att kontrollantskapet vid arbetsföretagen gemenligen skulle vara för flyktigt och för litet ingripande.

Den mest påtagliga kritiken mot den hittillsvarande organisationen, i vad vägväsendet beträffar, ligger dock i det sakförhållandet, att under omständigheternas tryck frampressats en dubblering av distriktsorganisationen genom de hos länsstyrelserna anställda vägkonsulenter, vilket förhållande redan i det föregående berörts (sid 15). Vikten av att denna dubbelorganisation snarast undanröjes har i statsrådsprotokollet särskilt framhållits.

Generaldirektören och chefen för statens järnvägar har i skrivelse till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 12 november 1921 framhållit önskvärdheten, bland annat för järnvägsstyrelsens egen del, av att järnvägsstyrelsen befrias från bestyret med de enskilda järnvägarnas taxefrågor och med fastställande av tjänstgöringsreglementen för enskilda järnvägar. Sistnämnda önskemål har blivit tillgodosett genom kungl. brevet den 2 mars 1923. Vid muntlig överläggning med de sakkunniga har chefen för statens järnvägar jämväl såsom sin mening uttalat, att från järnvägsstyrelsen borde till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överflyttas bestyret med enskilda järnvägars taxor, med järnvägskoncessionsfrågor och med inspektion av rullande materiel, varjämte han för sin del ansåg det böra lända till det allmännas bästa, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i vidgad omfattning gjordes till en central tillsynsmyndighet över de enskilda järnvägarna.

Frågan om en effektivare tillsyn å de enskilda järnvägarna — särskilt i ekonomiskt och trafiksäkerhetshänseende — har för övrigt under de senaste decennierna ofta varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet. De sakkunniga återkomma till dessa frågor i kap. V.

Det torde även böra nämnas, att från vissa håll framhållits, att det verksamhetsfält, som naturligen bör utgöra föremål för den centrala statsmyndigheten på väg- och vattenbyggnadsväsendets område, är vida mer omfattande än det, som nu tillkommer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Bland annat kunna delar av kommerskollegii verksamhet anses tillhöra eller vara nära besläktade med de tekniska kontrolluppgifterna inom väg- och vattenbyggnadsväsendet.

Slutligen bör i detta sammanhang erinras om den kritik, som sedan länge gjort sig gällande mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens bundenhet vid väg- och vattenbyggnadskåren i vad angår tjänstemännens rekrytering. I detta hänseende har gjorts gällande, att väg- och vattenbyggnadskåren bör organiseras enbart med hänsyn till försvarets behov av viss teknisk arbetskraft, under det att rekryteringen inom den civila administrationen av väg- och vattenbyggnadsväsendet bör enbart grundas på tekniska och administrativa kvalifikationer. Det torde böra erinras, att dessa önskemål varit beaktade genom den utredning angående väg- och vattenbyggnadskårens organisation, som av Kungl. Maj:t anbefallts samtidigt med här förevarande utredning angående väg- och vattenbyggnadsväsendet.

En sammanfattning av den kritik, som med berättigande synes kunna riktas mot den bestående organisationen, torde i huvudsak beröra följande särskilda punkter:

Skäl för väg- och vattenbyggnadsstatens bundenhet vid väg- och vattenbyggnadskåren synas numera ej föreligga.

Väg- och vattenbyggnadsdistriktens tekniska mångsidighet torde icke i längden kunna upprätthållas, varför det statliga kontrollarbetet kräver ökad specialisering.

Det är särskilt nödvändigt att skapa särskilda vägorgan i bättre kontakt med de administrativa vägmyndigheterna, länsstyrelserna och vägstyrelserna.

Den dubbelorganisation, som nu förefinnes genom den samtida tillvaron av distriktstjänstemän och vägkonsulenter, bör snarast avskaffas.

Vägärendenas behandling hos skilda myndigheter bör förenklas.

Den statliga tillsynen över det enskilda järnvägsväsendet bör vinna i effektivitet genom att sammanföras till en myndighet.

Sammanfattning.

III. Allmän översikt över organisationsfrågan.

Innan de sakkunniga ingå på mera detaljerade utredningar och förslag rörande den mångfald olika frågor, som inneslutas i deras uppdrag, vilja de förutskicka en sammanfattning av de huvudsakliga synpunkter, som synas böra läggas å den förevarande organisationsfrågan.

*Den lokala
organi-
sationen.*

Vad som framförallt gör, att organisationsspörsmålet tränger till en snar lösning, är tillståndet inom vägväsendet: ett starkt och dagligen växande behov av effektiva åtgärder till vägväsendets förbättring och väghållningens höjande, och på grund därav också behov av sakkunnig teknisk-ekonomisk ledning samt vederbörlig tillsyn från myndigheternas sida över att de högst avsevärda belopp, som årligen häri nedläggas, och av vilka den större delen för närvarande bestrides av statsmedel, bliva använda på mest ändamålsenliga sätt. Den tekniska sakkunskap, som hittills stått vägväsendet till buds, har huvudsakligen utgjorts av väg- och vattenbyggnadsstatens distrikts-tjänstemän, vilka haft den dubbla funktionen av praktiserande ingenjörer och statskontrollanter. Dessa tjänstemän hava under mer än ett halvt sekel fyllt en ytterst betydelsefull uppgift. De hava — med den för staten föga betungande organisation, som de utgjort — i avsevärd grad medverkat vid uppbyggande av det nuvarande svenska vägväsendet, vilket för sin tid betydande tekniska arbete varit av grundläggande vikt, även om det — hos oss lika litet som i andra länder — nu fyller de krav, som den moderna vägtrafiken uppställer. Jämväl det enskilda järnvägsnätets utbyggande är ett verk, som till väsentliga delar utförts genom framstående tjänstemän å väg- och vattenbyggnadsstaten.

Emellertid har utvecklingen tydligt givit vid handen, att distriktsorganisationen i sin ursprungliga och alltjämt bestående form icke förmår fylla de krav, som numera måste uppställas. De huvudsakliga skälen härtill torde vara, att distriktsindelningen icke på sådant sätt anslutit sig till länen, att länsstyrelsernas behov av teknisk rådgivning i vägrådgivning härigenom kunnat i tillräcklig grad tillgodoses; vidare att väg- och vattenbyggnadsdistrikten, vad vägväsendet beträffar, blivit allt för stora och även i övrigt mindre lämpade för distriktstjänstemännens övriga uppgifter, samt slutligen att distriktstjänstemännens arbetskraft, särskilt tidigare, blivit splittrad på vitt skilda uppgifter av allmän och enskild natur. Ett provisoriskt avhjälpande av distriktsorganisationens brister i avseende på vägväsendet har man, såsom ovan erinrats, sökt uppnå genom de till länsstyrelsernas förfogande ställda vägsakkunniga. Uppenbarligen måste emellertid denna delvisa dubblering av organisationen uppfattas såsom ett provisorium, vilket icke kan vara ändamålsenligt eller lämpligt att i oförändrat skick bibehålla.

De sakkunniga hava under dessa förhållanden stått inför frågan, huruvida den nuvarande distriktsorganisationen bör reorganiseras, så att den förmår bättre fylla föreliggande uppgifter, eller om en helt ny lokalorganisation bör uppbyggas.

Sett enbart ur vägväsendets synpunkt ligger det otvivelaktigt närmast till hands att skapa en till länsindelningen anpassad organisation med uteslutande för vägväsendet avsedda tjänstemän. På detta sätt vinner man enklast den nödvändiga nära samverkan mellan den tekniska vägadministrationen och länsstyrelserna, vilka senare hava att i stor utsträckning besluta

i vägväsendets angelägenheter och övervaka väghållningens behöriga fullgörande. Med en dylik organisation för vägväsendet undanrycker man emellertid grunden för de nuvarande väg- och vattenbyggnadsdistrikten, vilka icke rimligtvis kunna bibehållas enbart för de återstående uppgifterna, d. v. s. järnvägar och vattenbyggnader. Ur viss synpunkt är det utan tvivel att beklaga, om de enhetliga, för olika grenar av väg- och vattenbyggnadsväsendet verksamma distrikten, måste upphöra, ty det måste dock anses hava legat en betydande styrka i att äga i rikets olika delar stationerade, allsidigt kompetenta arbetskrafter för olika slag av väg- och vattenbyggnads- samt kommunikationsfrågor. De sakkunniga hava emellertid kommit till den uppfattningen, att, såsom utvecklingen nu fortskridit, det icke är möjligt att i längden vidhålla kravet på att hos en och samma person finna samlad allsidig och verkligt grundlig kompetens inom så vitt skilda och vart för sig betydelsefulla områden. Särskilt torde vattenbyggnadsfrågor av olika slag vara av sådan säregen beskaflenhet, att de icke lämpligen böra sammankopplas med väg- och järnvägsärenden; i och med vattendomstolarnas och vattenrättsingenjörernas tillkomst hava också andra statsorgan bildats, under vilkas kompetens dylika frågor falla, och i den mån väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har att i enstaka fall taga befattning därmed, torde centralt i styrelsen placerade fackmän kunna giva ett effektivare utbyte för mindre kostnad än lokalt utplacerade tjänstemän. Och även vad järnvägsfrågor beträffar torde dessa, sedan numera byggandet av nya enskilda järnvägar erhållit en mycket begränsad omfattning, kunna väl och med större fördel handläggas centralt genom i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen placerade specialister.

De sakkunniga hava sålunda ansett sig böra föreslå upphävande i huvudsak av den nuvarande distriktsorganisationen och dess ersättande i vad vägväsendet beträffar med en till länen närmare ansluten organisation, varvid givetvis också behovet av de nu befintliga vägsakkunnigebefattningarna upphör.

Det kan ifrågasättas, att i enlighet härmed för varje län fast anställa en vägingenjör, helt avlönad med statsmedel och således icke såsom nuvarande distriktstjänstemän och vägsakkunniga delvis beroende av ersättning enligt taxa för förrättningar. Vägingenjörens uppgift bleve då att stå till länsstyrelsens förfogande för utredningar och teknisk rådgivning vid vägärendenas handläggning samt att å statens vägnar öva tillsyn å vägarbetenas utförande och kontrollera statsmedlens användning. I förhållande till vägstyrelserna bleve han icke blott statskontrollant utan även en utan kostnad för dessa styrelser till buds stående, rådgivande expert. Organisationen skulle innebära ett effektivt tillgodogörande av vägingenjörens tekniska sakkunskap för tillsyn av vägväsendet i direkt samarbete med länsstyrelserna och under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tekniska överinseende.

Man skulle också kunna tänka sig att än vidare utbygga denna organisationsform genom att ålägga vägingenjören att utan särskild gottgörelse men med anlitande av biträden, som av staten ställdes till hans förfogande, jämväl förrätta erforderliga undersökningar och upprätta vederbörliga arbetsplaner samt handhåva arbetsledningen vid vägföretagen inom länet. En dylik monopolisering av hela vägväsendet inom länet, som i en befattningshavares hand skulle lägga såväl vägarbetenas tekniska planläggning som ock deras tekniskt-ekonomiska utförande för vägdistriktens räkning, under det han samtidigt skulle vara länsstyrelsens rådgivare i dess tillsyn över vägdistrikten samt statens kontrollant över den teknisk-ekonomiska användningen av vägbyggnadsmedlen, skulle dock innebära en så uppenbar risk för å ena sidan byråkratisering av vägväsendet och å andra sidan efterlåtenhet i den

ekonomiska statskontrollen, att en dylik organisationsform ej lär kunna väljas, utan att man tillförsäkrade densamma en så stark central ledning, att denna i verkligheten skulle innebära ett steg mot vägväsendets förstatligande. För det svenska vägväsendet torde en organisation i denna riktning ej för närvarande vara att förorda. Erfarenheterna från Norge synas också giva vid handen, att en dylik anordning måste leda till en mycket vidlyftig personalorganisation med en stor stab, av ingenjörer och biträden.

Även om vissa skäl synas kunna tala för en organisation av ifrågakvarande art, utformad i sin först antydda mindre omfattning enbart såsom organ för den statliga tillsynen och kontrollen, kunna emellertid starka invändningar resas mot att vid nuvarande utvecklingsstadium inom vägväsendet och vid rådande ovisshet om blivande väglagsreformer uppbygga och fastläsa en ny tjänstemannaorganisation av dylikt slag. Med en jämförelsevis högt avlönad statstjänsteman i varje län jämte sannolikt erforderliga biträden kan organisationen icke undgå att bliva avsevärt dyrbar. Vid nuvarande väglagstiftning med ett flertal smärre vägdistrikt inom varje län skulle organisationen visserligen medföra den fördelen, att den statliga kontrollen kunde kombineras med en allmän teknisk handledning av vägdistriktet, men dels bleve dock härigenom endast en mindre del av vägdistriktets behov av ingenjörbiträde för olika slag av förrättningar tillgodosett, och dels skulle organisationen icke i obeskuret skick passa vid en framtida övergång till landstingsvägsdistrikt; dessa måste nämligen förmodas komma att själva med egen personal övertaga de flesta tekniska arbetsuppgifterna utom den egentliga statskontrollen, för vilken då enklare former än de angivna givetvis måste sökas. Organisationen vore sålunda redan vid nuvarande förhållanden och än mer efter en eventuell övergång till landstingsvägsdistrikt alltför vidlyftig och mycket för dyrbar för enbart de statliga uppgifterna — nämligen statskontroll samt biträde åt länsstyrelserna — och den för närvarande synnerligen behövliga tillgången till ingenjörshjälp för vägdistriktet bleve i huvudsak icke tillgodosedd.

Av dessa skäl samt med hänsyn överhuvud taget till nuvarande svävande läge för vägfrågan i dess helhet hava de sakkunniga icke nu velat föreslå en ny fast organisation av angiven typ, utan för sin del velat förorda, att man åtminstone tillsvidare väljer en organisation, som utan att medföra så stora fasta organisationskostnader närmare ansluter sig till bestående förhållanden, men framledes lätt kan utvecklas till någon annan såsom lämpligare befunnen organisationstyp.

De sakkunniga vilja sålunda föreslå, att länsvägingenjören tillsvidare bibehålles i ungefär samma ställning som de nuvarande vägsakkunniga, d. v. s. anställas på extra stat med en mindre, fast lön och i övrigt ersättning enligt taxa för utförda förrättningar. Enligt samstämmiga uppgifter från ett flertal län torde den angelägnaste uppgiften inom vägväsendet för de närmaste åren alltjämt bliva att bereda vägstyrelserna direkt biträde vid väghållningens rationella ordnande. Denna uppgift går uppenbarligen långt utöver den rent kontrollerande samt fullgöres säkerligen bäst genom att vägingenjören beredes möjlighet att inom sitt län utöva praktiserande ingenjörssamhet på vägväsendets område och därvid vara till vägstyrelsernas ständiga förfogande för vägundersökningar, upprättande av vägplaner samt direkt arbetsledning. För sin fasta lön skall vägingenjören biträda länsstyrelsen vid behandling av väg- och trafikärenden samt jämväl i viss utsträckning tillhandagå vägstyrelser och väghållare med kostnadsfria råd och upplysningar. Med denna organisation sörges liksom nu på ett smidigt sätt och utan större fasta organisationskostnader för att inom länet tillgång finnes till teknisk sakkunskap, som kan i mån av behov och på bästa sätt anlitas.

Eftersom vägingenjören vid denna organisation blir ekonomiskt intresserad i omfattningen och fortgången av vägarbetena inom länet samt i viss omfattning även inför vägstyrelserna ansvarig för arbetenas ekonomiska utförande, är det givetvis icke rimligt att åt honom uppdraga att samtidigt fungera såsom statens kontrollant å vägdistrikten. Ett särskiljande av dessa uppgifter är, med den avsevärda ekonomiska insats, som från statsverkets sida nu göres i svenskt vägväsen, ofrånkomligt. En avsevärd del av kritiken mot det äldre distriktssystemet har ju även riktats mot att detta, med rätt eller orätt, ansetts övervaka sig självt, varigenom bristande effektivitet i kontrollen riskerats. Den statliga teknisk-ekonomiska kontrollen är därför oundgänglig och måste, med ovan angivet arbetssätt, särskilt ordnas. De sakkunniga hava ansett, att den på billigaste och mest ändamålsenliga sätt utövas av den centrala väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom särskilda väginpektörer med lokal placering, en i vart och ett av förslagsvis fem inspektionsdistrikt. Dessa inspektörer, som komma att i sin verksamhet uppträda å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägnar samt bilda en övergångsform för förutvarande distriktschefer, kunna också från styrelsen avlasta åtskilligt detaljarbete, särskilt granskning av arbetsplaner, som lämpligare bör ske av en med lokala förhållanden väl förtrogen person. Härigenom torde även möjlighet beredas till en enklare och snabbare handläggning av vägärendena.

Den angivna organisationen bör, såsom redan anförts, betecknas såsom en övergångsform, och man får låta den framtida erfarenheten utvisa, huruvida denna organisation bör med viss jämkning framgent bibehållas, eller om den framdeles bör utvecklas till en organisation av den först nämnda fastare typen eller eventuellt till en mot landstingsvägdistrikt lämpligen svarande form. För en dylik framtida utveckling av ena eller andra slaget lägger den åsyftade organisationen inga hinder. Särskilt är att erinra, att man vid en eventuell övergång till landstingsvägdistrikt, varvid väl länsingenjörerna i regel torde övergå till dessa, i de fåtaligare väginpektörerna har stommen till den enklare kontrollorganisation, som då erfordras. Genom sin direkta anknytning till bestående förhållanden är den föreslagna organisationen väl anpassad till det nuvarande ovissa men krävande utvecklingsstadiet inom vägväsendet. *Den innebär i stort sett ett klart överskjutande på länsstyrelserna av det lokala ansvaret för det allmänna vägväsendet men ett bibehållande hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av den statliga teknisk-ekonomiska kontrollen över de betydande statsmedlens användning.* Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen blir härigenom även statens organ för den tekniskt enhetliga handläggningen av landets väg- och trafikfrågor.

Beträffande den centrala organisationen bör till en början ståndpunkt tagas till den framförda tanken, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle kunna helt slopas och dess verksamhet uppdelas mellan länsstyrelserna och kommunikationsdepartementet och eventuellt även andra myndigheter. Motiven för en dylik anordning torde vara, att man förmenat, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen endast i begränsad omfattning utövar en självständig verksamhet, samt att dess uppgift huvudsakligen består i att bereda och till Kungl. Maj:t avgiva yttranden och förslag i väg- och vattenbyggnads- samt kommunikationsfrågor. Om så är fallet, borde — menar man — beredningen med större fördel och mindre omgång kunna förläggas inom kommunikationsdepartementet, vilket därigenom skulle erhålla ett även för dess övriga verksamhet värdefullt tillskott av teknisk och ekonomisk sakkunskap. Inledningsvis må i denna fråga erinras, att de s. k. departementalkommitterade med sitt år 1912 avgivna förslag åsyftade att upphäva centralför-

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bibehålles som självständigt ämbetsverk.

valtningens nuvarande tudelning i dels *statsdepartement*, vilka hava att bereda regeringsärendena för föredragning inför Konungen och expediera dem, samt dels *centrala verk*, vilka hava att självständigt handlägga förvaltningsärenden. Enligt kommitterades förslag skulle de centrala verken förenas med departementen och organiseras såsom beståndsdelar av dessa samt betecknas såsom departementsavdelningar (eller departementskontor). Härvid skulle dock de särskilda verkens inre organisation i huvudsak bibehållas oförändrad, och verken skulle även bibehålla sina chefer med självständig befogenhet samt sina benämningar (exempelvis kommunikationsdepartementets avdelning för väg- och vattenbyggnader, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen). Kärnpunkten i förslaget var, att alla ärenden, som skola underställas Konungen, skulle direkt föredragas i statsrådsberedningen av verkets chef eller tjänstemän; jämsides med den muntliga föredragningen skulle dock föreligga ett skriftligt »tjänstememorial» av offentlig handlings natur och i huvudsak motsvarande verkens nuvarande underdåniga utlåtanden. När denna anordning genomfördes för alla verk inom ett departementsområde, skulle det nuvarande departementet kunna omändras till ett mindre departementskansli, sidoordnat med verken, och med huvudsaklig uppgift dels att handlägga ärenden, vilka icke lämpade sig för behandling av de särskilda departementsavdelningarna, och dels att tillvarataga den konstitutionella och formella sidan av departementsarbetet samt upprätthålla enhetlighet och tradition i detta arbete.

Uppenbart är att detta departementalkommitterades förslag icke bör genomföras endast för ett eller annat enstaka verk. Förslaget får innebörd, först om det genomföres för hela statsförvaltningen eller åtminstone för ett helt departementsområde, i vilket fall även omorganisationen av ifrågavarande del av Kungl. Maj:ts kansli kan genomföras samt vissa föredragande och andra tjänster därstädes indragas. Även om denna departementalreform bleve verklighet, skulle emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen komma att bestå under i allt väsentligt oförändrade former. Spörsmålet om eventuellt upphävande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har följaktligen icke samband med departementalkommitterades förslag.

Frågan ligger uppenbarligen på ett annat plan och gäller, huruvida man med bibehållande av nuvarande statsförvaltningsformer kan överflytta styrelsens arbetsuppgifter på departementet och andra myndigheter.

En nära nog nödvändig förutsättning för att en dylik anordning skulle kunna med någon fördel genomföras torde vara, att länsstyrelserna erhöles befogenhet att i större omfattning självständigt handlägga vägenrenden, även i vad det tekniska och ekonomiska angår. Hos varje länsstyrelse måste då för beredning och föredragning av tekniska och ekonomiska vägenrenden anställas en tekniker i ansvarig ställning jämte nödiga biträden. Denne tekniker eller vägingenjör torde i så fall böra sättas i samma ställning som landssekreterare och landskamrerare. Länsstyrelsen skulle jämväl åligga att genom vägingenjören upprätta och fastställa de tekniska arbetsplanerna för vägar och broar samt utöva kontroll å anläggningarnas utförande och träffa i samband därmed erforderliga tekniska avgöranden, utöva den fortlöpande underhållskontrollen, även i vad den avser broar och konstarbeten jämte dessas bärighet, samt i övrigt utöva kontroll å verkliga underhållskostnaden, så att statsbidrag till både byggnad och underhåll kunde utbetalas av länsstyrelsen efter vägingenjörens attest. Jämväl upprättande av arbetskontrakt samt dessas tekniska och ekonomiska bevakande borde ske genom länsstyrelsens försorg.

Uppenbarligen skulle emellertid denna anordning kräva en betydande ny uppsättning av statsanställd personal, varigenom organisationen bleve mycket

dyrbar. Därjämte komme den att på länsstyrelserna såsom de ansvariga beslutande myndigheterna lägga en teknisk-ekonomisk uppgift, för vilken de aldrig varit avsedda, och som skulle på dessa redan nu för ett stort flertal administrativa uppgifter ansvariga myndigheter lägga en ytterligare stark arbetsbelastning av i stort sett fackligt innehåll. Även frånsett kostnadsfrågan måste därför allvarliga invändningar resas mot denna organisativa anordning. Den hävdvunna landshövdingeinstitutionen skulle riskera att i betänklig grad rubbas genom att de nya omfattande och betydelsefulla arbetsuppgifterna ytterligare skulle binda landshövdingen vid löpande ämbetsåligganden och kringskära hans möjlighet att allsidigt ägna sig åt länets allmänna angelägenheter. Ändock skulle landshövdingen, som i regel icke är tekniker, icke rimligtvis kunna öva ett tillräckligt inflytande på de tekniska avgörandena, utan vägingenjören, såsom ensam tekniskt sakkunnig, finge inom länsstyrelsen en i tekniskt avseende fullt självständig och allt för stark ställning. Därför måste även i detta fall från en central myndighet, d. v. s. här departementet, utövas en jämförelsevis ingående kontroll och tillsyn å länsstyrelsernas tekniska tjänstemäns verksamhet, så att denna inom olika län komme att förlöpa efter enhetliga normer och överhuvud bibehölle en tillfredsställande kvalitet. Erfarenheterna bl. a. från Norge visa, att detta icke är möjligt att effektivt ernå utan en så stark central administration, att icke någon som helst besparing gentemot nuvarande centrala administration skulle kunna påräknas. Det bör i detta sammanhang även erinras, att en rent formell inspektion enligt danskt mönster är tekniskt och ekonomiskt fullständigt betydelselös för statsverket, samt att den för danskt vidkommande är möjlig allenast på grund av att därstädes något statligt vägväsen i samma mening som hos oss överhuvud icke existerar.

Av det ovan anförda torde framgå, dels att de sakkunniga icke för sin del anse en utvidgning av länsstyrelsernas befogenhet i vägärenden enligt den skisserade planen var att förorda, dels ock att, även om en sådan utvidgning komme till stånd, en stark central tillsynsmyndighet likväl icke skulle kunna undvaras.

I varje fall läser man alltså icke kunna undgå att vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens eventuella slopande upprätta en teknisk byrå för vägärenden inom kommunikationsdepartementet jämte därtill anknutna inspektörer för den erforderliga lokala tillsynen. Vidare torde det bliva nödvändigt att i departementet upprätta en teknisk-ekonomisk järnvägsbyrå, ty av principiella skäl kan icke gärna ifrågasättas att i än högre grad än nu förlägga tillsynen över de enskilda järnvägarna till järnvägsstyrelsen, och ännu mindre synes man, åtminstone ur besparingssynpunkt, kunna förlägga denna teknisk-ekonomiska inspektion till kommerskollegium. Till överflyttning till annat centralt ämbetsverk kunde däremot ifrågasättas en del vattenbyggnadsärenden, vilkas handläggning kunde förläggas till vattenfallsstyrelsen, ehuru den sammanblandning av statens egen affärsverksamhet och statlig inspektion å enskilda företag, som då skulle uppstå, är principiellt otillfredsställande. Det på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens administrativa byrå vilande arbetet finge, i vad vägväsendet angår, förutsättas överflyttat på länsstyrelserna; säkerligen skulle dock detta omfattande arbete med arbeidskontrakt, räkenskapsgranskning, revision m. m. bliva dyrare vid decentraliserad handläggning inom vart och ett av de 24 länen än vid dess utförande genom specialiserad personal inom styrelsen. Under alla omständigheter skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsens slopande medföra upprättandet av tekniska byråer inom kommunikationsdepartementet, åtminstone en för vägärenden och en för järnvägsärenden, jämte till dessa byråer anknutna erforderliga specialinspektörer.

Beträffande verksamheten inom dessa i departementet inflyttade byråer bör man lämpligen särskilja *regeringsärenden*, i vilka styrelsen nu avger yttranden men Kungl. Maj:t beslutar, samt *styrelseärenden* eller sådana, i vilka styrelsen nu äger själv besluta.

Regeringsärenden äro exempelvis: fördelning av anslags- och lånemedel, beviljande av järnvägskoncessioner, fastställande av järnvägstaxor o. s. v. Rent formellt möter givetvis intet hinder att förlägga beredningen av dylika ärenden till fackliga tjänstemän inom departementet i stället för inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och en viss arbets- och tidsbesparing kan möjliggöras, genom att samma tjänstemän bereda ärendena och föredraga dem. Beträffande besvärsmål, som föredragas inför regeringsrätten, torde dock en föredragning av de i departementet placerade tekniska tjänstemännen icke kunna komma ifråga, utan i sådana mål finge väl officiella promemorior utarbetas av de tekniska tjänstemännen såsom grundval för föredragningen och såsom ersättning för de nuvarande styrelseutlåtandena.

För de nuvarande styrelseärendenas avgörande bleve det efter inflyttning i departementet nödvändigt att träffa särskilda anordningar, i den mån beslutanderätten icke kan överflyttas till länsstyrelserna eller annan myndighet. Ifrågavarande ärenden äro exempelvis sådana, som röra inspektions- och kontrollverksamheten, såsom förordnande om inspektion, beslut i anledning av inspektionsanmärkningar o. s. v., samt även utfärdande av allmänna tekniska direktiv m. m. Att låta dessa styrelseärenden övergå till regeringsärenden med beslut i konselj vore tydligen icke lämpligt, och skulle i verkligheten innebära en ökad byråkratisering. Att låta statsrådet personligen fatta beslut står i så bestämd strid med vår statsförfattning, att det icke kan ifrågasättas. Återstår då blott att låta den tekniska avdelningen i departementet äga självständig beslutanderätt i sådana ärenden. Denna anordning är icke i överensstämmelse med våra förvaltningsformer och skulle i själva verket innebära en påbörjad departementalreform. Den kan givetvis provisoriskt genomföras, såsom nuvarande anordning med luftfartsmyndigheten i kommunikationsdepartementet utvisar, men snarast finge väl ett sådant system anses utgöra en tillbakagång för det tekniskt allt mer krävande vägväsendet, och någon som helst besparing i de för det löpande arbetet erforderliga arbetskrafterna skulle under alla förhållanden icke därigenom ernås. Det måste även förutsättas, att en chefstjänst för den tekniska avdelningen inom departementet skulle inrättas, motsvarande nuvarande chefs-post i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ty uteslutandet av chefsbefattningen skulle innebära, att ansvaret för ärendenas beredning och de fattade besluten flyttades ett trappsteg nedåt till vederbörande byråchef, vilken ensam finge övertaga det ansvar, som nu vilar på honom och på chefen. En dylik kvalitetsförsämring av den beredande och beslutande instansen kan icke vara att förorda.

Fördelen med att ersätta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med en teknisk organisation inom departementet skulle vara en besparing i tid och arbetskrafter genom att den dubbla handläggningen av regeringsärenden inom styrelsen och inom departementet skulle reduceras till en enda. Besparingen, som, enligt vad ovan anförts, dock icke skulle gälla styrelseärenden eller mål i regeringsrätten utan endast de egentliga regeringsärendena, kan från kostnadssynpunkt icke bliva betydande. En eller annan av departementets administrativa tjänster torde kunna inbesparas, men däremot inga av styrelsens tekniska tjänster. I den mån teknisk-ekonomiska arbetsuppgifter överflyttades från centraladministrationen till länsstyrelserna skulle, såsom ovan antytts, tvärtom kostnadsökning inträda. Icke heller skulle reformen kunna medföra någon avsevärd tidsvinst eller hastigare expediering av in-

komna ärenden. Styrelsens utlåtanden expedieras redan nu i alla ärenden, där så utan olägenhet kan ske, i så enkla former, att de icke kunna anses vålla avsevärt arbete eller tidsutdräkt utöver den tid, som åtgår för den nödvändiga utredningen i ämnet. Den större tidsutdräkten, innan slutligt beslut kan föreligga expedierat, är förbunden med ärendenas föredragning i statsrådsberedning och i konselj samt expediering under form av Kungl. Maj:ts beslut, varutinnan någon förändring icke skulle inträffa genom reformen. Snabbare expedition, undvikande av onödig omgång samt besparingar i det administrativa arbetet skulle i själva verket, bättre än genom styrelsens inflyttning i departementet, kunna uppnås genom att i så många ärendesgrupper som möjligt överflytta den slutliga beslutanderätten från Kungl. Maj:t till styrelsen. De sakkunniga, som hålla före, att så i viss utsträckning bör ske, återkomma senare till denna fråga (se kap. IV, sid. 55, 56).

Om sålunda de fördelar, som kunna vinnas genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens slopande, äro skäligen små, äro å andra sidan allvarliga olägenheter förknippade därmed. Frånsett vad tidigare anförts gentemot en överflyttning av teknisk-ekonomisk befogenhet till länsstyrelserna, åsyfta de sakkunniga närmast vådan av att upphäva den för svensk statsförvaltning egenartade och i mycket värdefulla anordningen, att alla regeringsärenden erhålla sin sakkunniga utredning inom fristående centrala ämbetsverk. En stark garanti för objektivitet i avgörandena och för upprätthållandet av enhetliga principer ligger däruti, att det, redan innan ett ärende kommer under statsrådets omprövning, föreligger en officiell utredning från ett fristående ämbetsverk, varå statsrådet kan grunda sitt beslut. Synnerligast i sådana frågor, som erfordra ett avvägande mellan motsatta enskilda och allmänna intressen — exempelvis vid fördelning av väganslagen mellan de olika länen eller vid beviljande av järnvägskoncessioner — framstår detta som ett stöd för rättssäkerheten. Enligt sakkunnigas mening tala således betydelsefulla konstitutionella skäl mot att på förevarande område bryta mot våra hävdvunna förvaltningsformer. Själva anordningen med en större teknisk förvaltning ensamstående inryckt inom departementets mindre ram måste för övrigt anses tämligen oformlig. Därtill kommer den rent praktiska synpunkten ifråga om verksamhetens bedrivande, att en starkare självständig initiativkraft och större förmåga att övervaka vägärendenas enhetliga behandling inom olika län torde kunna förväntas hos ett självständigt ämbetsverk än hos en inom departementet inryckt teknisk avdelning, som måste stå under direkt inflytande av de politiska skiftningarna.

Vid övervägande av alla på frågan inverkande omständigheter finna sålunda de sakkunniga, att betydande olägenheter av skilda slag men jämförelsevis små fördelar äro förbundna med ett slopande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess ersättande med, bland annat, en teknisk förvaltning inom kommunikationsdepartementet. Följaktligen utgå de sakkunniga från att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen alltså bör bibehållas såsom ett självständigt centralt ämbetsverk.

Angående gränserna för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning och därvid särskilt de förslag till utvidgning av arbetsuppgifterna, som från skilda håll ifrågasatts, må i detta sammanhang anföras följande.

Vägväsendets angelägenheter ställa i nuvarande tid större krav än tillföre på den ansvariga centralmyndigheten, och det måste anses angeläget, att denna, utan ingripande på andra vederbörandes befogenhet, söker att i sina händer få ledningen i stort av vägväsendets utveckling. Så kan emellertid under förutsättning av kvalificerade och initiativrika tjänstemän bliva

Ämbets-
befattning.

Vägväsendet.

fallet, utan att någon väsentlig ändring av befogenhetsområdets gränser behöver vidtagas.

Förutom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hava även länsstyrelserna att i största utsträckning taga befattning med vägärenden, och det har sagts, att gränserna mellan de båda myndigheternas verksamhet icke äro klart utstakade. De sakkunniga äro av den meningen, att de båda myndigheternas verksamhet visserligen enligt sakens natur är i viss mån sammanflätad, men att det i varje föreliggande fall utan svårighet låter sig avgöra, vilken befattning den ene eller den andre skall taga därmed. De sakkunniga äro även av den uppfattningen, att vardera myndighetens verksamhetsområde är naturligen givet. Det kan icke ifrågasättas att från länsstyrelserna avlyfta det administrativa avgörandet i alla de ärenden, som avse det allmänna väghållningsbesvärets reglerande och därmed sammanhängande rättsförhållanden. Det synes å andra sidan icke heller kunna vara rimligt och med god ekonomi förenligt att undvara en teknisk myndighet, vilken utövar enhetlig ledning och tillser att allmänna medel bliva på ett såväl tekniskt som ekonomiskt tillfredsställande sätt använda. På denna myndighet och dess lokala tjänstemän bör det ankomma att tillrättalägga de tekniska och ekonomiska grundvalarna för de administrativa besluten. De sakkunniga hava redan förut (sid. 30—31) utvecklat skälen emot att utvidga länsstyrelsernas nuvarande administrativa handläggning av vägfrågor till att omfatta även det tekniskt-ekonomiska ansvaret för statens medverkan inom vägväsendet.

Enligt gällande författningar äro länsstyrelserna beslutande myndighet i vägtrafikfrågor, såsom beträffande automobilbesiktningsväsendet samt beviljandet av trafiktillstånd, fastställande av taxor och trafikvillkor o. s. v., och på grund av dessa frågors starka lokala betoning kan häruti icke ifrågasättas ändring. Emellertid torde den centrala väg- och vattenbyggnadsstyrelsen dock böra söka samverka med länsstyrelserna även i dylika frågor för vinnande av en viss enhetlighet och planmässighet i deras handläggning. I detta avseende har hittills brustit, dels emedan styrelsen icke instruktionsenligt haft att taga befattning med ifrågavarande ärenden, och dels emedan styrelsen icke haft tillgång till automobiltekniskt sakkunnig tjänsteman. De sakkunniga hava därför ansett sig böra i instruktionsförslaget angiva hithörande slag av ärenden såsom tillhörande styrelsens ämbetsbefattning samt föreslå inrättande av en befattning för en på automobilväsendet sakkunnig tjänsteman. Härigenom torde ock i huvudsak samma syfte tillgodoses, som avsågs med det tidigare framförda förslaget om en chefsmyndighet för automobilbesiktningsmännen.

Järnvägs-
väsendet.

På grunder, som i kap. V närmare utvecklas, hava de sakkunniga ansett en utvidgning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning med järnvägsärenden vara behövlig.

I första hand rör det sig därvid om att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sammanföra hela den tekniska kontrollen å enskilda järnvägar för att därigenom undgå den splittring på området, som nu är rådande. Från järnvägsstyrelsen bör sålunda överflyttas den del av tillsynen å rullande materiel, som nu är dit förlagd. I samband med väg- och vattenbyggnadsdistriktens upphävande förflyttas den löpande banunderhållskontrollen samt nybyggnadskontrollen från distriktstjänstemännen till i styrelsen placerade inspektörer, vilka då kunna specialiseras till sakkunskap även på mera komplicerade uppgifter, såsom brokontroll och tillsyn å växel- och signalsäkerhetsanläggningar. I samband med kontrollen å rullande materielen har redan sedan någon tid av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen handlagts även den del av trafiksäkerhetskontrollen, som består i fastställandet av tjänstgöringsreglementen och tillsyn å deras efterlevnad; såsom i kap. V närmare ut-

vecklas, anse de sakkunniga lämpligt att bibehålla denna anordning, men anse icke nödigt att upprätta en särskild tjänst för detta ändamål.

En fråga av synnerlig vikt är den ekonomiska tillsynen å de enskilda järnvägarna. Denna bör omfatta en verkligt ingående trafik-ekonomisk koncessionsprövning samt vidare en fortlöpande tillsyn å järnvägsföretagens ekonomiska utveckling, närmast med syfte på reglering av taxeväsendet, men även för tillvaratagande av statens intresse som långivare. Samarbete bör äga rum dels med riksgäldskontoret i finansfrågor och dels med statens ombud i statslåneunderstödda järnvägars styrelse och revision. I samband med den ekonomiska inspektionen bör styrelsen avgiva erforderliga yttranden i gemenskapsangelägenheter av ekonomisk innebörd, berörande enskilda järnvägar inbördes eller statens och enskilda järnvägar, exempelvis begagnande av gemensamma stationer, vagnsamtrafiksöverenskommelser, grunder för godssamtrafiken m. m. I viss mån torde också tidtabellskontroll och vad därtill hörer komma att särskilt från trafikekonomisk sida få bedömas.

Beträffande vattenbyggnadsärenden hava de sakkunniga särskilt haft att överväga, huruvida till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen borde från vattenfallsstyrelsen överflyttas handhavandet av underhåll och drift av statens kanaler. I överensstämmelse med vad av vattenfallsstyrelsens chef inför de sakkunniga förordats hava de sakkunniga icke funnit lämpligt att föreslå en sådan överflyttning. I konsekvens med denna ståndpunkt föreslås däremot, att den under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förvaltning liggande Väddö kanal överflyttas till vattenfallsstyrelsen.

Utförandet av statens fiskehamnsbyggnader förutsättes skola ske genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg och likaså handhavandet av fiskehamnarnas underhåll och drift.

I likhet med vad som gäller inom järnvägsväsendet bör tillsynen å enskilda kanaler, hamnar och dylika företag kvarbliva hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I särskild ordning har fråga väckts angående en mera effektiv tillsyn å flottningsväsendet, innefattande icke blott teknisk tillsyn utan även reglering genom taxeväsendet av de betydelsefulla och ofta nog komplicerade ekonomiska förhållandena inom och emellan de olika flottledsföretagen. De sakkunniga hava emellertid icke ansett sig böra föreslå åtgärder av dylik art, bland annat av det skälet, att vattendomstolarna redan hava avgörande inflytande på flera av ifrågavarande frågors beredning, och tillsynen i övrigt närmast påvilar länsstyrelserna. Ett nödvändigt komplement till nuvarande tillsynsanordning är dock, att länsstyrelserna beredas tillfälle att vid behov anlita sakkunniga inspektionsförrättare, vilket för närvarande knappast kan ske annat än genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förmedling.

Även i övrigt hava de sakkunniga — bland annat med hänsyn till de genom vattendomstolarnas tillkomst ändrade förhållandena — icke ansett sig böra föreslå någon utvidgning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning med vattenärenden.

Beträffande frågan om luftfartsmyndighetens överflyttande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hålla de sakkunniga före, att den nuvarande provisoriska anordningen av luftfartsmyndigheten möjligen kan tillvidare under någon kortare tid bibehållas, men att, i den mån luftfarten kommer att utvecklas, det otvivelaktigt kommer att krävas en teknisk-ekonomisk tillsyn å detta viktiga kommunikationsmedel, vars krav icke kunna eller böra provisoriskt tillfredsställas. Alla skäl synas tala för att denna teknisk-ekonomiska myndighet vid lämplig tidpunkt förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vattenbyggnadsärenden.

Luftfart.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen synes det med hänsyn till vägenrendens nuvarande vikt nödvändigt att avdela en byrå uteslutande för väg- och vägtrafikärenden. Denna *vägbyrå* bildas genom att från den nuvarande tekniska byrån avskilja alla ärenden rörande vattenbyggnader, vilket då innebär ett stadfästande av en utveckling, som redan gjort sig gällande. Med den lokala organisation för vägväsendet, som de sakkunniga föreslå, blir det nödvändigt med särskilda inspektionsorgan för statsmedlens användning. De sakkunniga föreslå för detta ändamål inrättande av *fem väginspektörstjänster*, vilka skola anses såsom direkt tillhörande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå men med lokal utplacering i fem olika inspektionsdistrikt.

De vattenbyggnadsärenden, som ordinärt tillhöra styrelsens ämbetsbefattning, äro med den omfattning av arbetsuppgifterna, som de sakkunniga avse, knappast tillräckliga för att ensamma upptaga en byrås verksamhet. Så länge väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har hand om fiskehamnsbyggandet, synes det emellertid ändamålsenligt att sammanföra denna temporära byggnadsverksamhet med handläggningen av övriga vattenbyggnadsärenden och bilda en *vattenbyggnadsbyrå*, vilken dock med hänsyn till det anförda bör erhålla en provisorisk karaktär och förordnas allenast tillsvidare.

Den inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan nu förefintliga *järnvägsbyrån* utvidgas för att kunna övertaga hela den statliga inspektionen å de enskilda järnvägarna. Inspektionen kommer att fungera på två i viss mån åtskilda grenar eller avdelningar, nämligen en teknisk och en ekonomisk inspektionsavdelning. Båda avdelningarna förutsättas dock organisatoriskt sammanhållna inom ramen av en enda byrå.

I samband med järnvägsinspektionens nyordnande föreslå de sakkunniga, att av de enskilda järnvägarna hittills erlagda, vederbörande förrättningsmän tillfallande avgifter för vissa slag av förrättningar skola upphöra, men att järnvägarna i stället skola erlagga årliga avgifter med 0.04 % av bruttoinkomsterna, avsedda att täcka en del av kostnaden för järnvägsbyrån. Det beräknas, att härigenom skall täckas dels den genom inspektionens nyordnande uppstående kostnadsökningen, dels ock den kostnad, som hittills belastat statens järnvägars drift men nu överflyttas på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Beträffande styrelsens nuvarande *administrativa byrå* föreslå de sakkunniga icke någon väsentlig förändring.

Slutligen förorda de sakkunniga på i kap. IX angivna skäl, att *verkets chef* bör tillsättas med förordnande på viss tid.

Det är vid omorganisationen angeläget att skapa förutsättningar för en så enkel och praktisk handläggning som möjligt av förekommande ärenden. Som bekant har det särskilt mot vägrendena anmärkts på den utdragna behandlingsproceduren. De sakkunnigas organisationsförslag leder i viktiga avseenden till en förenkling i arbetet. Särskilt är detta fallet genom att vägingenjörerna ställas i nära kontakt med länsstyrelserna, så att en intim samverkan mellan den tekniska och den administrativa handläggningen kan komma till stånd redan på ett tidigt stadium. Likaså torde det leda till smidigare arbetsformer, att vägingenjörerna, som erhålla en omedelbar lokal kontakt med vägväsendet, från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen övertaga granskning av planer samt kontrolluppgifter. Att vägorganisationen särskiljes från övriga grenar av väg- och vattenbyggnadsväsendet, verkar i samma riktning. Härförutom äro sakkunniga övertygade om att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter organisationens tillrättaläggande skall, såsom också redan i vissa avseenden skett, kunna i sin verksamhet på mångfaldigt

sätt verka för förenkling i detaljer av ärendenas handläggning vid gången mellan olika myndigheter och parter, t. ex. genom förenklade former för mindre ärenden och för vissa automobilskattemedelsärenden. I vissa avseenden hava de sakkunniga även för sin del funnit anledning föreslå åtgärder i förenklande syfte. Så förordas (sid. 44), att vägundersökningar skola föranstaltas av vägdistriktet själva, samt (sid. 55) att avgörandet i anslagsfrågor skall flyttas från Kungl. Maj:t till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De sakkunniga hava även ansett sig böra (sid. 56) ifrågasätta, att vissa besvärsmål finge avgöras i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varigenom en arbetslättnad skulle uppstå i departementet.

Det skulle i arbetsförenklande syfte även kunna ifrågasättas att på länsstyrelserna överlåta att självständigt besluta rörande användning och fördelning av de vederbörande län tillfallande automobilskattemedlen. Detta synes de sakkunniga dock icke vara tillrädligt. De ifrågavarande betydande anslagssummornas ändamålsenliga och enhetligt planmässiga tillgodogörande för vägväsendets förkovran skulle uppenbarligen äventyras, om de icke bleve fördelade under medverkan av en facklig myndighet utanför de lokala intressernas direkta räckvidd. Då för övrigt andra riksstatsanslag för väg- och brobyggnader icke såsom automobilskattemedlen kunna uppdelas i andelar för de särskilda länen utan måste fördelas genom en centralmyndighet, synes det mindre lämpligt att splittra dispositionen av de olika anslagen för vägbyggnadsändamål, så att vissa skulle disponeras centralt och andra lokalt.

IV. Vägväsendet.

1. Nuvarande handläggning av vägärenden.

Läns-
styrelserna.

Lagstiftningen lägger i stor utsträckning avgörandet i frågor rörande väg- väsendet och vägtrafiken i länsstyrelsernas händer. Vederbörande länsstyrelse tillkommer det sålunda att besluta om anläggning (eller omläggning) av allmän väg samt att övervaka vägarnas behöriga underhåll och vidtaga därför erforderliga åtgärder; dock är länsstyrelsens beslut om anläggning av väg i allmänhet villkorligt och beroende av statsbidrags erhållande. Länsstyrelse utfärdar instruktioner för vägstyrelserna och är behörig upptaga besvär över vägstämmas beslut, över vägdelning, över särskilda nämndens uppskattning och över åläggande vid vägsyn m. m. samt har i övrigt på mångfaldigt sätt att taga befattning med och besluta i frågor, som avse reglerandet av väghållningsbesväret och därmed sammanhängande rättsförhållanden. Länsstyrelse är vidare i allmänhet beslutande myndighet i vägtrafikfrågor, varibland såsom särskilt betydelsefulla må nämnas tillstånd till linjetrafik och annan yrkesmässig automobiltrafik, fastställandet av taxor och övriga villkor för yrkesmässig automobiltrafik, restriktioner rörande automobiltrafik å vägarna, bestämmelser om hjulringsbredd, tillämpning av vägtrafikstadgans föreskrifter o. s. v.

Väg- och
vatten-
byggnads-
styrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och dess distriktstjänstemäns befattning med vägväsendet är avhängig av den omständigheten, att staten i så stor omfattning ekonomiskt bidrager till väghållningskostnaderna, och torde närmast åsyfta att säkerställa en tekniskt och ekonomiskt fullgod användning av statsmedel. De arbeten, som utgöra föremål för styrelsens ämbetsbefattning, äro, praktiskt taget, a) sådana, som utföras av enskilda och menigheter med statsunderstöd, och b) sådana, som utföras av staten och på dess bekostnad. Erinras må att staten i allmänhet bidrager till väganläggningar med $\frac{2}{3}$ av kostnaden, att ödebygdsvägar utföras genom statens försorg med intill 10 % bidrag av de väghållningsskyldiga samt att staten lämnar 30 % bidrag till vägunderhållskostnaderna, varjämte numera genom automobilskattemedlen tillkommit avsevärda belopp, som ytterligare utdelas till väghållningsdistrikten (budgetåret 1925—1926 12 milj. kr.) samt till städerna (3 milj. kr.).

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning med ett väg- eller brobyggnadsföretag, för vilket statsbidrag sökes, omfattar i allmänhet följande: att på länsstyrelsens begäran förordna en undersökningsförrättare (vanligen en distriktstjänsteman), som upprättar arbetsplan och kostnadsförslag för det tillämnade arbetet, att granska och godkänna den upprättade planen, att, sedan länsstyrelsen beslutat om vägens anläggande och ansökan om statsbidrag ingivits, avgiva yttrande över statsbidragsansökan, att upprätta kontrakt med de väghållningsskyldiga om arbetets utförande, att godkänna arbetsledare för företaget, att förordna kontrollant, som har att kontrollera, besiktiga och slutavsyna arbetet, samt slutligen att granska byggnadsräkenskaperna och allt efter arbetets fortskridande utbetala statsbidrag. Vid bidrag till stadskommunala vägarbeten handlägger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ärendet på i tillämpliga delar liknande sätt. Byggande av ödebygdsväg utföres med bidrag av de väghållningsskyldiga i styrelsens egen regi, för vilket ändamål särskilda arbetsledare förordnas. Beslut om öde-

bygdsvägs anläggande fattas av Kungl. Maj:t på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, sedan vederbörande länsstyrelse prövat, huruvida den tillämnade vägen är att hänföra till ödebygdsväg, och ålagt de väghållningskyldiga att lämna föreskrivet bidrag.

På grund av väglagens föreskrift, att det tillkommer länsstyrelse att övervaka vägarnas behöriga underhåll och vidtaga därför erforderliga åtgärder, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, enligt praxis, icke i vidare mån tagit befattning med tillsyn å vägunderhållet, än att styrelsen från tid till annan förordnat sina distriktstjänstemän att förrätta underhållsinspektioner å broar och andra konstarbeten, vilka utförts med bidrag av statsmedel, samt enligt länsstyrelses anmodan även å andra dylika arbeten. Statsbidraget till vägunderhållet utbetalas av länsstyrelserna enligt lagens föreskrifter, men då numera efter 1924 års lagändring statsbidraget i vissa distrikt skall utgå å den verkliga underhållskostnaden, erfordras intyg över denna kostnad, avgivet av sakkunnig person, som det åligger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att förordna. Rörande statsbidraget till synnerligen betungade väghållningsdistrikt har styrelsen att avgiva utlåtanden.

Vad slutligen de nyligen tillkomna automobilskattemedlen beträffar, så utgå dessa numera till såväl byggnads- som underhållsändamål. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har att till Kungl. Maj:t avgiva yttrande rörande de förslag till automobilskattemedlens användning, som inkomma från varje län, ävensom yttrande angående fördelningen mellan länen av den femtedel av medlen, som icke fördelas automatiskt enligt fastställda grunder. Likaledes har styrelsen att övervaka städernas användning av automobilskattemedlen samt att uppgöra förslag till den s. k. utjämningsandelens fördelning dem emellan. Där fråga är om användning av automobilskattemedel för byggnadsändamål, förfares beträffande granskning av planer, upprättande av kontrakt, förordnande av kontrollant m. m. i stort sett på samma vis som ovan angivits beträffande andra byggnadsföretag, men upprättandet av arbetsplan sker i dessa fall direkt genom vägstyrelsens försorg, och i övrigt har man strävat att vid mindre betydande arbeten så långt som möjligt för enkla hela proceduren, vilket särskilt är fallet vid tilldelande av bidrag till vägunderhåll eller inköp av vägmaskiner.

Förutom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning med kontroll och tillsyn å särskilda arbetsföretag och med användningen och fördelningen av statsmedel tillkommer det styrelsen — enligt praxis, om också icke enligt instruktionens ordalydelse — att i egenskap av central statsmyndighet verkställa utredningar och avgiva utlåtanden i större och allmänna frågor rörande vägväsendet, att tillvarata de allmänna rikssynpunkterna och verka för vägväsendets ändamålsenliga utformning och planläggning i stort, samt att i övrigt med till buds stående medel verka för vägväsendets förkovran. En praktiskt betydelsefull uppgift därvid är att följa vägteknikens utveckling och verka för tillämpning av praktiska och ekonomiska arbetsmetoder samt vidare att till arbetets underlättande och förbilligande utarbета allmänna tekniska normer och normalier.

Slutligen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att till Kungl. Maj:t avgiva yttranden i besvärsmål i vägärenden och framför allt i vägtrafikärenden, vilket, med hänsyn till det stora antalet i första hand beslutande myndigheter — länsstyrelserna — och med hänsyn till att besluten ofta äro grundade på lämplighetsprövning, blivit en både omfattande och betydelsefull arbetsuppgift.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens instruktion äro för den närmaste uppsikten över och bestyret med arbeten och anläggningar i landsorten till

*Distrikts-
tjänste-
männen.*

biträde åt styrelsen anställda distriktschefer och distriktsingenjörer. Distrikts-tjänstemännens arbetsuppgifter för vägväsendet äro redan något berörda; de omfatta, förutom förekommande allmännares utlåtanden till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i huvudsak fyra olika slags förrättningar, nämligen vägundersökningar med upprättande av planer och kostnadsförslag, arbetsledning för vägbyggnadsföretag, kontroll och avsyning av vägbyggnadsföretag samt underhållsinspektioner å broar och andra konstarbeten.

De två senare slagen av arbetsuppgifter äro att betrakta som rent statliga förrättningar, där distriktstjänstemännen enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppdrag och å dess vägnar utöva statens tillsyn å statsunderstödda arbeten. För sådana förrättningar äga distriktstjänstemännen av statsmedel uppbära dagarvode samt resekostnads- och traktamentsersättning. I avseende på den därför erforderliga tiden och de därav härflytande inkomsterna äro emellertid dessa statliga arbetsuppgifter av mera underordnad natur.

Den kvantitativt mera betydande delen av distriktstjänstemännens arbetsuppgifter för vägväsendet representeras av de två förstnämnda slagen av arbetsuppgifter, nämligen arbetsledning och arbetsplaner. I dessa avseenden fungera distriktstjänstemännen icke så mycket såsom statstjänstemän, utan fastmera i egenskap av fria yrkesutövare — praktiserande ingenjörer — och intet formellt hinder förefinnes, att samma slags arbeten fullgöras jämväl av andra yrkesutövare. För vägundersökningar har arvode enligt taxa tidigare helt och hållet utgått av statsmedel (från riksstatsanslaget för vägundersökningar), men numera utgår arvodet blott med $\frac{2}{3}$ av statsmedel och bestrides till återstående $\frac{1}{3}$ av de väghållningsskyldiga. För arbetsledning utgår arvode — efter i varje fall träffad överenskommelse, som skall av styrelsen godkännas — direkt ur byggnadsmedlen, och endast indirekt (genom statsanslaget till vägbyggnader) täckes en del härav, högst $\frac{2}{3}$, av statsmedel.

Tydlig är ett av syftena — och icke det minst viktiga — med distrikts-tjänstemannainstitutionen, att vägdistriktet i dessa tjänstemän skola äga tillgång till fullt kvalificerade ingenjörskrafter för nämnda slag av vägarbeten, vilkas riktiga fullgörande är ett ekonomiskt intresse icke blott för vederbörande vägdistrikt utan även för statsverket, ett intresse, som icke tillfullo kan tillgodoses enbart genom den för varje arbete förordnade statskontrollanten. Ehuru, såsom ovan nämnts, intet formellt hinder föreligger för andra yrkesutövare att utföra dylika slag av arbeten, hava dock distriktstjänstemännen i stor utsträckning brukat ifrågakomma, och det har, såsom i föregående kapitel omnämnts, även försports klagomål över distriktstjänstemännens åtminstone partiella monopolställning. Numera hava dock väsentligt ändrade förhållanden inträtt, så att även andra personer än distriktstjänstemän erhålla uppdrag att vara undersökningsförrättare och arbetsledare. Med avseende särskilt på de arbeten, till vilka bidrag lämnas av automobilskattemedel, torde för närvarande praktiskt sett vägkonsulenterna intaga samma förhandsställning som förut ofta tillkommit distriktstjänstemännen.

*Väg-
konsulen-
terna.*

De hos länsstyrelserna anställda vägsakkunniga, vägkonsulenterna, vilka hava att tillhandagå länsstyrelser och vägstyrelser uti vägväsendet rörande frågor, anlitas av länsstyrelserna i ärenden rörande anslagsmedel och särskilt förslag rörande användning av länen tillkommande automobilskattemedel samt i övrigt för förekommande undersökningar och utredningar i vägfrågor och även i vägtrafikfrågor. Enligt vad erfarenheten hittills utvisat synes emellertid en av konsulenternas viktigaste arbetsuppgifter vara att mot ersättning lämna vägstyrelserna tekniskt och organisatoriskt biträde i olika förekommande frågor, och man synes på detta sätt hava, åtminstone provi-

soriskt och delvis, löst spörsmålet om tillförandet av förstärkt teknisk sakkunskap till vägväsendet. Vägkonsulenterna anlitas i betydande utsträckning för samma slags uppdrag, som eljest anförtros distriktstjänstemän, exempelvis vägplaner och vägundersökningar samt kontroll å verkliga underhållskostnaden, och tydligen kunna inga bestämda gränser uppdragas mellan verksamhetsområdena för de båda leden i dubbelorganisationen.

2. Vägingenjörer i länen.

Grundlinjerna av den nya lokala vägorganisation, som de sakkunniga vilja förorda, äro redan i föregående kapitel angivna och motiverade (sid. 26).

Utgångspunkterna för förslaget äro i korthet, att nuvarande dubbelorganisation av distriktstjänstemän och vägkonsulenter måste avvecklas, att väg- och vattenbyggnadsdistrikten icke längre kunna motsvara vägväsendets nuvarande behov, att särskilda tjänster böra avdelas uteslutande för vägväsendet, samt att de lokala organen måste dels ställas i nära samverkan med länsstyrelserna och dels bereda vägstyrelserna bekväm tillgång till erforderlig teknisk sakkunskap.

De sakkunnigas förslag innebär, att i varje län anställas en *stats vägingenjör* med uppdrag att tillhandagå länsstyrelserna samt att utföra de uppdrag, som vägstyrelserna lämna. Enligt den förut givna motiveringen föreslås för vägingenjörerna en tjänsteställning, som liknar vägkonsulenternas nuvarande, d. v. s. vägingenjörerna skola vara anställda med en mindre, fast lön av statsmedel, motsvarande deras allmänna åligganden i förhållande till länsstyrelserna, men skola i övrigt äga att uppbära ersättning enligt taxa för utförda förrättningar. Vid sådan tjänsteställning kan och bör icke åt vägingenjörerna uppdragas att fungera såsom kontrollanter å statsmedlens användning, utan för denna betydelsefulla uppgift avses särskilda väginспекторstjänster (sid. 48).

Organisationen är utformad med hänsyn till nuvarande väglagstiftning med inom varje län ett flertal mindre vägdistrikt, för vilka tillgången till sakkunnig konsulterande ingenjör är av högsta vikt. Organisationen måste emellertid också kunna utan övergångssvårigheter anpassas efter förhållandena vid en eventuell framtida övergång till landstingsvägdistrikt. Detta syfte är uppnått genom att kontrollverksamheten avskilts till särskilda organ, vilka icke behöva röna inflytande av en dylik ändrad väglagstiftning, under det att de praktiserande vägingenjörerna dels förutsättas icke erhålla ordinarie statstjänst och dels kunna förmodas bliva absorberade inom de eventuella landstingsdistrikten. Den föreslagna organisationen kan för övrigt även på andra sätt tänkas utan övergångssvårighet modifierad med hänsyn till möjligen ändrade framtida förhållanden.

Möjligen skulle betänklighet kunna resas mot vägingenjörrens dubbelställning till å ena sidan länsstyrelsen och å andra sidan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det torde vara ofrånkomligt, att vägingenjören på visst sätt måste subordinera under båda dessa myndigheter. Detta kan synas vara en organisatorisk oformlighet, men torde icke kunna undvikas, om man överhuvud taget vill åstadkomma samverkan mellan de tekniska, ekonomiska och administrativa avgörandena i vägfrågor. Om vägingenjören gjordes uteslutande till en väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman utan kontakt med länsstyrelsen, skulle man ju komma tillbaka till det hittillsvarande systemet, där länsstyrelserna saknat erforderligt tekniskt biträde. Å andra sidan kan icke gärna ifrågasättas att göra vägingenjören helt till en länsstyrelsens tjänsteman utan förbindelse med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ty vägingenjörrens verksamhet är till alldeles övervägande del av teknisk art, och sam-

Inrättande
av vägingenjörstjänster.

manhållandet och övervakandet av det tekniska arbetet är väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sak. Det är endast genom att vägingenjörens rent fackliga arbete hålles på en hög och för landet enhetlig teknisk nivå, som han kan bli till verkligt stöd för det lokala vägarbetet inom länet.

Det riktiga torde vara att beteckna vägingenjören såsom en tjänsteman, vilken visserligen tillhör väg- och vattenbyggnadsstaten men vars egentliga uppgift är att stå till länsstyrelsers och vägstyrelsers förfogande. Praktiskt taget kommer han att framstå såsom en länsstyrelsens tjänsteman, som har att fullgöra de uppdrag, länsstyrelsen lämnar honom. Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall vägingenjören allenast mottaga allmänna tekniska och ekonomiska direktiv, i den mån sådana kunna erfordras. Givetvis böra dessa lämnas i gott samförstånd med länsstyrelserna och med bevarande av nödig rörelsefrihet, men å andra sidan är det självklart, att en sammanhållande och enande kraft måste finnas, för att utvecklingen i de särskilda länen ej skall gå alltför mycket isär. Självfallet skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen också för egen del kunna beordra vägingenjör till förrättningar, där detta i enstaka fall kan förekomma. I förhållande till länsstyrelsen blir vägingenjören en teknisk expert med åliggande att stå till länsstyrelsens förfogande för rådplågningar samt att efter uppdrag avgiva yttranden, verkställa utredningar eller utföra andra förrättningar. Vidare bör det vara självfallet, att vägingenjören skall inrapportera sina iakttagelser angående vägväsendet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller till länsstyrelsen, allt efter som iakttagelsen i olika fall närmast berör den ena eller den andra myndighetens verksamhetsfält. Vägingenjören bör icke hava den formella ställningen såsom föredragande för vägärenden i länsstyrelsen.

I vägingenjörens person samlas på visst sätt de lokala arbetsuppgifter, som bero såväl på länsstyrelsen som på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och man synes därigenom hava garanti för en fullt genomförd samverkan mellan vägrågornas tekniska och administrativa behandling. Det har vid flera tillfällen framhållits, att det är svårt att skarpt avgränsa länsstyrelsernas och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning med vägärenden. Behovet en en formellt preciserad sådan avgränsning blir emellertid vida mindre, då på här angivet sätt en och samma lokalt verk samma tekniker står i nära förbindelse med båda myndigheterna.

Det torde förtjäna framhållas, att vägingenjörens här beskrivna dubbelställning i förhållande till två skilda myndigheter icke saknar analogier; exempelvis föreligga sådana beträffande länsarkitekter.

Såsom en invändning mot den angivna vägingenjörsinstitutionen skulle möjligen kunna anföras, att vägingenjören i egenskap av rådgivare åt länsstyrelsen i viss mån skulle kunna öva inflytande på länsstyrelsens förord rörande statsbidrag till olika arbeten, och att därigenom en föreställning kunde tänkas uppkomma, att statsbidrag säkrare vore att påräkna för företag, som anlitat vägingenjören för undersökning eller avsett att anlita honom för arbetsledning. De sakkunniga anse dock, att en farhåga i dylik riktning icke behöver yppas, då avvägandet av statsbidragsfördelningen är beroende av både länsstyrelsens och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning av olika ifrågasatta företags större eller mindre behövlighet, och då till yttermera visso länsstyrelsen har möjlighet att, om så anses erforderligt, inhämta vederbörande väginsepektörs omdöme, innan förord avgives.

Vägingenjörernas största arbetsuppgift blir utövandet av den praktiserande ingenjörsverksamheten å länets vägväsen. De bli i detta avseende icke så mycket statstjänstemän som fastmer statligt auktoriserade yrkesutövare, vilka närmast skola betjäna vägstyrelserna. För att tillfullo tillgodogöra

deras sakkunskap gives dem emellertid statstjänstemannaställning med en mindre, fast avlöning mot skyldighet att tillhandagå länsstyrelserna med upplysningar och råd och jämväl i mindre utsträckning vara tillgängliga för kostnadsfria konsultationer och rådplågningar med vägstyrelser och väghållare. För varje större arbetsuppdrag eller utlåtande — även för länsstyrelsens räkning — böra de dock erhålla ersättning med belopp, som fastställas i taxa. Systemet överensstämmer rätt nära med den redan nu befintliga och till full belåtenhet fungerande anordningen i vissa län, där vägkonsulenttjänsten upprätthålles av distriktstjänsteman.

Vägingenjörens arbetsuppgifter för länsstyrelsens räkning torde till övervägande del komma att bottna i att vägingenjören, som genom sin verksamhet förvärvar en intim kännedom om länets vägar, blir i tillfälle att sakkunnigt bedöma de olika vägarnas kvalitet och duglighet för trafiken, de närmast erforderliga åtgärderna för nybyggnader och förstärkningar, vägunderhållets tillräcklighet eller behovet av förändrade underhållsmetoder å vissa vägar o. s. v. Man torde kunna utgå från att de upplysningar i dylikt avseende, som länsstyrelsen behöver, till stor del skola kunna givas under muntliga överläggningar och icke behöva vålla vägingenjören större arbete. Motsatsen kan emellertid också i vissa län förekomma. En viktig, städse återkommande fråga torde bliva länsstyrelsens förord för bidrag ur vägbyggnadsanslaget och i all synnerhet användningen och fördelningen av de länets tillkommande bilskattemedlen. Dessa senare skola ju användas till både byggnads- och underhållsändamål, och det är tydligen synnerligen angeläget, att de förslag, som av länsstyrelsen därom avgivas, bliva fotade på ett sakkunnigt bedömande av vilka åtgärder, som må anses vara i första hand viktiga. Överläggningen tillsammans med länsstyrelsen i dessa frågor torde komma att bliva ett jämförelsevis omfattande arbete. I frågor om största tillåtna hjultryck och tillåtligheten av tyngre trafik eller linjetrafik å vissa vägsträckor torde vägingenjörens mening komma att inhämtas, och i sådana frågor torde emellanåt särskilda undersökningar av vägingenjören bliva erforderliga. I allehanda frågor rörande yrkesmässig trafik och särskilt linjetrafik — bland annat även taxefrågor — torde länsstyrelsen kunna hava nytta av att infortra vägingenjörers yttrande, eventuellt efter särskild undersökningsförrättning. Likaså i andra vägtrafikfrågor, beroende på tillämpning av motorfordonförordningen, vägtrafikstadgan och hjulringsförordningen. I vägunderhållsfrågor torde icke sällan en sakkunnig undersökning kunna erfordras.

Huru stor arbetsbörda, som kommer att påvåla vägingenjören genom biträdandet åt den administrativa myndigheten, torde icke med hittills tillgänglig erfarenhet kunna med någon högre grad av noggrannhet bedömas; säkerligen blir den väsentligt olika i olika län. Möjligen kommer i enstaka län denna arbetsbörda att få en betydande omfattning, så att en väsentlig del av vägingenjörens arbetskraft bindes vid de administrativa göromålen och med dem sammanhängande förrättningar, och jämförelsevis mindre tid blir tillgänglig för praktiserande ingenjörsverksamhet. Enligt förslaget, såsom det längre fram utformas, lägges icke hinder för att hänsyn toges till dessa skiftande förhållanden.

Liksom vägingenjören skall vara skyldig att utan särskild ersättning utöver den fasta lönen i viss utsträckning biträda länsstyrelsen, synes det från allmännyttans synpunkt önskvärt, att vägingenjören i viss utsträckning står till väghållares och vägstyrelsens förfogande för kostnadsfria konsultationer, där dessa icke behöva innebära en verklig undersökningsförrättning. För detta ändamål torde böra föreskrivas, att vägingenjören under minst två bestämda dagar i varje månad skall vara tillgänglig i residensstaden för

sådana konsultationer, samt att han även under sina resor skall, då tillfälle gives, kostnadsfritt tillhandagå med råd och upplysningar. Likaledes skall vägingenjören tillhandagå landsfiskalerna med råd och upplysningar. Lämpligt torde även vara att föreskriva, att vägingenjören på begäran skall närvara vid vägstyrelsesammanträden. För alla de tekniska uppdrag av olika slag, som lämnas vägingenjören, vare sig av vägstyrelser eller andra, skall han äga uppbära ersättning enligt taxa, och det blir beroende på uppdragets natur, huruvida ersättningen skall bestridas av uppdragsgivaren eller helt eller delvis utgå av statsmedel.

Den egentliga ingenjörsvérksamheten, som ankommer på vägingenjören och som förutsättes bliva hans kvantitativt mest betydande arbetsuppgift, torde i främsta rummet komma att omfatta vägundersökningar med upprättande av planer och kostnadsförslag samt arbetsledning för vägbyggnads- och vägförbättringsföretag.

Beträffande vägundersökningar gäller för närvarande, att undersökningsförrättare på begäran av länsstyrelsen förordnas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Undersökningskostnaderna bestridas numera till en tredjedel av vägdistriktet och till två tredjedelar av riksstatsanslaget för vägundersökningar. Beträffande sådana arbeten, till vilka bidrag av automobilskattemedel påräknats, har dock vederbörande vägdistrikt själv på egen bekostnad brukat föranstalta om undersökning; om sedan statsbidrag erhålles, återfår vägdistriktet därigenom två tredjedelar av undersökningskostnaden, vilken inräknas i byggnadskostnaden, men om statsbidrag icke erhålles, stannar kostnaden på distriktet. De upprättade arbetsplanerna granskas i varje fall av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I dessa förhållanden betingas i och för sig icke någon förändring genom omorganisationen, men vissa härmed sammanhängande spörsmål förtjäna att beröras.

Det kunde ifrågasättas, att endast vägingenjören i länet skulle äga verkställa undersökningsförrättningar. Detta skulle innebära den fördelen, att man städe kunde vara förvissad om sakkunnigt uppgjorda förslag. Om det däremot står vem som helst öppet att upprätta förslag, riskerar man, såsom erfarenheten visar, att i åtskilliga fall förslag framkomma, som icke hålla måttet; detta återigen medför dels ett oskäligt drygt arbete för den granskande myndigheten och dels ofta nog ett återförvisande av förslaget för genomgripande omarbetning eller för helt nytt förslag med därav följande kostnader. De sakkunniga antaga, att vägingenjören i stor utsträckning kommer att bliva anlitad för vägundersökningar, men de kunna icke för sin del förorda ett monopol för honom i detta avseende utan förorda, att tillgänglig teknisk sakkunskap får inom området fritt utnyttjas. För undvikande av ovan nämnda olägenheter synes det emellertid skäligt och nödvändigt föreskriva, att endast sådana undersökningsförrättare, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarats kompetenta, må få anlitas för företag, vartill statsbidrag sökes. I så fall synes det också onödigt, att länsstyrelsen skall hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anhålla om förordnande av undersökningsförrättare, och de sakkunniga föreslå därför den förenklingen, att vägingenjör eller annan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kompetentförklarad person må kunna av länsstyrelsen direkt förordnas.

Emellertid synes ytterligare en förenkling vara möjlig genom att helt och hållet övergå till en sådan anordning, att liksom vid företag, understödda av automobilskattemedel, undersökningsförrättningarna föranstaltas av vägdistrikten själva och på deras bekostnad, varvid kostnaden får inräknas i byggnadskostnaden och på så sätt delvis täckas av statsmedel, därest företaget kommer till stånd och erhåller statsbidrag. En sådan anordning torde vara ägnad att befrämja återhållsamhet från de väghållningsskyldigas sida

med undersökning av ovissa företag, och dessutom skulle den tidsödande kommunikationen mellan vägstyrelse, länsstyrelse och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bortfalla, då vägstyrelsen själv finge direkt anlita kompetent-förklarad undersökningsförrättare. De sakkunniga förordade en sådan anordning för vägundersökningar och föreslår som följd därav, att anslaget till vägundersökningar utgår ur riksstaten, men vägbyggnadsanslagen i stället höjas i motsvarande grad.

Beträffande arbetsledning för vägbyggnadsföretag är att förutse, att väg-ingenjören i stor utsträckning kommer att bli anlitad för sådana uppdrag, men icke heller i detta avseende bör något monopol ifrågasättas. De sakkunniga föreslår icke någon förändring av nuvarande förhållanden, som innebära, att arbetsledare för varje statsunderstött företag skall godkännas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. För vägingenjör bör dock icke erfordras särskilt godkännande att åtaga sig arbetsledning mot ersättning enligt fastställt taxa. Det är självfallet, att vid alla mindre arbeten, särskilt sådana förbättringar, till vilka bidrag erhållas av automobilskattemedel, vederbörande vägmästare skall godkännas som arbetsledare.

I taxan för förrättningar bör inryckas regler för fastställande av arvode för arbetsledning, så att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens fastställande av arvodessbeloppet icke behöver inhämtas för varje fall.

I den mån statliga vägarbetsföretag förekomma inom länet — i huvudsak gäller detta ödebygdsvägar samt av riksdagen i särskild ordning beslutade vägföretag — torde det få anses självfallet, att vägingenjören i länet skall kunna förordnas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att handhåva dessa arbeten, i den mån icke hans övriga åligganden lägga hinder i vägen, så att särskild arbetschef måste anställas.

Jämväl i övrigt skall givetvis vägingenjören mot vederbörlig ersättning stå till förfogande för sådana uppdrag beträffande länets vägväsende, som kunna anbefallas honom av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Däremot bör förutsättas, att inspektions- eller andra uppdrag inom övriga grenar av väg- och vattenbyggnadsväsendet icke påläggas vägingenjören, vilken bör odelat ägna sig åt vägväsendet.

Instruktion för vägingenjörerna bör fastställas av Kungl. Maj:t. De sakkunniga framställa i det följande förslag till sådan instruktion (sid. 114).

De sakkunniga föreslår, att en vägingenjör anställs för varje län utom Gotlands, och utgå från att var och en av dessa befattningar skall visa sig giva innehavaren full sysselsättning. För Gotlands län, som med endast två vägdistrikt icke kan antagas giva full sysselsättning, torde böra ordnas så att vägingenjörstjänsten därstädes upprätthålles på sätt Kungl. Maj:t i särskild ordning bestämmer.

*Antal väg-
ingenjörer.*

Närmast till hands skulle ligga att giva vägingenjörerna liksom nuvarande distriktstjänstemän ordinarie statsanställning. Emellertid är hela den föreslagna organisationen i viss mån att anse som ett provisorium, vilket visserligen, om nuvarande vägdistriktsindelning blir bestående, sannolikt kommer att räcka under en avsevärd tidrymd, men som dock kan behöva avlösas, eventuellt i endast vissa län, av andra organisationsformer. Dessutom är det icke alldeles uteslutet, att, sedan vägväsendet erhållit en viss standard, erfarenheten kan komma att visa, att färre vägingenjörstjänster än de ursprungligen avsedda kunna komma att räcka, i vilket fall angränsande län få sammanslås till ett vägingenjörsdistrikt. Slutligen är det av betydelse, att vägingenjörerna, på vilkas kvalitativa och kvantitativa arbetsförmåga så mycket är beroende, kunna utbytas, om de icke i alla avseenden visa sig lämpliga för sin tjänst.

*Anställnings-
löne- och
pensions-
villkor.*

Av dessa anledningar torde det icke vara lämpligt att nu giva vägingenjörerna ordinarie anställning, utan de sakkunniga föreslå, att vägingenjörerna för en tid av fem år i sänder förordnas av Kungl. Maj:t, som jämväl bör besluta om deras placering och eventuella kombinationer mellan länen. Dock synes det skäligt att, såsom i vissa verk redan skett, tillförsäkra dessa extra tjänstemän pensionsrätt.

Såsom förut framhållits, är det svårt att nu överblicka, i vilken utsträckning vägingenjörerna komma att anlitas av länsstyrelserna; sannolikt blir det i mycket olika omfattning i olika län, och det är icke uteslutet, att i ett eller annat län länsstyrelsearbetet kommer att taga i anspråk en mycket väsentlig del av vägingenjörernas arbetsförmåga. Det kunde därför ifrågasättas att icke fixera en enhetlig lön, utan låta Kungl. Maj:t avväga lönebeloppen för de olika länen. Lämpligare synes emellertid att fastställa en enhetlig lön men föreskriva, att för mera omfattande biträde åt länsstyrelsen skall utgå dagarvode enligt bestämmande av Kungl. Maj:t.

De sakkunniga föreslå följande förmåner: årslön 3 000 kronor med dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk, dagarvode 25 kronor för mera omfattande biträde åt länsstyrelsen, i övrigt ersättning enligt taxa, vilken i tillämpliga delar kan tagas lika med den nuvarande för distriktstjänstemännen, dock att dagarvodet bestämmas till 25 kronor och taxan kompletteras med arvodesgrunder för arbetsledning och för smärre automobilskattemedelsärenden m. m. Resekostnads- och traktamentsersättning bör erhållas enligt klass II C. Såsom bidrag till kontorskostnader och expenser föreslås för varje vägingenjör ett årligt belopp av 800 kronor, varvid hänsyn är tagen till att en större del av kontors- och expenskostnader får anses falla på förrättningar, som honoreras enligt taxa, och således icke böra bestridas av statsverket.

De biträden, som vägingenjör kan behöva, har han att själv anställa och avlöna utan kostnad för statsverket.

För Gotlands län torde lönen samt kontors- och expensbidraget kunna sättas till en tredjedel av de angivna beloppen.

Vid avvägande av nämnda förmåner hava sakkunniga till jämförelse beaktat, att distriktschef och distriktsingenjör nu åtnjuta lön med respektive 3 000 och 1 500 kronor samt tillfällig löneförbättring med 750 respektive 375 kronor jämte dyrtidstillägg enligt de oreglerade verkens grunder, samt att lantbruksingenjörs lön är 3 500 kronor och vattenrättsingenjörs lön 5 000 kronor. Dagarvodet utgör för vattenrättsingenjör 25 kronor.

Såsom ovan anförts, synes det skäligt och lämpligt att bereda vägingenjörerna förmånen av pensionsrätt för egen person, varemot änke- och pupillpensionering icke torde kunna ifrågakomma. Såsom pensionsunderlag föreslås samma belopp som lönen eller 3 000 kronor. Såsom jämförelse anföres att pensionsunderlaget nu är för distriktschef 4 000 och för distriktsingenjör 2 000 kronor.

För civilstatens icke-ordinarie tjänstemän är pensionering ännu icke genomförd — endast vid kommunikationsverken är sådan ordnad — men enligt vad de sakkunniga inhämtat är 1921 års pensionskommitté sysselsatt med att utarbeta förslag till pensionering av icke-ordinarie tjänstemän, och utsikter lära förefinnas, att förslag därom skall kunna underställas 1926 års riksdag. Vid sådant förhållande torde de sakkunniga icke behöva ingå på formerna för pensioneringens ordnande utan kunna begränsa sig till att föreslå, att pensionsrätt tillerkännes statens vägingenjörer enligt de allmänna grunder, som kunna bli fastställda. Den omständigheten, att vägingenjörerna förordnas endast på viss tid, är givetvis intet hinder för en rationell pensionering. Skulle den allmänna pensioneringsfrågan för icke-ordinarie

personal icke komma att lösas inom en nära framtid, torde vägingenjörernas pensionering kunna ordnas förmedelst de på grundval av 34 § lagen om allmän pensionsförsäkring vidtagna anordningar. Ett detaljförslag rörande detta alternativ synas de sakkunniga dock icke böra nu framlägga.

För vägingenjörernas lön, 3 000 kronor, och bidrag till kontors- och expenskostnader, 800 kronor, åtgår, med ovan angiven inskränkning för Gotlands län, inalles för de 24 länen 88 700 kronor. Härtill komma arvoden och resekostnader för förrättningar för länsstyrelsernas räkning, vilket de sakkunniga vilja uppskatta till i genomsnitt 2 000 kronor pr län eller inalles 48 000 kronor. Till förrättningskostnader, som falla på vägdistriktet eller direkt eller indirekt bestridas av statens undersöknings- eller byggnadsanslag, behöver synbarligen hänsyn icke tagas, ty i dessa kostnader inträder icke någon förändring genom omorganisationen. Dyrtidstillägg å lönen förutsättes utgå av sjuätte huvudtitelns dyrtidstilläggsanslag och medräknas icke här.

*Organisa-
tionens
kostnader.*

Statsverkets kostnader för vägingenjörsinstitutionen beräknas sålunda till 136 700 kronor. För innevarande år utgöra motsvarande av staten anslagna belopp för länens vägsakkunniga 89 000 kronor, och om man frånser indragningen av distriktstjänstemannaorganisationen, vartill de sakkunniga taga hänsyn i annat sammanhang (sid. 57), så föreligger en beräknad kostnadsökning av 47 700 kronor. En del av detta belopp får dock anses motsvara, vad som för detta ändamål nu utbetalas i form av bidrag från vissa lands- ting och vägstyrelseföreningar.

De sakkunniga föreslå, att statens kostnader för vägingenjörsinstitutionen täckas av automobilskattemedel på samma sätt som nu vägkonsulentkostnaderna. Det föreslås alltså, att riksdagen medgiver, att Kungl. Maj:t må ställa erforderliga belopp till länsstyrelsernas förfogande, varvid givetvis beloppen böra avvägas mellan de olika länen i förhållande till det större eller mindre behovet att anlita vägingenjör för större uppdrag för länsstyrelsens räkning.

De nämnda, på statsverket fallande kostnaderna för vägingenjörerna få anses vara i huvudsak förorsakade av automobiltrafikens utveckling, som nödvändiggjort för länsstyrelserna att hava tillgång till sakkunniga biträden. Under sådana omständigheter synes ingenting vara att invända däremot att organisationskostnaderna täckas av automobilskattemedel. Det belopp, som är ifråga, är ju ock i förhållande till hela automobilskattemedelssumman synnerligen obetydligt (omkring 1 %).

I vissa till de sakkunniga överlämnade handlingar beröres frågan om beredandet av säkrare anställning för vägmästare vid vägdistriktet. De sakkunniga äro övertygade om den synnerliga betydelsen av att vid vägväsendet bindes väl kvalificerat underbefäl, vägmästare eller vägförmän. I den mån naturavvåghållningen mer och mer avlöses genom våghållningens övertagande på vägkassan och vägdistriktet komma i åtnjutande av ökade statbidrag till våghållningen, torde vägdistriktet komma att anställa sådant underbefäl. Detta blir emellertid varje vederbörande vägdistrikts angelägenhet, och det torde icke lämpligen böra ifrågasättas att genom staten vidtaga några reglerande anordningar i saken. Då frågan icke heller har direkt samband med nu förevarande organisationsspörsmål, kunna de sakkunniga icke upptaga den till behandling.

*Vägmästare
frågan.*

3. Statens väginspektörer samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå.

*Väg-
inspektörer.*

Statens teknisk-ekonomiska kontroll å vägväsendet med hänsyn till en ändamålsenlig användning av statsmedel har hittills fungerat på följande sätt: upprättade arbetsplaner granskas och godkännas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kontroll, besiktning och avsyning av vägarbeten besörjas av distriktstjänstemännen efter förordnande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, räkenskapsgranskning och utbetalning av statsbidrag till byggnadsändamål skötas av styrelsens administrativa byrå, utbetalning av underhållsbidrag verkställas av länsstyrelserna enligt de fastställda väguppskattningarna, eller, där underhållet övertagits av vägkassan, enligt den verkliga underhållskostnaden, som underkastas teknisk-ekonomisk kontroll av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom särskilt förordnad sakkunnig.

Anslagen till vägbyggnads- och underhållsändamål uppgå enligt innevarande års riksstat till följande belopp: automobilskattemedel till städerna 3·00 miljoner kronor och till landsbygden 12·00 miljoner kronor, brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader 0·85 miljoner kronor, anläggning eller förbättring av vägar m. m. 3·00 miljoner kronor, anläggning av enklare vägar 0·60 miljoner kronor, anläggning av ödebygdsvägar 0·40 miljoner kronor, anläggning av utfartsvägar 0·22 miljoner kronor, diverse vägbyggnadsanslag 0·43 miljoner kronor, bidrag till vägunderhållet på landet 5·50 miljoner kronor, understöd åt synnerligt betungande väghållningsdistrikt 0·20 miljoner kronor, eller tillsammans 26·20 miljoner kronor förutom vägundersökningsanslagen.

Då nu distriktsorganisationen föreslås till indragning, och de nya vägingenjörstjänsterna icke böra utnyttjas för den statliga kontrollen, måste särskilda anordningar träffas för denna. Visserligen torde i den allmänna meningen statliga kontrollorganisationer vara föga populära och ofta betraktas såsom improduktiva. Om tillbörlig hänsyn toges till ekonomiska realiteter, torde det dock vara tydligt, att kontroll i här förevarande fall icke kan undvaras. Det kan icke vara med god ekonomi förenligt att låta så utomordentligt stora statsanslagssummor — förutom ytterligare andra stora belopp av allmänna medel — utgå utan en verkligt effektiv kontroll, eller att låta kontrollen utövas av dem, som inför bidragstagarna äro ansvariga för arbetets kostnad. En enbart kameral räkenskapsgranskning kan icke vara tillfyllest, utan det erfordras en sakkunnig teknisk tillsyn över arbetenas bedrivande, och det torde icke vara tvivel underkastat, att resultatet av en sådan kontroll kan mångfaldigt inbespara kontrollkostnaderna. Samma gäller också om granskning av arbetsplaner med syfte att i varje särskilt fall ernå den mest ekonomiska lösningen av en föreliggande uppgift, i vilket avseende en enhetlig granskning även av sakkunnigt uppgjorda förslag ofta kan giva anledning till avsevärda besparingar för statsverket. Även om det genom vägingenjörsinstitutionen sörjes för att väl kvalificerade arbetskrafter i regel bliva anlitade för vägdistriktens ingenjörsarbete, måste tydligen en effektiv tillsyn utövas å vägingenjörernas verksamhet för att garantera, att på alla punkter arbetets kvalitet bibehålles fullgod, och att tekniska framsteg och förbättringar bliva vederbörligen tillgodogjorda; det kan icke gärna ifrågasättas att lämna 24 vägingenjörer fria händer utan en övervakande och sammanhållande teknisk ledning. Särskild vikt ligger på att kontrollverksamheten inriktas på att få en handledande och konsulterande karaktär, och om så sker, kan verksamheten icke betraktas såsom improduktiv. Vid kontrollen å verkliga underhållskostnaden, som bland annat kräver tillsyn å att tekniskt ändamålsenliga underhållsmetoder tillämpas, kommer i särskilt hög

grad tyngdpunkten att ligga på en rådgivande handledning av vägstyrelsernas verksamhet.

Ytterst vilar statens teknisk-ekonomiska tillsyn på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som för den lokala detaljkontrollen hittills haft distriktstjänstemännen till förfogande. Vid övervägande av huru kontroll- och tillsynsverksamheten lämpligen bör ordnas hava de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att en effektiv inspektion å de lokala arbetsföretagen icke kan åstadkommas genom styrelsens omedelbara försorg, utan att landet lämpligen bör indelas i ett mindre antal inspektionsområden med en i varje sådant område placerad *statens väginspektör*. I och för förenkling av vägärendenas handläggning böra dessa väginspektörer från styrelsens vägbyrå övertaga alla sådana uppgifter, som direkt sammanhånga med den lokala tillsynen och kontrollen å arbetenas utförande.

Följande arbetsuppgifter föreligga såsom de största och betydelsefullaste:

1:o *Granskning av arbetsplaner*. De av statens vägingenjörer eller andra auktoriserade förrättningsmän upprättade planerna böra för granskning inlämnas till den väginspektör, till vilkens inspektionsområde länet ifråga hör. Väginspektören äger hos undersökningsförrättaren påfordra de ändringar, som synas vara av nöden, och har att efter slutgranskning godkänna planen å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägnar samt återställa den till länsstyrelsen och de väghållningsskyldiga. Först i samband med prövning av statsbidragsansökan behöver väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underkasta planen en allmänt hållen eftergranskning. Fördelen med denna anordning ligger i att granskningen verkställas av en med de lokala förhållandena väl förtrogen person, som även kan stå i nära kontakt med undersökningsförrättare och vägdistrikt, och som vid arbetets utförande kommer att vara kontrollant. Beträffande smärre arbeten förutsättes, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdar bestämmelser, ägnade att förenkla denna granskningsprocedur.

2:o *Inspektion och avsyning av vägarbeten*. Varje med statsmedel understött vägbyggnadsföretag skall stå under vederbörande väginspektörs tillsyn i såväl tekniskt som ekonomiskt avseende. Väginspektören bör företaga tämligen täta resor genom sitt distrikt för att under arbetets fortgång rätta eventuella tekniska misstag samt hava tillsyn å det tekniskt och ekonomiskt fullgoda handhavandet av arbetena. Efter arbetets avslutande utfärdar han avsyningsbetyg. För att undvika varje onödig tidsutdräkt bör medgivas, att statsbidrag successivt må av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utbetalas på attest av arbetsledaren, men slutlikvid först efter väginspektörens avsyningsbetyg. Närmare föreskrifter härom, med lämpliga lättnader beträffande smärre arbeten, böra utfärdas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

3:o *Underhållsinspektion*. Den för statsbidrags utfående erforderliga teknisk-ekonomiska kontrollen å verkliga underhållskostnaden verkställas av väginspektören. I den mån allt flera vägdistrikt övergå till vägunderhåll genom väggassan, kommer detta att bliva ett omfattande arbete, och uppenbarligen blir verksamheten av stor ekonomisk betydelse för statsverket. Under denna kontroll å underhållskostnaderna komma väginspektörerna jämväl att få goda tillfällen att stödja de olika vägingenjörerna och med råd och dåd främja tekniskt och ekonomiskt förbättrade underhållsmetoder, och tydligt är, att väginspektören lätt kan tillse, att hans anvisningar bliva följda. Med den egentliga tillsynen å vägunderhållets behöriga fullgörande skall väginspektören givetvis icke taga annan befattning än beträffande underhållsinspektionen å med statsbidrag utförda broar och konstarbeten.

Väginspektörerna bliva att anse direkt såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän, ehuru utplacerade i orterna. Synnerligen angeläget

är, att formerna för arbetet — genom arbetsordning eller annorledes — ordnas så att allt dubbelarbete undviks och att inspektörerna icke fungera såsom en särskild instans utan såsom integrerande delar av styrelsen för det lokala arbetets underlättande. Lämpligt torde vara att föreskriva, att väginspektörerna vid behov skola kunna inkallas till tjänstgöring inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Väginspektörerna komma icke att intaga befälsställning till vägingenjörerna, men genom granskningen av arbetsplaner och kontroll å byggnadsarbeten, där vägingenjörerna äro arbetsledare, komma de att öva viss tillsyn över vägingenjörernas verksamhet. Det förefaller naturligt, att väginspektörerna härigenom bliva rådgivare, till vilka de olika vägingenjörerna inom inspektionsdistriktet vända sig för överläggningar rörande tveksamma fall (t. ex. sättet för framdragnings av viss väg och de tekniska bestämmelserna för den, sättet för förstärkning av viss väg o. s. v.), och vägingenjörerna torde i själva verket icke komma att försumma att i god tid rådgöra med vederbörande inspektör.

Elhuru länsstyrelsernas närmaste behov av tekniskt rådgivande biträde fylles genom vägingenjörerna, ligger det nära till hands, att kontakt kommer att upprätthållas även med väginspektörerna, såsom representanter för den centrala tekniska myndigheten. Rådpläningar med länsstyrelserna kunna exempelvis ifrågakomma rörande förslag till användning av anslagsmedel eller rörande upprättandet av flerårsplaner för vägbyggnader och vägförbättringar o. s. v. Formliga föreskrifter om samråd mellan länsstyrelser och väginspektörer böra dock icke givas.

De sakkunniga hava i § 30 av förslaget till instruktion för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen intagit föreskrift om väginspektörernas arbetsuppgifter (se sid. 107).

Antalet väginspektörer föreslås till fem med följande inspektionsområden:
östra väginspektionsdistriktet, omfattande Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands och Västmanlands län (längd av allmänna vägar 12 400 km),

södra väginspektionsdistriktet, omfattande Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Kristianstads och Malmöhus län (17 700 km),

västra väginspektionsdistriktet, omfattande Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands och Örebro län (17 400 km),

mellersta väginspektionsdistriktet, omfattande Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län (10 900 km),

norra väginspektionsdistriktet, omfattande Västerbottens och Norrbottens län (6 700 km).

Angående inspektion för Gotlands län (1 300 km) och dess hänförande till visst inspektionsdistrikt torde böra lämnas särskild föreskrift i samband med avgörande angående vägingenjörstjänstens upprätthållande därstädes.

Väginspektör bör stationeras på en med hänsyn till kommunikationerna lämpligt belägen ort inom distriktet och helst i en residensstad. Rörande stationeringen bör Kungl. Maj:t bestämma.

Otvivelaktigt äro åtminstone några av inspektionsdistrikten i största laget, men de sakkunniga hava ansett nödvändigt att så mycket som möjligt begränsa organisationens omfattning.

Anställnings-,
löne- och
pensions-
villkor.

Väginspektörerna måste tydligen erhålla jämförelsevis goda lönevillkor, så att platserna bliva eftersökta och så att de bästa bland vägingenjörerna kunna bliva hugade att söka inspektörstjänst. Med hänsyn till möjliga framtida förändringar i organisationen vilja de sakkunniga dock icke föreslå ordinarie tjänsteställning.

De sakkunniga förorda, att väginsepektörerna av Kungl. Maj:t förordnas tillsvidare och erhålla en årlig lön av 14 000 kronor, med åtnjutande av likartade lönevillkor, som gälla för civilstatens extra tjänstemän. Såsom ett särskilt lönevillkor bör ytterligare uppställas, att de icke skola äga utöva praktiserande ingenjörsvärksamhet på vägväsendets område och icke heller åtaga sig byggnadsarbetens utförande på entreprenad eller mottaga anställning i entreprenörs tjänst. Väginsepektörerna torde böra inrangeras i resereglementets klass I B.

I likhet med vägingenjörerna böra väginsepektörerna tillerkännas pensionsrätt för egen person. Som pensionsunderlag föreslås 7 000 kronor eller ungefär samma belopp som för byråchef. Rörande pensioneringens ordnande hänvisas till vad ovan sagts rörande vägingenjörer.

Väginsepektörerna måste i sin verksamhet hava tillgång till erforderligt biträde, nämligen både tekniskt biträde och skrivbiträde. Det är emellertid ovisst om full sysselsättning finnes året runt för dessa biträden. För att ordna denna fråga på minst betungande sätt föreslås, att varje väginsepektör erhåller ett årligt anslag av 4 000 kronor för anlitande av skrivbiträde samt för expenser och lokalkostnader, samt att ett årligt anslag av 25 000 kronor ställes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande med rätt för styrelsen att därur bestrida avlöningar till av väginsepektörerna anlitade tekniska biträden. Det förutsättes alltså, att dessa icke skola erhålla fast statsanställning, utan att väginsepektörerna skola kunna mera tillfälligt anlita lämpliga personer, t. ex. sådana som under andra delar av året praktisera i vägtekniskt arbete för att meritera sig för befordran till vägingenjörstjänst.

Kostnaderna för väginsepektörsorganisationen beräknas sålunda till 70 000 kronor avlöning, 20 000 kronor för skrivbiträde och expenser samt 25 000 kronor för tekniska biträden eller tillsammans 115 000 kronor. Därtill komma resekostnads- och traktamentersättningar, vilka emellertid såsom hittills torde böra utgå från anslaget till expenser för allmänna arbeten. Möjligt är att genom en mera grundlig inspektionsverksamhet än hittills resekostnaderna komma att stegras, men å andra sidan bortfalla från expensanslaget utgifter för distriktstjänstemännens papper, telefoner m. m. Huruvida expensanslaget behöver ökas, torde framtida erfarenhet få utvisa.

I detta samband bör vidare erinras, att genom väginsepektörstjänsternas inrättande kostnaderna för distriktsorganisationen bortfalla och kostnaderna för styrelsens vägbyrå minskas (se sid. 57).

Ärenden rörande vägväsendet och vägtrafiken handläggas för närvarande inom styrelsen å den tekniska byrån, som dessutom handlägger ärenden rörande kanaler, farleder, flottleder m. fl. vattenbyggnadsärenden. Sambandet mellan dessa båda grupper av ärenden är ringa. Då möjlighet förefinnes att utan personal- eller kostnadsökning sammanföra vattenbyggnadsärendena med styrelsens hamnavdelning, föreslå de sakkunniga, att den nuvarande tekniska byrån omvandlas till en *vägbyrå* inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med utslutande uppgift att handlägga ärenden rörande vägar och vägtrafik. Genom denna jämförelsevis ringa jämkning av styrelsens inre organisation vinnes den stora fördelen, att det centrala organet för vägväsendet icke splittras på arbetsuppgifter av skild art utan odelat kan ägna sina krafter åt arbete på vägväsendets förkovran. Särskilt viktigt är, att byråchefen helt får ägna sig åt vägfrågor.

De senaste årens utveckling och särskilt motortrafikens uppsving har inom ramen för styrelsens ämbetsuppgift medfört en såväl kvantitativ som kvalitativ ökning av vägbyråns arbetsbörda. I högre grad än förut är det nödvändigt, att en allmän planläggning ur rikssynpunkt av vägväsendets ut-

*Styrelsens
vägbyrå.*

veckling upptages, och att i samband därmed länens flerårsplaner bearbetas. Angeläget är också ett ingående samarbete med de enskilda, delvis statsunderstödda institutioner, som gjort till sin uppgift att verka för vägväsendets förkovran, exempelvis svenska vägföreningen och svenska väginstitutet; det kan emellertid förutses, att de centrala arbetsuppgifter, för vilka dessa institutioner nu åtnjuta statsunderstöd, så småningom komma att överföras på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vägtrafikens ordnande erbjuder många frågor av skilda slag, i vilka det är önskvärt, att vägbyrån söker verka för en riktig utveckling. De numera mångdubblade årliga anslagsbeloppen för vägväsendet kräva stor omsorg vid prövning av anslagens fördelning och användning, och det är även av vikt, att formerna för vägärendenas behandling i olika instanser alltjämt förenklas så mycket som möjligt. Ett steg i sådan riktning innebär väginpektörsinstitution, som förlägger både granskning av planer och statskontrollen till tjänstemän i nära kontakt med de lokala förhållandena. Ytterligare är det till underlättande och förbilligande av det tekniska arbetet av största betydelse, att vägbyrån fortsätter utarbetandet av allmänna normer och normalier för väg- och broarbeten samt söker sammanföra tekniska anvisningar rörande olika arbetens tekniska drivande. Överhuvud taget är det nödvändigt, att de frågor, som föreligga, bli på tillbörligt och enhetligt sätt behandlade; motsatsen skulle innebära ett försummande av betydelsefulla ekonomiska intressen. I viss mån måste arbetsuppgifterna komma att efter hand ändras allt efter tidens krav.

De föreliggande arbetsuppgifterna äro således betydande. Av de sakkunnigas organisationsförslag följer icke i och för sig någon annan ändring av arbetsuppgifterna, än att vissa gransknings- m. fl. arbeten överflyttas till väginpektörerna, men de sakkunniga vilja dock i detta sammanhang upptaga några frågor, som kunna vara ekonomiskt motiverade och medföra arbetsförenkling. Dessa frågor röra tillförandet till styrelsen av en brospecialist och en fackman för automobilärenden, befogenhet för styrelsen att besluta i vissa anslagsfördelningsfrågor samt handläggning av besvärsmål.

Broinspektör. 1904 års trafiksäkerhetskommitté föreslog inrättandet i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av en broinspektion för inspektion av broarna å enskilda järnvägar. Styrelsen har sedermera vid flera tillfällen upptagit förslag om att tillsvidare på extra stat inrätta en broinspektörstjänst jämte en assistenttjänst, men förslagen hava icke blivit antagna, enär man icke velat föregripa det slutliga avgörandet rörande kontroll å enskilda järnvägar i enlighet med trafiksäkerhetskommitténs förslag.

De sakkunniga vilja nu upptaga detta förslag om att i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inrätta en särskild tjänst för en specialist i brokonstruktionsteknik. Innehavaren av denna tjänst, som torde böra erhålla ställning såsom ordinarie förste byråingenjör och förslagsvis benämnas broinspektör, bör inom styrelsen handlägga alla brofrågor inom såväl järnvägs- som vägväsendet. Han bör sålunda utöva den fackkunniga underhållskontrollen å järnvägsbroar och i erforderlig utsträckning även å landsvägsbroar samt granska upprättade broförlag för såväl järnvägar som vägar. Beträffande icke allt för omfattande landsvägsbroförlag är det särskilt angeläget, att broinspektören i största möjliga utsträckning upplägger för olika fall tillämpliga normalier, som kunna användas av vägingenjörer och andra undersökningsförrättare. Det bör sålunda förutsättas, att förrättningsmannen vid vägundersökningar med tillämpning av dylika normalier endast utför de enklaste beräkningarna för i förslagen ingående broar, och att vederbörande väginpektör granskar förslaget endast från denna synpunkt, under det att broinspektören vid anslagsfrågans slutliga avgörande inom styrelsen

har att slutligt fastställa den i det särskilda fallet lämpligaste konstruktionen. Beträffande mera omfattande brokonstruktioner torde man kunna förutsätta, att förslag upprättas av särskilt anlitad sakkunnig konstruktör, varför förslag till dylika broar endast behöva underkastas granskning i styrelsen.

Genom att på detta sätt avlyfta det väsentliga brokonstruktionsarbetet från dem, som i övrigt uppgöra vägförslagen, och lägga detta arbete på en i styrelsen placerad specialist bör utan tvivel en avsevärd arbetsbesparing bliva följden, och man vinner även större säkerhet för att i det enskilda fallet den mest ändamålsenliga och billiga brokonstruktionen kommer till användning. Inrättandet av en broinspektörstjänst synes sålunda vara ekonomiskt väl motiverat.

De sakkunniga föreslå, att broinspektörstjänsten placeras på vägbyrån, där den större delen av arbetet ligger, men med tjänstgöringsskyldighet även å järnvägsavdelningen. Något särskilt biträde åt broinspektören, såsom tidigare varit förutsatt, torde icke erfordras.

1920 års automobilsakkunniga uttalade i sitt betänkande, att det måste skapas en påbyggnad å automobilbesiktningsmannainstitutionen med uppgift att biträda länsstyrelserna i deras verksamhet beträffande automobilväsendet, särskilt utväljandet av lämpliga besiktningsmän, att underlätta och reglera besiktningsmännens verksamhet samt att övervaka, att förareutbildningen bleve fullt tillfredsställande och automobilismen i sin helhet utvecklades i sund och betryggande riktning. De föreslog förordning inrättandet av en chefsmyndighet för automobilbesiktningsmännen, benämnd överbesiktningsmannen, vilken enligt förslaget till motorfordonförordning skulle fylla ett flertal uppgifter, såsom att avgiva yttranden över ansökningar till besiktningsmannabefattningar, fastställa formulär till besiktningsinstrument, utfärda närmare bestämmelser om besiktningsmärke, yttra sig över och undersöka kompetensen hos föreslagen lärare vid körskolan, utöva tillsyn över och verkställa besiktning av körskolor, fastställa formulär för kompetensbevis för förare o. s. v. Chefsmyndigheten föreslogs förlagd till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varvid förutsattes, att den tjänsteman i styrelsen, som finge att närmast handhåva ifrågavarande ärenden, skulle erhålla en tillräckligt fristående ställning; han borde således självständigt handlägga och avgöra ärendena, så att blott i vissa särskilt angivna fall av principiell innebörd en föredragnigg inför styrelsens chef behövde ifrågakomma. Förslaget om sådan chefsmyndighet för besiktningsmän blev emellertid icke godkänt. Vissa motsvarande funktioner hava i stället fyllts av kommunikationsdepartementet.

*Fackman
för automobil-
ärenden.*

I sitt år 1923 avgivna betänkande angående regelbunden automobiltrafik m. m. ifrågasatte de sakkunniga för maskinell vägtrafik, huruvida icke åt någon central myndighet, exempelvis väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, borde uppdragas att öva viss normerande tillsyn över linjetrafikärendena, särskilt ifråga om tekniska villkor och taxor, samt att i samband därmed eventuellt även insamla fortlöpande regelbundna uppgifter angående förefintliga linjetrafikföretag.

Vid nu förevarande utredning hava de sakkunniga riktat en förfrågan till samtliga länsstyrelser, huruvida enligt numera vunnen erfarenhet en chefsmyndighet för automobilbesiktningsmännen syntes vara för det allmännas bästa behövlig eller önskvärd; en sådan chefsmyndighet borde icke endast övervaka enhetligheten av de olika besiktningsmännens verksamhet, utgiva allmänna tekniska och andra direktiv samt lämna länsstyrelserna biträde i deras verksamhet beträffande automobilväsendet, utan, därest för ändamålet

i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anställdes en i motortrafikfrågor sakkunnig tjänsteman, borde med fördel kunna åt honom anförtros även att bereda remisser i förekommande ärenden rörande yrkesmässig trafik, varjämte ökad möjlighet kunde beredas styrelsen att verka för enhetlighet i den yrkesmässiga trafiken, i den mån sådan kunde och borde genomföras.

De å denna förfrågan ingångna svaren hava utfallit olika. Åtskilliga länsstyrelser hava meddelat, att de icke anse en sådan chefsmyndighet behöfelig, därvid i vissa fall tillagts, att för länsstyrelsen icke yppat sig annat behov av biträde i frågor rörande automobilväsendet, än som lämnats av besiktningsman eller vägkonsulent, samt att erforderlig enhetlighet kunnat även vid nuvarande ordning åvägbringas. Några länsstyrelser giva däremot bestämda uttryck åt det enligt deras mening nära nog ofrånkomliga behovet av en dylik centralmyndighet, under det att flera andra länsstyrelser visserligen ansett, att något större behov av sådan myndighet hittills icke givit sig tillkänna, men likväl framhållit, att myndigheten ifråga skulle kunna hava viktiga uppgifter att fylla och vara till gagn även för länsstyrelsernas verksamhet. Så har exempelvis länsstyrelsen i Malmöhus län, bland annat, anført, att länsstyrelsen i fråga om den yrkesmässiga automobiltrafiken och de svårigheter, som äro förenade med avgörandet av densamma berörande ärenden, har en ganska vidsträckt erfarenhet, och länsstyrelsen skulle gärna se, att sakkunnig hjälp för dessa ärendens prövning stode till buds i större omfattning än nu är fallet; länsstyrelsen säger sig icke förbise, att dessa frågor i viss mån måste avgöras efter lokala förhållanden, men håller före, att en myndighet, som hade till uppgift att syssla med automobiltrafikfrågor för hela riket, skulle erhålla tillfälle att på ett helt annat sätt än som är möjligt för länsstyrelserna tränga in i de mångahanda spörsmål, som uppstålla sig kring nämnda trafikfrågor, samt följaktligen medverka till att utvecklingen leddes in och hölle sig på en riktig väg.

För egen del få de sakkunniga i föreliggande fråga anföra följande.

Det är uppenbart, att ärenden rörande automobiltrafik och automobilbesiktning, vilka enligt sakens natur alltjämt böra avgöras av länsstyrelserna, inrymma en mångfald spörsmål, i vilka vägledning, sammanhållning och initiativ av en verkligt sakkunnig centralmyndighet är önskvärd. För automobilbesiktningsmännens verksamhet erfordras bland annat enhetliga tekniska direktiv rörande normer av olika slag för fordonsbesiktningen, i vilket avseende besiktningsmännens förening hittills strävat att verka för likformighet. Det torde även vara en utbredd uppfattning, att det för tillbörligt tillgodoseende av trafiksäkerheten erfordras en viss tillsyn över att verksamheten bedrivs med tillräcklig noggrannhet och till förhindrande av att på enstaka punkter slapphet, exempelvis vid förareprövning, skulle kunna göra sig gällande. För länsstyrelsernas del torde, såsom också av många länsstyrelser vitsordats, vara av betydelse att i tveksamma fall hava tillgång till en rådgivande sakkunnig myndighet såväl i frågor rörande besiktningsväsendet som kanske än mer i frågor rörande trafiktillstånd, trafikvillkor och taxor för den yrkesmässiga automobiltrafiken. En sådan myndighet skall också utan tvivel kunna taga initiativ i olika avseenden för att söka länka utvecklingen in på riktiga banor.

Vid vissa tillfällen hava initiativ i hithörande frågor tagits direkt av kommunikationsdepartementet, som t. ex. efter vägkongressen i Stockholm hösten 1923 uppställde vissa anvisningar rörande vägväsendet och automobiltrafiken — särskilt villkor för den yrkesmässiga trafiken — och senare även upptagit frågan om enhetliga automobiltaxor. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen däremot har varken enligt instruktionen haft befogenhet att upptaga frågor av förevarande slag eller haft tillgång till härför erforderliga arbetskrafter.

Det oaktat har styrelsen genom remisser anlåtats för beredning av dylika ärenden, såväl i besvärsmål som i andra fall; bland annat vila för närvarande hos styrelsen ett stort antal frågor rörande ändringar i gällande motorfordonsförordning. På grund av dessa omständigheter har styrelsen nödgats att nedlägga mycket arbete på att följa vägtrafikfrågorna — och det bör ju också ligga i sakens natur, att så skall vara fallet — och det har för styrelsen yppat sig ett starkt behov av att äga tillgång till tjänsteman med nödiga automobiltekniska insikter och med erfarenhet angående automobiltrafiken.

Det synes de sakkunniga, att det sålunda yppade behovet av att tillföra väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en fackman på automobilväsendets område icke längre bör undanskutas, och att i samband därmed styrelsens ställning såsom centralmyndighet på ifrågavarande område bör uttryckligen angivas. De sakkunniga föreslå därför inrättandet av en tjänst i förste byråingenjörers grad, vilken emellertid i avvaktan på vidare erfarenhet i frågan torde böra upptagas såsom extra ordinarie tjänst. Anmärkas bör, att statsverket har ett betydande årligt överskott på avgifter för registrering av automobiler, varför användning av en mindre del av detta överskott till ifrågavarande tjänst synes väl motiverat. De sakkunniga vilja även erinra, att en motsvarande befattning sedan några år finnes vid det statliga vägkontoret i Norge och där är ställd i byråingenjörers grad.

I samband härmed bör i styrelsens instruktion angivas, att det åligger styrelsen att med uppmärksamhet följa utvecklingen av vägtrafiken och automobilbesiktningsverksamheten, att tillhandagå länsstyrelserna med råd, upplysningar och utredningar samt att i erforderliga fall utfärda tillämpningsföreskrifter rörande tekniska detaljer beträffande automobilbesiktning. Där emot synes det de sakkunniga icke erforderligt, att i enlighet med 1920 års automobilsakkunnigas förslag införa begreppet chefsmyndighet för automobilbesiktningsmännen eller föreskrift om de för denna myndighet avsedda självständiga verksamhetsuppgifterna. Det med nämnda förslag avsedda syftet torde i allt fall vinnas genom vad nu föreslagits, innebärande en sakkunnig myndighet, som i erforderliga fall står till länsstyrelsernas förfogande och som även har att taga av behovet påkallade initiativ.

Statsbidrag ur det allmänna anslaget till anläggning och förbättring av vägar m. m. ävensom statsbidrag av automobilskattemedel beviljas av Kungl. Maj:t efter yttrande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, medan däremot statsbidrag till enklare vägar och ödebygdsvägar beviljas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, sedan Kungl. Maj:t fastställt viss fördelning mellan länen. Till utfartsvägar, vilka äro enskilda vägar, beviljas statsbidrag av länsstyrelserna, och tillgängliga medel fördelas mellan länen av Kungl. Maj:t efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag.

En icke oväsentlig förenkling och minskad tidsutdräkt torde kunna vinnas, om statsbidrag även av de två förstnämnda slagen få beviljas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Den sakliga beredningen sker i varje fall inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och endast sällan torde Kungl. Maj:t avvika från styrelsens förslag. Likväl förorsakas en del tidsutdräkt genom frågans föredragning i statsrådsberedning och konselj och slutliga expediering. De sakkunniga kunna icke finna, att någon saklig olägenhet eller någon risk för mindre grundlig behandling eller risk för olämpligt eller orättvist avgörande skulle inträda genom att beslutanderätten överlåtes åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen; endast avvägandet av huru stora delar av automobilskattemedlens utjämningsandel, som skola tillfalla de särskilda länen resp. städerna, torde böra förbehållas Kungl. Maj:t.

*Avgörande
i anslags-
frågor.*

De sakkunniga vilja sålunda såsom ett betydelsefullt led i förenklingen av vägärendens handläggning föreslå, att anslagsmedlen ifråga få fördelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varvid styrelsen jämväl bör äga att slutligt godkänna arbetsplanerna.

*Avgörande
i besvärsmål
rörande
automobil-
trafik.*

En annan tänkbar, ganska omfattande arbetsförenkling avser besvärsmål i automobilärenden. I sådana ärenden, vilka avgöras av länsstyrelserna, förekomma ett mycket stort antal besvär, rörande särskilt tillstånd till yrkesmässig trafik och linjetrafik. I dessa besvär inhämtas väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande, och avgörande träffas i konselj.

Om det vore möjligt att genom lagstiftning göra väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till slutlig besvärinstans i åtminstone vissa av dylika ärenden, skulle tydligen vinnas en avsevärd förenkling och ett avlastande från Kungl. Maj:t av en stor och med all säkerhet hastigt växande arbetsbörda. Å andra sidan kunna givetvis vissa betänkligheter anföras mot att avskära rätten till klagomålsens fullföljande till Kungl. Maj:t. Liknande synpunkter kunna anläggas på vissa andra besvärsmål i automobilärenden, t. ex. indragning av körkort, vilkas slutliga handläggning för närvarande ankommer på regeringsrätten. De sakkunniga hava icke ansett sig böra framlägga förslag i dessa frågor, men hava å andra sidan icke heller kunnat underlåta att påvisa denna möjlighet till arbetsförenkling.

*Personal å
vägbyrån.*

Personaluppsättningen å styrelsens tekniska byrå är för närvarande följande med följande lönegrader:

1 byråchef.....	B 30
1 förste byråingenjör	B 26
3 byråingenjörer (varav 1 lånad från järnvägsbyrån)	B 21
1 notarie med ingenjörsgöromål	B 21
4 biträdande ingenjörer	icke-ordinarie B 21
1 ritare	icke-ordinarie B 15
1 kanslibiträde	B 7
2 kontorsbiträden	icke-ordinarie B 4
eller tillsammans 14 tjänstemän. Ytterligare en biträdande ingenjör har under avsevärd tid varit anställd.	

För den nya vägbyrån föreslås följande personaluppsättning:

1 byråchef.....	B 30
1 förste byråingenjör.....	B 26
1 förste byråingenjör och broinspektör	B 26
1 förste byråingenjör för automobilärenden	icke-ordinarie B 26
3 byråingenjörer	B 21
1 ritare	icke-ordinarie B 15
1 kanslibiträde	B 7
1 kontorsbiträde	B 4
1 kontorsbiträde	icke-ordinarie B 4
eller tillsammans 11 tjänstemän.	

Tillkomsten av de två förste byråingenjörerna för bro- och automobilärenden är ovan motiverad och innebär givetvis en avlastning av arbete från övriga tjänstemän. Då dessa båda tjänster delvis skola upptaga vidgade arbetsuppgifter, och broinspektören även skall tjänstgöra å järnvägsbyrån, kunna dessa nya tjänster dock icke tillfullo motsvara indragningen av två tidigare tjänster. Den indragna notarietjänsten och de indragna 4 biträdande ingenjörstjänsterna motiveras av att vattenärendena överflyttas till vatten-

byggnadsbyrån, utan personalförstärkning därstädes, och av att väginspektörerna komma att övertaga den granskning av arbetsplaner, som nu huvudsakligen utföres av de biträdande ingenjörerna. Det ena av de båda icke-ordinarie kontorsbiträdena torde böra erhålla ordinarie tjänst.

Å den nuvarande tekniska byrån skulle vid nu rådande förhållande en viss förstärkning av arbetskrafterna vara oundgängligen nödvändig med hänsyn dels till att arbetet under senare år tillväxt oerhört i kvantitet och dels till behovet av att chefstjänstemännen må kunna ägna sig åt en ledande och sammanhållande verksamhet. Den nya vägbyrån upptager ett mindre personalantal, men torde likväl tillgodose nämnda behov, genom att arbetet i olika avseenden lättats både för de ledande och de underordnade tjänstemännen.

Den ordinarie notarietjänsten, vilken i sak är likvärdig med en byråingenjörstjänst, blir genom förslaget övertalig. De sakkunniga föreslå, att den uppföres å övergångsstat, till dess innehavaren bliver placerad på annan tjänst.

Lönesumman utan dyrtidstillägg för personalen å nuvarande tekniska byrån uppgår till 86 176 kronor, om för ordinarie tjänstemän på sedvanligt sätt räknas med näst högsta löneklassen för varje tjänst och för icke-ordinarie tjänstemän räknas med de faktiska lönerna. Motsvarande lönesumma för den föreslagna personalen å vägbyrån utgör 73 840 kronor. Förslaget innebär alltså i denna del en kostnadsminskning för byrån med cirka 12 300 kronor.

*Kostnads-
beräkning.*

Distriktstjänstemännens löner uppgå till 34 500 kronor och deras tillfälliga löneförbättring till 8 625 kronor eller tillsammans 43 125 kronor. Jämför man dessa kostnader med de till 115 000 kronor (sid. 51) beräknade kostnaderna för väginspektörerna jämte biträden m. m., vilka skola helt avlönas av statsmedel, finner man en kostnadsökning av cirka 71 900 kronor.

Sammanräknas kostnaderna för vägbyrån och väginspektörerna och jämföras med nuvarande kostnaderna för tekniska byrån och distriktstjänstemännen, finner man sålunda en kostnadsökning av 59 600 kronor.

Den fördel, som vinnes genom nämnda kostnadsökning, utgöres framför allt av en effektivare kontroll å statsbidrag till byggnad och underhåll, varigenom en bättre användning av i vägväsendet nedlagda medel vinnes. Det bör också framhållas, att även om den nuvarande organisationen bibehölles, skulle man icke kunna undgå en avsevärd kostnadsökning för dess anpassande till nuvarande förhållanden. Och överhuvud torde kunna sägas, att de statliga organisations- och kontrollkostnaderna för vägväsendet måste anses vara synnerligen små i förhållande till de enorma belopp, som årligen om-sättsas.

V. Järnvägsväsendet.

1. Den nuvarande kontrollen å enskilda järnvägar.

Kontroll å
byggande av
järnväg.

Då ny järnväg skall byggas, hava intressenterna att till Kungl. Maj:t ingå med ansökning om koncession, åtföljd av plan till anläggningen samt kostnadsberäkning. Ansökningen remitteras för yttrande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som också ålägges att inhämta vederbörande länsstyrelses, efter befolkningens hörande, avgivna yttrande. Därefter remitteras ansökningen till järnvägsstyrelsen och till chefen för generalstaben. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskar den tekniska utredningen och kostnadsberäkningen och yttrar sig även, liksom järnvägsstyrelsen, angående den föreslagna järnvägen från allmän lämplighetssynpunkt, utan att dock hittills någondera myndigheten brukat ingå på en djupare ekonomisk utredning om behovet av järnvägens tillkomst och förutsättningarna för dess ekonomiska bärighet — med hänsyn tagen jämväl till andra kommunikationsmöjligheter. I sammanhang med koncessionens beviljande fastställer Kungl. Maj:t plan och tekniska bestämmelser samt föreskriver, att fullständiga plan- och profilritningar över verkställd renstakning av järnvägen skola vara godkända av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, innan arbetet påbörjas; denna styrelse äger befogenhet att medgiva smärre avvikelser från den fastställda sträckningen samt smärre förändringar i järnvägens balanslinje och planens detaljer i öfrigt. Kungl. Maj:t förordnar därjämte viss person, vanligen distriktschefen i vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt, att under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen å statens vägnar i vanlig ordning utöva tillsyn å järnvägsarbetet och kontrollera, att detsamma varder enligt fastställd plan och med användande av fullgoda materialier utfört. Denne kontrollerande ingenjör äger även att pröva och godkänna ritningar för stationer samt håll- och lastplatser med tillhörande byggnader, för broar eller andra anläggningar samt för järnvägens överbyggnad med därtill hörande inrättningar, och han har därvid att särskilt tillse, att åt stationer samt håll- och lastplatser gives tillräckligt omfång m. m. Kontrollerande ingenjören äger att av koncessionshavaren uppbära ersättning enligt taxa för granskning av ritningar m. m.

Beträffande statslåneunderstödda järnvägsbyggnader har från och med år 1910 i enlighet med riksdagens då uttalade önskan den nämnda, uteslutande tekniska och jämförelsevis föga ingående kontrollen utvidgats till en betryggande teknisk-ekonomisk kontroll över järnvägsanläggningen, varom föreskrift intagits i statslåneresolutionerna; kontrollerande ingenjören har därvid tillerkänts ett arvode, som bestämts av Kungl. Maj:t och betalats av järnvägsföretaget. Tillika har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, för att få möjligast fasta grundval för bedömande av statslånets erforderliga storlek, brukat på järnvägens bekostnad låta vederbörande distriktschef å marken granska föreslagen järnvägs sträckning, byggnadsförhållanden m. m. och på grundval därav upprätta ett detaljerat kostnadsförslag. För statslåneunderstödda järnvägar förekommer numera också i viss mån en grundligare prövning av de trafik-ekonomiska förutsättningarna för järnvägsföretaget; bland de av riksdagen antagna villkoren för lån ur allmänna järnvägslånefonden har nämligen inryckts föreskrift, att behovet och ändamålsenligheten av banbyggnaden skola genom tillfredsställande utredning vara ådagalagda, och att därvid skall föreligga särskild beräkning rörande den sannolika omfattningen av järnvägens blivande trafik; beträffande lån ur bibanelånefonden stadgas, att behovet och

ändamålsenligheten av banbyggnaden, särskilt dess vikt i nationalekonomiskt hänseende, skola genom tillfredsställande utredning vara ådagalagda. — Statslån ur lånefonderna beviljas av Kungl. Maj:t och utbetalas av riksgäldskontoret.

Då järnvägsanläggning anmälts vara fullbordad, skall enligt kungörelsen den 11 december 1874 avsyning verkställas. Ifrågasättes att upplåta järnvägen eller någon del därav för allmän trafik, innan den ännu är så fullbordad, att den kan anmälas till avsyning, skall besiktning äga rum. Avsyning eller besiktning anordnas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och förrättningen utföres av kontrollerande ingenjören vid banbyggnaden och av tvenne av järnvägsstyrelsen på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens begäran utsedda sakkunniga, en för banbyggnad och en för rullande materiel. Förrättningsmännen åtnjuta dagarvoden och reseersättning av järnvägens ägare. Sedan avsyningsbetyg eller besiktningsintyg utfärdats, och sedan tjänstgöringsreglemente fastställts — vilket sedan år 1923 åligger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — har samma styrelse att utfärda tillstånd till banans öppnande för allmän trafik.

Beträffande utvidgningar och nyanläggningar vid redan befintliga järnvägar gäller enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens instruktion, att styrelsen äger meddela järnväg tillstånd att under iakttagande av de för järnvägen gällande bestämmelser, i enlighet med av styrelsen fastställd plan samt på de särskilda villkor, som styrelsen kan komma att därför föreskriva, på av järnvägen disponerad mark anlägga och efter föregående, av styrelsen föranstaltad besiktning för allmän trafik under viss angiven tid upplåta station, hållplats, lastplats eller bispår samt sedermera, därest behov av sådan anläggningens bibehållande visas föreligga, medgiva anläggningens bibehållande för framtiden. Granskning av planer för ändringsarbeten m. m. verkställas av vederbörande distriktstjänsteman mot ersättning av järnvägen.

Koncessionerna bruka stadga, att järnvägen skall vara underkastad kontroll från statens sida genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, såväl i avseende på järnvägens byggande som ifråga om dess underhållande för all framtid, samt vara pliktig att verkställa de förbättringar, som kunna föreskrivas för vinnande av nödig trafiksäkerhet.

På grund av dessa bestämmelser utfärdar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inspektionsföreläggande för distriktstjänstemännen, som i regel en gång årligen för varje järnväg inspektera underhållet av banan med fasta anläggningar och byggnader. I samband härmed ordnas även en särskild brokontroll. Distriktscheferna föra enligt styrelsens formulär upprättade s. k. broböcker, däri detaljerade anteckningar göras över respektive broars beskaffenhet och tillstånd med hänsyn till trafiksäkerhetens krav, bärighet m. m.

Enligt kungörelsen den 21 oktober 1864 äger även järnvägsstyrelsen utöva kontroll å underhållet av normalspåriga enskilda järnvägar, med vilka vagnsamtrafik äger rum, men av denna befogenhet torde järnvägsstyrelsen åtminstone numera icke göra bruk.

Kungl. kungörelsen den 31 december 1904 angående kontroll över enskilda järnvägars rullande materiel innehåller bestämmelser angående såväl godkännande av nya fordon, avsedda för allmän trafik, som underhållskontroll. Verksamheten är uppdelad mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen i huvudsak på så sätt, att järnvägsstyrelsen förordnar förrättningsman, då fråga är om ny normalspårig materiel eller materiel till ännu icke öppnad smalspårig järnväg, under det att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eljest ensam handlägger frågor rörande ny smalspårig materiel

Banunderhållskontroll.

*Kontroll
å rullande
materiel.*

samt underhållsinspektionen å all såväl smal- som normalspårig materiel. Liksom ovan sagts angående banunderhåll är järnvägsstyrelsen även berättigad utöva underhållskontroll å normalspårig materiel.

Föreskrifterna innehålla i huvudsak följande:

Rörande besiktning och godkännande av rullande materiel i sammanhang med järnvägs upplåtande för allmän trafik gäller ovannämnda kungörelse den 11 december 1874. I övrigt göres anmälan om besiktning och godkännande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i fråga om normalspårig järnväg anmodar järnvägsstyrelsen förordna sakkunnig besiktningsman, men eljest själv förordnar sådan; förrättningsmannen insänder besiktningsbevis till distriktschefen i vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt, vilken med eget yttrande överlämnar beviset till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som beslutar, huruvida materielen må tagas i bruk. För underhållsbesiktning å rullande materiel förordnar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen besiktningsman (såväl normal- som smalspåriga banor). Järnvägs ägare må, därest han så önskar, för förberedande granskning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inlämna ritningar å rullande materiel, som är avsedd att anskaffas; dessa ritningar granskas, då fråga är om järnväg, som ännu ej öppnats för allmän trafik, eller om redan öppnad normalspårig järnväg, av sakkunnig, som järnvägsstyrelsen efter anmodan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utser, och i andra fall av sakkunnig, utsedd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen; på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ankommer därefter att meddela, huruvida ritningarna kunna godkännas. Önskar järnvägsägare sakkunnigt biträde för utövande av kontroll över tillverkningen inom landet för dess räkning av rullande materiel, vare han berättigad att för erhållande av sakkunnig person hänvända sig i fall fråga är om järnväg, som ännu ej är för trafik öppnad eller som är för trafik öppnad och normalspårig, till järnvägsstyrelsen samt i andra fall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Närmare bestämmelser angående fordringarna å nyanskaffad rullande materiels beskaffenhet ävensom angående förfarandet vid besiktning och innehålllet av besiktningsbevis utfärdas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen. (Dessa bestämmelser äro utfärdade genom cirkulär den 21 juni 1905; jfr även järnvägsstyrelsens cirkulär angående beskaffenheten av sådan rullande materiel vid Sveriges normalspåriga järnvägar, som är avsedd för internationell trafik, den 25 maj 1908.)

Underhållsbesiktningen av rullande materiel bekostas helt och hållet av statsmedel. Däremot har vederbörande järnvägsägare att själv bestrida kostnaderna för granskning av ritningar, för besiktning av ny rullande materiel och för tillverkningskontroll; förrättningsmannens ersättning utgår enligt i förordningen angivna grunder.

Enligt samstämmiga uppgifter torde maskininspektionen hava varit till avsevärd nytta för åstadkommande av tillfredsställande rullande materiel och torde även av de enskilda järnvägarna själva — och särskilt de mindre, som sakna egna maskinfackmän — uppskattas på grund av de tillfällen till fullt sakkunnig konsultation, som erbjudas.

*Trafik-
säkerhets-
kontroll.*

Förutom genom besiktning, avsyning och godkännande av järnvägsanläggningar och rullande materiel samt underhållsinspektion har staten inflytande på trafiksäkerheten genom fastställandet av det tjänstgöringsreglemente, som är föreskrivet genom kungl. kungörelsen den 21 oktober 1864, och som skall innehålla föreskrifter rörande säkerhetstjänsten. Fastställandet av tjänstgöringsreglementen har genom kungl. brev den 2 mars 1923 överflyttats från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som dock i vissa fall av principiell innebörd har att samråda med järnvägsstyrelsen. Ifråga-

varande ärenden handläggas inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen närmast av maskininspektören. I viss mån utövar denne även tillsyn å tjänstgöringsreglementenas efterlevnad, utan att det ändock torde kunna sägas, att en fullständig trafiksäkerhetsinspektion med övervakande i alla olika avseenden av säkerhetstjänstens handhavande blivit genomförd.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åligger övervaka tillämpningen beträffande enskilda järnvägar av förordningen angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsning i samma plan av järnväg och väg.

Taxa för transporter å viss järnväg skall enligt koncessionen fastställas av Kungl. Maj:t, som enligt hittills tillämpad praxis inhämtat järnvägsstyrelsens yttrande i sådana taxeärenden. Även vederbörande länsstyrelsens yttrande inhämtas genom järnvägsstyrelsen. Fastställandet av taxa är givetvis baserat på ett bedömande av järnvägens ekonomi. Enligt uttalande av järnvägsstyrelsens chef inför de sakkunniga har emellertid styrelsen på grund av sin ömtåliga dubbelställning — samtidigt ämbetsverk och affärsförvaltning — icke kunnat giva de enskilda järnvägarnas taxeärenden en sådan beredning, som önskligt hade varit, och icke heller har styrelsen kunnat närmare följa den av de särskilda järnvägarna, inom ramen för fastställd maximitaxa, tillämpade taxepolitiken med specialtariffer, fraktnedsättningar, gynnande transportlägenheter o. dyl.

*Ekonomisk
kontroll och
taxeväsendet.*

I godssamtrafik tillämpas enligt frivillig överenskommelse den på statsbanetaxan uppbyggda samtrafikstaxan, varvid vissa s. k. banavgifter tillkomma de särskilda järnvägarna. Angående dessa banavgifter har järnvägsstyrelsen ansetts i viss mån äga beslutanderätt.

Gentemot alla de järnvägar, vilka hava statslån, äger staten ett ekonomiskt intresse för bevakande av sin rätt som långivare. I varje sådant bolags styrelse förordnar Kungl. Maj:t en ledamot och förordnar vidare ett ombud vid den årliga revisionen. För dessa styrelseledamöter och revisionsombud äro instruktioner utfärdade den 22 oktober 1892 respektive den 23 mars 1877 och den 16 mars 1917.

Såväl riksgäldsfullmäktige som statsrevisorerna äga granska statslåneunderstödda järnvägars räkenskaper, och känt är, att i anledning härav ett flertal ärenden rörande enskilda järnvägars finanser under senare år kommit under riksdagens prövning, varvid i vissa fall även väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande infordrats. Då riksgäldsfullmäktige själva icke hava tillgång till järnvägsfackkänedom, hava de under de senaste åren anlitat i järnvägsekonomiska frågor förfaren person för utredningar rörande särskilda järnvägars ekonomiska ställning.

På det hela taget måste emellertid sägas, att en effektiv ekonomisk kontroll å de enskilda järnvägarna hittills icke förefunnits.

Staten ingriper reglerande i de enskilda järnvägarnas verksamhet även i ett annat avseende, nämligen där fråga är om gemenskapsärenden mellan enskilda järnvägar inbördes eller mellan statens och enskilda järnvägar, exempelvis rörande gemensamt begagnande av föreningsstationer, rörande vagnsamtrafik o. s. v. I dylika fall har — såvida icke frivillig överenskommelse träffats — Kungl. Maj:t brukat besluta efter järnvägsstyrelsens och svenska järnvägsföreningens hörande, varemot väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i regel icke torde hava haft hand om beredningen av dylika ärenden.

*Vissa gemen-
skapsärenden.*

De viktigaste av de författningar samt kungl. brev av allmänt innehåll m. m., som reglera de enskilda järnvägarnas förhållanden till det allmänna, äro följande:

*Författningar
m. m.*

Kungl. kungörelsen angående vissa bestämmelser ifråga om begagnande och underhåll av enskilda bolags för allmän trafik upplåtna järnvägar den 21 oktober 1864, med däruti vidtagen ändring den 11 december 1874.

Kungl. kungörelsen angående ordningen för avsyning och besiktning av enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik den 11 december 1874.

Kungl. kungörelsen angående kontroll över enskilda järnvägars rullande materiel den 31 december 1904, med ändring den 31 december 1918.

Järnvägstrafikstadgan den 12 juni 1925.

Kungl. kungörelsen angående varningsmärken samt säkerhetsanordningar m. m. vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg den 23 maj 1924.

Kungl. förordningen innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teckning och utmätning av järnväg, så ock i fråga om förvaltning av järnväg under konkurs den 15 oktober 1880 med tillägg den 5 juli 1884 och ändringar den 11 oktober 1912 samt den 13 maj och den 17 juni 1921.

Kungl. kungörelsen om särskilda föreskrifter angående inrättande och förande av fastighetsbok i fråga om vissa järnvägar den 19 november 1880.

Lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift den 12 mars 1886 med ändring den 8 juli 1904 och tillägg den 17 juni 1916.

Lag om järnvägsaktiebolag den 22 juni 1911.

Lag om vad vid anläggande av järnväg eller spårväg bör iakttagas till trygghet av närliggande marks torrläggning den 11 juni 1920.

Lag angående expropriation den 12 maj 1917.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och järnvägsstyrelsens cirkulär angående enskilda järnvägars rullande materiel den 21 juni 1905 med ändring 1915.

Kungl. järnvägsstyrelsens cirkulär angående beskaflenheten av sådan rullande materiel vid Sveriges normalspåriga järnvägar, som är avsedd för internationell trafik, den 25 maj 1908, med tillägg den 11 juni 1914.

Kungl. brev den 31 oktober 1896, den 9 juli 1911, den 7 november 1919, den 16 februari 1923 och den 15 maj 1925 angående avgifter för begagnande av föreningsstationer.

Kungl. brev den 2 mars 1923 med bestämmelser rörande svensk vagnsamtrafik.

Konventioner angående internationell person-, gods- och vagnsamtrafik, samt vidare militära reglementen m. m.

I övrigt regleras järnvägarnas förhållanden genom koncessions- och statslånevillkoren. Bland de numera vanligen tillämpade koncessionsvillkoren må omnämnas:

att järnvägen skall vara underkastad kontroll från statens sida genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såväl i avseende på järnvägens byggande som ifråga om dess underhåll för all framtid, samt pliktig att verkställa de förbättringar, som kunna föreskrivas för vinnande av nödig trafiksäkerhet;

att avgifterna för transporter å järnvägen skola utgå enligt taxa, som Kungl. Maj:t fastställer, och som i allmänhet bör å vissa tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, lämpas efter sig då företeende omständigheter; och skall koncessionshavaren vara pliktig ställa sig till efterrättelse de bestämmelser ifråga om samtrafik med statens eller enskilda järnvägar och om avgifterna därför, som kunna utfärdas av Kungl. Maj:t, ävensom i övrigt alla de villkor och kontroller, som av Kungl. Maj:t provas lämpliga och nödiga;

att järnvägen är skyldig uppehålla trafiken å järnvägen i det omfång, som av Kungl. Maj:t provas skäligt;

att järnväg skall vara underkastad de bestämmelser, som Kungl. Maj:t kan finna nödigt meddela av anledning att annan järnväg med nådigt tillstånd anlägges, berörande den förra;

att statsverket skall äga inlösa järnvägen;

att järnvägen skall vara pliktig att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen och generalstabens avlämna vissa närmare föreskrivna uppgifter, ritningar m. m., däribland även uppgifter för statistik;

att, därest för transporter för kronan eller det allmännas räkning eller för anordnande av genomgående bantåg till befordring av resande eller allmänna posten å i förbindelse med varandra varande järnvägar Kungl. Maj:t finner, att tågen böra med hänsyn till tiderna eller eljest på visst sätt ordnas, är koncessionshavaren skyldig att ställa sig till efterrättelse, vad Kungl. Maj:t i sådant avseende bestämmer.

Bland lånevillkoren må i här förevarande samband särskilt omnämnas Kungl. Maj:ts rätt att insätta ombud i styrelse och revision.

2. Inrättande av en enhetlig järnvägsinspektion.

Det torde få anses vara sedan länge allmänligen erkänt, att den statliga tillsynen å de enskilda järnvägarna behöver reorganiseras och förstärkas.

I skrivelse den 9 mars 1904, vari riksdagen meddelade sitt beslut om anvisande av anslag för år 1905 för anordnande av inspektion av enskilda järnvägars rullande materiel, uttalade riksdagen, att det vore av verkligt behov påkallat, att ej blott ifråga om kontrollen över den rullande materielen utan även med avseende på kontrollen över själva banan samt trafikens skötande å de enskilda järnvägarna fullt bestämda och tydliga föreskrifter meddelades, samt att organen för statens kontrollerande verksamhet och kontrollens utövande på dessa områden klart angäves och noga bestämdes. Riksdagen framhöll tillika, att de fordringar, som från statens sida borde ställas på de enskilda järnvägsförvaltningarna, syntes vara av beskaffenhet att böra regleras genom av Konung och riksdag stiftad lag, i sammanhang varmed även statens kontrollerande verksamhet med avseende på de enskilda järnvägarna kunde och borde ordnas.

I anledning av denna skrivelse inrättades maskininspektionen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och utfärdades förutnämnda kungörelse angående kontroll över enskilda järnvägars rullande materiel, varjämte Kungl. Maj:t uppdrog åt en kommitté, den s. k. trafiksäkerhetskommittén, att uppgöra förslag dels till bestämmelser angående de fordringar, som för tillgodoseende av trafiksäkerheten eller eljest borde från statens sida ställas på de enskilda järnvägarna i avseende på såväl banans och materielens beskaffenhet som driftens anordning, dels ock till anordnande av nödig kontroll därå att berörda bestämmelser behörigen iäkttoges. Kommitténs betänkande den 26 september 1907 innehåller följande författningsförslag:

Lag angående koncession å enskild järnväg för allmän trafik.

Förordning angående byggnad och underhåll av enskild järnväg för allmän trafik.

Förordning angående rullande materiel vid enskild järnväg för allmän trafik.

Förordning angående driften å enskild järnväg för allmän trafik.

Förordning angående särskilda föreståndarebefattningar för ban-, maskin- och trafikavdelningarna vid enskilda järnvägar för allmän trafik.

Lag angående korsning av enskild järnväg för allmän trafik och väg.

Förordning angående kontroll över enskild järnväg för allmän trafik.

Kungörelse angående skyldighet för enskild järnväg för allmän trafik att till offentlig myndighet avlämna vissa handlingar och uppgifter.

Instruktion för kompetenskommissionen för enskilda järnvägar för allmän trafik.

*Tidigare
förslag.*

Enligt kommitténs förslag skulle all kontroll över de enskilda järnvägarna tillkomma väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt avse såväl bana och rullande materiel som driften. Angående ekonomisk kontroll och taxeväsendet yttrade sig kommittén dock icke. Enligt förslaget skulle i styrelsen nyinrättas två maskininspektörstjänster och en broinspektörstjänst. I övrigt skulle kontrollen närmast påvila distriktstjänstemännen. Även kontrollen av det sätt, varpå driften skötes, skulle åligga vederbörande distriktschefer. En reservant ansåg dock, att driftskontrollen borde uppdragas åt maskininspektörerna, och en annan reservant, att den borde uppdragas åt särskilda trafikinspektörer.

Kommitténs förslag har ännu icke varit föremål för statsmakternas slutliga prövning. Maskininspektion har ju dock varit provisoriskt anordnad, och i proposition år 1918 föreslogs att, i avvaktan på den slutliga prövningen, å extra stat anvisa anslag för en trafikinspektör jämte assistent, vilket förslag dock ej vann riksdagens bifall. År 1918 uppgjordes inom civildepartementet, på grundval av kommitténs betänkande, förslag till proposition angående koncessionslag m. m., varuti bland annat intogos vissa bestämmelser, syftande på ekonomisk kontroll.

Oavsett behandlingen av trafiksäkerhetskommitténs förslag, har riksdagen under årens lopp vid flerfaldiga tillfällen behandlat frågor om kontroll å de enskilda järnvägarna. Särskilt har därvid den ekonomiska kontrollen tilldragit sig intresse såväl ur synpunkten att tillvarataga statens intresse såsom långivare som också ur allmänna samhällssynpunkter. Utan att åsyfta fullständighet må därom följande anföras.

Vad långgivaresynpunkten beträffar, uttalade sig 1910 års riksdag för en för statens intressen betryggande teknisk-ekonomisk kontroll över de med statslån understödda enskilda järnvägarna, beträffande såväl anläggningarnas genomförande som därmed sammanhängande förvaltningsåtgärder, och dylik kontroll har sedermera, på grund av Kungl. Maj:ts föreskrifter i statslåne-resolutionerna, städse varit anordnad. Då frågan förevar vid 1916 års riksdag, inrycktes bland lånevillkoren en allmän föreskrift om statens kontroll, men de närmare bestämmelserna avsågos att bli utfärdade av Kungl. Maj:t. 1921 års riksdag uttalade i skrivelse, nr 340, angående vidtagande av åtgärder beträffande utlåningsrörelsen till enskilda järnvägar, att varken det dittills tillämpade förfarings sättet vid beviljande av låneunderstöd eller gällande bestämmelser för låns utlämnande och förvaltning eller sättet för dessa bestämmelser tillämpning kunde anses tillfredsställande; icke heller den tillsyn, som fullmäktige i riksgäldskontoret utövade över de bolag, som ej behörigen erlade sina inbetalningar å statslånen, syntes riksdagen tillfredsställande, och det syntes nödvändigt, att fullmäktige åtminstone i vissa fall låte, med anlitande av i järnvägstekniska frågor sakkunnigt biträde, verkställa en grundlig undersökning av järnvägsbolagens förvaltning; vidare ansåg riksdagen en omläggning av sättet för utseende av statens ombud i låneunderstödda järnvägsbolags styrelse och revision vara önskvärd. Riksdagens nämnda skrivelse utmynnade i en anhållan om utredning av frågan om statens utlåning för understödande av enskilda järnvägsföretag. Denna utredning blev verkställd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämte särskilda sakkunniga. Såsom en följd härav inrycktes av 1923 års riksdag bland lånevillkoren föreskrift, att behovet och ändamålsenligheten av banbyggnaden skulle genom tillfredsställande utredning vara ådagalagda, samt, beträffande lån ur allmänna järnvägslånefonden, att beräkning rörande den sannolika omfattningen av järnvägens blivande trafik skulle föreligga. Vidare sänktes statslånenens relativa belopp i förhållande till anläggningskostnaden. I propositionen i detta ärende anfördes av departementschefen bland annat, att

i vissa hänseenden en bättre tillsyn över järnvägsbolagen vunnits genom av riksgäldsfullmäktige redan vidtagna åtgärder; särskilt vore att märka fullmäktiges föranstaltande att i erforderliga fall med anlitande av sakkunnigt biträde granska bolagens förvaltning och ekonomiska ställning, varigenom ett av 1921 års riksdag uttalat önskemål förverkligats. Jämväl bokföringsförhållandenas förbättrande torde inom en ej alltför avlägsen framtid bliva verklighet. Vidare meddelade departementschefen, att han avsåg att föreslå vissa ändringar i instruktionerna för statens ombud i låneunderstödda järnvägsbolags styrelse och revision, i syfte att vinna ett bättre samarbete mellan ombuden och fullmäktige i riksgäldskontoret.

Ur en mera allmän synpunkt än enbart tillvaratagandet av statens långgivareintresse förekom vid 1917 års riksdag spørsmålet rörande en i samhällsgagnande syfte utvidgad ekonomisk och teknisk kontroll å de enskilda järnvägarna. I motion nr 274 i andra kammaren föreslog utredande åtgärder i ett flertal olika avseenden, och riksdagens båda kamrar beslöt var för sig hemställa om utredning i tvenne av dessa avseenden, nämligen dels om i vilken utsträckning enskilda järnvägsaktiebolag må kunna åläggas införande av ett enhetligt bokföringssystem samt för sådana bolag stadgas normerande bestämmelser för avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonder, dels ock om i vad mån den statliga kontrollen över de enskilda järnvägarna kunde och borde utvidgas. Enär kamrarna beträffande viss annan punkt i motionen stannade i skiljaktiga beslut, kom likväl något riksdagens beslut i nyssnämnda avseenden icke till stånd. Från riksdagsbehandlingen av ärendet förtjänar framhållas, att såväl järnvägsstyrelsen som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och riksgäldsfullmäktige i avgivna utlåtanden kraftigt underströko behovet av åtgärder till enhetlig bokföring m. m. Vidare må erinras, att andra kammarens vederbörande utskott i sitt utlåtande anförde, att utskottet ansåg, att en utvidgad statlig kontroll över de enskilda järnvägarna, rätt utövad, kunde vara till kommunikationsväsendets gagn. Särskilt ansåg utskottet såväl med hänsyn till statens finansiella intresse som stor långivare som till det stora kommunala kapital, som vore i järnvägarna engagerat, ävensom till den stora allmänhetens intresse av välskötta kommunikationer med lägsta trafiktaxor, att en noggrannare ekonomisk kontroll vore av nöden.

I frågan om bokföringen vid de enskilda järnvägarna begärde riksdagen i skrivelse den 2 mars 1920 utredning, och en av Kungl. Maj:t för ändamålet tillsatt kommission avgav år 1923 utredning och förslag angående de enskilda järnvägarnas bokföring, innehållande lagförslag m. m. Proposition i ärendet har ännu icke framlagts.

Beträffande formerna för kontrollverksamhetens utövande har järnvägsstyrelsen i utlåtande den 31 mars 1910 och den 31 oktober 1917 förklarat sig icke hava något att erinra mot den av trafiksäkerhetskommittén föreslagna kontrollens förläggande under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen; dock förekommo skiljaktiga meningar beträffande driftkontrollen. Sedermera har efter förslag av järnvägsstyrelsen fastställandet av enskilda järnvägars tjänstgöringsreglementen genom kungl. brev den 2 mars 1923 förlagts till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I skrivelse den 12 november 1921 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet har chefen för statens järnvägar framhållit såsom en av flera skäl önskvärd och lämplig åtgärd, att befattningen med de enskilda järnvägarnas taxefrågor måtte avlyftas från järnvägsstyrelsen, och vid överläggningar med de sakkunniga har han uttalat sig för att vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation även dessa ärenden dit förläggas. Statsbanechefen har vid dessa överläggningar med de sakkunniga överhuvud taget framhållit som ett önskemål, att så mycket

som möjligt av de ärenden, som beröra de enskilda järnvägarna, skola skiljas från järnvägsstyrelsens ämbetsbefattning och förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Han har därvid uttalat sig för en i vissa avseenden vidgad och förstärkt kontroll över de enskilda järnvägarna och bland arbetsuppgifter, som borde upptagas av en omorganiserad väg- och vattenbyggnadsstyrelse, nämnt koncessionsfrågor och frågor om statslån, frågor om sammanslagningar av enskilda järnvägar, besiktning och avsyning av banor, avsyning och löpande besiktning av rullande materiel, beredning av frågor och förslag till Kungl. Maj:t om bestämmelser rörande vagnsamtrafik, tidtabellskontroll, granskning och förslag rörande de enskilda järnvägarnas taxor jämte kontroll å taxornas tillämpning, förslag i samarbete med järnvägsstyrelsen till bestämmelser angående samtrafiktaxor och samtrafiksvägar, bestämmelser för de enskilda järnvägarnas bokföring, rapportväsen och statistik samt kontroll av deras ekonomiska redovisning m. m. En förutsättning för att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle kunna upptaga alla dessa arbetsuppgifter vore, enligt statsbanechefens mening, att styrelsen gäves även järnvägsekonomiskt och i praktisk järnvägsdrift skolade arbetskrafter, och det erfordrades inom styrelsen såväl en avdelning för järnvägstekniska som en för järnvägsekonomiska angelägenheter, enär han ansåg uteslutet, att båda dessa grupper av ärenden kunde sammanföras på en hand i beredande och föredragande instans.

*Utländska
förhållanden.*

I de främmande länder, där ett omfattande privatbanenät förekommer, utövar staten merendels en ingående inspektion. Särskilt är detta fallet i Frankrike, England och Förenta staterna, där principen om järnvägarnas karaktär av det gemensamma tjänande allmänföretag slagit starkt igenom, och järnvägsbolagens fria ekonomiska dispositionsrätt såsom följd härav blivit kraftigt kringskuren.

*Motiv för
inspektion.*

Utan att vilja underkänna den förtjänstfulla skötsel, som i stort sett utmärker flertalet enskilda järnvägar, äro de sakkunniga övertygade om att en tämligen ingående tillsyn å järnvägarna jämte en statlig reglering av deras förhållanden i allt fall är behöfvlig och ägnad att främja betydelsefulla samhällsintressen, och de sakkunniga hava därför icke kunnat skilja sig från sitt utredningsuppdrag utan att angiva, huru den nu på olika myndigheter splittrade tillsynen bör rationellt anordnas och i erforderlig mån förstärkas.

Motiven för den statliga inspektionen äro i huvudsak följande:

För tillgodoseende av säkerheten till liv och lem fordras, att samhället övervakar, att de för allmän trafik upplåtna järnvägarna med tillhörande anläggningar och rullande materiel utföras och vidmakthållas på tillfredsställande sätt, samt att den en utomordentlig precision och omsorg krävande driften ombesörjes fullt oantastligt. För dessa ändamål kräves alltså en byggnads- och underhållsinspektion å bana, anläggningar och rullande materiel samt en driftinspektion över tjänstens korrekta fullgörande i alla de delar, som hava betydelse för trafiksäkerheten. På grund av den starka splittringen av det svenska järnvägssystemet i en mängd förvaltningar, av vilka många äro för små för att kunna i sin tjänst anställa fackutbildade tekniker för de olika grenarna av järnvägstjänsten, får den tekniska inspektionen i vårt land en samtidigt konsulterande uppgift att fylla, vilkens betydelse icke bör underskattas.

Samhällsintresset är emellertid icke bundet allenast vid trafiksäkerheten, utan i minst lika hög grad vid järnvägsväsendets ändamålsenliga utformning och dess förmåga att tillfullo motsvara de stora och viktiga samhällsintressen, som därav äro beroende. Järnvägarna äro i eminent grad direkt inriktade

på det allmännas betjänande, och deras verksamhet är av genomgripande betydelse för landets och de särskilda landsdelarnas ekonomiska utveckling. Järnvägarna äro allmänföretag, som visserligen handhavas av enskilda, men som måste handhavas opartiskt till det allmännas bästa. Den monopolställning de i viss mån intaga gör frågan särskilt betydelsefull. Det är motiverat, att statsmyndigheterna övervaka såväl järnvägsnätets rationella utbyggande som verksamhetens fortgång på ett både ekonomiskt och i avseende på tjänliga trafikordningar tillfredsställande sätt, t. ex. beträffande tidtabellsväsendet, samtrafiksanordningar m. m. Samtidigt föreligger för staten såsom långivare till ett flertal järnvägar behovet av att genom ekonomisk och finansiell tillsyn tillgodose sina intressen, vilka äro av betydande storleksordning, även om de måste anses komma i andra rummet efter det allmännas intresse av ett väl fungerande järnvägsväsende.

Av det nu anförda följer behovet av en tillsyn dels av ekonomisk art, dels ock med hänsyn till att bästa möjliga trafikmöjligheter beredas allmänheten. Den ekonomiska inspektionen har i första hand att underkasta koncessions- och statslåneansökningar en grundlig trafikekonomisk prövning. Därtill kommer såsom en städse förefintlig fortlöpande uppgift bokförings- och finansiell kontroll med det dubbla syftet att utgöra grundval för taxerelageringar och att tillvarata statsverkets ekonomiska intressen. I samband därmed fordras också en fortlöpande tillsyn å järnvägarnas egna taxepolitiska åtgöranden. För tillgodoseende av allmänhetens intressen tillkommer även övervakandet av tidtabellsväsendet och samtrafiksanordningar m. m.

I tämligen nära anslutning till den ekonomiska inspektionen kommer även reglerandet av för olika järnvägar gemensamma angelägenheter, i vilket avseende underdåniga utlåtanden särskilt torde förekomma.

Det bör i detta sammanhang erinras, att de penningbelopp, som äro nedlagda i de enskilda järnvägarna eller som av dem årligen omsättas, äro betydande. De trafikerade enskilda järnvägarnas byggnadskostnad uppgår till omkring 700 milj. kr., och statens fordran av dessa järnvägar till omkring 70 milj. kr.; kapitalet är i övrigt till avsevärd del tecknat av kommuner. Järnvägarnas bruttoinkomster uppgingo år 1924 till omkring 156 milj. kr. Det torde även böra erinras, att till och med under nuvarande tider betydliga belopp årligen nedläggas i nya enskilda järnvägar.

De sakkunniga vilja i detta sammanhang framhålla, att kravet på en centraliserad och mera fullständig kontroll över det enskilda järnvägsväsendet, som av statsmakterna vid skilda tillfällen påkallats, och som av de sakkunniga nu i viss omfattning även förordas, icke får tolkas som något underkännande av den ståndpunkt, på vilken det svenska enskilda järnvägsväsendet nu står. De enskilda järnvägarna äro i regel väl skötta, men den standard de nu innehava är enligt de sakkunnigas uppfattning resultatet av ett gott samarbete mellan järnvägsförvaltningarna själva och den tillsyn, som hittills utövats över järnvägarna från statsverkets sida. Att denna tillsyn nu på ett rationellt sätt centraliseras och särskilt ur ekonomisk synpunkt vidgas kan därför, enligt de sakkunnigas mening, endast främja de enskilda järnvägarnas fortsatta utveckling för sin viktiga uppgift samt möjliggöra en under nu rådande förhållanden säkerligen välbehövlig, skärpt ekonomisk prövning av järnvägsväsendet och dess fortsatta utveckling.

Statens rätt att öva tillsyn å de enskilda järnvägarnas verksamhet grundas närmast på de i vederbörande koncessioner inryckta villkoren. Bland dessa äga särskilt följande betydelse i dessa avseenden:

Kungl. kungörelsen den 21 oktober 1864 angående vissa bestämmelser ifråga om begagnande och underhåll av enskilda bolags för allmän trafik

*Rättsgrunder
för inspek-
tionen.*

upplåtna järnvägar med däri sedermera vidtagna ändringar skall vara tillämplig på järnväg, vilkens ägare skall vara underkastad kontroll från statens sida genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såväl i avseende på järnvägens byggande som ifråga om dess underhåll för all framtid samt pliktig att verkställa de förbättringar därå, som kunna föreskrivas för vinnande av nödig trafiksäkerhet.

Denna bestämmelse, som förekom i koncessioner redan på 1860-talet, fastställer klart rättigheten till all erforderlig byggnads- och underhållsinspektion och till att fastställa tjänstgöringsreglemente. Däremot framgår icke omedelbart, att staten i övrigt förbehållit sig att övervaka säkerhetstjänstens fullgörande; möjligen kan dock detta anses följa av att tjänstgöringsreglemente skall fastställas, vilket rimligtvis även bör innebära rätt att övervaka dess tillämpning.

Avgifterna för transporter å järnvägen skola utgå enligt taxa, som Kungl. Maj:t fastställer, och vilken taxa i allmänhet bör å vissa tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, lämpas efter sig då företeende omständigheter; och skall koncessionshavaren vara pliktig ställa sig till efterrättelse de bestämmelser ifråga om samtrafik med statens eller enskilda järnvägar och om avgifterna därför, som kunna utfärdas av Kungl. Maj:t, ävensom i övrigt alla de villkor och kontroller, som av Kungl. Maj:t prövas lämpliga och nödiga.

Den senare delen av denna bestämmelse berättigar uppenbarligen en fullständig ekonomisk inspektion, som vad statslåneunderstödda järnvägar beträffar även följer av lånevillkoren. I äldre koncessioner har emellertid villkoret icke samma lydelse, och det har på grund härav blivit ifrågasatt, huruvida de äldre järnvägarna äro skyldiga underkasta sig särskilda samtrafiksbestämmelser.

Därest koncessionshavaren skulle underlåta att uppehålla trafiken å järnvägen i det omfång, som av Kungl. Maj:t prövas skäligt, äger Kungl. Maj:t, om Kungl. Maj:t därtill finner skäl, förordna, att trafiken tillsvidare må besörjas av staten eller annan med användande av järnvägens materiel och övriga tillhörigheter. Därest för transporter för kronan eller det allmännas räkning eller för anordnande av genomgående bantåg till befordring av resande eller allmänna posten å vederbörande och med densamma i förbindelse varande järnvägar Kungl. Maj:t finner, att tågen å järnvägen ifråga böra med hänsyn till tiderna eller eljest på visst sätt ordnas, är koncessionshavaren skyldig att ställa sig till efterrättelse, vad Kungl. Maj:t i sådant avseende bestämmer.

Av dessa villkor, som likväl icke förekomma i äldre koncessioner, följer uppenbarligen rätt för staten att kontrollera och ingripa i de för allmänhetens betjänande avsedda trafikordningarna och speciellt ifråga om tidtabell för bantågen.

Oavsett bestämmelserna i koncessionerna, vilka i äldre tider icke innehållit så uttömmande villkor, som nu anses erforderliga, torde järnvägarna genom lagstiftning kunna åläggas att underkasta sig all den kontroll m. m., som för det allmännas bästa prövas erforderlig. Trafiksäkerhetskommitténs förslag avsåg att i lagstiftningsväg erhålla fullt bestämda och tydliga föreskrifter i dessa avseenden.

*Upphörande
av järnvägs-
styrelsens
inspektion.*

Vissa rent praktiska skäl skulle kunna anses tala för att uppdraga åt järnvägsstyrelsen att utöva tillsynen å de enskilda järnvägarna. Järnvägstjänsten innehåller nämligen ett stort antal olikartade specialfack, som vart och ett kräver sin specialist. Inom järnvägsstyrelsen skulle tillsynen å de enskilda järnvägarna i olika avseenden möjligen kunna påläggas de specialister, som i allt fall måste finnas för statens järnvägars egen räkning, medan

det i ett annat verk blir svårare att förena tillräckligt omfattande kännedom om olika fack. Därtill kommer att järnvägsstyrelsen enligt 1864, 1874 och 1904 års förordningar ansetts böra hava visst inflytande på anläggningar och materiel vid järnvägar, med vilka statens järnvägar hava samtrafik. Beträffande taxeväsendet skulle kunna anföras, att fastställandet av de enskilda järnvägarnas taxor icke kan ske utan ett mycket nära samband med regleringen av samtrafikstaxe villkoren, vilka åtminstone för närvarande uppbyggas på grundval av statsbanetaxan och handhavas av järnvägsstyrelsen; det skulle även kunna sägas, att strävandet efter så vitt möjligt enhetliga grundprinciper för hela det svenska järnvägssystemets taxeväsende bättre kunde fullföljas, om samtliga taxeärendens beredning tillkomme en och samma centralmyndighet.

Emellertid tala bestämda principiella skäl mot att kombinera statens affärsrörelse med tillsynen å de enskilda järnvägarna. För järnvägsstyrelsens egen del synes det vara angeläget, att den får helt koncentrera sig på den stora uppgiften att förvalta statens järnvägar utan splittring på ovidkommande angelägenheter. Från de enskilda järnvägarnas synpunkt kan det icke undgå att synas oegentligt, att ett — låt vara det största — av flera sidoordnade företag, vilka till varandra stå i ett blandat konkurrens- och gemenskapsförhållande, skall hava inflytande på frågor, som äro av avgörande betydelse för de andra företagens utveckling och särskilt deras ekonomi. Enligt vad de sakkunniga försport, råder bland de enskilda järnvägarna en allmän önskan, att detta förhållande skall ändras, åtminstone i fråga om ekonomiska ting. Även om det icke kan andragas exempel på — eller ens förmodas — att järnvägsstyrelsen vid sina avgöranden eller yttranden i enskilda järnvägars angelägenheter skulle hava låtit sig påverkas av egna intressesynpunkter, framstår det dock för rättsmedvetandet såsom icke önskvärt, att sådant ens skulle kunna tänkas. Närmast gäller det anförda taxeväsendet, där i viss mån konkurrensförhållande förefinnes. Ännu tydligare framträder saken emellertid i gemenskapsangelägenheter av olika slag, i vilka det icke kan vara lämpligt, att järnvägsstyrelsen skall framträda på en gång såsom officiellt beredande instans och såsom part. Av anförda skäl synes det önskligt, att så vitt möjligt hela den statliga tillsynen förläggas till en i affärsavseende fullt fristående och opartisk myndighet.

De sakkunniga finna också, att en sådan anordning är praktiskt väl genomförbar. Den ban- och byggnadstekniska tillsynen är redan nu förlagd till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och beträffande den maskintekniska tillsynen torde bärande skäl knappast förefinnas för att bibehålla den nuvarande splittringen mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen. I samband med dessa båda grenar av teknisk tillsyn bör också den egentliga driftkontrollen i erforderlig grad kunna utövas. I dessa avseenden torde redan principiell enighet föreligga om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ställning som tillsynsmyndighet, och någon farhåga för att icke tillräcklig fackkännedom skall förefinnas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde icke behöva yppas. Såsom en nyhet tillkommer den ekonomiska tillsynen, som kräver att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillföres erforderlig kompetens, och om så sker torde intet hindra, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen övertager järnvägsstyrelsens funktioner även i dessa avseenden. Liksom det är självfallet, att järnvägsstyrelsen i tekniska och driftstekniska anläggningar skall beredas tillfälle att göra sina synpunkter gällande i sådana avseenden, som hava betydelse för samtrafiken med statens järnvägar, måste även i taxeväsendet och i erforderliga fall i övriga ekonomiska frågor samarbete äga rum mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen för att åvägbringa nödig enhetlighet i själva

grundprinciperna. Det torde emellertid icke behöva befaras, att ett sådant samarbete skall åstadkomma onödig omgång, eller att icke enhetlighet i principerna skall kunna uppnås i den utsträckning, som är önskelig. I taxeväsendet har ju för övrigt Kungl. Maj:t avgörandet i sin hand.

De sakkunniga finna det således vara principiellt riktigt, och icke förbundet med några allvarliga praktiska olägenheter, att järnvägsstyrelsens befattning med de enskilda järnvägarnas angelägenheter bringas att upphöra. En självfallen förutsättning är dock, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utrustas med erforderliga sakkunniga arbetskrafter. Om så icke skulle bliva fallet, låge det givetvis en fara i att överflytta inspektionen från järnvägsstyrelsen.

*Sakkunnigas
förslag.*

Vid övervägande av föreliggande spörsmål och med hänsyn tagen såväl till behovet av en grundligare inspektion som till önskvärdheten att upphäva den nuvarande splittringen på skilda inspektionsmyndigheter hava de sakkunniga kommit till den slutsatsen, att den nuvarande järnvägsbyrån inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör utvidgas till en central järnvägsinspektion, som skall handhava all erforderlig kontrollverksamhet över de enskilda järnvägarna.

Inspektionens uppgifter bliva av dels teknisk, dels ekonomisk art, och inspektionen kommer således att fungera på två i viss mån åtskilda grenar eller avdelningar, en teknisk och en ekonomisk. I den tekniska inspektionsgrenen inbegripes även den del av trafiksäkerhetskontrollen, som avser driftstjänstens behöriga fullgörande, och såsom nära samhörande med den ekonomiska inspektionsgrenen räknas handläggningen av ärenden rörande reglering av gemenskapsförhållanden mellan olika järnvägar samt rörande tidtabeller och i övrigt rörande trafikolägenheternas tillräcklighet för trafikanterna.

I organisatoriskt avseende anse de sakkunniga, att vissa fördelar skulle vara att vinna genom att den utvidgade järnvägsinspektionen bibehålles inom ramen av en enda byrå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, innefattande såväl den tekniska som den ekonomiska inspektionsgrenen. För tillgodoseende av de synpunkter i detta avseende, som framförts av järnvägsstyrelsens chef, hava de sakkunniga föreslagit upprättandet för den ekonomiska inspektionen av en byrådirektörsbefattning, som förutsättes i regel komma att utöva självständig föredragning.

I yttrande, som angående inrättandet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av en särskild järnvägsinspektion avgivits av delegerade för Svenska spårvägsföreningen, har gagnet av en dylik centralisering framhållits men därjämte ifrågasatts, huruvida icke härmed borde sammanföras även den elektriska inspektion å spårvägsföretagen, som nu handhaves av kommerskollegium. De sakkunniga hava visserligen funnit det sålunda framförda förslaget värt beaktande, men då några större olägenheter av bestående förhållanden icke försports, hava de sakkunniga icke ifrågasatt ändring i detta avseende.

*Den tekniska
inspektionen.*

På den tekniska inspektionen skall läggas det arbete, som nu utföres av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägsbyrå, med undantag dock för den trafikekonomiska prövningen av koncessions- och låneansökningar samt vissa andra allmänna arbetsuppgifter (t. ex. lagstiftningsfrågor), vidare det arbete, som utföres av den till järnvägsbyrån anknutna maskininspektionen jämte motsvarande inom järnvägsstyrelsen utfört arbete för enskilda järnvägar, samt slutligen det arbete, som påvilar distriktstjänstemännen och de av järnvägsstyrelsen utsedda förrättningsmännen vid besiktning och avsyning

av nyanlagd järnväg. Såsom en utvidgad arbetsuppgift skall tillkomma en grundligare trafiksäkerhetsinspektion.

Arbetsuppgifterna sönderfalla i tre grupper, nämligen banbyggnads- och banunderhållskontroll, maskininspektion och trafiksäkerhetsinspektion.

Banbyggnads- och banunderhållsinspektionen omfattar granskning av upprättade järnvägsförslag och yttrande ur byggnadsteknisk och kostnads-synpunkt över koncessionsansökningar, godkännande av ritningar till de renstakade förslagen och till stationer, håll- och lastplatser, överbyggnad m. m., vidare teknisk-ekonomisk kontroll under byggnadstiden, fastställande av namn å stationer, godkännande av nya byggnader och anläggningar vid färdiga banor, samt fortlöpande banunderhållskontroll å för allmän trafik upplåtna järnvägar.

För banunderhållsinspektioner hava distriktstjänstemännen år 1924 i alla distrikten tillsammans taga använt cirka 150 dagar. Detta arbetes koncentring till en central byrå torde medföra en viss tidsbesparing, och det torde för övrigt icke heller bliva nödvändigt att varje år underkasta varje järnväg inspektion, utan inspektionstätheten bör kunna anpassas efter den kännedom, man erhåller om underhållets kvalitet vid olika banor. I gengäld torde emellertid inspektionerna, då de förekomma, kunna göras mera grundliga.

För dessa underhållsinspektioner samt förekommande avsyningar av nya anläggningar vid färdiga banor ävensom för det egentliga byråarbetet, omfattande granskning av planer för nya järnvägar samt ritningar till nya byggnader och anläggningar vid färdiga banor m. m., torde man kunna beräkna, att, under förutsättning att byråchefen själv är väg- och vattenbyggnads-fackman, skall erfordras ytterligare blott en tjänsteman, vilken då bör hava förste byråingenjörs tjänsteställning. Det bör kunna förväntas, att dessa båda tjänstemän skola förvärva en grundlig fackinsikt, och att de därför böra kunna ägna sakkunnig tillsyn vid granskning av planer och underhålls-inspektion även åt mera komplicerade anläggningar, såsom växel- och signal-säkerhetsanläggningar m. m.

För att emellertid uppfylla även kravet på en speciell brobyggnadstekniskt sakkunnig fackman, som framförts redan av trafiksäkerhetskommittén och sedermera vid olika tillfällen även av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, utan att frågan ännu vunnit sin lösning, hava de sakkunniga, såsom förut anförts, föreslagit upptagande i vägbyrån av en broinspektör med tjänstgöringsskyldighet även å järnvägsbyrån. Det förutsattes alltså, att denne broinspektör skall granska brobyggnadsplaner samt utöva underhållsinspektion å broar.

Med den angivna fåtaliga personalen kan emellertid icke med visshet påräknas att också medhinna den teknisk-ekonomiska kontrollen å järnvägar under byggnad. För denna viktiga arbetsuppgift, som hittills vanligen utförts av distriktstjänstemän, nödgas man alltså förutsätta, att, åtminstone om flera järnvägsbyggnader samtidigt pågå, särskilda kontrollanter måste anlitas. Detta torde dock icke behöva vålla någon svårighet, och då kontrollantarvode betalas av järnvägsföretaget, behöver hänsyn härtill icke tagas i statförslaget. Samtliga övriga arbetsuppgifter förutsättas däremot kunna medhinnas av den angivna byråpersonalen.

Maskininspektionen omfattar besiktning och godkännande av lokomotiv, vagnar och andra fordon, avsedda att tagas i bruk vid för allmän trafik upplåtna järnvägar, samt underhållsinspektion å i bruk varande materiel. Dessutom äro de enskilda järnvägarna berättigade att till förberedande granskning inlämna ritningar å rullande materiel, som är avsedd att anskaffas, samt att erhålla sakkunnigt biträde för kontroll å tillverkningen

inom landet av rullande materiel. Förrättningarna handhavas av maskininspektören och biträdande maskininspektören, vilka äro anställda på extra stat i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, samt av byrådirektören å järnvägsstyrelsens maskinbyrås inspektionsavdelning. Angående arbetets fördelning dem emellan är redogörelse förut lämnad.

De sakkunniga föreslå icke någon annan principiell ändring beträffande maskininspektionen, än att arbetet helt och hållet överflyttas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Därvid bör järnvägsstyrelsen äga att underrätta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om de krav, som böra uppställas på materiel, avsedd för samtrafik med statsbanorna, och i övrigt bör självfallet samarbete mellan de båda styrelserna äga rum i syfte att verka för enhetlig standard m. m. ifråga om den rullande materielen. Givetvis bör järnvägsstyrelsen även äga att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen göra anmälan rörande eventuellt iakttagna brister i de enskilda järnvägarnas rullande materiel och dess underhåll.

De i 1864 och 1874 års förordningar givna föreskrifterna om rätt för järnvägsstyrelsen att öva tillsyn å underhållet av bana och rullande materiel vid enskilda järnvägar torde utan olägenhet kunna upphävas. Likaså torde föreskriften om tvenne av järnvägsstyrelsen utsedda förrättningsmän vid besiktning och avsyning av enskild järnväg böra utgå, varefter nämnda båda förordningar ävensom 1904 års förordning angående rullande materiel böra omredigeras.

Maskininspektionen kräver, såsom anförts, för närvarande två tjänstemän i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och en del av en tjänsteman i järnvägsstyrelsen, varvid emellertid även ärenden rörande tjänstgöringsreglementen och i viss mån tillsynen å dessas efterlevnad handhavas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens maskininspektör. Omfattningen av maskininspektionens arbetsbörda är beroende dels på storleken av förekommande nyanskaffningar och dels på underhållsstandarden och det därav betingade större eller mindre behovet av underhållsinspektion. Sannolikt torde arbetet framdeles bliva av ungefär samma omfattning som nu, och ehuru maskininspektören för närvarande är starkt arbetsbelastad, torde man kunna utgå från ett behov av blott två tjänstemän, av vilka en torde böra vara byrådirektör och eventuellt åläggas egen föredragningsplikt samt en förste byråingenjör.

Det kunde ifrågasättas, att för den del av trafiksäkerhetskontrollen, som består i fastställande av tjänstgöringsreglementen och tillsyn å deras efterlevnad samt driftens utövande i övrigt, inrätta en särskild trafikinspektörs-tjänst, på sätt en reservant inom trafiksäkerhetskommittén förordade och sedermera i proposition vid 1918 års riksdag föreslagits. De sakkunniga anse sig emellertid icke böra hemställa om en sådan åtgärd, utan föreslå i anslutning till nuvarande faktiskt rådande förhållanden, att tjänstgöringsreglementsärenden inom styrelsen handläggas av maskininspektören, samt att tillsyn å driftens handhavande utövas av de tekniska tjänstemännen under deras inspektionsresor i samband med underhållsinspektionen å anläggningar och rullande materiel.

Den
ekonomiska
inspektionen.

Den ekonomiska inspektionen skall sörja för prövningen ur ekonomisk synpunkt av koncessions- och låneansökningar samt andra ärenden av allmän ekonomisk art, som nu handläggas av de tekniska tjänstemännen å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägsbyrå; dylika frågor avlyftas då även i viss mån från järnvägsstyrelsens avdelning för ekonomiska utredningar. Från järnvägsstyrelsens inrikes taxebyrå övertages beredningen av enskilda järnvägars taxeärenden, och från järnvägsstyrelsens statistiska kontor övertages utarbetandet av järnvägsstatistik i vad rör enskilda järnvägar.

Beträffande sådana utredningar, vartill riksgäldskontoret hittills anlitat särskilda utredningsmän, bör inspektionen kunna stå till riksgäldskontorets förfogande. Den ekonomiska inspektionens verksamhet kommer emellertid icke enbart att bestå i på dylikt sätt övertagna arbetsuppgifter. Det måste såsom väsentligt förutsättas, att inspektionen kommer att på ett både till arten och omfånget annat sätt än hittills övervaka ekonomi, taxor m. m.

De viktigaste arbetsuppgifterna kunna i huvudsak angivas på följande sätt.

En grundlig trafikekonomisk granskning av koncessions- och låneansökningar skall söka genomtränga det objektiva behovet av ifrågasatta järnvägar samt de sannolika förutsättningarna för dessas framtida bärighet, givetvis under hänsynstagande till andra möjliga utvägar att tillfredsställa förefintliga kommunikationsbehov. Syftet blir att söka så vitt möjligt säkerställa en riktig utbyggnadspolitik för järnvägsnätet — varuti som bekant tidigare åtskilliga brustit — samt att, på sätt riksdagen vid upprepade tillfällen uttalat, tillse att lånemedel icke nedläggas i företag, som sakna förutsättningar att bära sig. Dylika koncessions- och låneärenden torde endast förekomma i ett mindre antal årligen, men även om det förutsättes, att sökandena själva fortfarande skola prestera vederhäftiga utredningar, torde varje sådant ärende kräva ett betydligt arbete. Det är för övrigt icke blott fråga om helt nya järnvägar. Analoga prövningar kunna ifrågakomma i samband med kompletteringar och förändringar inom det befintliga järnvägsnätet och vid frågor om järnvägsfusioner.

En rationell fusionsbildning inom vårt enskilda järnvägsväsende är en synnerligen angelägen sak. I varje fall, där fusioner ifrågasätts, uppstå ekonomiska spörsmål, som för tillgodoseende av statens och det allmännas intressen böra prövas av inspektionen. Det får också antagas, att inspektionen, rätt handhavd, själv skall kunna finna utvägar till initiativ och främjande av fusionsbildningar.

Den ordinära löpande arbetsuppgiften för den ekonomiska inspektionen blir en fortlöpande ekonomisk kontroll över de till mer än ett hundratal uppgående järnvägarna. Förutsättning för att en sådan tillsyn skall kunna bli effektiv är, att bindande bokföringsbestämmelser utfärdas, vilka bland annat skola noggrant angiva avskrivningarna samt avgränsa drift- och underhållskostnader från kapitalinvesteringsutgifter. De sakkunniga utgå från att sådana föreskrifter inom en nära framtid bli lagfästa. Det närmast liggande syftet med kontrollen är av tvåfaldig art: dels att utgöra grundlag för taxebildningen och dels att tillvarataga statens fordringsrätt. Båda syftena kräva ett grundligt inträngande i bolagens såväl finansförvaltning som drifts-ekonomi.

Även om tillvaratagandet av statsverkets rätt berör stora kapitalbelopp, torde det förstnämnda syftet — reglering av taxebildningen — vara det viktigaste. Det gäller härvidlag ingalunda enbart reglering av taxehöjden med någon index, allt efter järnvägens ekonomiska bärighet. Taxebildningen är, som bekant, en synnerligen invecklad sak och rymmer såväl i principer som kanske framförallt i tillämpningen många och ständigt nya problem. Bland tillämpningsfrågor kan ifrågakomma, att den ekonomiska inspektionen med uppmärksamhet följer särskild järnvägs egen fraktnedsättningspolitik till förhindrande av att enskildas eller samhällets intressen orättmätigt skadas. Taxefrågorna inrymma många i hög grad ömtåliga spörsmål — bland annat sammanhängande med vilka intressen som behärska järnvägsledningen — och deras riktiga bedömande är för det allmänna av stor vikt. Samtrafiksregleringen erbjuder vidare ett omfattande arbetsfält.

Beträffande tillvaratagandet av statens-långivarens intressen erhåller riksgäldskontoret i den ekonomiska inspektionen ett i järnvägarnas finanser och ekonomiska grundvalar väl initierat organ, som kan biträda med erforderliga utredningar. Självfallet skall inspektionen hava skyldighet att självständigt verka för statsintressenas tillgodoseenden, och den bör till riksgäldsfullmäktige meddela, vad som kan vara av vikt. Statens ombud i låneunderstödda järnvägars styrelse och revision, av vilkas verksamhet riksgäldskontoret hittills icke ansett sig hava full nytta, böra ställas i nära samarbetsförhållande till den ekonomiska inspektionen och deras verksamhet därigenom bättre nyttiggöras. Rörande icke längre solventa järnvägar läser inspektionen få avgiva förslag.

Den ekonomiska inspektionen torde mycket snart komma att tagas i anspråk för utredningar och utlåtanden i åtskilliga stora frågor av allmän betydelse, särskilt berörande järnvägarnas inbördes gemenskapsförhållanden och förhållande till statsbanorna. Sådana frågor kunna — förutom järnvägsfusioner, bokföringsföreskrifter eller allmänna lagbestämmelser — komma att röra t. ex. samtrafiksbestämmelser, vagnsamtrafiks-föreskrifter, ekonomisk reglering beträffande föreningsstationer o. s. v. Självfallet kommer inspektionen härvidlag icke att fungera enbart som statskontrollant, utan i lika mån blir det dess uppgift att tillvarata det samfälliga järnvägsväsendets bästa, och det bör kunna antagas vara till förmån för de enskilda järnvägarna själva, att deras angelägenheter handläggas av en opartisk sakkunnig myndighet.

Beträffande tidtabellskontroll och i övrigt tillsyn över trafikanordningarnas tillräcklighet i förhållande till den trafikerande allmänheten, vilja de sakkunniga icke föreslå en kontinuerligt arbetande inspektion såsom utomlands ofta är fallet. Men det torde vara av betydelse, att en sakkunnig instans förefinnes för prövning av förekommande klagomål. Redan förefintligheten av en sådan instans torde i viss mån vara tillräcklig för syftet. Då klagomål rörande tidtabeller m. m. ofta kunna få bedömas från synpunkt av vad som ekonomiskt taget ligger inom gränserna för järnvägens prestationsförmåga, synas dessa frågor böra handläggas av inspektionens tekniska och ekonomiska avdelningar gemensamt.

Statistiken över enskilda järnvägar utarbetas för närvarande av järnvägsstyrelsens statistiska kontor, som utger årspublikationen *Allmän järnvägsstatistik* med utförliga uppgifter rörande varje enskild järnväg samt en mindre månadspublikation, *Järnvägsstatistiska meddelanden*, med summariska uppgifter om månadsresultaten för järnvägarna tillsammans tagna i grupper; icke publicerade sammanställningar upprättas månadsvis angående varje särskild järnvägs viktigaste trafik- och ekonomiska data. Då en järnvägsekonomisk avdelning inrättas inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, är det ändamålsenligt att dit förlägga utarbetandet av statistiken, dels därför att denna bör utformas med hänsyn till särskilt den ekonomiska inspektionens behov, och dels därför att tillgången till primärmaterialet för statistiken är av vikt för inspektionen. De sakkunniga vilja i detta sammanhang erinra om att en förutsättning för att statistiken skall bli tillförlitlig, särskilt ifråga om utgiftsredovisningen och det finansiella resultatet, är att bindande bokföringsföreskrifter bli utfärdade.

Den ekonomiska inspektionen kommer att bilda en motsvarighet till den sedan ett tiotal år inom järnvägsstyrelsen förefintliga avdelningen för ekonomiska utredningar, vilkens verksamhet i olika avseenden varit ett värderat hjälpmedel för statsbaneledningen. Den ekonomiska inspektionens sakkunskap i trafikfrågor och ekonomi torde inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunna tillgodogöras även för andra slag av kommunikationsutredningar än dem, som avse järnvägar.

Med hänsyn till de stora allmänna värden och intressen, som bliva förknippade med den ekonomiska inspektionens verksamhet, samt till den ömtåliga ställningen i förhållande till enskilda järnvägsföretag, för vilka frågor av största ekonomiska betydelse bliva beroende av inspektionens beredning, borde måhända den ekonomiska inspektionsgrenen förestås av en tjänsteman i byråchef's tjänsteställning. De sakkunniga anse emellertid önskligt, att inspektionens båda grenar bliva organisatoriskt sammanhållna inom ramen av en byrå, och under förutsättning, att byråchefstjänsten innehaves av en väg- och vattenbyggnadsteknisk fackman, bör då den ekonomiska inspektionsavdelningen förestås av en byrådirektör. Denne bör vara i besittning av ingående erfarenhet särskilt om järnvägsekonomiska förhållanden och järnvägstaxeväsendet. Med hänsyn till arbetsuppgifternas omfattning och art beträffande såväl taxor som andra ekonomiska och allmänna frågor, föreslås till byrådirektörens biträde en sekreterare med i huvudsak samma kvalifikationer, möjligen med huvudvikt lagd på förtrogenhet i detalj med taxetekniken. För det statistiska arbetet torde erfordras minst en kontorsskrivare och två kanslibiträden, varvid den ledning av det statistiska arbetet, som nu inom järnvägsstyrelsen påvilar en aktuarie och en förste bokhållare, får läggas på byrådirektören och sekreteraren jämsides med deras övriga åligganden.

Erforderliga biträden i övrigt på järnvägsinspektionen torde kunna angivas till 1 kontorsskrivare, motsvarande en nu å järnvägsinspektionen befintlig extra tjänsteman, samt 3 kontorsbiträden.

För järnvägsinspektionen eller järnvägsbyrån skulle enligt det anförda, och fränsett den å vägbyrån placerade broinspektören, erfordras följande personal i följande lönegrader:

*Personal
och kostnads-
beräkning.*

1 byråchef	B 30
1 byrådirektör (maskininspektionen).....	B 28
1 byrådirektör (ekonomiska inspektionen).....	B 28
1 förste byråingenjör (banbyggnad och banunderhåll)	B 27
1 förste byråingenjör (maskininspektionen)	B 27
1 sekreterare (ekonomiska inspektionen)	B 24
1 kontorsskrivare (maskininspektionen)	B 15
1 kontorsskrivare (statistik).....	B 15
2 kanslibiträden (statistik)	B 7
3 kontorsbiträden (skrivgöromål m. m.)	B 4
eller tillsammans 13 tjänstemän.	

Härvid har med hänsyn till nödvändigheten att möjliggöra en fullgod rekrytering förutsatts, att de båda förste byråingenjörerna skola liksom förste byråingenjörer i järnvägsstyrelsen placeras i lönegrad B 27.

Personalen å styrelsens järnvägsbyrå utgöres för närvarande, fränsett en byråingenjör, som delvis tjänstgjort å tekniska byrån och av de sakkunniga räknats såsom där anställd, av följande tjänstemän:

1 byråchef	B 30
1 förste byråingenjör	B 26
1 maskininspektör	icke-ordinarie B 27
1 assistent åt d:o	icke-ordinarie B 22
1 kontorsskrivare.....	icke-ordinarie B 15
1 kontorsbiträde.....	B 4
eller tillsammans 6 tjänstemän.	

De sakkunnigas förslag innebär således, fränsett å ena sidan den nya broinspektörstjänsten och å andra sidan den hittills befintliga men å annan

byrå tjänstgörande byråingenjören, en ökning med 7 tjänster, nämligen 2 för den egentliga ekonomiska inspektionen, 3 för statistiskt arbete och 2 för skrivgöromål m. m.

För den tekniska inspektionen innebär förslaget icke någon personalökning men väl ett överförande på ordinarie stat och en viss löneförbättring av maskinspektionens tjänstemän. Då den tekniska inspektionen skall övertaga arbetsuppgifter både från järnvägsstyrelsen och från distriktstjänstemännen, innebär förslaget således i realiteten en minskad personaluppsättning i förhållande till arbetsmängden. De sakkunniga känna sig dock övertygade om att det genom en god och praktisk anordning av inspektionsverksamheten skall bli möjligt att med den angivna personalen medhinna en tillfyllestgörande kontroll. Såsom tidigare nämnts, erhålles någon arbetslättnad genom vägbyråns brospecialist, och för teknisk-ekonomisk kontroll å järnvägar under byggnad förutsättes såsom förut särskilda kontrollanter bli anlitade.

Av den ekonomiska inspektionens personal kan sekreteraren anses motsvara en vid järnvägsstyrelsens inrikes taxebyrå tillförordnad notarie, sysselsatt med handläggning av enskilda järnvägars taxerenden, och innebär således icke en ny tjänst och endast en ringa verklig kostnadsökning för statsverket. Byrådirektörstjänsten är däremot att anse som en helt ny statstjänst, men det bör märkas, att dess tillkomst minskar arbetsbelastningen i järnvägsstyrelsen på byråchefen å inrikes taxebyrå och byrådirektören för ekonomiska utredningar, varjämte riksgäldskontoret bör kunna göra någon besparing genom att icke behöva särskilt anlita ekonomisk expert. De för statistiskt arbete avsedda 3 tjänstemännen motsvaras av en talrikare och högre ställd personal i järnvägsstyrelsen (bland annat en aktuarie och en förste bokhållare), som vid vakans torde kunna indragas och intill dess får förutsättas bli utnyttjad för andra arbeten. Den statistiska personalen innebär således en kostnadsöverflyttning från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Den med två kontorsbiträden utökade biträdespersonalen innebär en kostnadsökning.

Lönesumman för den föreslagna personalen å järnvägsinspektionen, beräknad efter näst högsta löneklassen för varje tjänst och med frånseende av dyrtidstillägg, utgör 86 004 kronor. För nu befintliga tjänster, utom byråingenjörstjänsten, är, med samma beräkningsgrund för ordinarie tjänster och med faktiska beloppen för icke ordinarie tjänster, lönesumman 45 960 kronor. Av löneökningen 40 044 kronor få emellertid 18 804 kronor (en notarietjänst samt statistikpersonalen) anses vara en från järnvägsstyrelsen överflyttad kostnad, så att den verkliga lönekostnadsökningen på grund av organiserandet av den enhetliga järnvägsinspektionen stannar vid cirka 21 200 kronor. Därvid har då hänsyn icke tagits till att förslaget innebär frigörandet av en del av arbetskraften för några andra tjänstemän, nämligen distriktstjänstemännen, järnvägsstyrelsens maskininspektör och byråchef på inrikes taxebyrå och byrådirektör för ekonomiska utredningar, och ej heller till riksgäldskontorets utgiftsminskning. Om även dessa omständigheter tagas i beräkning, måste den slutliga löneökningen bli helt obetydlig.

Om dyrtidstillägg skola beräknas, böra de angivna lönesummorna och differenserna ökas med cirka 20 %.

Sådana resekostnader, som även nu bestridas av statsverket, torde bli i stort sett av samma storlek som nu. På de egentliga expenskostnaderna (papper m. m.) kommer en kostnad av cirka 6 000 kronor för statistiskt tryck, vilket emellertid blott innebär en kostnadsöverflyttning från järnvägsstyrelsen.

Kostnadsökningen skulle sålunda bli:

	utan dyrtids- tillägg	med dyrtids- tillägg
verklig kostnadsökning	kr. 21 200: —	kr. 25 400: —
från statens järnvägar överflyttad kostnad ...	» 24 800: —	» 28 600: —
	Summa kr. 46 000: —	kr. 54 000: —

Härtill komma emellertid vissa kostnader, som nu direkt belasta de enskilda järnvägarna, men avgå vissa bidrag från de enskilda järnvägarna.

De sakkunniga föreslå nämligen enligt i det följande angiven motivering, att sådana slag av förrättningsavgifter, som hittills erlagts av vederbörande järnväg direkt till förrättningsmannen (t. ex. för granskning av ritningar, avsyning av rullande materiel o. s. v.), icke vidare skola utgå i andra fall än vid kontroll å järnväg under byggnad, men att i gengäld varje för allmän trafik upplåten järnväg samt såsom järnväg koncessionerad spårväg skall såsom bidrag till järnvägsinspektionens kostnader erlagga en viss på förhand fixerad årlig avgift, vilken för de egentliga järnvägarnas vidkommande beräknas efter 0.04 % av bruttoinkomsten. I sådant fall komma inspektionens räkenskaper att belastas med på ifrågavarande slag av förrättningar belöpande resekostnader, förslagsvis uppskattade till 5 000 kronor, och anslaget till expenser för allmänna arbeten behöver höjas med detta belopp. Å andra sidan beräknas järnvägarnas årliga avgifter tillföra inspektionen ett kostnadsbidrag av 65 000 kronor.

Enligt från Svenska järnvägsföreningen lämnad uppgift hava till föreningen anslutna trafikerade järnvägar under senare år haft en sammanlagd utgift för inspektionsförrättningar enligt taxa av något över 30 000 kronor årligen. Läggas här till motsvarande kostnader för till föreningen icke anslutna järnvägar samt för spårvägar, vilka koncessionerats såsom järnvägar, torde man uppskattningsvis komma till ett sammanlagt avgiftsbelopp av 35 000 kronor, frånsett kontrollantarvoden för järnvägar under byggnad. Större delen av detta belopp torde falla på kontroll av ny rullande materiel eller besiktningar i samband med ökning av tillåtna hastigheten. Att beloppet är så jämförelsevis stort torde förklaras av att taxan för besiktning av rullande materiel i vissa fall leder till höga avgifter. Då förrättningsavgifterna förutsättas slopade och förrättningar utförda av järnvägsbyråns tjänstemän utan annan ersättning än lönen jämte reseersättning, så torde för statsverket icke uppstå annan direkt kostnad för ifrågavarande förrättningar än de här ovan till 5 000 kronor uppskattade resekostnaderna.

För vissa efterföljande överläggningar erfordras en beräkning av järnvägsinspektionens totalkostnader, inberäknat samtliga kostnader för resor och expenser. Dessa totalkostnader uppskattas sålunda:

Avlöningar	kr. 86 000: —
Dyrtidstillägg	» 17 000: —
Vikariatsersättningar	» 1 000: —
Resekostnader	» 12 000: —
Expenser	» 8 000: —

Summa kr. 124 000: —

Järnvägarnas årliga bidrag beräknas inbringa cirka 65 000 kronor, varefter på statsverket skulle kvarstanna 59 000 kronor i kostnader för järnvägsinspektionen.

3. Inspektionskostnadernas täckning.

Annan statlig inspektion.

Vid den av staten på så många av samhällslivets områden utövade tillsynen förekomma för närvarande olika system för kostnadstäckning.

Bank- och fondinspektionens samt försäkringsinspektionens kostnader täckas genom årliga bidrag, som banker och fondkommissionärer respektive försäkringsbolag enligt föreskrift i vederbörande lagar erlægga med belopp, som uträknas såsom viss procent av egna fonder, av köp- och försäljningsprovisioner och av premieintäkter. Bland riksstatens utgifter upptagas anslag till bank- och fondinspektionen samt försäkringsinspektionen på samma sätt som till andra verk, dock med beteckning reservationsanslag och med angivande av att anslaget skall direkt utgå av de inflytande bidragen. Avgifterna upptagas på riksstatens inkomstsida med särskild rubrik under upp- börd i statens verksamhet, och i den mån överskott uppstår föres detta som reservation på utgiftsanslaget. Dessutom hava banker och försäkrings- bolag att betala arvode till av tillsynsmyndigheten förordnade revisions- ombud.

Likartade på förhand fastställda årsavgifter, som påläggas visst slag av företag, förekomma i övrigt för tillsynen å sparbanker och såsom bidrag till riksförsäkringsanstaltens och försäkringsrådets verksamhet; i sistnämnda fallet rör det sig dock icke enbart om en inspektionsverksamhet.

I andra fall förekommer, att statsverket tillfallande avgifter enligt taxa uttagas för varje särskild förrättning, och att vederbörande statsmyndighets utgifter på nyss angivet budgettekniskt sätt bestridas av sålunda inflytande inkomster. På detta sätt täckes kostnaden för statens biografbyrå genom avgifter för granskning av biografbilder samt kostnaderna för patent- och registreringsverket resp. mynt- och justeringsverket genom patent, varu- märkes- och registreringsavgifter resp. genom inkomsten av myntning och justering; i sistnämnda båda fall är det dock endast delvis ett statligt kon- troll- och inspektionssyfte, som föreligger. Avgifter för registrering av automobil- er indragas till statsverket och användas i erforderlig utsträckning till täckning av motsvarande utgifter.

I återigen andra fall förekommer, att de enligt taxa utgående avgifterna för kontrollförrättningar icke ingå till statsverket utan direkt tillfalla för- rättningmännen; så är exempelvis fallet beträffande besiktning av automo- biler, där dock under vissa förutsättningar en del av avgiften ingår till statsverket, samt i huvudsak beträffande besiktning av luftfartyg.

Slutligen sker i åtskilliga fall den statliga inspektionen utan kostnad för det inspekterade företaget, t. ex. i de rent socialt motiverade inspektions- grenarna, såsom yrkesinspektionen, sjukkasseinspektionen med flera. Även fartygsinspektionen sker utan annan kostnad för den inspekterade än stämpelavgift å vissa certifikat, varvid dock i detta samband torde böra observeras, att sjöfartsnäringen är underkastad en specialbeskattnings genom de såsom beviljning upptagna lastpenningarna. Kostnaderna för den elek- triska inspektionen bestridas i allt väsentligt av statsverket, men det in- spekterade företaget har dock att till förrättningsmannen erlægga en ersätt- ning av 25 kr. pr förrättning.

Järnvägs- inspektion.

Kostnaderna för den nuvarande kontrollen å enskilda järnvägar bestridas på flera olika sätt: avlöningar för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägs- byrå belastar styrelsens stat, avlöningar för tjänstemän i järnvägsstyrelsen, som handlägga ifrågasvarande ärenden, belastar statens järnvägars drift, rese- kostnader och dagarvoden för underhållsinspektioner å bana och rullande materiel m. m. falla på expensanslaget för allmänna arbeten, granskning av

ritningar för överbyggnad, stationer m. m. å järnvägar under byggnad, teknisk-ekonomiska kontrollen å statslåneunderstödda sådana järnvägar, avsyning av ny järnväg samt besiktning, ritningsgranskning och tillverkningskontroll å ny rullande materiel betalas direkt av vederbörande företag och tillfaller förrättningsmännen.

Den nuvarande uppdelningen mellan sådan kontroll, som bekostas av statsverket, och sådan, som bekostas av vederbörande företag, torde knappast vara grundad på bärande principiella skäl. Granskning av planer till nya järnvägar sker kostnadsfritt i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medan granskning av ritningar till överbyggnad, stationer m. m. utföres mot betalning av kontrollerande ingenjören, ehuru båda dessa slag av granskning tjäna likartade syften. Den statliga kontrollen å ny rullande materiel, som är avsedd att tagas i bruk, kan varken från statens eller järnvägarnas egen synpunkt sägas vara av väsentligen annan art än den fortlöpande underhållskontrollen över att samma materiel alltjämt bibehålles i trafikdugligt skick.

Såsom i varje fall oegentligt framstår det förhållandet, att vissa kostnader för tillsynen å enskilda järnvägar drabba statens järnvägars drift.

Då enligt de sakkunnigas förslag kontrollen icke längre skall utövas av distriktstjänstemän, vilkas fasta löner äro baserade på att arvode enligt taxa skall erhållas för utförda förrättningar, utan — fränsett möjligen kontroll å järnvägar under byggnad — av fast avlönade tjänstemän i styrelsen, synes något starkare skäl icke föreligga att i vissa fall bibehålla särskilda förrättningsarvoden, som i form av sportler tillfalla dessa tjänstemän.

Det kunde då ifrågasättas att indraga nämnda förrättningsarvoden till statsverket såsom ett bidrag till järnvägsinspektionens kostnader. De sakkunnigas flertal har emellertid icke ansett ett sådant system tillfredsställande, enligt vilket en inspekterande statsmyndighet i vissa, men icke i alla fall skulle utställa räkning på kostnaderna för inspektionsförrättningar, synnerligast som en fullt bestämd åtskillnad mellan de kostnadsbelagda och de kostnadsfria inspektionerna icke förefinnas. Lämpligare synes vara, att de kostnader, som nu påvila de enskilda järnvägarna för kontroll, ersättas med ett efter generella grunder uttaget allmänt bidrag till järnvägsinspektionens kostnader. Ett sådant bidrag torde böra utgå såsom årlig avgift på alla för allmän trafik upplåtna järnvägar med ett för alla lika förhållande till näst föregående års bruttoinkomst, dock att för sådana spårvägar, som koncessionerats såsom järnvägar, avgiften torde böra utgå efter särskilda grunder.

Endast för teknisk-ekonomisk kontroll å statslåneunderstödda järnvägar under byggnad, där i allmänhet en särskild kontrollant erfordras för tillsyn å arbetet under dess fortgång, torde såsom hittills särskild avgift för kontrollantkostnaden böra uttagas. Vidare böra givetvis statens ombud i statslåneunderstödda järnvägsbolags styrelse och revision fortfarande äga uppbära arvoden. Självfallet skall det också ankomma på järnvägarna att såsom hittills själva förebbringa erforderliga ritningar och utredningar m. m. Den järnvägarna nu tillkommande rätten att genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhålla sakkunnig person för kontroll å tillverkningen av rullande materiel torde böra bortfalla. I övrigt skall av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utan kostnad i det särskilda fallet för vederbörande företagare verkställas all kontroll- och inspektionsverksamhet samt all handläggning av förekommande ärenden. För tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde böra föreskrivas, att de icke skola äga rättighet att mot ersättning av enskild järnväg för dess räkning åtaga sig uppdrag, såsom upprättande av ritningar, utövande av tillverkningskontroll eller verkställande av tekniska och ekonomiska utredningar.

Full eller
partiell kost-
nadstäck-
ning.

I frågan, huruvida det må anses rättvist och skäligt, att, i analogi med vad vid vissa andra statliga inspektionsgrenar är fallet, järnvägsbyråns kostnader i dess helhet skola täckas av de enskilda järnvägarna (samt de såsom järnvägar koncessionerade spårvägarna), hava olika meningar varit företrädade bland de sakkunniga.

En ledamot har, såsom i särskilt yttrande utvecklats, velat bibehålla nuvarande ordning för avgifter. I övrigt hava följande meningar framförts.

Å ena sidan har gjorts gällande, att en sådan anordning är fullt berättigad och skälig. Även om en motsvarande anordning ännu icke är genomförd beträffande samtliga statliga inspektionsgrenar, så synes dock i en mängd fall den principen hava gjort sig gällande, att, där ett visst *bestämt slag av näringsutövning eller yrke* ansetts erfordra statligt övervakande eller reglering, så hava kostnaderna härför ansetts böra i en eller annan form belasta just denna näring men icke statsverket och det allmänna. Järnvägsbyrån inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan i detta avseende sägas vara analog med bank- och fondinspektionen samt försäkringsinspektionen. I alla tre fallen gäller det enskilda företag, vilka utöva en för samhället betydelsefull verksamhet, som emellertid i viss mån är undandragen en fullt fri konkurrens (koncessions- eller licenssystem) och tillika är av så komplicerad beskaffenhet, att säkerhet för en i allmännyttig anda handhavd verksamhet icke kan vinnas, med mindre en sakkunnig inspektionsmyndighet äger kontrollera verksamheten. Inspektionens uppgift är att tillgodose det allmännas intresse och i sista hand att varje enskild kund till företagen blir lojalt betjänad i en angelägenhet, vilkens grunder han icke själv kan helt överblicka; beträffande försäkringsbolagen sker detta genom övervakande av försäkringstekniskt riktiga normer och betryggande fondbildning, beträffande bankerna genom övervakande av penningplacering och solvens och beträffande järnvägarna genom övervakande av dels trafiksäkerheten och dels en ekonomiskt rättvis och gynnsam behandling av trafikanterna (taxor m. m.). — Det har också framhållits, att den administrativa kontroll- och utredningsverksamhet, som inom statens järnvägars förvaltning närmast kan anses motsvara den tekniska och ekonomiska inspektionen å de enskilda järnvägarna, med sin kostnad direkt belastar statsbanedriften, varför en viss jämställdhet ernås, om de enskilda järnvägarna själva få betala den erforderliga tillsynen. Överhuvud taget kan det synas rimligt, att så vitt möjligt varje särskilt slag av rörelse omedelbart belastas även med de för denna art av rörelse förbundna kontrollomkostnaderna, hellre än att omkostnaderna fördelas såsom en statens allmänna utgift.

Från samma utgångspunkt har även framhållits, att den på varje enskild järnväg fallande kostnaden för järnvägsbyrån icke är av sådan storlek, att den kan bliva betungande. Avgiften borde lämpligast utgå i förhållande till bruttoinkomsten, år 1924 uppgående till omkring 156 miljoner kronor, och enligt de sakkunnigas kostnadsberäkning skulle en årlig avgift av högst 0.08 % av bruttoinkomsten vara tillfyllest (för spårvägar med järnvägskoncession finge en annan eller modifierad beräkningsgrund uppställas). Denna måttliga utgift bör för de enskilda järnvägarna, såsom enhet betraktade, väl motsvaras av att alla deras angelägenheter komma att handhavas av en enda sakkunnig statsmyndighet.

De sakkunnigas flertal har emellertid icke anslutit sig till denna ståndpunkt utan ansett, att de enskilda järnvägarnas bidrag kan begränsas till att i stort sett omfatta endast de direkta inspektionskostnaderna. Till motivering härför anføres följande:

Då åtminstone i några andra fall av statlig inspektion och däribland även sådana, som avse visst bestämt slag av näringsutövning, inspektionskostnaderna helt eller delvis bestridas av staten, kan man icke åberopa en i övrigt fullt genomförd princip för att nu i samband med förändring av inspektionsorganisationen påfordra, att de enskilda järnvägarna skola bestrida hela kostnaden för järnvägsbyrån. Vissa delar av arbetet på byrån torde kunna betraktas såsom närmast motsvarande statens allmänna förvaltningsutgifter men icke såsom med de enskilda järnvägarnas rörelse oundgängligen förbundna kontrollomkostnader. Inspektionsbyråns arbete kommer jämväl att omfatta prövning av ärenden rörande projekterade järnvägar, och tvekan kan råda — åtminstone i särskilda fall — huruvida och i vad mån kostnaden härför skäligen kan påläggas de trafikerade järnvägarna. Det kan vidare anföras, att ärenden rörande tillvaratagande av statens långgivareintresse endast beröra en del av de enskilda järnvägarna.

Slutligen må det också förtjäna beaktande, att det vid nuvarande tidpunkt, då ett stort antal enskilda järnvägar befinna sig i ett ytterst brydsamt ekonomiskt läge, kan synas mindre välbetänkt att, med brytande av den för järnvägarna hittills gällande ordningen, pålägga dem en kostnadsbörda, som går avsevärt utöver den nuvarande.

På grund av dessa överväganden har de sakkunnigas flertal ansett skäligt att begränsa de enskilda järnvägarnas bidragsplikt till omkring hälften av de beräknade totalkostnaderna för järnvägsbyrån, som (sid. 77) uppskattats till 124 000 kronor. Detta skulle ungefär kunna anses motsvara de egentliga inspektionskostnaderna. Med nödig marginal borde sålunda av de enskilda järnvägarna uttagas 65 000 à 70 000 kronor. De enskilda järnvägarnas bruttoinkomster redovisas i 1923 års statistik med cirka 156 miljoner kronor. Därest av de enskilda järnvägarna uttages en avgift med 0.04 % av bruttoinkomsten, skulle alltså erhållas 62 400 kronor och med tillägg av avgifter från de såsom järnvägar koncessionerade spårvägarna inalles omkring 65 000 kronor eller ungefär den såsom skälig angivna summan. Härvid bör dock anmärkas, att järnvägarnas inkomster för närvarande äro stadda i sjunkande, och att, om denna tendens skulle fortvara, de efter angivna grunder uträknade inspektionsbidragen komma att sjunka.

Inbegripet dyrtidstillägg samt vissa för staten nyttillkommande resekostnader, har (sid. 77) den inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppkommande kostnadsökningen beräknats till 59 000 kronor, varav i runda tal 30 000 kronor utgöra en verklig kostnadsökning för statsverket och 29 000 kronor kunna anses utgöra en från statens järnvägar överflyttad kostnad, som motsvaras av uppkommande besparingsmöjligheter å statens järnvägars driftkonto. De föreslagna bidragen komma sålunda att täcka såväl statsverkets verkliga utgiftsökning som den från statsbanorna till riksbudgeten överflyttade kostnaden. Detta synes de sakkunniga vara ett skäligt förhållande, att de enskilda järnvägarna vid den även i deras eget intresse liggande omorganisationen få bidraga med både den verkliga kostnadsökningen och den kostnad, som förut utan varje rimligt berättigande belastat statens järnvägars drift.

För de enskilda järnvägarna själva innebär det angivna bidraget en utgiftsökning, utöver de nu utgående förrättningsarvodena, med omkring 30 000 kronor. Utgiften blir annorlunda fördelad mellan de enskilda järnvägarna än enligt nuvarande ordning, men de sakkunniga kunna icke finna denna förändrade fördelningsgrund oberättigad.

Föreskrift om järnvägarnas bidragsplikt borde lämpligen inryckas i en blivande allmän järnvägslagstiftning, men då de sakkunniga icke kunna med sitt förslag avvakta genomförandet av en sådan, hava de ansett sig böra föreslå en särskild lag i ärendet.

Det kan ifrågasättas att i lagen angiva, att ungefär halva kostnaden för järnvägsbyrån skall täckas av inflytande bidrag, och överlåta åt Kungl. Maj:t att fastställa erforderlig procentsats. De sakkunniga hava dock ansett lämpligare att föreslå en i lagen fastställd procentsats, nämligen 0.04 %. För de såsom järnvägar koncessionerade spårvägarna torde icke en skälig norm kunna genom en sådan generell regel fastställas, och de sakkunniga föreslå, att i detta avseende avgörandet överlämnas åt Kungl. Maj:t.

Lagförslag. *Förslag till lag angående enskilda järnvägars bidrag till bestridande av kostnaderna för järnvägsinspektionen.* Kungl. Maj:t har, med Riksdagen, funnit gott i nåder förordna som följer:

Såsom bidrag till bestridande av kostnaden för den inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättade järnvägsinspektionens verksamhet skall enskild järnväg årligen erlägga fyra hundra delar procent av bruttoinkomsten under föregående år. För sådan såsom järnväg koncessionerad anläggning, vilken är att anse såsom spårväg, äger Konungen efter skälighet fastställa bidragets storlek.

VI. Vattenbyggnadsväsendet.

Inom vattenbyggnadsväsendets område handhar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen dels byggnadsverksamhet för statens, kommuners och enskildas räkning, huvudsakligen avseende fiskehamnar, dels underhåll och drift av vissa, staten tillhöriga anläggningar, dels underhåll av vissa statskommunala fiskehamnar och dels även viss tillsyn å kommunala och enskildas anläggningar.

Översikt.

Såsom utvidgning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning har ifrågasatts dels övertagande från vattenfallsstyrelsen av underhållet och driften av de i statens ägo befintliga kanalerna, dels även en utvidgad tillsyn å flottleder och flottningsväsende. Å andra sidan har emellertid genom vattendomstolarnas tillkomst förutsättningarna för den tekniska och administrativa handläggningen av vattenbyggnadsärenden i viss mån förskjutits i sådan riktning, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning därmed snarast minskats.

De sakkunniga behandla här nedan i tur och ordning frågorna rörande byggnadsverksamhet för statens räkning, rörande underhåll och drift av statliga anläggningar och rörande tillsyn å enskildas anläggningar.

Byggnadsverksamheten omfattar i främsta rummet hamnbyggnader vid vissa fiskehamnar. Enligt kungl. kungörelse den 15 augusti 1913 är för ändamålet tillsvidare inrättad en särskild hamnavdelning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Avdelningens personal utgöres av en chef, en hamningenjör, en biträdande ingenjör och ett skrivbiträde. Vid de särskilda hamnbyggnaderna äro för närvarande anställda fyra arbetschefer. På styrelsens administrativa byrå skötes bokföring m. m. för hamnbyggnadsverksamheten.

*Byggnads-
verksamhet.*

Enligt ovannämnda kungörelse skall utförandet av statens fiskehamnsbyggnader ombesörjas genom hamnavdelningen i enlighet med av Kungl. Maj:t fastställda planer och givna föreskrifter. För detta ändamål skall avdelningen gå i författning om verkställande av erforderliga undersökningar samt utarbeta arbetsplaner och definitiva byggnadsritningar, byggnadskostnadsberäkningar, arbetsbeskrivningar och specifikationer samt förslagskontrakt i så fullständigt skick, att de kunna utgöra tillförlitlig grund för entreprenad-ansbuds infordrande. Därjämte skall hamnavdelningen beträffande vart och ett av ifrågavarande hamnbyggnadsföretag vidtaga åtgärder för kostnadsfri upplåtelse ej mindre av själva området för hamnen än även av det område i land, som med hänsyn till den rörelse, som är avsedd att bedrivas i hamnen, bör avskäras för det gemensamma behovet, och må härvid erforderligt lantmåteribiträde och juridiskt biträde anlitas. Statens fiskehamnsbyggnader skola utföras på entreprenad; ägande dock väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, därest styrelsen för särskilt fall anser erforderligt eller lämpligt, att fiskehamnsanläggning eller del därav utföres genom hamnavdelningens egen försorg, att hos Kungl. Maj:t göra framställning om bemyndigande därtill. (Numera sker allt arbete i egen regi.) Å arbetsplats, där staten utför fiskehamnsbyggnad, skall under hamnavdelningen utövas dels den dagliga tillsynen av en posthavande ingenjör och dels, i den mån väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på anmälan av chefen för hamnavdelningen finner sådant erforderligt, den närmaste kontrollen genom distriktstjänsteman, som av styrelsen förordnas till kontrollant.

De sakkunniga finna icke anledning föreslå någon organisatorisk förändring beträffande statens fiskehamnsbyggnader. I den mån distriktstjänstemän hittills använts som kontrollanter, får sådant uppdrag hädanefter ombesörjas med hamnbyggnadsavdelningens egen personal eller med tillfälliga arbetskrafter. Inom här förevarande område kan något konkurrensförhållande icke föreligga mellan styrelsens egen byggnadsverksamhet och inspektion å enskildas anläggningar, och vid sådant förhållande kunna de sakkunniga icke finna byggnadsverksamhetens förläggning till en i övrigt inspekterande myndighet olämplig utan tvärtom snarast en fördel och ägnad att höja inspektionsmyndighetens fackinsikter.

Byggandet av större fiskehamnar torde sannolikt inom en tämligen nära framtid komma att avvecklas. Däremot torde anläggningar och istandsättande av mindre sådana hamnar med bidrag från kommun eller intressenter, s. k. statskommunala hamnar, komma att fortfa ra under en avsevärd tid, och de sakkunniga förutsätta således, att hamnbyggnadsavdelningen fortfarande under ett antal år kommer att bestå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning omfattar bland annat även skyddsåtgärder mot skärningar och översvämningar av sådan omfattning och beskaffenhet med hänsyn till det allmännas intressen, att de anses böra utföras av staten och på dess bekostnad. Hittills har emellertid sådant icke förekommit i vidare mån, än att styrelsen i några fall haft att ställa undersökningsförrättare eller arbetsledare till förfogande för företag, som erhållit understöd av staten.

I vilken utsträckning eljest i enstaka fall byggande uppgifter, såsom för närvarande uppförandet av ny bro vid Almarestäket, o. dyl. kunna bli va ålagda väg- och vattenbyggnadsstyrelsen undandrar sig givetvis ett säkert bedömande.

Underhåll och drift av statens anläggningar m. m.

Sedan gammalt underhåller och förvaltar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen Väddö kanal, vilken anlagts av staten. Albrektsunds kanal och en del andra farleder å västkusten, vilka trafikeras utan avgift, äro förlagda under styrelsens tillsyn; styrelsen förrättar genom sina distriktstjänstemän underhållsinspektion och har att vid behov föranstalta om nödiga underhållsarbeten. Underhåll och drift av statens fiskehamnar samt underhåll av statskommunala hamnar åligger också väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilkens administrativa byrå handhar uppbörd, bokföring, tomtuthyrning m. m.

Det har ifrågasatts, att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdraga att handhava skötseln även av de stora, staten tillhöriga Trollhätte och Södertälje kanaler, vilka nu förvaltas av vattenfallsstyrelsen. Emellertid synas avgörande skäl föreligga mot en sådan anordning. Trollhätte kanal står i sådant intressesamband med Trollhätte kraftverk beträffande vattendisposition m. m., att det torde falla sig svårt att sköta de båda företagen under skilda förvaltningar. Följaktligen torde någon ändring icke böra vidtagas med Trollhätte kanal. Beträffande Södertälje kanal föreligga inga dylika skäl, men om vattenfallsstyrelsen skall förvalta Trollhätte kanal, torde det vara mest ändamålsenligt, att även Södertälje kanals förvaltning uppdrages åt samma styrelse, som har med kanalförvaltning förtrogen personal och kan tillgodogöra den samlade erfarenheten rörande kanalrörelse. En viss samverkan i de båda kanalernas taxeangelägenheter kan också vara av betydelse. Vidare finnas för Trollhätte kanal mudderverk m. fl. redskap för underhållet, vilka kunna användas för båda kanalerna. Slutligen förtjänar framhållas, att vattenfallsstyrelsen såsom ett affärsverk har en i viss mån större självständig befogenhet, som underlättar en affärsmässig skötsel.

De sakkunniga finna således, att nämnda båda kanaler lämpligen böra fortfarande förvaltas av vattenfallsstyrelsen, och de sakkunniga hava vid överläggningar inhämtat, att även vattenfallsstyrelsens chef är av samma mening.

Såsom en konsekvens af denna ståndpunkt vilja de sakkunniga föreslå, att vattenfallsstyrelsen jämväl övertager Vaddö kanals förvaltning. Vad angår Albrektsunds kanal och de övriga farleder, för vilkas underhåll väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nu har att svara, så innefattar deras förvaltning icke någon trafikrörelse, utan inskränker sig till farledernas underhåll, vilket arbete i allt väsentligt sammanfaller med underhållsarbetena för fiskehamnarna å västkusten. Någon överflyttning af dessa farleder synes sålunda ej böra ifrågasättas, åtminstone så länge styrelsens fiskehamnsbyggnader pågå.

Likaledes synes underhåll och drift af statens fiskehamnar och underhåll af de statskommunala fiskehamnarna alltjämt böra påvila väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Med hamnars byggande och underhåll har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att taga befattning i den mån, som statsbidrag förekommer. Vid ansökan om statsbidrag har styrelsen att granska de upprättade planerna samt yttra sig över ansökningen. Då hamn bygges med statsbidrag, upprättar styrelsen kontrakt om arbetet, förordnar en distriktstjänsteman till kontrollant och förrättar slutlig avsyning af anläggningen. Några af dessa hamnbyggnader äro betydande, t. ex. ombyggnaden af Visby hamn, vartill riksdagen anvisat särskilda medel. Beträffande alla hamnar, som erhållit statsbidrag, utövar styrelsen fortlöpande underhållskontroll genom att distriktstjänstemän med vissa års mellanrum beordras till inspektion. De sakkunniga förutsätta, att den byggnads- och underhållskontroll, som sålunda hittills utövats af distriktstjänstemän, skall kunna utföras af styrelsens personal eller möjligen i vissa fall genom särskilt anlitade personer.

Beträffande undersökningar för hamnar och upprättande af arbetsplaner, vartill distriktstjänstemän hittills kunnat anlitas, torde icke numera föreligga behov af att staten sörjer för tillgång på förrättningsmän. Tillräckligt antal konsulterande ingenjörer på området förefinnes, och det bör icke möta något hinder att anlita sådana även i de fall, då undersökningen helt eller delvis bekostas af riksstatsanslaget för undersökningar. Arbetscheferna vid pågående fiskehamnsbyggnader kunna även för dessa ändamål lämpligen anlitas.

Med enskilda hamnars drift, taxor o. s. v. har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke att taga befattning och icke heller med byggandet och underhållet af sådana hamnar, som icke åtnjuta statsbidrag.

Anläggandet af kanaler, farleder och flottleder är numera en angelägenhet, som både i tekniskt och administrativt avseende — likaväl som rättsligt — handlägges vid vattendomstol och de enligt vattenlagen förordnade syneförrättningarna, genom vilka de nödiga utredningarna skola förebringas. Vattendomstolen tar därvid befattning med ärendets handläggning även i sådana avseenden, som man eljest är van att finna utgöra föremål för ämbetsverkens arbete. Dock är att märka, att vattendomstolen alltid ifråga om kanaler och farleder samt i vissa fall beträffande flottleder skall underställa Konungens prövning, huruvida företaget skall komma till stånd; i sådana fall torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åläggas yttra sig i ärendet. I öfrigt torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke bliva i tillfälle att taga befattning med ärenden rörande anläggning af kanaler, farleder och flottleder annat än i de fall, då statsunderstöd eller statslån förekomma, och i dessa fall får det förutsättas, att erforderlig byggnadskontroll kan anordnas genom styrelsens personal. Dessutom kan givetvis inträffa, att Kungl. Maj:t anfaller styrelsen företaga utredning rörande något kommunikationsföretag af nu angiven art.

*Tillsyn å
enskildas
anläggningar.*

Underhållsinspektioner å kanaler och farleder, som åtnjutit statsunderstöd eller eljest äro ställda under styrelsens tillsyn, hava hittills utförts genom distriktstjänstemän. Dessa inspektioner kunna framdeles utföras genom styrelsens personal. — Med kanalers och farleders drift, taxor o. s. v. har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ej att taga befattning.

Å allmän flottleds skötsel och underhåll samt flottningsförenings verksamhet utöva länsstyrelserna tillsyn enligt 70 § flottningslagen. Teknisk tillsyn å flottledsanläggningarnas underhåll och nyttjande åligger under länsstyrelsernas överinseende tillika tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten, vilka hava att verkställa inspektion å flottlederna i enlighet med de närmare föreskrifterna i kungörelsen den 11 juni 1920. Tillsynen skall av distriktstjänstemännen i första hand verkställas under de inspektions- och andra resor, som å tjänstens vägnar företagas efter vattendragen inom distriktet; i övrigt äger länsstyrelse, när helst skälig anledning därtill förekommer, förordna distriktstjänsteman att verkställa inspektion å allmän flottled. Hittills hava emellertid distriktstjänstemännen endast i ringa omfattning övat teknisk tillsyn å flottleder. Flottningstaxor fastställas av länsstyrelsen, varvid är att märka, att vid den enligt vattenlagen förordnade syneförrättning, som föregår beslutet om flottleds inrättande, bland annat skall hava upprättats förslag till taxegrunder. I övrigt äger länsstyrelse utfärda eller fastställa föreskrifter av skilda slag berörande flottning, exempelvis reglemente för flottningsförening, föreskrifter om räkenskaper och amortering av flottledskostnader o. s. v.

Förslag har framförts, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle inom flottningsväsendet upptaga dels en effektivare underhållsinspektion, dels även handläggning av taxe- och andra ekonomiska frågor. Rörande denna fråga få de sakkunniga anföra följande.

Länsstyrelsernas befattning med flottningsväsendet är enligt lagen av omfattande natur. Det synes icke möjligt att överflytta dessa länsstyrelsernas funktioner på en central myndighet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, utan att för ändamålet uppbygga en tämligen vidlyftig organisation med lokalt organ i tillräckligt antal för att kunna förvärva den i dessa frågor oundgängligen nödvändiga intima kännedomen om lokala förhållanden. De sakkunniga kunna icke föreslå en sådan anordning utan förmena, att länsstyrelsernas ställning som tillsynsmyndighet bör bibehållas. Beträffande den tekniska tillsynen torde tillräckliga skäl icke föreligga för att anordna en ständig, fortlöpande inspektion genom särskilda inspektörer. Däremot är det uppenbarligen nödvändigt, att möjlighet beredes till inspektion vid särskilda tillfällen, då sådan är av behovet påkallad. Enär distriktstjänstemännen enligt sakkunnigas förslag skola försvinna, måste andra inspektionsförrättare göras tillgängliga. De sakkunniga föreslå, att länsstyrelserna bemyndigas för ändamålet anlita person, som är behörig enligt vattenlagen att utföra syneförrättning, samt att lämpligt anslag för ändamålet ställes till länsstyrelsernas förfogande. Beträffande den ekonomiska tillsynen och regleringen av taxeväsendet m. m. är visserligen att märka, att hithörande spörsmål ofta kunna vara komplicerade, samt att enskild rätt kan i hög grad kränkas, därest icke objektivt rättvisa taxegrunder fastställas. Emellertid hava länsstyrelserna genom de vid syneförrättningar upprättade förslagen och annorledes tillgång till utredningar i föreliggande frågor, på vilka deras beslut kunna grundas, och det vill synas nära nog utsiktslöst att till en centralmyndighet förlägga en ekonomisk tillsyn, vilken i så hög grad bottnar i lokala förhållanden och detaljer.

Ett ytterligare skäl för de sakkunniga att icke föreslå uppbyggandet av en inspektionsmyndighet för flottningsväsendet ligger däruti, att de sakkun-

niga icke kunna överblicka, huruvida möjligen en framtida förändring av vattenrättsingenjörsinstitutionen kan komma att leda till ett starkare utnyttjande av denna för tillsynsändamål.

Beträffande slutligen den i statsrådsprotokollet berörda frågan om en fortgående tillsyn å större vattenkrafts- och vattenregleringsanläggningar till förebyggande av olyckor i följd av dammras och dylikt anse de sakkunniga, att anordnandet av en effektiv fortgående tillsyn skulle bliva allt för vidlyftigt och dyrbart och i övrigt, såsom i statsrådsprotokollet förutsättes, icke kan sägas vara erforderligt. Däremot bör givetvis länsstyrelse, när anledning därtill förekommer, kunna anordna inspektion å visst företag, på sätt nyss antytts.

Enligt instruktionen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att på framställning av lantbruksstyrelsen avgiva yttrande i ärenden, som röra statsunderstöd i form av lån eller anslag för vattenavlednings-, avdiknings- eller odlingsföretag.

Över ansökningar om behörighetsförklaring till syneförrättare enligt vattenlagen brukar styrelsen få avgiva yttrande.

Från tid till annan förekommer, att styrelsen anförtros större eller mindre utredningsuppdrag rörande vattenkommunikationer eller andra vattenbyggnadsföretag.

I dessa nu nämnda avseenden förutsättes icke någon ändring.

De sakkunniga föreslå, såsom redan förut anförts, att vattenbyggnadsärendenas handläggning överflyttas från den nuvarande tekniska byrån till hamnbyggnadsavdelningen, vilken då lämpligen bör benämnas *vattenbyggnadsbyrån*. Samtidigt skall, på sätt ovan angivits, den byggnads- och underhållskontroll å hamnar, kanaler och farleder, som hittills påvilat distriktstjänstemännen, övertagas av byråns personal. Varken denna kontrollverksamhet, eller handläggningen inom styrelsen av de från tekniska byrån överflyttade ärendena är av mera avsevärd omfattning, och de sakkunniga utgå från att såväl dessa arbetsuppgifter som ledningen av fiskehamnsbyggnaderna skola kunna ombesörjas av den nu befintliga personalen. Skulle likväl svårighet uppstå att med denna personal medhinna kontrollverksamheten, finnes möjlighet att i vissa fall anlita någon eller några av arbetscheferna vid hamnbyggnaderna till inspektionsförrättare, och om några vidlyftigare statsunderstödda byggen skulle komma till stånd (t. ex. hamnar), torde för kontrollantskapet kunna anlitas extra arbetskrafter.

Med hänsyn till att hamnbyggnadsverksamheten framdeles kan bliva avvecklad, och till att övriga, styrelsens ämbetsbefattning mera ordinärt tillkommande arbetsuppgifter äro av jämförelsevis mindre omfattning och icke ensamma kunna motivera en särskild byrå, föreslå de sakkunniga, att tjänsterna fortfarande bibehållas å extra stat. Det torde icke heller vara orimligt att låta lönerna helt utgå av hamnbyggnadsmedel; däremot böra resekostnaderna för inspektioner såsom nu utgå från expensanslaget i de fall, då de icke bestridas av vederbörande företag. Den nuvarande chefen för hamnbyggnadsavdelningen torde böra erhålla extra byråchefs tjänsteställning samt förordnas att vara ledamot av styrelsen.

Övriga
ärenden.

Organisation
och personal.

VII. Luftfart.

*Nuvarande
förhållanden.*

Enligt kungl. förordningen om luftfart den 26 maj 1922 skola åtskilliga ärenden rörande lufttrafik handläggas av en särskild myndighet, benämnd luftfartsmyndigheten. Tillsyn över att luftfartyg städse är luftvärdigt utövas enligt förordningen av besiktningsman, som förordnas av Konungen. Kungl. kungörelsen den 8 december 1922 med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av förordningen om luftfart stadgar, att luftfartsmyndighet tillsvidare skall vara chefen för den byrå inom kommunikationsdepartementet, som handlägger ärenden rörande luftfart. Då inom departementet icke fanns någon sakkunnig på luftfartsområdet, har från den 1 maj 1923 varit vidtagen den anordningen, att en till tjänstgöring inom generalstaben kommenderad flygutbildad officer varit anställd som assistent åt luftfartsmyndigheten och vid behov anlåtats att biträda vid luftfartsärendenas handläggning, varjämte en i marininstaben tjänstgörande, till luftfartygstjänst fördelad officer beordrats att tjänstgöra såsom marinassistent hos luftfartsmyndigheten för att, i den mån så befinnes erforderligt, biträda densamma i luftfartsfrågor av sjömilitär betydelse. 1925 års riksdag har beviljat särskilt anslag till ersättning åt assistenterna.

Angående huvuddragen av luftfartsärendenas handläggning anføres följande:

Luftfartsmyndigheten, vilken för luftfartygsregister för riket, beviljar registrering av luftfartyg, utfärdar nationalitets- och registreringsbevis enligt av Konungen fastställt formulär samt utfärdar närmare bestämmelser angående nationalitets- och registreringsmärkens beskaffenhet, anbringande och förvarande. Luftfartsmyndigheten må för vissa fall medgiva luftfart inom svenskt område med fartyg, som ej har svensk nationalitet.

Tillsyn över att luftfartyg städse är luftvärdigt utövas av besiktningsman, som förordnas av Kungl. Maj:t. (För närvarande finnas 3 besiktningsmän.) Besiktning skall beträffande varje fartyg ske före dess tagande i bruk och därefter å vissa på förhand bestämda tider. Kungl. Maj:t har fastställt tidsintervaller för sådana efterbesiktningar, men luftfartsmyndigheten äger meddela ytterligare erforderliga bestämmelser angående fortlöpande och periodisk besiktning. Bestämmelser rörande de minimikrav, som skola ställas å luftfartyg för godkännande av deras luftvärdighet utfärdas av luftfartsmyndigheten; detaljerade sådana bestämmelser med grunder för hållfasthetsberäkningar m. m. äro utfärdade i meddelande nr 3 från luftfartsmyndigheten. Sedan luftfartyg, innan det toges i bruk, undergått besiktning och prov, skall luftfartsmyndigheten utfärda luftvärdighetsbevis; dessa kunna indragas av besiktningsman. Besiktningsman äger för besiktning uppbära ersättning enligt av Kungl. Maj:t fastställda grunder; numera bestrider staten vissa besiktningskostnader.

Föreskrifter rörande luftfartygs bemanning utfärdas av Kungl. Maj:t. Luftfartsmyndigheten utfärdar certifikat om behörighet att göra tjänst å luftfartyg och äger meddela ytterligare erforderliga föreskrifter — utöver de av Kungl. Maj:t givna — rörande utfärdande av certifikat; utförliga sådana föreskrifter med angivande av olika slags förareprov o. s. v. äro givna i meddelande nr 4 från luftfartsmyndigheten.

Flygplats och annan för luftfart avsedd anläggning skall godkännas i den ordning Kungl. Maj:t bestämmer och skall vara underkastad tillsyn av be-

hörig offentlig myndighet. Enligt kungörelsen den 8 december 1922 skall ansökan om godkännande av flygplats ställas till luftfartsmyndigheten, som efter granskning må godkänna flygplatsen, därest den med hänsyn till flygtekniska och militära krav befinnes fylla de för dess uppgivna ändamål nödvändiga fordringarna. Härvid må luftfartsmyndighet lämna de föreskrifter för flygplatsens avsyning, användande, underhåll och tillsyn, som kunna vara påkallade.

Luftfartsmyndigheten äger utfärda närmare föreskrifter angående innehålllet av dagböcker och journaler, som det åligger luftfartyg att föra.

För utövning av yrkesmässig luftfart eller anläggning av flygplats till allmänt bruk erfordras särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t, som därvid föreskriver alla villkor. Ärenden härom bliva på sedvanligt sätt beredda till föredragning inom kommunikationsdepartementet.

Sedan statsmakterna numera beslutat subventionering och långivning till regelbunden luftfart torde ett avsevärt arbete uppkomma för prövning av ansökningar om lån och subventioner, fördelning av ifrågavarande medel samt ekonomisk tillsyn å de understödda företagen för tillvaratagande av såväl statsverkets intressen som det allmännas trafikintressen.

Lufttrafikkommittén hemställde i sitt år 1921 avgivna betänkande, att för handläggning av luftfartsärenden inom statsförvaltningen måtte inrättas en särskild myndighet, företrädesvis en luftfartsbyrå inom kommunikationsdepartementet, ävensom att för denna byrås verksamhet måtte beviljas ett årligt anslag av 32 000 kronor. Byråns personal ansågs skola utgöras av en byråchef med flygteknisk och helst även vanlig teknisk utbildning, en förste kanslisekreterare, en kvinnlig kontorsskrivare och ett kvinnligt kontorsbiträde, varjämte vid byrån borde anställas en militärassistent från vardera arméns och marinens flygväsende. För besiktning av luftfartyg skulle enligt kommitténs förslag finnas fyra statsanställda luftfartygsinspektörer, subordinerande under luftfartsbyrån. Kontrollen av flygplatser (anläggning, underhåll, trafik) borde utövas av luftfartsbyrån.

Lufttrafik-
kommittén.

Genom Kungl. Maj:ts proposition nr 127 den 24 februari 1922 inhämtades riksdagens yttrande över förslaget till den nu gällande förordningen om luftfart. I det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet framhöll departementschefen, att en koncentration av alla luftfartsärenden till en och samma myndighet såvitt möjligt borde åvägabringas. Några av dessa ärenden vore av den betydelse, att de icke kunde anförtros åt någon annan än Kungl. Maj:t, under det att de övriga ärendena borde överlämnas till en myndighet, som med mindre omgång kunde fatta sina beslut. Till de förra hörde utfärdande av vissa allmänna författningsföreskrifter, beviljande av tillstånd till yrkesmässig luftfart och dispenser från förbud mot befordran av vissa föremål m. m.; till de senare hörde särskilt alla ärenden rörande registrering av luftfartyg och utfärdande av behörighetscertifikat för besättning å luftfartyg. Den arbetsbörda, som under någon tid framåt kunde väntas komma att vila på luftfartsmyndigheten, vore icke större än att den borde kunna bäras av de krafter, som redan vore tillgängliga inom kommunikationsdepartementet. Lämpligaste anordningen syntes därför vara att åt chefen för den byrå inom departementet, vilken handhade bl. a. ärenden rörande luftfart, anförtro de uppgifter, som enligt författningsförslaget skulle åligga luftfartsmyndigheten. Såsom en definitiv anordning kunde vad sålunda ifrågasatts visserligen icke betraktas. En gång finge naturligtvis luftfarten också här i landet sådan omfattning, att särskilda arbetskrafter för dessa administrativa uppgifter bleve oundgängligen behövliga. Men det

Proposition
1922.

syntes, att man i avvaktan på den väntade utvecklingen icke borde skapa en större förvaltningsapparat än den nämnda.

*Sakkunnigas
yttrande.*

Den nuvarande, av departementschefen på angivet sätt motiverade och genom 1922 års luftfartsförordning och kungörelse stadfästa anordningen synes de sakkunniga uppenbarligen hava karaktären av ett provisorium eller en övergångsform.

Luftfartsmyndighetens verksamhet är till icke ringa del av teknisk art. Redan registreringen av luftfartyg — varmed följer rätt till luftfart inom svenskt område — innebär en prövning på grundval av besiktningsmans utlåtande av fartygets luftvärdighet m. m.; vid denna prövning biträda nu militärassistenterna. Själva de tekniska grunder, efter vilka besiktningen skall verkställas, utfärdas emellertid också av luftfartsmyndigheten, vilken därutöver lämpligen synes böra bemyndigas utöva tillsyn å besiktningsmännens verksamhet. Grunderna för prövning av förare, vilken föregår utfärdande av certifikat, fastställas av luftfartsmyndigheten. Godkännande av flygplats förutsätter en förutgången grundlig teknisk prövning, och flygplatsen skall allt framgent vara underkastad tillsyn av »behörig offentlig myndighet».

I sådana luftfartsärenden, vilka icke tillhöra luftfartsmyndighetens kompetensområde utan avgöras av Kungl. Maj:t, torde behov av en sakkunnig beredande myndighet förefinnas. Prövningen av ansökningar om tillstånd till yrkesmässig luftfart samt fastställande av taxor och andra villkor för sådan luftfart kräva bl. a. ett trafikekonomiskt bedömande. I den mån statens subventionerande och långivande verksamhet utvidgas, torde en ekonomisk beredning av trafikspörsmålen liksom en ekonomisk tillsyn å den understödda verksamheten bliva synnerligen behövlig.

Den tidpunkt torde icke vara avlägsen, då för luftfartsärenden måste avses en särskild myndighet, utrustad med tillräcklig teknisk och ekonomisk kompetens. Med biträde av myndigheten underställda besiktningsmän för luftfartyg skall då denna myndighet kunna övertaga ansvaret för tillsynen å luftfartygens luftvärdighet, flygplatsers anläggning och underhåll och lufttrafikens behöriga fortgång, varjämte samma myndighet skall kunna förelägga sakkunnig utredning i de på Kungl. Maj:ts prövning beroende ärendena, såsom yrkesmässig trafik, taxor, statssubventionering och ekonomisk kontroll m. m.

De sakkunniga hava emellertid icke velat framställa ett bestämt förslag i ärendet, utan begränsat sig till att angiva den vid sådan tidpunkt erforderliga organisationen.

Tidigare har kommerskollegium ifrågasatts som statligt centralorgan för luftfarten. Kollegium har emellertid endast med tvekan förklarat sig villigt att åtaga sig sådant uppdrag. Lufttrafikkommittén ansåg det, för vinnande av mera intim samverkan med kommunikationsdepartementet, önskligt, att centralorganet inordnades i detta departement eller åtminstone förlades till ett under detsamma lydande ämbetsverk. Det ämbetsverk, som i sistnämnda fall närmast skulle komma ifråga, vore väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Enligt kommitténs mening vore det dock möjligen mindre lämpligt att dit förlägga ärenden angående lufttrafik, innan ämbetsverket erhållit den omorganisation, som troligen erfordrades till följd av de nya uppgifter, som torde komma att åligga det på grund av ny väglag och ny automobilförordning. Till dess närmare erfarenhet vunnits om den arbetsbörda, som komme att åvila centralmyndigheten för lufttrafik, kunde det därför, enligt kommittén, befinnas lämpligast att åtminstone provisoriskt förlägga densamma till kommunikationsdepartementet. Kommitténs därom framställda förslag har här ovan redan relaterats.

De sakkunniga hålla före, att luftfartsmyndigheten vid lämplig tidpunkt bör förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som redan är central statsmyndighet för viktiga delar av kommunikationsväsendet och som förfogar över en del av den erforderliga tekniska sakkunskapen. Givetvis ford-
 ras dock därvid ett tillförande av speciell luftfartsteknisk sakkunskap; på
 vad sätt detta i anslutning till då bestående förhållanden bör ske, torde
 icke böra nu närmare utvecklas. Emellertid bör framhållas, att erforderlig
 väg- och vattenbyggnadsteknisk sakkunskap för tillsyn å flygplatser redan
 finnes företrädd inom styrelsen, likaså juridisk sakkunskap för biträde vid
 författnings- och andra rent administrativa ärenden, varjämte inom styrelsen
 förefintlig trafikekonomisk erfarenhet kan utnyttjas jämväl för motsvarande
 slag av utredningar på luftfartsområdet. Man behöver sålunda icke förut-
 sätta en så stor personaluppsättning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen
 för luftfartsärenden, som eljest skulle komma ifråga, och som luftfartskom-
 mittén föreslagit. Kostnaderna lära heller icke behöva bli större än vid
 ärendenas förläggning i departementet, om även i detta senare fall krav på
 fackkunnig tjänstepersonal upprätthålles.

VIII. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens administrativa byrå.

Arbets-
uppgifter.

Enligt instruktionen åligger det byrådirektören å administrativa byrån: att bereda och föredraga alla på styrelsen ankommande administrativa och ekonomiska ärenden;

att upprätta förslag till kontrakt och säkerhetsförbindelser angående med statsbidrag understödda anläggningar och arbeten samt att granska inkommande sådana kontrakts- och säkerhetshandlingar;

att ansvara för uppsättning och expediering av styrelsens skrivelser i mål, som tillhöra hans föredragning;

att bevaka kronans rätt och utföra dess talan i ärenden, som röra styrelsens förvaltning, varvid, när han, ej själv kan utföra talan vid ämbetsverk och domstolar utom Stockholm, han äger påkalla justitiekanslersämbetets eller Kungl. Maj:ts befallningshavandes åtgärd;

att närmast utöva tillsyn över de till den administrativa avdelningen hörande ärendenas behöriga gång;

att hava kontroll över kassagöromålen och därvid själv föra kontrollräkning över inflytande och utanordnade medel; samt

att, då han därtill förordnas, företaga resor för ekonomisk eller administrativ kontroll eller utredning ifråga om allmänna arbeten.

Registratören och aktuarien åligger bland annat att föra diarium och register samt handhåva arkivet och tillsynen över styrelsens inventarier.

Revisorn och bokhållaren åligger bland annat att granska och annotera alla till styrelsen inkomna räkningar, att granska alla till styrelsen enligt givna föreskrifter inkommande, men i dess huvudbok icke ingående räkenskaper och mot desamma framställa de anmärkningar, som han finner befogade, samt att under kontroll av byrådirektören vara styrelsens uppbördsman och redogörare.

Byråns arbetsuppgifter, som äro av både administrativ och kameral natur, äro synnerligen omfattande. Av stor ekonomisk betydelse för statsverket är den på byrån ankommande befattningen med arbetsföretag av olika slag, som understödjas av staten; handläggningen omfattar bland annat upprättande av arbetskontrakt, granskning av eventuella entreprenadanbud, övervakande av kontraktens fullgörande, revision av byggnadsräkenskaperna och utbetalning i successiva poster av statsbidragen; på grund av de statsunderstödda företagens stora antal, bland annat vägar, broar, hamnar o. s. v., innebär detta ett högst betydande kassa-, räkenskaps- och revisionsarbete. Byrån granskar räkningar till väg-, bro- och hamnundersökningar, som helt eller delvis bekostas av staten, och granskar även räkningar, som skola betalas av enskilda, såsom kontrollantarvoden m. m. För de statliga ödebygdsvägs- och fiskehamnsbyggnaderna ombesörjer byrån kassarörelse, bokföring och revision. Byrån handhar förvaltningen av Vaddö kanal och färdiga fiskehamnar jämte taxeärenden i sådana fall. Granskning av räkenskaper för Uppsala hamn, Örsundsån, Säfle kanal, Strömsholms kanal med flera enskilda företag åligger enligt särskild författning eller instruktion styrelsen och utföres å administrativa byrån. Vidare handläggas å byrån personal- och avlöningsärenden för styrelsen och distrikten, anmärkningsärenden från riksräkenskapsverket och kammarrätten, ärenden rörande inventarier och förråd för styrelsen, fiskehamnar och ödebygdsvägar, ärenden rörande registratorskontor, arkiv och bibliotek, avgivande av styrelsens årsberättelse

och ekonomiska uppgifter till statsrevisorerna och Kungl. Maj:t, utredningar för riksdagspetita o. s. v. På byrån ankommer slutligen remisser av mera allmän karaktär, författningsändringar m. m. samt i gemensam beredning med övriga byråer ärenden av ekonomisk natur, såsom fördelning av anslag samt tolkning och tillämpning av författningar och kungl. brev. I stor utsträckning innebär byråns verksamhet ett samarbete med eller biträde åt styrelsens övriga byråer, och den administrativa byrån får härigenom på visst sätt en central ställning inom verket. — Antalet å byrån handlagda ärenden utgjorde 4 095 år 1924 och torde för år 1925 komma att överstiga 5 000.

I administrativa byråns arbetsuppgifter inträder genom de sakkunnigas organisationsförslag icke någon väsentlig ändring. Någon förändring av antalet tjänster torde icke heller erfordras, men däremot synas vissa jämkningar i avseende på tjänsteställning vara påkallade.

Personal.

Å administrativa byrån, inberäknat registratörskontoret samt den för hela styrelsen gemensamma vaktmästarepersonalen, finnas för närvarande följande ordinarie tjänster i följande lönegrader:

1 byrådirektör	B 28
1 registrator, tillika aktuarie	B 21
1 revisor och bokhållare	B 21
1 kanslibiträde	B 7
2 kontorsbiträden	B 4
1 förste expeditionsvakt	B 7
2 expeditionsvakter	B 5

samt följande icke-ordinarie tjänstemän:

- 1 extra revisor,
- 2 förste amanuenser (varav en med halv tjänstgöring),
- 3 extra kontorsbiträden.

Dessutom förefinnes ytterligare en amanuens med halv tjänstgöring, sysselsatt med ödebygdsvägräkenskaperna samt avlönad med ödebygdsvägsanlagets medel.

Registratören tjänstgör enligt riksdagens beslut såsom revisor, och registratörstjänsten bestrides av det kvinnliga kanslibiträdet, som därvid åtnjuter vikariatsersättning såsom för kansliskrivares tjänst.

Den administrativa byrån är av den omfattning och betydelse, att den synes böra förestås av en byråchef. Frågan om byrådirektörsbefattningens uppflyttning till byråchefs grad upptogs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i anslagsäskandena till 1918 års riksdag. Föredragande departementschefen ansåg sig dock i ärendets dåvarande läge icke böra till prövning upptaga frågan om denna uppflyttning, ehuru vissa skäl syntes honom tala för densamma. Då nu verket reorganiseras, torde dock även denna fråga böra vinna sin lösning. Redan de rent administrativa ärendena och den gemensamma handläggningen med övriga byråer av ärenden av ekonomisk natur äro av betydande omfattning och innesluta flertalet remisser och större ärenden, som komma under styrelsens prövning. På tjänsten vilar ock ett stort ekonomiskt ansvar, och stora ekonomiska intressen äro för statsverket förbundna med handhavandet och utbetalandet av statsanslagen till allehanda statsunderstödda företag. Sedan löneregleringen 1911, då tjänsten placerades i byrådirektörsgraden, har en betydande utvidgning av arbete och ansvar

ägt rum genom ändrat förfarande beträffande kassarörelsen, genom övertagande av den statskontoret tidigare åliggande befattningen med ärenden angående statsbidrag till väganläggningar m. m. och genom tillkomsten av hamnbyggnadsavdelningen och ödebygdsvägarna. Omfattningen av de statsunderstödda arbetena och storleken av de anslag, över vilka administrativa byrån har tillsyn och kontroll, hava ock ökat i hög grad särskilt genom automobilskattemedlens tillkomst. Tjänsten synes vara fullt jämställd med byråchefstjänsterna i övriga centrala ämbetsverk. I staten erfordras en höjning med 960 kronor för tjänstens uppflyttning till lönegrad B 30.

Revisionsverksamheten samt bokföring och kassarörelse sysselsätter för närvarande fem personer, nämligen en revisor, en registrator, en extra revisor, en förste amanuens med hel och en förste amanuens med halv tjänstgöring (förutom en amanuens för ödebygdsväganslaget). Registratorstjänsten torde nu böra även formellt omändras till revisorstjänst, vilket icke innebär någon förändrad löneställning. Som erfarenheten under en lång följd av år visat, att behovet av revisorer är vida större än två, och som ytterligare stegringar i revisionsarbetenas omfattning torde kunna förväntas, synes jämväl den extra revisorstjänsten böra omändras till ordinarie tjänst. Härav uppstår en kostnadsökning av blott cirka 400 kronor för år. — De båda förste amanuenserna, vilka redan nu hava självständigt granskningsuppdrag, torde böra göras till extra revisorer. Den ene av förste amanuenserna, som har heltidstjänstgöring, åtnjuter redan avlöning i extra revisors lönegrad. Den andre, som å styrelsens stat är upptagen till halvtidstjänstgöring, åtnjuter för närvarande för heltidstjänstgöring som amanuens fyllnadsavlöning av fiskehamnsmedel. En uppflyttning i extra revisors grad för denne tjänsteman innebär en löneökning av cirka 1 200 kronor, varjämte de sakkunniga förutsätta, att lönen i sin helhet skall bestridas på styrelsens stat.

Då registratorstjänsten föreslås även formellt ändrad till revisorstjänst, bör en definitiv anordning träffas ifråga om registratorsgröromålens handläggning. I likhet med vad i åtskilliga andra ämbetsverk är fallet, t. ex. lantbruksstyrelsen, byggnadsstyrelsen och riksräkenskapsverket, synes registratorstjänsten böra anförtras åt en kvinnlig kansliskrivare i lönegrad B 11. Härigenom frigöres en kanslibiträdets tjänst (lönegrad B 7) jämte nu utgående vikariatsersättning. Emellertid synes denna tjänst böra bibehållas och avses för bestyret med byråns annotationer och expedition samt annat arbete av mera kvalificerad art. Beträffande de tre extra kontorsbiträdena ifrågasättes ingen ändring. De sakkunnigas förslag innebär alltså, att i stället för nuvarande ordinarie kvinnlig personal, bestående av 1 kanslibiträde med vikariatsersättning samt 2 kontorsbiträden, sättes 1 kansliskrivare, 1 kanslibiträde och 1 kontorsbiträde. Förändringen innebär en kostnadsökning av 1 200 kronor, minskade med nämnda vikariatsersättning.

Enligt sakkunnigas förslag kommer administrativa byrån jämte registratorskontor och den för styrelsen gemensamma vaktmästarepersonalen att bestå av följande ordinarie tjänster i följande lönegrader:

1 byråchef	B 30
3 revisorer	B 21
1 kansliskrivare	B 11
1 kanslibiträde	B 7
1 kontorsbiträde	B 4
1 förste expeditionsvakt (gemensam för verket)	B 7
2 expeditionsvakter (» » »)	B 5

samt följande icke-ordinarie personal:

- 2 extra revisorer,
- 3 extra kontorsbiträden.

Den nuvarande lönesumman utan dyrtidstillägg uppgår till 64 182 kronor, och enligt förslaget erhålles en lönesumma av 70 332 kronor, så att kostnadsökningen enligt stat i sin helhet uppgår till cirka 6 100 kronor, varvid emellertid 2 400 kronor inbesparas av fiskehamnsanslaget för fyllnadsavlöning till en förste amanuens.

IX. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef.

Vad angår frågan om den ställning, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef borde intaga, hava de sakkunniga ansett oundgängligt, att jämväl detta spörsmål nu tages under omprövning. I överläggningarna härom har de sakkunnigas ordförande icke deltagit.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning är redan nu omfattande och av synnerligen stor betydelse för det allmänna och blir det enligt sakkunnigas förslag än mera. Ämbetsförvaltningen innefattar ansvar för ändamålsenlig användning inom vägväsendet av mycket stora statsmedelsbelopp. Förvaltningens utövande erbjuder ock särskilda svårigheter på grund av nödvändigheten att samverka med de självständiga vägdistrikten. Den föreslagna, enhetliggjorda järnvägsinspektionen innebär ansvar för stora statliga och samhälleliga intressen. Chefsbefattningen för ämbetsverket är otvivelaktigt av synnerligen krävande art och ställer mycket stora krav på sin innehavares kompetens, arbetsförmåga och initiativkraft. Även för verkets ställning utåt och med hänsyn till dess samverkan med övriga närstående myndigheter torde det vara av en viss betydelse, att verkets chef blir med dem jämställd i tjänsteställning. Den under senare tider för vissa högre statstjänster tillämpade formen med tillsättande på förordnande på viss tid synes i här förevarande fall synnerligen lämplig för att så vitt möjligt säkerställa, att chefsbefattningen förbliver besatt med kvalificerad innehavare.

De sakkunniga föreslå alltså, att chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i likhet med cheferna för socialstyrelsen, medicinalstyrelsen, byggnadsstyrelsen, kommerskollegium och tullverket må tillsättas genom förordnande på viss tid, förslagsvis 6 år, samt erhålla generaldirektörs ställning och avlöning i likhet med cheferna för nämnda ämbetsverk, d. v. s. 19 000 kronor för år.

Sakkunnigas nu framförda förslag medför en årlig kostnadsökning om 4 000 kronor.

X. Sammanfattning, statförslag, lönevillkor, övergångsbestämmelser.

Enligt de i det föregående framställda förslagen bestämmes antalet ordinarie befattningshavare i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på följande sätt: *Personal och statförslag.*

Befattning.	Lönegrad.
1 generaldirektör (arvode enligt 5 § avlöningsreglementet).....	—

Vägbyrån:

1 byråchef	B 30
2 förste byråingenjörer	B 26
3 byråingenjörer	B 21
1 kanslibiträde	B 7
1 kontorsbiträde	B 4

Järnvägsbyrån:

1 byråchef	B 30
2 byrådirektörer	B 28
2 förste byråingenjörer	B 27
1 sekreterare	B 24
2 kontorsskrivare	B 15
2 kanslibiträden	B 7
3 kontorsbiträden	B 4

Administrativa byrån:

1 byråchef	B 30
3 revisorer	B 21
1 kansliskrivare	B 11
1 kanslibiträde	B 7
1 kontorsbiträde	B 4
1 förste expeditionsvakt.....	B 7
2 expeditionsvakter	B 5
eller tillsammans 32 ordinarie befattningshavare.	

Av icke-ordinarie personal med avlöning å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat beräknas erforderliga: å vägbyrån 1 automobilsakkunnig förste byråingenjör, 1 ritare och 1 kontorsbiträde och å administrativa byrån 2 revisorer och 3 kontorsbiträden eller tillsammans 8 icke-ordinarie befattningshavare.

Under dessa förutsättningar, och då en ökning av vikariatsersättningsanslaget icke synes erforderlig, föreslås följande *stat* för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:

Avlöningar till ordinarie tjänstemän, förslagsanslag	215 000 kronor.
Vikariatsersättningar, förslagsanslag	3 500 »
Avlöningar till icke-ordinarie befattningshavare m. m.	34 200 »

Summa ordinarie förslagsanslag till
väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 252 700 kronor.

Av detta anslag beräknas 165 700 kronor för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utom järnvägsbyrån samt 87 000 kronor för järnvägsbyrån (nämligen avlöningar till ordinarie tjänstemän 86 000 kronor och vikariatsersättningar 1 000 kronor).

Den nuvarande hamnbyggnadsavdelningen skall enligt förslaget benämnas styrelsens *vattenbyggnadsbyrå* och handlägga alla vattenbyggnadsärenden. Enär arbetet huvudsakligast kommer att bestå i handhavandet av fiskehamnsbyggnaderna, böra byråns kostnader täckas av hamnbyggnadsanslagens medel och personalen bibehållas vid extra anställning. Avvägandet av det erforderliga personalantalet blir väsentligen beroende på byggnadsverksamhetens blivande omfattning, som undandrar sig de sakkunnigas bedömande; de sakkunniga hava i varje fall icke, sedan åtskilliga inspektionsuppgifter pålagts denna personal, någon anledning att föreslå någon minskning av densamma.

Såsom lokala inspektionsorgan för vägväsendet föreslås 5 *statens väginspektörer*, anställda på extra stat och förordnade tillsvidare av Kungl. Maj:t. För varje väginsektor föreslås en avlöning av 14 000 kronor samt en ersättning av 4 000 kronor för expenser och lokalkostnader samt anlitande av skrivbiträde, varjämte föreslås, att sammanlagt 25 000 kronor ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande för att därur bestrida avlöningar till av väginsektorerna i mån av behov anlitate tekniska biträden. För statens väginsektörer och deras verksamhet (frånsett resekostnader, vilka föras på allmänna expensanslaget) erfordras sålunda å riksstaten ett extra anslag om 115 000 kronor.

Under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och med skyldighet att tillika biträda länsstyrelserna skola vidare sortera *statens vägingenjörer*, en i varje län utom Gotlands, för vilket särskild bestämmelse förutsättes. Vägingenjörerna anställas såsom extra tjänstemän och förordnas av Kungl. Maj:t för en tid av fem år i sänder. De skola i huvudsak förtjäna sitt uppehälle av praktiserande ingenjörsverksamhet. Av statsmedel skall dock varje vägingenjör erhålla 3 000 kronor lön samt 800 kronor bidrag till kontors- och expenskostnader, vartill för samtliga länen, med viss inskränkning för Gotlands län, åtgår 88 700 kronor. Härtill komma arvoden och resekostnader för förrättningar för länsstyrelserna, vartill uppskattningsvis erfordras 48 000 kronor. Statsverkets kostnader för vägingenjörsinstitutionen beräknas sålunda till 136 700 kronor, vilket belopp de sakkunniga föreslå att av automobilskattemedel ställas till länsstyrelsernas förfogande.

Anslaget till *expenser för allmänna arbeten* jämte förstärkningsanslag uppgår till 55 000 kronor för innevarande budgetår, varvid dock viss reservation från föregående budgetår är helt disponerad. Det totala expensanslaget beräknas för närvarande normalt till 70 000 kronor samt användes till expenser i egentlig bemärkelse för styrelsen och distriktstjänstemännen samt till rese- och arvodeskostnader för sådana inspektionsförrättningar, som bekostas av staten. De egentliga expenskostnaderna för distriktstjänstemännen (papper, telefon etc.) bortfalla, enär motsvariga utgifter för väginsektörer och vägingenjörer inneslutas i förut nämnda anslag. Då å andra sidan i förslaget förutsättes, att väginsektorerna komma att utöva en mera omfattande inspektionsverksamhet än hittills distriktstjänstemännen, skulle därav motiveras någon höjning av anslaget. Beträffande järnvägar överflyttas enligt förslaget till detta anslag vissa inspektionskostnader, som förut bestritts direkt av vederbörande företag, och därtill kommer inom styrelsen kostnad för statistiskt tryck. Det kan ej med bestämdhet avgöras, i vad mån expensanslaget kan behöva ökas, men med hänsyn till nu tillgänglig erfarenhet vilja de sakkunniga uppskattningsvis antaga en ökning med 10 000 kronor till 80 000 kronor, varav 20 000 kronor beräknas falla på järnvägsbyrån och 60 000 kronor på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i övrigt jämte väginsektorerna.

På riksstaten erfordras enligt det anförda följande anslag:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ordinarie förslagsanslag...	252 700 kronor.
Statens väginpektörer och deras verksamhet, extra anslag	115 000 »
Expenser för allmänna arbeten, ordinarie anslag	80 000 »
varjämte av automobilskattemedel erfordras för vägingen-jörerna ¹	136 700 »

Å andra sidan beräknas i bidrag av enskilda järnvägar inflyta 65 000 kronor.

I innevarande års riksstat upptagna anslag, som skulle ersättas av de ovan angivna, äro

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ordinarie förslagsanslag ..	167 500 kronor.
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet, extra anslag	44 000 »
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän, ordinarie anslag	30 000 »
Ytterligare medel till avlöning åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän, extra anslag	4 500 »
Expenser för allmänna arbeten, ordinarie reservationsanslag	45 000 »
Förstärkning av d:o, extra anslag	10 000 »
Tillfällig löneförbättring för viss personal inom den civila statsförvaltningen, extra förslagsanslag	9 000 »
varjämte av automobilskattemedel för länens vägsakkunniga under innevarande år anvisats	89 000 »

På riksstatens anslag skulle sålunda enligt sakkunnigas förslag, och med hänsyn till vad ovan nämnts om expensanslaget, uppstå en ökning av 122 700 kronor och å automobilskattemedlen en ökad utgift av 47 700 kronor. Enligt vad förut i särskilda kapitel anförts, beräknas löneökningen på väg- och vattenbyggnadsstaten till följande belopp: vägväsendet 59 600 kronor, järnvägsväsendet, verklig ökning 21 200 kronor och från järnvägsstyrelsen överflyttad kostnad 18 800 kronor samt för administrativa byrån och styrelsens chef 10 100 kronor eller tillsammans 109 700 kronor. Lägges härtill 10 000 kronor ökning på expensanslaget, kommer man till 119 700 kronor eller 3 000 kronor lägre än den beräknade skillnaden i staten, vilket beror på att nu tillgängliga anslag för extra tjänstemän i själva verket icke är beräkningsmässigt tillräckliga för utgående löner, utan kunnat förslå endast tack vare särskilda besparingar å anslagen. Styrelsen har dock i sina petita för stundande budgetår anmält, att en omedelbar höjning av nuvarande extra anslaget är ofrånkomlig.

Vid dessa stat- och kostnadsberäkningar har hänsyn icke tagits till att notariatstjänsten och någon distriktstjänst kunna behöva uppföras på övergångsstat.

Genom de från enskilda järnvägar inflytande bidragen om 65 000 kronor begränsas statsverkets utgiftsökning till 57 700 kronor. Tillika avlyftas då från järnvägsstyrelsen vissa kostnader och en viss arbetsbörda; de för järnvägsstyrelsen direkt beräkningsbara kostnadsminskningarna uppgå till 29 000 kronor (löner, dyrtidstillägg och tryckningskostnader).

Den större delen av den reella kostnadsökningen faller på de lokala organisationerna för vägväsendet, varemot i styrelsens organisation i vad vägväsendet beträffar kunnat göras några inskränkningar.

Vidare bör anföras, att vid den nya organisationens genomförande indragas 17 distriktstjänster samt försvinner behovet av nuvarande 24 s. k. vägkonsulenter.

På de ordinarie och icke-ordinarie tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bliva bestämmelserna i gällande avlöningsreglementen tillämpliga.

Lönevillkor.

Såsom särskilt villkor torde böra upptagas, att tjänstemännen å järnvägsinspektionen icke skola äga åtaga sig betalda uppdrag av företag, vilka äro underställda inspektionens tillsyn.

För de såsom extra tjänstemän anställda väginpektörerna torde de i 2 avdelningen av avlöningsbestämmelserna för icke-ordinarie befattningshavare den 26 juni 1925 angivna bestämmelserna böra gälla i tillämpliga delar eller analogt. Semester torde böra tillkomma väginpektör under 30 dagar årligen. Väginpektör bör icke äga utöva praktiserande ingenjörsvärksamhet å vägväsendets område och icke heller åtaga sig byggnadsarbetens utförande på entreprenad eller mottaga anställning i entreprenörs tjänst.

För vägingenjörerna torde böra fastställas lönevillkor, som i huvudsak ansluta sig till de för distriktstjänstemännen nu gällande. Vägingenjörerna torde icke böra berättigas till semester.

Rörande pensionering av väginpektörer och vägingenjörer är i det föregående anført.

För väginpektörernas tekniska biträden, vilka förutsättas allenast tillfälligt anställda i mån av behov, torde avlöning och övriga villkor få fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Väginpektörernas skrivbiträden anställas av dem själva.

Vägingenjörernas biträden bliva i deras enskilda tjänst anställda.

*Övergångs-
anordningar.*

Av de distriktstjänster, som enligt sakkunnigas förslag skola indragas, äro endast 4 distriktschefs- samt 7 distriktsingenjörstjänster för närvarande besatta med ordinarie innehavare. Övriga distriktstjänster upprätthållas på förordnande, och dessa förordnanden böra med den nya organisationens ikraftträdande upphöra.

Nämnda 11 ordinarie distriktstjänstemän, av vilka några jämförelsevis snart äro pensionsberättigade, torde, i enlighet med lydelsen av avlöningsvillkoren den 22 juni 1911 och i den mån de icke frivilligt övergå till annan tjänst, kunna beordras att med bibehållen ordinarie tjänst och pensionsrätt fullgöra de åligganden, som enligt de sakkunnigas förslag skola åvila väginpektör eller vägingenjör. De skola därvid erhålla lönefyllnad till för nämnda tjänster avsett belopp samt i förekommande fall ersättning enligt den i någon mån förändrade taxa, som kan bliva fastställd.

Skäligheten torde bjuda, att distriktstjänsteman, som övergår till väginpektörstjänst, medges rätt att slutföra de särskilda arbetsuppdrag, som han i sin distriktstjänstemannaställning påbörjat.

Skulle i ett eller annat enstaka fall nuvarande distriktstjänsteman av lämplighetshänsyn icke kunna på angivet sätt inplaceras i den nya organisationen bör lönen överföras på indragningsstat och ersättning lämnas för mistad inkomst, som tjänstemannen erhållit i sin statsanställning; i detta avseende torde böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att avgiva utredning och förslag.

XI. Instruktionsförslag.

Förslag till instruktion för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med underlydande tjänstemän.

1. Ämbetsbefattning.

§ 1.

Mom. 1. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning omfattar handläggning av tekniska, ekonomiska och administrativa ärenden rörande anläggande, förbättrande och vidmakthållande samt nyttjande för trafik- eller andra ändamål av väg- och vattenbyggnadsanläggningar, såsom:

*Instruktion
för väg-
och vatten-
byggnads-
styrelsen.*

vägar med broar och färjor,
enskilda järnvägar, avsedda för allmän trafik,
hamnar, kanaler, farleder och andra vattenbyggnadsanläggningar.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning undantagas dock de ärenden av ovan nämnda beskaffenhet, som avgöras av vattendomstol, eller som äro tillagda annan myndighet.

Mom. 2. De i mom. 1 omnämnda väg- och vattenbyggnadsanläggningar, vilka utgöra föremål för styrelsens verksamhet, äro

a) sådana, som utföras av menigheter, bolag eller enskilda personer på egen bekostnad eller med understöd av staten i form av anslag, lån eller andra förmåner, och som med hänsyn till det allmännas bästa blivit i avseende på utförande, vidmakthållande eller nyttjande ställda under styrelsens kontroll, samt

b) sådana, som utföras av staten genom styrelsens omedelbara försorg eller eljest äro ställda under styrelsens förvaltning eller överinseende.

§ 2.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åligger i allmänhet att med uppmärksamhet följa utvecklingen av väg- och vattenbyggnadsväsendet och kommunikationsväsendet, intränga i de ekonomiska betingelserna för olika slag av kommunikationsmedel och den ändamålsenliga avgränsningen dem emellan, verka för en sådan tekniskt och ekonomiskt ändamålsenlig planläggning och utveckling, som bäst kan främja samhällsintresset, verka för god ekonomi och hushållning vid arbetsföretagen samt för tillgodogörandet av tekniska framsteg och tillämpandet av enhetliga normer.

Styrelsen åligger att inom området för dess verksamhet tillhandagå med upplysningar, råd och utlåtanden, verkställa anbefallda utredningar av teknisk, trafikteknisk och trafikekonomisk art samt till behandling upptaga frågor och väcka förslag om åtgärder, som finnas ändamålsenliga för främjande av en allmännyttig utveckling.

§ 3.

Mom. 1. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åligger i avseende på *väg- väsendet* att taga sådan befattning, som må vara särskilt föreskriven, med av statsmedel utgående understöd och därmed utförda arbeten; därvid har styrelsen bland annat att pröva planer och kostnadsförslag samt ansökningar om statsunderstöd, utöva kontroll å anläggningars utförande, verkställa avsyning samt utbetala statsbidrag. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger,

jämväl där plan blivit fastställd av Kungl. Maj:t, att under arbetets utförande eller sedermera tillåta eller föreskriva mindre ändringar i planen, då i anledning därav icke påkallas ökning av till företaget beviljat anslag eller lån.

Styrelsen åligger att utöva teknisk-ekonomisk kontroll av statsbidrag till vägunderhållet, som utgår i förhållande till verkliga underhållskostnaden, inspektera underhållet av broar och andra konstarbeten, som utförts med statsbidrag, samt i övrigt, utan ingripande i länsstyrelsernas befogenhet, hava en allmän tillsyn, särskilt ur teknisk synpunkt, å vägunderhållet.

Mom. 2. Styrelsen tillkommer att efter prövning av vederbörandes kompetens tillerkänna viss person befogenhet tillsvidare att förrätta undersökning och upprätta arbetsplan för företag, för vilket statsbidrag må kunna åtnjutas.

Mom. 3. Styrelsen åligger att med uppmärksamhet följa utvecklingen av vägtrafiken och automobilbesiktningssyftet, att tillhandagå länsstyrelserna med råd, upplysningar och utredningar samt att i erforderliga fall utfärda tillämpningsföreskrifter rörande tekniska detaljer beträffande automobilbesiktning.

Mom. 4. Styrelsen har att i den utsträckning sådant föreskrives ombesörja väganläggningar för statens räkning.

§ 4.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är tillsynsmyndighet för *enskilda järnvägar, avsedda för allmän trafik*.

Styrelsen har att pröva planer för järnvägsanläggningar, övervaka anläggningars utförande, besiktiga och avsyna anläggningar och rullande materiel samt lämna tillstånd till järnvägs upplåtande för allmän trafik och fordons tagande i bruk för trafiken. Styrelsen äger tillåta eller föreskriva mindre ändringar i fastställd plan för järnväg samt att på ansökan meddela järnvägs innehavare tillstånd att, under iakttagande av de för järnvägen gällande bestämmelser, i enlighet med av styrelsen fastställd plan samt på de särskilda villkor, styrelsen kan komma att därför föreskriva, på av järnvägen disponerad mark anlägga och efter föregående, av styrelsen föranstaltad besiktning för allmän trafik upplåta station, lastplats eller bispår. Styrelsen äger bestämma benämning å stationer samt håll- och lastplatser å enskild järnväg, då generalpost-, järnvägs- och telegrafstyrelserna äro med styrelsen om benämningen ense, men eljest underställa ärendet Kungl. Maj:ts avgörande.

Styrelsen fastställer tjänstgöringsreglementen för enskilda järnvägar och utövar fortlöpande kontroll å vidmakthållandet av anläggningar och rullande materiel ävensom å driftens ur säkerhetssynpunkt behöriga handhavande.

Styrelsen utövar ekonomisk tillsyn å enskilda järnvägar med syfte att tillvarataga såväl statsverkets som det allmännas intressen. Styrelsen har att pröva ärenden rörande enskilda järnvägars taxor och ekonomiska förhållanden och äger väcka förslag om erforderliga åtgärder.

Styrelsen åligger att i erforderlig utsträckning rådgöra med järnvägsstyrelsen, särskilt beträffande tekniska fordringar å bana och rullande materiel, beträffande principiella frågor rörande tjänstgöringsreglementen samt beträffande principiella taxespörsmål. Styrelsen skall tillhandagå fullmäktige i riksgäldskontoret med utredningar samt i erforderlig utsträckning samverka med statens ombud i låneunderstödda järnvägsbolags styrelse och revision.

§ 5.

I avseende å *hamnar, kanaler och andra vattenbyggnader* tillkommer det styrelsen att taga den befattning, som är eller blir föreskriven, rörande statens och statsunderstödda anläggningar och deras framtida underhåll

samt att i övrigt utöva den tillsyn och handhava de åligganden, som kunna påläggas styrelsen.

§ 6.

Då styrelsen har att handlägga fråga om byggnad av hamn eller om sådan förändring av hamnbyggnad, som kan inverka på sjöfarten, skall styrelsen före frågans slutbehandling inhämta lotsstyrelsens yttrande beträffande ifrågasatta anordningars nytta eller skada för den allmänna sjöfarten.

§ 7.

På framställning av lantbruksstyrelsen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att avgiva yttrande i ärenden, som röra statsunderstöd i form av lån eller anslag för vattenavlednings-, avdiknings- eller odlingsföretag.

§ 8.

Arbetsordning för styrelsens personal och för statens väginpektörer utfärdas av styrelsen.

§ 9.

Styrelsen förvaltar de medel, som äro ställda till styrelsens förfogande eller under dess vård och kontroll, samt ansvarar för deras behöriga användning och redovisning.

§ 10.

Styrelsen har att varje år före den 1 april till justitiekanslersämbetet avlämna förteckning över de före utgången av nästföregående år till styrelsen inkomna ärenden, vilka icke inom två månader efter sistnämnda års utgång blivit slutligen handlagda;

före den 1 maj till riksräkenskapsverket insända behöriga huvudböcker för nästföregående år jämte tillhörande verifikationer angående bestridda utgifter;

före den 1 oktober till chefen för kommunikationsdepartementet avgiva berättelse om vad, som i avseende å sådana allmänna arbeten, varom i 1 § sägs, under det nästföregående året i riket utförts eller vid förrättade inspektioner förekommit;

inom därför bestämd tid till Kungl. Maj:t avgiva förslag å de belopp, vilka böra av riksdagen äskas för väg- och vattenbyggnadsstaten samt för allmänna arbeten av beskaffenhet, som omförmäles i 1 §; samt

inom därför bestämd tid till Kungl. Maj:t inkomma med den för riksdagens revisorer avsedda redogörelse för förvaltningen av de till styrelsens disposition ställda allmänna medel.

2. Organisation.

§ 11.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utgöres av en *generaldirektör och chef* samt såsom *ledamöter* fyra byråchefer, av vilka en å extra stat.

Byråcheferna förestå var sin byrå, nämligen vägbyrån, järnvägsbyrån, administrativa byrån samt den å extra stat inrättade vattenbyggnadsbyrån.

Härjämte må styrelsen uppdraga handläggningen av vissa ärenden eller ärendesgrupper åt adjungerade ledamöter.

§ 12.

Hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äro anställda de befattningshavare, som angivas i gällande personalstat, samt dessutom, i mån av behov, icke-ordinarie personal.

§ 13.

Såsom styrelsens lokala organ för tillsyn å vägväsendet äro å extra stat anställda fem *statens väginspektörer*, en för vardera av följande fem väginspektionsdistrikt:

östra väginspektionsdistriktet, omfattande Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands och Västmanlands län;

södra väginspektionsdistriktet, omfattande Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Kristianstads och Malmöhus län;

västra väginspektionsdistriktet, omfattande Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands och Örebro län;

mellersta väginspektionsdistriktet, omfattande Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län;

norra väginspektionsdistriktet, omfattande Västerbottens och Norrbottens län.

Angående inspektion för Gotlands län förordnar Kungl. Maj:t.

Väginspektörernas placeringsorter inom inspektionsdistrikten bestämmas av Kungl. Maj:t.

§ 14.

Under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen höra vidare de å extra stat anställda *statens vägingenjörer*, vilka i enlighet med särskild instruktion skola stå till länsstyrelsernas förfogande samt i övrigt utöva praktiserande ingenjörsvärksamhet å vägväsendet inom vederbörande län.

§ 15.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger att inom ramen av tillgängliga anslag dels inkalla väginspektör till tjänstgöring inom styrelsen för att utföra det arbete, som styrelsen bestämmer, dels ock kalla väginspektör eller vägingenjör att infinna sig hos styrelsen för överläggningar.

Styrelsen äger även, under ovan angivna förutsättning, att i erforderlig utsträckning anlita annan än vid väg- och vattenbyggnadsstaten anställd sakkunnig person till att verkställa inspektions- eller andra förrättningar.

3. Ärendenas handläggning.

§ 16.

Å vägbyrån handläggas ärenden rörande vägväsendet, vägtrafiken och automobilbesiktningen.

Å järnvägsbyrån handläggas ärenden rörande enskilda järnvägar.

Å vattenbyggnadsbyrån handläggas ärenden angående vattenbyggnader.

Å administrativa byrån handläggas under erforderlig samverkan med övriga byråer administrativa, kamerala och ekonomiska ärenden, dock icke ärenden rörande enskilda järnvägars ekonomi och finanser. Å byrån handläggas ärenden angående ämbetsverkets organisation, instruktion, arbetsformer, personal, ekonomiska angelägenheter, lokaler och inventarier. Administrativa byrån handhar styrelsens bokföring och kassarörelse ävensom registratur och bibliotek m. m.

§ 17.

Uti alla hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förekommande ärenden äger generaldirektören att ensam besluta, på sätt i denna instruktion bestämmes.

Samtliga byråchefer skola närvara vid föredragning inför generaldirektören eller av honom personligen av ärenden, som angå:

styrelsens eller den underställda personalens organisation och arbetsordning;

utfärdande, ändring eller upphävande av allmänna författningar och cirkulär;

på styrelsen ankommande ärenden angående anställande av personal samt tillsättande av tjänst;

bestämmande av arvoden och gratifikationer åt extra ordinarie befattningshavare hos styrelsen;

tjänstledighet — med undantag av semester — förordnanden, avsked och tjänstebetyg;

tjänstefel av befattningshavare;

styrelsens underdåniga ämbetsberättelse;

större entreprenad; samt

övriga ärenden, vilka generaldirektören anser böra uti nu ifrågasvarande ordning handläggas.

Vid föredragning av andra än de här ovan omförmälda ärenden erfordras ej närvaro av annan ledamot än den, till vilkens föredragning de höra.

Tillstädesvarande ledamot, vilkens åsikt icke överensstämmer med det av generaldirektören fattade beslut, åligger att låta till protokollet anteckna sin skiljaktiga mening, vid äventyr, att han eljest varder för beslutet ansvarig. Då uti mål, som bör anmälas hos Kungl. Maj:t, skiljaktig mening förekommit, skall protokollsutdrag häröver bifogas den underdåniga skrivelsen i ämnet.

§ 18.

Utan föregående föredragning inför generaldirektören må ledamot genom remiss eller särskild skrivelse infordra förklaringar, upplysningar och yttranden, som för ärendes avgörande finnas erforderliga, samt till granskning, anteckning och förvaring befordra inkommande handlingar, som äro av beskaffenhet att icke till omedelbar åtgärd av styrelsen föranleda. Sådana remisser och skrivelser, som här omförmälas, undertecknas av vederbörande ledamot »För Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen».

§ 19.

Över alla ärenden, som skola i styrelsen förekomma till behandling, låter vederbörande föredragande upprätta en lista, å vilken vid varje ärende medelst en kort anteckning utmärkes, att föredragning av detsamma ägt rum, vilka som deltagit i ärendenas handläggning och beslut, som fattats. Dessa listor sammanhäftas årligen och förvaras.

Protokoll föres, när skiljaktiga meningar inom styrelsen förekomma vid ärendes handläggning samt då styrelsen eljest finner anledning förordna, att protokoll skall föras.

Skrivelser och utlåtanden, som avgivas till Kungl. Maj:t, skola upptaga vilka ledamöter av styrelsen, som deltagit i ärendets slutliga handläggning, samt underskrivas av generaldirektören och vederbörande föredragande. Anordningar underskrivas av generaldirektören samt av chefen för administrativa byrån. Övriga utgående expeditioner i ärenden, föredragna av eller inför generaldirektören, underskrivas av honom samt av föredraganden eller annan tjänsteman i styrelsen.

§ 20.

Då tvivelaktigt är, till vilkens föredragning ett ärende rätteligen bör höra, äger generaldirektören därom bestämma.

§ 21.

Under ämbetsresa må generaldirektören, utan att hava inhämtat yttrande av föredraganden, meddela föreskrifter om verkställighetsåtgärder av beskaf-

fenhet att icke tåla uppskov. Dock skola sådana föreskrifter, där de icke avse rent tekniska frågor, skriftligen anmälas uti styrelsen vid nästa sammanträde, som generaldirektören bevisar.

§ 22.

Under generaldirektörens ämbetsresor eller då han åtnjuter semester eller eljest under kortare tid, ej överstigande femton dagar, är hindrad att förätta sitt ämbete, skall äldste tjänstgörande byråchefen, därest icke annorlunda av Kungl. Maj:t förordnas, inträda i utövningen av generaldirektörens åligganden.

I generaldirektörens frånvaro må dock icke, såvida ej Kungl. Maj:t annorlunda förordnar, underdåniga förslag enligt 34 § avgivas, lediga tjänster tillsättas annat än genom förordnande att tillsvidare upprätthålla de med befattningen förenade göromål, eller ansvar för fel i tjänsten ådömas, häreft likväl ej inbegripen avstängning från tjänstens utövning, eller sådana åtgärder vidtagas, som rubba de grundsatser för ärendenas behandling eller förvaltningen, vilka förut blivit stadgade eller tillämpade.

Vad nu sagts skall ock vid inträffande ledighet i generaldirektörsämbetet äga tillämpning, intill dess Kungl. Maj:t annorlunda förordnar.

§ 23.

Styrelsen äger att, i mån av behov eller enligt särskilt meddelad föreskrift, hos vederbörande myndighet rekvirera och uppbära de till styrelsens förfogande för särskilda ändamål anslagna medel; skolande vad av sådana statsanslag lyftes ävensom andra under styrelsens vård och kontroll varande medel insättas i riksbanken, därest de icke behöva genast användas.

§ 24.

Alla frågor om utbetalning av medel avgöras av styrelsen.

Inkomna räkningar må icke till betalning godkännas, innan de blivit behörigen granskade och attesterade.

4. Befattningshavarnas åligganden.

§ 25.

Generaldirektören, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef, är Kungl. Maj:t i första rummet ansvarig för uppfyllandet av styrelsens åligganden och tillser, att tjänstemännen med nit och drift fullgöra sina skyldigheter.

För besiktning av pågående arbeten och anläggningar äger generaldirektören, när han så aktar nödigt, företaga ämbetsresor till orterna; dock bör han före resans anträädande därom göra anmälan hos chefen för kommunikationsdepartementet.

§ 26.

Mom. 1. Byråchef åligger:

att med uppmärksamhet följa sådana frågor, som falla inom byråns verksamhetsområde, samt, då han därtill finner anledning, i dem framställa förslag;

att i enlighet med denna instruktion, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsordning och eljest meddelade föreskrifter antingen bereda och föredraga eller själv avgöra eller ock till vederbörlig åtgärd av byråtjänsteman överlämna de ärenden, som tillhöra hans byrå; samt

att för sin byrå vara generaldirektören ansvarig för arbetets behöriga gång och tillse, att ärendena utan onödigt tidsutdräkt företagas till avgörande.

Chefen för administrativa byrån åligger därjämte att hava uppsikt över bokförings-, kassa-, revisions- och registratorsgöromålens behöriga skötande.

Mom. 2. Byrådirektör åligger:

att med uppmärksamhet följa sådana frågor, som falla inom hans verksamhetsområde, samt

att, då han inträder såsom ledamot av styrelsen, fullgöra en sådans åligganden.

§ 27.

Revisor åligger:

att granska och annotera till styrelsen inkomna räkningar;

att granska alla till styrelsen enligt givna föreskrifter inkommande, men i dess huvudbok icke ingående räkenskaper och mot desamma framställa de anmärkningar, som han finner befogade; samt

att biträda vid uppsättning av skrivelser och vid andra kansligöromål.

En av revisorerna, som styrelsen därtill förordnar, åligger att under kontroll av byråchefen å administrativa byrån vara styrelsens uppbördsman och redogörare samt i sådan egenskap kvittera alla till styrelsen inflytande medel, föra alla med avseende å dessa medels disposition och redovisning nödiga anteckningar och räkenskaper, ombesörja insättning i riksbanken av styrelsens medel och verkställa alla beslutade utbetalningar.

§ 28.

Registratorn och aktuarien åligger:

att föra styrelsens diarium och register;

att för varje år upprätta balanslista över de ärenden, som ej blivit slutligen handlagda;

att förvara, förteckna och tillhandahålla till styrelsens arkiv hörande handlingar, kartor, ritningar, böcker, kontraktshandlingar och instrument m. m.;

att handhåva tillsynen över inventarierna i styrelsens lokal; samt

att ombesörja begärda avskrifter och utdrag av kansliets och arkivets handlingar.

§ 29.

Närmare bestämmelser rörande de särskilda befattningshavarnas inom styrelsen åligganden och övriga tjänsteförhållanden äger styrelsen, i överensstämmelse med de i denna instruktion eller av Kungl. Maj:t eljest stadgade grunder, meddela i arbetsordning eller genom särskild föreskrift.

Varje befattningshavare hos styrelsen är skyldig att i enlighet med styrelsens närmare bestämmelser samt vederbörande förmans anvisningar efter måttet och arten av sin speciella sakkunskap tillhandagå styrelsen med utredningar eller annat arbetsbiträde.

§ 30.

Statens väginpektörer, vilka äro väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontrollerande och besiktigande organ i avseende på vägväsendet, skola särskilt

a) underkasta arbetsplaner och kostnadsberäkningar teknisk och ekonomisk detaljgranskning samt med den inskränkning, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen må föreskriva, å styrelsens vägnar godkänna planerna;

b) kontrollera, besiktiga och avsyna statsunderstödda eller statliga väg- och broarbeten samt i den omfattning, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer, utfärda avsyningsbetyg;

c) utöva sådan teknisk och kameral kontroll å verkliga underhållskostnaden, som erfordras för statsbidraget till vägunderhållet, samt i övrigt förrätta underhållsinspektioner, särskilt å broar och andra konstarbeten;

d) lämna statens vägingenjörer bistånd genom upplysningar och råd samt följa deras verksamhet;

- e) avgiva av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen infordrade yttranden samt efter befallning tjänstgöra i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen; samt
 f) på begäran tillhandagå länsstyrelserna inom inspektionsområdet med råd och upplysningar.

§ 31.

Statens vägingenjörers åligganden äro angivna i särskild instruktion.

5. Arbets- och mottagningstid.

§ 32.

Mom. 1. För ordinarie befattningshavare hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och innehavare av motsvarande befattning å extra stat skall, i den mån ej nedan annorlunda stadgas, arbetstiden å tjänsterummet varje söckendag utgöra sju timmar, förlagda till tider, varom meddelas närmare bestämmelser i arbetsordning eller eljest av generaldirektören. I arbetstiden må icke inräknas måltidsrast.

Vid alla tillfällen, då göromålens gång det kräver, äger förman påfordra nödig utsträckning av arbetstiden å tjänsterummet.

Om och i den mån omständigheterna det tillåta, må generaldirektören för högst tre månader under tiden juni—september medgiva inskränkning i den i första stycket angivna arbetstiden, dock ej med mer än nio timmar i veckan.

För fullgörande av något av Kungl. Maj:t eller på grund av Kungl. Maj:ts bemyndigande meddelat allmänt uppdrag må erforderlig inskränkning i arbetstiden å tjänsterummet äga rum.

Därest arbete med hänsyn till dess särskilda beskaffenhet finnes med större fördel kunna utföras utom tjänsterummet, må medgivande till därav föranledd inskränkning i arbetstiden å tjänsterummet lämnas av generaldirektören eller, efter dennes bestämmande, av vederbörande ledamot av styrelsen. Fråga om inskränkning eller ändring i särskilda fall i övrigt av den i allmänhet fastställda arbetstiden å tjänsterummet prövas i enahanda ordning.

Expeditionsvakt må åläggas den tjänstgöring nattetid, som för ämbetslokalernas bevakning finnes erforderlig; dock skall den, av vilken sådan natttjänstgöring fullgöres, åtnjuta motsvarande befrielse från dagtjänstgöring.

Mom. 2. Sådan styrelsens personal, som icke avses i mom. 1, skall utföra sitt arbete å tjänsterummet å tid, varom, där ej annat finnes stadgat, föreskrifter meddelas i arbetsordning eller av generaldirektören eller, efter dennes bestämmande, av annan förman.

§ 33.

För generaldirektören och ledamot av styrelsen skall viss daglig, för allmänhetens mottagande avsedd tid vara bestämd och genom anslag inom verket tillkännagiven.

Registratorskontoret skall för allmänheten hållas öppet minst fem timmar varje söckendag; dock att generaldirektören må, där sådant finnes utan olägenhet kunna äga rum, för tre månader under tiden juni—september inskränka den sålunda bestämda mottagningstiden till fyra timmar om dagen.

I den mån generaldirektören finner det erforderligt, skall viss daglig mottagningstid bestämmas och tillkännagivas även för annan tjänsteinnehavare än dem, som nu sagts.

6. Tjänstetillsättning, kompetensfordringar, semester och annan ledighet, vikariat och avsked.

§ 34.

Generaldirektören förordnas av Kungl. Maj:t för en tid av högst sex år. Byråchefer utnämnas eller, om befattningen är upptagen å extra stat, förordnas av Kungl. Maj:t efter anmälan av generaldirektören.

Befattningshavare i avlöningsreglementets avdelning B lönegraderna 24—29 tillsätts av Kungl. Maj:t efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Förordnanden å motsvarande befattningar å extra stat meddelas i enahanda ordning.

Väginnspektörer förordnas tillsvidare av Kungl. Maj:t efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vägingenjörer förordnas av Kungl. Maj:t för en tid av fem år efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt efter vederbörande länsstyrelses hörande.

De ordinarie befattningar, vilka icke ovan nämnts, tillsätts av styrelsen, som jämväl med ovan angivna undantag antager den icke ordinarie personalen.

Befattningar i avlöningsreglementets avdelning B lönegraderna 21—30 tillsätts genom fullmakt. Övriga ordinarie befattningar tillsätts genom konstitutorial.

§ 35.

Då befattning, vars innehavare utnämnes eller, i fråga om befattning å extra stat, förordnas av Kungl. Maj:t efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, blir ledig, utfärdar styrelsen kungörelse därom i allmänna tidningarna och medelst anslag i styrelsens lokal med föreläggande av trettio dagars ansökningstid, räknat från den dag, kungörandet i allmänna tidningarna sker. Efter denna tids utgång insänder styrelsen ansökningshandlingarna till Kungl. Maj:t samt förordar därvid till tjänstens eller förordnandets erhållande den bland de sökande, som anses företrädesvis böra ifrågakomma, eller anmäler, att sådant förord icke kan åt någon bland de sökande lämnas.

Sedan handlingarna insänts till Kungl. Maj:t, skall tillkännagivande om styrelsens beslut i saken ofördröjligen anslås i styrelsens lokal.

§ 36.

Då befattning, vars innehavare utnämnes eller, i fråga om befattning å extra stat, förordnas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, blir ledig, skall densamma kungöras på sätt i § 35 nämnts med föreläggande av enahanda ansökningstid.

Sedan utnämning eller förordnande skett, skall tillkännagivande därom ofördröjligen anslås i styrelsens lokal.

§ 37.

Byråchef, byrådirektör, förste byråingenjör, byråingenjör, väginnspektör och vägingenjör skall, med nedan angivna undantag, hava genomgått tekniska högskolan eller efter den 1 januari 1917 avlagt avgångsexamen från Chalmers tekniska institut i Göteborg högre avdelning och därjämte hava förvärvat praktisk duglighet i ingenjörsyrkets utövande. Den byrådirektör å järnvägsbyrån, vilken närmast förestår byråns ekonomiska avdelning, ävensom sekreteraren å samma avdelning skall hava förvärvat erfarenhet i järnvägsekonomiska frågor. Byråchef å administrativa byrån skall hava avlagt

examen, medförande behörighet till domarebefattning. Revisor skall hava avlagt sådan examen eller kansliexamen, och skall dessutom om kunskap i bokföring hava erhållit vitsord, som av styrelsen provas tillfyllestgörande.

§ 38.

Den generaldirektören tillkommande semester må av honom tillgodonjutas å tid, som han själv bestämmer. Utöver semester äger han för enskilda angelägenheter åtnjuta ledighet under högst femton dagar årligen, då han finner sig därav vara i behov. Varje gång, generaldirektören begagnar sig av rätt till ledighet, bör han om tiden därför göra anmälan hos chefen för kommunikationsdepartementet och lämna väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underrättelse.

§ 39.

Mom. 1. Fördelningen av semester mellan befattningshavarna hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt väginpektörerna fastställs av generaldirektören efter överläggning med byråcheferna.

Mom. 2. Annan ledighet än semester äger styrelsen i fall av behov bevilja åt byråchef eller väginpektör under högst fyrtiofem dagar årligen samt åt övrig personal efter omständigheterna; skoland vid behov av tjänstledighet för byråchef eller väginpektör under längre tid än nu sagts frågan hänskjutas till Kungl. Maj:ts avgörande.

Mom. 3. Erfordras vikarie för befattningshavare, som nu nämnts, eller är sådan befattning ledig, må väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordna lämplig person att uppehålla befattningen; dock att, där fråga om ledighet jämlikt mom. 2 här ovan hänskjutits till Kungl. Maj:ts avgörande, Kungl. Maj:t jämväl förordnar angående vikarie.

§ 40.

Vägingenjör är icke berättigad till semester och äger icke vistas utom vederbörande län utan tillstånd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande länsstyrelse. Vikarie för vägingenjör förordnas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med länsstyrelsen, dock att förordnande för längre tid än sex månader skall underställas Kungl. Maj:t.

§ 41.

Ansökning om avsked från befattning bör, då sökanden är utnämnd av Kungl. Maj:t, överlämnas till Dess nådiga avgörande.

Avskedsansökning från tjänst, som styrelsen tillsätter, provas av styrelsen, varvid likväl fråga om pensionsrätt, där sådan förekommer, bör, innan avskedet beviljas, vara prövad i därför stadgad ordning.

7. Åtal och ansvar för tjänstefel.

§ 42.

Beträdes generaldirektören eller ledamot av styrelsen med fel eller försummelse i tjänsten, sker åtal därför inför Svea hovrätt.

§ 43.

Mom. 1. Gör annan ordinarie befattningshavare hos styrelsen, än i § 42 sägs, sig skyldig till fel eller försummelse i tjänsten eller vanvördnad mot förman eller olydnad, äger styrelsen efter omständigheterna antingen tilldela honom varning eller döma honom till mistning av lön för högst trettio dagar eller ock suspendera honom på högst tre månader från tjänst och lön.

Har den felande icke låtit sig därav rätta eller har han gjort sig skyldig till fel av svårare beskaffenhet, varde, där befattningen är tillsatt genom fullmakt, ställd under åtal inför vederbörande underrätt samt, där befattningen är tillsatt genom konstitutorial, antingen åtalad som nu sagts eller av styrelsen skild från tjänsten.

Vidtages åtgärd för anställande av åtal, äger styrelsen avstänga den felande från tjänstens utövning, till dess över honom blivit slutligen dömt eller domstolen annorlunda förordnar. Har styrelsen fattat beslut om befattningshavares suspension eller skiljande från tjänsten, äger styrelsen likaledes, till dess beslutet vunnit laga kraft, avstänga den felande från utövning av tjänsten.

Mom. 2. Ådagalägger befattningshavare, som icke avses i 42 § eller i mom. 1 här ovan, försumlighet, oskicklighet eller klandervärt uppförande eller visar han sig eljest olämplig, äger styrelsen att tilldela honom varning eller skilja honom från tjänsten eller att, beträffande befattningshavare å extra stat, som förordnats av Kungl. Maj:t, hos Kungl. Maj:t göra framställning om hans skiljande från förordnandet. Vid svårare förseelse sker åtal inför vederbörande underrätt.

§ 44.

Är fråga om åtal mot befattningshavare i avseende å redovisning av allmänna medel, förhålls efter vad därom särskilt finnes stadgat.

8. Besvär över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut.

§ 45.

Ändring i de väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut, som angå anmärknings- och avskrivningsfrågor, sökes genom besvär hos kammarrätten innan klockan tolv å trettionde dagen efter det klaganden erhållit del av beslutet.

Den, som icke åtnöjes med styrelsens beslut i andra ärenden, äger, där ej annorlunda är stadgat, hos Kungl. Maj:t söka ändring genom besvär, vilka skola hava inkommit till vederbörande departement före klockan tolv å trettionde dagen efter den, då klaganden erhöi del av beslutet; skolande beslut om tjänstetillsättning eller om förslag därtill anses hava kommit klaganden till del den dag, då beslutet tillkännagivits genom anslag i styrelsens lokal.

§ 46.

Över tilldelad varning må klagan ej föras.

Styrelsens beslut om avstängning från tjänstgöring går i verkställighet utan hinder av besvärns anförande.

Denna instruktion träder i kraft den 1 juli 1926, vid vilken tid nådiga instruktion för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt de ordinarie tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten den 30 december 1911 med däri sedermera vidtagna förändringar upphör att gälla.

Det alla, som vederbör, etc.

Motivering.

Motsvarar 1 § i nuvarande instruktion. Det har ansetts lämpligt angiva *Motivering.* icke blott tekniska och administrativa utan även ekonomiska ärenden, enär § 1. Mom. 1. det ekonomiska övervakandet utgör en grundväsentlig del i styrelsens verksamhet. Vidare har ansetts lämpligt att angiva icke blott anläggningars ut-

förande och förbättrande utan även vidmakthållande och nyttjande, enär även sistnämnda i viss utsträckning utgöra föremål för styrelsens verksamhet. Härvid måste dock från ämbetsbefattningen undantagas sådant, som tillkommer andra myndigheter, icke blott vattenfallsstyrelsen utan även t. ex. länsstyrelserna i fråga om vägunderhållet och vägtrafiken, varjämte även sådant undantages, som avgöres av vattendomstolarna. Såsom huvudsakliga objekt för verksamheten kunna angivas dels vägar, dels järnvägar och dels vattenbyggnader, vilka sistnämnda icke torde behöva mera utförligt specificeras; bl. a. synes hänvisningen till skyddsåtgärder mot skärningar och översvämningar kunna utgå.

§ 1. Mom. 2. Motsvarande nuvarande 2 §, som innehåller en beskrivande upplysning om de slag av arbetsuppgifter, som tillkommer styrelsen. Ordalydelsen har något förenklats.

§ 2. De sakkunniga hava ansett lämpligt, att instruktionen i allmänna drag angiver de samhällsintressen, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har att tillvarata. I nuvarande instruktion finnes en viss motsvarighet till denna § endast i 7 §.

§§ 3—5. Nuvarande instruktionens § 4 angiver på ett detaljerat sätt de olika arter av åtgärder, som i allmänhet taget kunnat ifrågakomma för dels undersökning, dels granskning av planer och statsbidrag, dels byggnadskontroll och dels underhållskontroll, utan att dock närmare föreskriva, vilken befattning styrelsen skall taga med t. ex. vägar. Nuvarande § 5 handlar om statliga arbeten. Det har syntts de sakkunniga, att en naturligare översikt över arbetsområdet erhålles genom att i särskilda §§ avhandla dels vägar, dels järnvägar, dels vattenbyggnader, enär styrelsens befattning med dessa ärenden är av principiellt olika slag, även om i alla fallen ingå vissa överensstämmande moment, såsom granskning av planer, byggnadskontroll, o. s. v. I övrigt anmärkes, att detaljerade föreskrifter angående t. ex. statsbidrag till väganläggningar förefinnas i ett flertal särskilda författningar och näppe-
ligen behöva återgivas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens instruktion.

§ 3. Det har ansetts nödvändigt att särskilt fixera styrelsens befattning med dels vägunderhållet, dels vägtrafiken m. m., som i övrigt ligger under K. B:s avgörande.

§ 4. Styrelsens funktion såsom ensam tillsynsmyndighet å enskilda järnvägar har uttryckts och därvid även särskilt den ekonomiska inspektionen.

§ 5. Ett närmare fixerande av uppgifterna beträffande vattenbyggnader — t. ex. inspektion å dammbyggnader, mera tillfällig befattning med flottningsväsendet o. s. v. — har icke ansetts erforderligt.

§§ 6—10. Motsvara nuvarande §§ 5, 6, 8, 9, 10. Nuvarande § 7 har icke ansetts erforderlig. Att, såsom i § 8 utsägs, styrelsen skall åga fastställa arbetsordning även för statens väginspektörer, är själfallet. Däremot torde arbetsordning för statens vägingenjörer, om sådan erfordras, icke böra utfärdas i denna väg.

§§ 11—15. Dessa paragrafer, som sammanförts under den gemensamma rubriken organisation, motsvaras i nuvarande instruktionen av §§ 11—13. Enligt § 11 skola vissa ärendesgrupper kunna handläggas av adjungerade ledamöter. Inspektionsdistrikten för väginspektörerna angivas i § 13, och i § 14 omnämnas statens vägingenjörer, med hänvisning till särskild för dem utfärdad instruktion. Sista delen av § 15 angiver styrelsens befogenhet att anlita utomstående personer för inspektioner eller andra förrättningar, vilken befogenhet synes erforderlig efter upphävandet av väg- och vattenbyggnadsdistrikten.

§§ 16—24. Dessa §§ rörande ärendenas handläggning motsvara nuvarande instruktionens §§ 18—26. I § 16 angivas de särskilda byråernas uppgifter, som i

nuvarande instruktion framgå ur vad som är föreskrivet om de särskilda befattningshavarnas åligganden.

Motsvarar nuvarande § 27.

§ 25.

Denna § ersätter de mera detaljerade föreskrifterna i nuvarande §§ 28—30.

§ 26.

Motsvara nuvarande §§ 33, 34.

§§ 27, 28.

Innehåller erforderlig föreskrift om övriga befattningshavares åligganden.

§ 29.

Nuvarande §§ 31, 32, 35, 36 och 40 torde kunna utgå, likaså §§ 37—39 rörande distriktstjänstemännen.

Väginsektörernas åligganden angivas på sätt härovan i kap. IV föreslagits.

§ 30.

Statens vägingenjörers åligganden fastställas i särskild instruktion (se sid. 114).

§ 31.

Överensstämma med nuvarande §§ 41, 42. Rörande väginsektörers arbetstid torde icke erfordras särskild föreskrift.

§§ 32, 33.

Motsvara i nuvarande instruktion dels §§ 14—17 dels §§ 43—45. I § 37 har examen från Chalmers tekniska institut angivits som kompetensgrund samt särskilda villkor uppställts för den ekonomiska järnvägsinspektionens tjänstemän. — § 40 anger särskilda bestämmelser för vägingenjörs ledighet.

§§ 34—41.

Dessa §§ motsvara nära nuvarande instruktionen §§ 46—50.

§§ 42—46.

Förslag till instruktion för statens vägingenjörer.

§ 1.

*Instruktion
för statens
vägingenjörer.*

För fullgörande av de uppgifter i avseende på vägväsendet, som i denna instruktion sägs, är i varje län anställd en statens vägingenjör.

Vägingenjör, som skall hava förvärvat god erfarenhet om det praktiska vägväsendet, skall hava avlagt avgångsexamen från tekniska högskolan eller efter den 1 januari 1917 från Chalmers tekniska institut i Göteborg högre avdelning eller i övrigt hava inom yrket förvärvat kompetens, som kan härmed jämföras.

§ 2.

Vägingenjör är i tjänsten underställd väg- och vattenbyggnadsstyrelsen men skall, på sätt i denna instruktion sägs, stå till länsstyrelsens i länet förfogande för fullgörande av dess uppdrag.

§ 3.

Vägingenjör åligger:

a) att lämna länsstyrelsen rådgivande biträde i alla frågor rörande vägbyggnader, vägunderhåll och vägtrafik samt att på länsstyrelsens uppdrag verkställa utredningar, undersökningar eller särskilda förrättningar i vägväsendet berörande frågor;

b) att på uppdrag av vägstyrelse verkställa undersökningar och upprätta planer för väg- och brobyggnader, utöva arbetsledning vid sådana arbetsföretag samt utföra övriga ifrågakommande ingenjörsförrättningar beträffande såväl byggnad som underhåll;

c) att å minst två av länsstyrelsen bestämda dagar i varje månad vara tillgänglig i residensstaden för kostnadsfria råd och upplysningar åt vägstyrelseledamöter, väghållare och landsfiskaler samt i övrigt under resor i länet, då tillfälle gives, tillhandagå med sådana råd och upplysningar;

d) att i förekommande fall efter särskilt förordnande handhålla statens egna vägbyggnader och i övrigt fullgöra av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen givna uppdrag;

e) att till länsstyrelsen eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inrapportera iakttagelser rörande vägväsendet samt i övrigt tillhandagå med uppgifter rörande vägväsendet och vägtrafiken.

§ 4.

Vägingenjör skall föra dagbok över sina tjänsteuppdrag, förrättningar och resor, vilken på begäran skall hållas tillgänglig för vederbörande myndighet.

§ 5.

Vägingenjör skall vara bosatt å den ort, där länsstyrelsen har sitt säte, samt i den omfattning, länsstyrelsen bestämmer, vara för densamma tillgänglig.

§ 6.

Vägingenjör förordnas av Kungl. Maj:t för en tid av fem år efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt efter vederbörande länsstyrelses hörande. Vikarie för vägingenjör förordnas av väg- och vattenbyggnads-

styrelsen efter samråd med länsstyrelsen, dock att förordnande för längre tid än sex månader skall underställas Kungl. Maj:t.

§ 7.

Vägingenjörs fasta arvode utbetalas månadsvis av länsstyrelsen i det län, där vägingenjören har sin verksamhet.

Vägingenjör i öfrigt tillkommande ersättning för utfört arbete bestämmes genom av Kungl. Maj:t fastställd taxa och utbetalas av vederbörande uppdragsgivare.

Särskilda yttranden.

Av herr Bärnheim.

I frågan om täckandet av kostnaderna för den statliga inspektionen kan jag icke dela den ståndpunkt, som de sakkunnigas flertal uttalat, och än mindre den av reservanten Murray intagna ståndpunkten.

Majoriteten har i förevarande hänseende gjort jämförelse med järnvägsinspektionen å ena samt bank- och fondinspektionen ävensom försäkringsinspektionen å andra sidan samt därifrån hämtat stöd för sin uppfattning, att järnvägarna borde, åtminstone i väsentlig mån, deltaga i bestridandet av kostnaderna för den nyorganiserade järnvägsinspektionen.

För min del håller jag emellertid före, att förhållandena beträffande järnvägarna och deras verksamhet icke äro jämförbara med förhållandena beträffande bankernas, fondhandlarnas samt försäkringsbolagens verksamhet. Järnvägarnas verksamhet är av helt annan art och karaktär än den verksamhet, som utövas av nämnda företag.

De enskilda järnvägarna äro företag i det allmännas tjänst på ungefär samma sätt som statens järnvägar, postverket och telegrafverket. Deras ändamål är att tillgodose vissa samhällens, vissa trakters kommunikationsbehov. Järnvägarnas verksamhet kan i själva verket betraktas såsom en verksamhet av så att säga officiell karaktär.

Vad åter angår bankerna, fondhandelsföretagen och försäkringsbolagen äro de företag, inriktade på och avsedda för *en rent ekonomisk* verksamhet. Mot den ordningen att man beträffande dessa senare rent privatekonomiska företag, vilkas verksamhet omsluter allmänhetens penningar, låter kostnaden för den till trygghet av allmänhetens intressen ytterst viktiga och nödvändiga statskontrollen bestridas av företagen själva anser jag fördenskull icke något vara att erinra. För ifrågavarande företag betyder också denna kostnad ytterst litet.

Beträffande järnvägarna föreligger icke något behov av statskontroll ur samma synpunkt som kontrollen beträffande de senast nämnda företagen. Den, som anlitar en järnväg, erhåller så gott som omedelbart, i form av utförd transport, vederlag för inbetalda penningar. Någon risk för allmänheten att icke erhålla vederbörligt vederlag föreligger icke.

Vad järnvägarnas taxor angår skola de visserligen fastställas av Kungl. Maj:t, men under normala förhållanden, då taxorna regleras endast vart femte år, blir kostnaden för vederbörande statsmyndighets granskning beträffande de av järnvägarna upprättade taxeförslagen ganska ringa, särskilt som de enskilda järnvägarna med hänsyn till konkurrensen från sjöfarten, från statsbanorna och numera i särskilt hög grad från automobiltrafiken, måste hålla sina taxor på lägsta möjliga nivå, något som bekräftas därav, att de enskilda järnvägarna med få undantag lämna en mycket ringa avkastning och i många fall gå med ren förlust.

Vidkommande den tekniska kontrollen få järnvägarna för närvarande erlagga betalning för besiktning av nyanskaffad rullande materiel, för granskning av ritningar till nya eller förändrade spåranläggningar och broar, för besiktning av bana m. m. då tillstånd till ökning av tåghastigheten begäres, eller med andra ord för sådan kontroll, som föranledes därav, att järnvägarna begära någon förändring av eller tillökning till den en gång avsynade anläggningen. För dylik besiktning och granskning betala de enskilda

järnvägarna för närvarande, enligt verkställd utredning, något över 30 000 kronor om året.

De sakkunnigas flertal föreslår nu, att de enskilda järnvägarna skola deltaga i kostnaden även för övrig statskontroll å banorna, nämligen för sådan kontroll, som staten, utan att den är föranledd av någon framställning från järnvägarnas sida, anser vara ur trafiksäkerhetssynpunkt behöfvig.

Med avseende härå vill jag framhålla, att det givetvis ligger i järnvägar-nas eget välförstådda intresse att hålla sina anläggningar i fullt trafikdugligt skick, ty följderna av ett motsatt förhållande skulle ju gå ut över dem själva och kunna för dem leda till ekonomiskt sammanbrott. Att järnvägarna hit-tills upprätthållit en god trafiksäkerhetsstandard har också erkänts av de sakkunniga.

Enligt koncessionerna hava järnvägarna sig ålagt att utföra vissa transporter för statens räkning, såsom befordring av allmänna posten, trupper m. m., och få järnvägarna verkställa dessa transporter mot en avgift, som ligger ungefär vid järnvägarnas självkostnadsgräns. Även en hel del andra transporter, såsom befordring av sjukvårdspersonal, skolungdom, blindas, döva m. fl., få järnvägarna i allmänt socialt intresse utföra mot en ringa ersättning. Jämväl med hänsyn härtill eller till vad järnvägarna sålunda få utföra för statens och det allmännas räkning synes det mig som om järnvägarna icke borde betungas med ökade kostnader för statskontroll.

Det av de sakkunnigas flertal föreslagna systemet för kontrollkostnadernas uttagande från järnvägarna leder till, dels att de för trafik öppnade järnvägarna få betala kostnaderna för all teknisk och ekonomisk granskning av sådana förslag till järnvägsanläggningar, för vilka koncession begäres, dels att kostnaden för den särskilda kontroll, som staten genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägsbyrå anser sig behöva utöva beträffande statslåneunderstödda järnvägar, får bestridas även av järnvägar utan statslån och dels att kostnaderna icke bliva fördelade efter den verkliga storleken av kontrollarbetet vid de olika järnvägarna; järnvägar kunna för ett år få vidkännas väsentliga kontrollkostnader, utan att för dem någon kontroll under året ägt rum. Därjämte skulle järnvägarna få betala för arbetet med den järnvägsstatistik, som staten anser sig behöva upprätta. Då Svenska Järnvägsför-eningen årligen utarbetar en sådan statistik, som järnvägarna anse sig hava behov av, och som de i god tid erhålla, så skulle järnvägarna enligt de sakkunnigas förslag få dubbla utgifter för statistiken.

Rent principiellt sett anser jag, att staten bör, i likhet med vad fallet är ifråga om statsinspektionen beträffande fartyg, beträffande elektriska anläggningar, beträffande vissa yrkesföretag m. m., ensam bestrida kostnaderna för den kontroll, staten anser sig böra utöva beträffande de enskilda järnvägarna. Då järnvägarna emellertid redan nu hava att betala kostnaderna för viss kontroll, anser jag mig kunna förorda en anordning därhän att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen må å respektive järnvägar utskrive räkningar enligt fastställd taxa å verkställd dylik kontroll eller inspektion och att de sålunda influtna medlen tillgodoföras styrelsen såsom bidrag till täckande av dess kostnader för järnvägsinspektionen i dess helhet.

Enligt vad av de sakkunnigas utredning framgår, komme ett sådant system att medföra, att den *verkliga* kostnadsökningen å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat genom centralisering till styrelsen av all kontroll å de enskilda järnvägarna bliver till fulllo täckt genom medel, som inflyta från sagda järnvägar.

Av herr Gärde:

Rörande den ekonomiska järnvägsinspektionen får jag anföra följande.

Om saken ses enbart ur synpunkten av en sakkunnig beredning för fastställandet av de enskilda järnvägarnas taxor, synes mig övervägande skäl tala för beredningens bibehållande hos järnvägsstyrelsen. Härigenom ernås lättast erforderlig principiell enhetlighet inom det samfällida svenska järnvägs-systemets taxeväsende. Något verkligt konkurrensförhållande mellan statens och enskilda järnvägar ifråga om den av Kungl. Maj:t fastställda taxans konstruktion kan näppeligen åberopas såsom skäl mot järnvägsstyrelsens ställning såsom beredande instans.

Emellertid torde det vara oundgängligt att mera allsidigt upptaga en effektiv och målmedveten ekonomisk tillsyn å de enskilda järnvägarna. Icke endast för tillvaratagande av statens långivareintresse utan överhuvud för att kunna lösa de ekonomiska spörsmål av allehanda slag, som utan tvivel komma att yppa sig, erfordras en myndighet, som med uppmärksamhet följer järnvägarnas såväl driftsekonomi som finansförvaltning. Även järnvägarnas genom taxenedsättningar bedrivna tariffpolitik behöver följas och eventuella oegentligheter beivras. Denna vidgade ekonomi- och finanskontroll torde icke gärna kunna påläggas järnvägsstyrelsen, som därigenom skulle komma i ett ömtåligt förhållande till de enskilda järnvägarna, helt vid sidan av det samarbetsförhållande, som äger rum ifråga om trafikrörelsen. Vidare erfordras en fristående sakkunnig beredning i alla de ekonomiska spörsmål, i vilka statens och enskilda järnvägar framträda såsom parter. Jag erinrar bland annat om att det för tillvaratagande av allmänna riksintressen torde bliva nödvändigt, att Kungl. Maj:t utfärdar grundläggande bestämmelser om samtrafikstaxa, samtrafiksvägar, vagnsamtrafik o. s. v.

Av dessa skäl anser jag en från statens järnvägar fristående ekonomisk tillsynsmyndighet över de enskilda järnvägarna vara behövlig, och på grund av det sakliga sambandet bör då denna myndighet även bereda de ordinära taxeärendena.

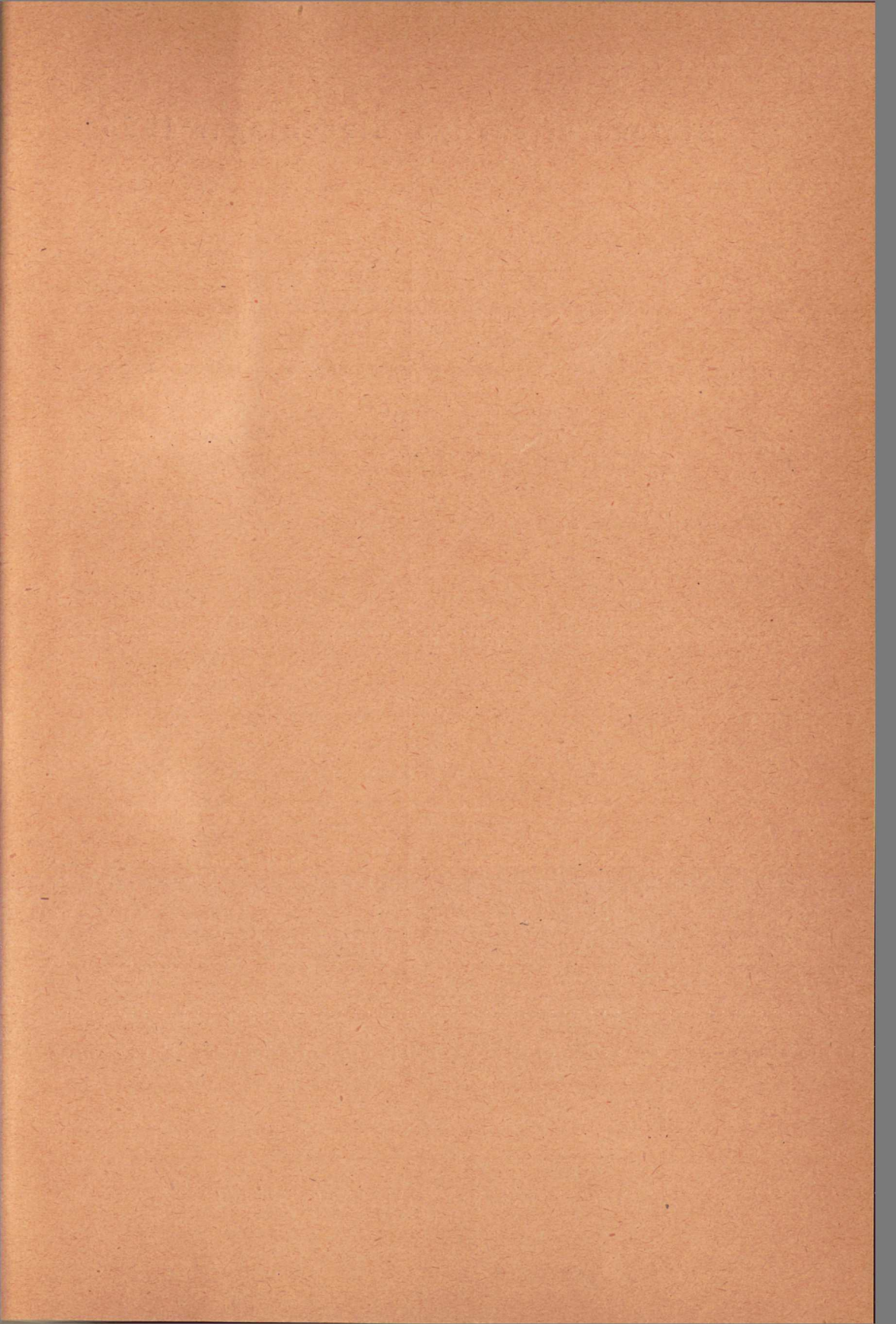
För att en sådan tillsynsmyndighet skall kunna fungera väl och motsvara såväl det allmännas som de enskilda järnvägarnas egna berättigade anspråk på sakkunnig beredning av ifrågavarande viktiga ärenden, är det nödvändigt, att för ledningen förvärfvas kompetent person, och att denne ålägges självständigt ansvar. De sakkunnigas förslag är i detta avseende icke tillfredsställande. Under den tekniskt utbildade byråchefen å järnvägsbyrån skulle de ekonomiska ärendena närmast beredas av en i järnvägs-ekonomiska frågor erfaren byrådirektör. Visserligen hava de sakkunniga uttalat, att denne förutsättes i regel komma att utöva självständig föredragning, men instruktionsenligt har han icke den ansvarsställning, som en ordinarie ledamot och föredragande i styrelsen, utan det blir beroende på styrelsens chef, om och i vad mån han förordnas som adjungerad ledamot. Det synes mig oundgängligen nödvändigt, att ifrågavarande tjänsteman ålägges det fulla ansvar, som endast kan följa av ett instruktionsenligt ledamotskap i styrelsen. Detta kan givetvis ske även med bibehållande av ställningen såsom byrådirektör, men alla skäl synas mig dock tala för att denna viktiga tjänst uppföres i byråchefsggraden; därigenom skapas också större möjlighet att förvärva och bibehålla sakkunnig person.

Av herr Murray:

På i betänkandet upptagna skäl vill jag för min del förorda, att hela kostnaden för den föreslagna järnvägsbyrån inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttages av de enskilda järnvägarna respektive spårvägar med järnvägs-koncession på sätt i betänkandet angivits. I förhållande till storleken av den

inflytande bruttoinkomsten är det belopp, som erfordras, icke avsevärt och kan näppeligen med fog anses såsom betungande. Enligt detta förslag skulle en i sig riktig princip kunna utan obillighet obeskuret genomföras. Den föreslagna nya järnvägsbyrån kommer också, enligt min uppfattning, att innebära en för nuvarande förhållanden avpassad anordning, som på en gång tillgodoser de statliga kontrollkraven och de enskilda järnvägarnas berättigade intressen och vars tillvaro såväl ur den ena som den andra synpunkten jämväl för de enskilda järnvägarna måste anses innebära en fördel, väl värd de relativt obetydliga uppoffringar, som därav skulle föranledas.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DIVISION OF THE PHYSICAL SCIENCES
DEPARTMENT OF CHEMISTRY
JANUARY 1954
RECEIVED
FROM THE
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY



Statens offentliga utredningar 1925

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättskipning. Fängvård.

Utkast till ändrad lydelse av vissa paragrafer i kungl. stadgan den 22 juni 1920 med vissa föreskrifter ang. domsagornas förvaltning. [14]
Förberedande utkast till strafflag. Förfalskaingsbrotten. [22]
Förslag till lag om dödande av förkommen handling m. m. [25]
Förslag till lag om gälds betalning genom penningars nedläggande i allmänt förvar. [26]
Betänkande och förslag rörande ändring i strafflagens bestämmelser om preskription av straff. [28]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Byggnadsstyrelsesakkunnigas betänkande ang. omorganisation av byggnadsstyrelsens byggnadsbyrå m. m. [13]
Betänkande ang. ordnandet av statens byggnadsverksamhet inom Stockholm. [15]
Förslag till lönerereglering för landstogdar och landsfiskaler m. m. [23]
1921 års pensionskommittés betänkande. 4. Betänkande med förslag till militär tjänstepensionslag. [24]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 31. Den svenska tvätmedelsindustrin. [2] 29. Den svenska skoindustrin. [3] 30. Den svenska cementindustrin. [4] 32. Den svenska porslinsindustrin. [5] 33. Tryckeri- och pappersfärdlingsindustri i Sverige. [6]
Betänkande med förslag till grunder för avsättning till de affärsdrivande verkens förnyelsefonder m. m. [9]
Förslag till förordning ang. statlig inkomst- och förmögenhetsskatt. [10]
Betänkande ang. omorganisation av taxeringsväsendet. [27]
Om vägbeskattningsens ordnande. [31]

Politi.

Socialpolitik.

Det svenska skogsbrukets förutsättningar och historia. [11]
Sveriges enskilda skogar. [12]
Konsumentkooperationen i Sverige. [16]
Betänkande med förslag till motverkande av arbetslöshet genom anordnande av allmänna arbeten. [29]
Studier rörande industriell demokrati i Norge, England, Tjeckoslovakien och Österrike. [30]

Hälsa- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Betänkande betr. vattenfallsstyrelsens landsbygdstaxor m. m. [18]

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Utredning rörande fiskerättsförhållandena vid rikets kuster. Del 1. [19] Del 2. [20]
Utredningar och förslag ang. inrättande av fasta försöksgårdar. [32]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Omorganisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet. [33]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Betänkande med utredning och förslag ang. socialförsäkringens organisation. [8]
Förslag till lag om försäkringsavtal. [21]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Utredning av vissa frågor rörande privatläroverken. [1]

Försvarsväsen.

Underofficerssakkunnigas yttrande och förslag. [7]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Betänkande rörande det s. k. Genèveprotokollet ang. avgörande på fredlig väg av internationella tvister. [17]