



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1927: 26
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE OCH FÖRSLAG

ANGÅENDE

ÄNDRAD ORGANISATION AV VÄG- OCH VATTENBYGGNADSVÄSENDET

AVGIVET DEN 26 OKTOBER 1927

AV

SAKKUNNIGA, TILLKALLADE
INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

S T O C K H O L M

1 9 2 7



Statens offentliga utredningar 1927

Kronologisk förteckning

1. Betänkande angående åtgärder för trygghet av skogs-
vårdsstyrelsernas ekonomi m. m. Marcus. 109 s. Jo.
2. Utredning med förslag till ändrade bestämmelser rör-
ande allmänna handlingars offentlighet. Av N. Herlitz.
Norstedt. (2), 289 s. Ju.
3. Betänkande med förslag till lag om vissa av landsting
eller kommuner drivna sjukhus m. m. Norstedt. 89 s. S.
4. Utredningar till belysande av arbetsfredsfrågan. Nor-
stedt. 387 s. S.
5. Betänkande och förslag rörande den andliga vården
vid armén. Norstedt. 51 s. Fö.
6. Supplement nr 3 till Sverges familjenamn 1920. Stat.
repr. anst. 31 s. Ju.
7. Betänkande angående sjöfartsavgifter. Idun. 376 s. H.
8. 1926 års pensionsutredning. Betänkande med förslag
till ny civil pensionslag m. m. Marcus. 165 s. Fi.
9. Hussvampen och konservering av trä mot röta. Kungl.
Byggnadsstyrelsens meddelande nr 2. Tullberg. 68 s.
16 s. planscher. K.
10. Betänkande med förslag till lag om sinnessjuka och
om undersökning angående sinnesbeskaffenhet m. m.
1926 års sinnessjucksakkunnigas betänkande. 1. Nor-
stedt. 128 s. S.
11. 1924 års bankkommitté. Betänkande med förslag till
lag om ändring i vissa delar av lagen den 22 juni 1911
(nr 74) om bankrörelse m. m. Marcus. 228 s. Fi.
12. Betänkande med förslag angående den statsunderstödda
egnahemsverksamheten. Marcus. 269 s. Jo.
13. Betänkande med förslag angående vidgad rätt till ut-
träde ur svenska kyrkan jämte därmed sammanhängande
frågor. Norstedt. 428 s. Ju.
14. Yttrande angående allmänna principer för en ny gruv-
lagstiftning. Tiden. 175 s. Fi.
15. Yttranden i anledning av processkommissionens be-
tänkande angående rättegångsväsendets ombildning.
Norstedt m. fl. (4), 322 s. Ju.
16. Betänkande med förslag till åtgärder gentemot miss-
bruk av alkoholhaltiga apoteksvaror m. m. samt av
behörigheten att å recept utskriva spritdrycker m. m.
från apoteksinrättning. Marcus. 154 s. Fi.
17. Järnvägs- och automobiltrafikkonferensen i Stockholm
den 23—25 maj 1927. Norstedt. 169 s. K.
18. Sinnesskövårdssakkunnigas betänkande. 2. Betänkande
med förslag rörande ordnandet av vården av vuxna
vanartade sinnesslöa (asociala imbecilla). Norstedt.
71 s. S.
19. Utlåtande angående tillverkning av alkoholswaga ex-
traktrika maltdrycker. Marcus. 35 s. Fi.
20. Betänkande med förslag till förordning med tulltaxa.
Marcus. 516 s. Fi.
21. Betänkande med förslag till kungörelse angående an-
ställande av kommissionärer hos statsdepartement och
vissa ämbetsverk m. fl. myndigheter. Av K. A. Gislén.
Beckman. 41 s. S.
22. Utredning angående disposition av skogsavkastningen
vid boställen anslagna till klockare och lärare vid de
allmänna läroverken. Av G. Thulin. Norstedt. 97 s. E.
23. Promemorior rörande vissa beskattningsfrågor. Marcus.
80 s. Fi.
24. Tabeller rörande taxeringen av jordbruksfastighet år
1922 i rikets landskommuner. Marcus. (2), 39 s. Fi.
25. Förslag angående de svenska lapparnas rätt till renbete
i Sverige m. m. Beckman. 83 s. S.
26. Betänkande och förslag angående ändrad organisation
av väg- och vattenbyggnadsväsendet. Beckman. 58 s. K.

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebok-
stäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruks-
departementet. 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 1927: 26
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE OCH FÖRSLAG

ANGÅENDE

ÄNDRAD ORGANISATION AV

VÄG- OCH VATTENBYGGNADSVÄSENDET

AVGIVET DEN 26 OKTOBER 1927

AV

SAKKUNNIGA, TILLKALLADE
INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



STOCKHOLM 1927
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[1862 27]



STATENS ORGANISATION FÖRBEREDNINGEN 1901
KOMMISSIONEN FÖR FÖRBEREDNINGEN



BETÄNKANDE OCH FÖRSLAG

AV

ÄNDRAD ORGANISATION AV

VÄG- OCH VATTENBYGGNADSVÄSENDET

AF ÖFR. PER. W. LILJENHOLM

PARLAMENTARISKA FÖRSAMLINGEN

INOM KOMMUNIKATIONSFÖRBEREDNINGEN

1901
FÖRBEREDNINGEN



INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
<i>Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet</i>	5

A. Förberedande redogörelser.

Nuvarande former för vägärendens handläggning	7
1925 års förslag	9
Kritik av 1925 års förslag.....	14
Chefens för kommunikationsdepartementet direktiv	15

B. Sakkunniges utlåtande.

Allmän motivering.....	18
Organisationsförslag	23
Speciell motivering.....	26
Vägundersökningar och granskning av arbetsplaner	26
Flerårsplaner. Anslagsfördelning och beviljande av statsbidrag	29
Byggnadsarbets utförande, arbetsledning och kontroll	33
Ärenden rörande större broar och konstarbeten	38
Ärenden rörande enklare vägar, ödebygdsvägar, utfartsvägar m. m.	39
Vägunderhåll och underhållskontroll	41
Sammanfattning	42
Personal, löner, kostnadsberäkning och statförslag	42
Övergångsanordningar	57
Särskilt yttrande av de sakkunnigas ordförande.....	58

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Skickas till Huvudstyrelsen och till de för Huvudstyrelsen ansvariga myndigheterna

A. Förberedande redovisningar

Närvarande former för vägningsens handläggning	1925 års förslag
Kritik av 1925 års förslag	
Öfversikt för kommuniktionsdepartementet tillförläp	

B. Särskilda utlåtanden

Allmän motivering	
Organisationsförslag	
Speciell motivering	
Vägningsberäkningar och granskning av arbetsplaner	
Förslagsplaner, Ansökningsberäkning och beräkning av arbetsplaner	
Hyggenstjänstens utlåtande, arbetsplaner och kontroll	
Ärenden rörande vägnings beräkning och kontroll	
Ärenden rörande vägnings vägnings beräkning och kontroll	
Vägningsberäkning och underhållskontroll	
Sammanfattning	
Personer, lön, kostnadsberäkning och statistik	
Övergångsarrangemang	
Särskilt utlåtande av de särskilda utlåtanden	

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande har Herr Statsrådet den 26 sistlidne juli uppdragit åt undertecknade von Sydow, Lübeck och Valsinger att i egenskap av sakkunniga inom kommunikationsdepartementet biträda vid utredning av vissa frågor rörande ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet. Såsom sekreterare hos de sakkunniga har tjänstgjort chefen för järnvägsstyrelsens statistiska kontor Lars Akselsson.

De sakkunniga hava tagit del av det den 30 september 1925 avgivna betänkande och förslag angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet samt däröver avgivna yttranden.

De sakkunniga, vilka beträffande historik m. m. tillåta sig hänvisa till nämnda betänkande, få härmed vördsamt till Herr Statsrådet överlämna sin utredning.

Stockholm den 26 oktober 1927.

OSCAR VON SYDOW.

SVEN LÜBECK.

AXEL VALSINGER.

Lars Akselsson.

A. Förberedande redogörelser.

Nuvarande former för vägärendens handläggning.

Nu gällande lagstiftning lägger till väsentlig del avgörandet i frågor rörande vägväsendet och vägtrafiken i länsstyrelsens händer.

Enligt 4 § väglagen har sålunda länsstyrelse att besluta om anläggning och indragning av allmän väg, omläggning av backig eller eljest för rörelsen obekvämlig allmän väg samt förändring av redan befintlig väg till bygdeväg eller landsväg. Det tillkommer vidare enligt 34 § länsstyrelse att övervaka vägarnas behöriga underhåll och vidtaga därför erforderliga åtgärder. Länsstyrelse utfärdar instruktioner för vägstyrelser och är behörig upptaga besvär över vägstämmas beslut, över vägdelning, över särskilda nämndens uppskattning, över åläggande vid vägsyn m. m. Även i övrigt har länsstyrelse på mångfaldigt sätt att taga befattning med och besluta i frågor, som avse reglerandet av väghållningsbesväret och därmed sammanhängande rättsförhållanden. Enligt motorfordonsförordningen, hjulringslagen, vägtrafikstadgan m. fl. författningar är länsstyrelse i allmänhet beslutande i vägtrafikfrågor, varibland särskilt må nämnas tillstånd till samt taxor och villkor för linjetrafik ävensom annan yrkesmässig automobiltrafik.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning med vägväsendet är avhängig av den omständigheten, att staten i så stor utsträckning 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 dels sådana, som utföras av enskilda och menigheter med statsunderstöd, och dels sådana, som utföras av staten och på dess bekostnad. Beviljande av statsbidrag tillkommer i allmänhet Kungl. Maj:t. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i allmänhet — fränsett vissa olikheter beträffande automobilskattemedel, ödebygdevägar m. m. — att förordna undersökningsförrättare, granska arbetsplaner, avgiva yttrande över ansökningar om statsbidrag, upprätta kontrakt med de väghållningsskyldiga om arbetes utförande med statsbidrag, godkänna arbetsledare, godkänna entreprenadanbud, förordna inspektions- och avsyningsförrättare, godkänna avslutat arbete och utbetala statsbidrag. Beträffande vägunderhållet har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen brukat förordna om underhållsinspektioner å broar och konstarbeten. Numera (sedan år 1924) har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen även att förordna sakkunnig, som avgiver intyg över verkliga underhållskostnaden i vägdistrikt, som övertagit underhållet medelst vägkassan, samt (från och med innevarande år) att utbetala till vägunderhållet utgående statsbidrag. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har vidare — enligt praxis om också icke enligt instruktionens ordalydelse — att i egenkap av central statsmyndighet verkställa utredningar och avgiva utlåtanden i större och allmännare frågor rörande vägväsendet, tillvarataga de allmänna rikssynpunkterna och verka för vägväsendets ändamålsenliga utformning och planläggning i stort. Styrelsen har också att avgiva yttranden i besvärsmål i vägärenden och vägtrafikärenden.

Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokala organ fungera sju distriktschefer, därav en på extra stat, och nio distriktsingenjörer, av vilka en är uppförd på extra stat. Dessa distriktstjänstemäns arbetsuppgifter på vägväsendets område avse, förutom förekommande allmännare utlåtanden till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i huvudsak fyra olika slag av förrättningar, nämligen vägundersökningar med upprättande av planer och kostnadsförslag,

arbetsledning för vägbyggnadsföretag, kontroll och avsyning av vägbyggnadsföretag samt underhållsinspektioner å broar och andra konstarbeten. Härtill kommer numera i förekommande fall kontroll å verkliga underhållskostnaden i distrikt, som övertagit underhållet medelst väggassan.

Sedan några år äro hos länsstyrelserna anställda vägsakkunniga, vägkonsulenter, vilka hava att tillhandagå länsstyrelser och vägstyrelser uti vägväsendet rörande frågor. De 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. I övrigt utföra vägkonsulenterna i stor utsträckning samma slags förrättningar som distrikts-tjänstemännen, särskilt vägundersökningar, arbetsledning och kontroll å verkliga underhållskostnaden.

Närmare redogörelser för vägärendens administrativa, tekniska och ekonomiska behandling skola de sakkunniga i det följande lämna i samband med organisationsförslagets detaljutformning. Såsom en förberedande översikt lämnas här en redogörelse i sammandrag för gången av ett vanligt vägbyggnads- eller vägförbättringsärende, med bortseende från de olikheter, som förekomma beträffande företag, understödda av automobilskattemedel, ödebygdsvägar m. m.

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

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

Därefter insänder vägdistriktet planen jämte ansökan om statsbidrag till länsstyrelsen, som vidarebefordrar den till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, där den blir vilande i avvaktan på statsbidrag. På grund av årliga framställningar från länsstyrelserna rörande de vägföretag, som närmast böra erhålla statsbidrag, avger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrande till Kungl. Maj:t, som beviljar bidrag till varje särskilt företag och fastställer arbetsplanen.

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

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

Mera detaljerade redogörelser för de särskilda momenten i denna procedur komma, såsom redan nämnts, att lämnas i det följande.

1925 års förslag.

Mot den organisation av vägväsendet, som sålunda i stora drag angivits, har från skilda håll och vid upprepade tillfällen riktats kritik.

För att biträda vid frågan om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet och därmed sammanhängande spörsmål tillkallades också den 11 april 1924 av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet på grund av Kungl. Maj:ts bemyndigande särskilda sakkunniga. Dessa sakkunniga avgåvo den 30 september 1925 betänkande och förslag i ämnet. Förslaget innebar beträffande vägväsendet i huvudsak följande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förutsattes skola bibehållas såsom självständigt centralt ämbetsverk. Tanken att slopa väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och uppdelna dess verksamhet mellan länsstyrelserna och kommunikationsdepartementet och eventuellt även andra myndigheter avstyrktes av såväl konstitutionella som praktiska skäl.

Genom att från nuvarande tekniska byrån avskilja alla ärenden rörande vattenbyggnader skulle inom styrelsen bildas en *vägbyrå* med uteslutande uppgift att handlägga väg- och vägtrafikärenden. Inom vägbyrån skulle tillsättas en förste byråingenjör och broinspektör (lönegrad B 26) med tjänstgöringsskyldighet även å järnvägsbyrån samt en fackman för automobilärenden (extra ordinarie förste byråingenjör, B 26). I övrigt skulle personalen minskas med 1 notarie och 4 icke-ordinarie biträdande ingenjörer, vilket motiverades med att vattenärendena icke vidare skulle handläggas å byrån och att granskningen av arbetsplaner skulle övertagas av väginnspektörer, placerade i orterna.

Styrelsens *administrativa byrå* förutsattes bibehålla samma arbetsuppgifter som hittills. Således skulle där handläggas bland annat ärenden om upprättande av kontrakt med de väghållningsskyldiga om arbetens utförande med statsbidrag, prövning av entreprenadanbud, utbetalning av statsbidrag samt revision av byggnadsräkenskaper. De sakkunnigas förslag innebar, att byrådirektörstjänsten skulle omändras till byråchefstjänst, samt att den ordinarie personalen i övrigt skulle något utökas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef skulle tillsättas genom förordnande på viss tid, förslagsvis 6 år, samt erhålla generaldirektörs ställning.

Beträffande styrelsens *ämbetsbefattning* upptog det betänkandet bilagda instruktionsförslaget en i vissa avseenden allmänna och vidare formulering än den nuvarande. Under vägväsendet upptogs såsom åliggande för styrelsen bland annat att med uppmärksamhet följa utvecklingen av vägtrafiken och automobilbesiktningsverksamheten, att tillhandagå länsstyrelserna med råd, upplysningar och utredningar samt i erforderliga fall utfärda tillämpningsföreskrifter rörande tekniska detaljer beträffande automobilbesiktning.

I avseende på *ärendenas handläggning* föreslogos vissa förenklingar, nämligen att beviljandet av statsbidrag ur allmänna anslaget till anläggning och förbättring av vägar m. m. ävensom ur automobilskattemedel skulle förflyttas från Kungl. Maj:t till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, samt att vägstyrelserna skulle äga själva föranstalta vägundersökningar och därtill anlita vilken kompetentförklarad förrättningsman de önskade. Undersökningsförrättare skulle auktoriseras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vidare ifrågasattes, att vissa besvärsmål skulle avgöras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Ifråga om den lokala organisationen skulle enligt förslaget den nuvarande *distriktsorganisationen* upphöra och, vad vägväsendet beträffar, ersättas med en till länen närmare ansluten organisation. Distriktstjänstemännen hittills åliggande byggnads- och underhållskontroll å järnvägar, hamnar, kanaler och farleder skulle övertagas av styrelsens järnvägs-, respektive vattenbyggnadsbyrå,

därvid förutsattes, att det i en del fall för byggnadsföretag kunde bliva erforderligt att anlita särskilda kontrollanter (eventuellt styrelsens hamnbyggnadschefer). Även nuvarande s. k. vägkonsulenter skulle indragas.

Den lokala organisationen för vägväsendet skulle bestå av statens vägingenjörer och statens väginspektörer. Vägingenjörerna skulle utöva praktiserande ingenjörsverksamhet i länen samt lämna länsstyrelserna rådgivande biträde. Kontrollen å statsmedlens användning för vägbyggnad och vägunderhåll skulle åvila väginspektörerna.

En *statens vägingenjör* skulle anställas i varje län (i Gotlands dock i kombination med annat län eller annan tjänst). Vägingenjör skulle i tjänsten vara underställd väg- och vattenbyggnadsstyrelsen men stå till länsstyrelsens förfogande för fullgörande av dess uppdrag. Vägingenjör skulle av Kungl. Maj:t förordnas för fem år efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag och efter vederbörande länsstyrelses hörande. Avlöningsförmånerna skulle utgöras av lön 3 000 kronor med dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk, dagarvode 25 kronor för mera omfattande biträde åt länsstyrelsen samt i övrigt ersättning enligt taxa för utförda förrättningar; såsom bidrag till kontorskostnader och expenser skulle utgå 800 kronor. Såsom pensionsunderlag föreslogs samma belopp som lönen eller 3 000 kronor.

Vägingenjörernas största arbetsuppgift förutsattes bliva utövandet av praktiserande ingenjörsverksamhet inom länets vägväsen; de bleve i detta avseende icke så mycket statstjänstemän som fastmer statligt auktoriserade yrkesutövare, vilka närmast skulle betjäna vägstyrelserna. Arbetet komme i främsta rummet att omfatta vägundersökningar med upprättande av planer och kostnadsförslag samt arbetsledning för vägbyggnads- och vägförbättringsföretag. Statliga vägarbetsföretag inom länet — i huvudsak ödebygdsvägar — skulle vägingenjör kunna förordnas att handhava.

Vägingenjör skulle vidare hava 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. Slutligen skulle det åligga vägingenjör att i mindre utsträckning vara tillgänglig för kostnadsfria råd och upplysningar åt vägstyrelseledamöter, väghållare och landsfiskaler.

Den statliga teknisk-ekonomiska kontrollen å vägväsendet skulle utövas av fem *statens väginspektörer* med placering en i vart av fem inspektionsdistrikt. Väginspektörerna, som skulle vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän, skulle av Kungl. Maj:t förordnas tills vidare. Lön skulle utgå med 14 000 kronor och pensionsunderlaget utgöra 7 000 kronor. Varje väginspektör skulle erhålla ett årligt anslag av 4 000 kronor för anlitan av skrivbiträde samt för expenser och lokalkostnader. Därutöver skulle ett årligt anslag av 25 000 kronor ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande med rätt att därur bestrida avlöningar till av väginspektörerna anlitade tekniska biträden, vilka icke skulle erhålla fast statsanställning.

Väginspektörerna skulle icke äga utöva praktiserande ingenjörsverksamhet på vägväsendets område och icke heller hava rätt att åtaga sig byggnadsarbetes utförande på entreprenad eller mottaga anställning i entreprenörs tjänst. Deras viktigaste arbetsuppgifter skulle vara: 1:o att granska och å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägnar godkänna arbetsplaner; 2:o att inspektera och avsyna vägarbeten; 3:o att utöva teknisk-ekonomisk kontroll å verkliga underhållskostnaden samt inspektera underhållet av broar och konstarbeten. Först i samband med statsbidragsansökningarna skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underkasta arbetsplanerna en allmänt hållen eftergranskning. Väginspektörerna skulle icke intaga befälsställning till vägingenjörerna men komme att bliva rådgivare, till vilka dessa kunde vända

sig. Särskild vikt borde läggas på att kontrollverksamheten inriktades på att få handledande och konsulterande karaktär. Även mellan länsstyrelserna och väginsektörerna förutsattes rådpläningar skola äga rum.

Den i betänkandet framlagda *motiveringen för en lokal organisation av denna typ* (betänkandet sid. 26—29) må här återgivas:

»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 här 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 distriktstjänstemän, 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 vägfrågor 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 distrikts-tjänstemännens 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 dubbling 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 sär egen beskaffenhet, 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 anlitan 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 vägdistriktet 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 ifrågavarande 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 vägdistriktens behov av ingenjör-biträde för olika slag av förrättningar tillgodosett, och dels skulle organisationen icke i obeskuret skick passa vid en framtida övergång till landstingsvägdistrikt; 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 landstingsvägdistrikt alltför vidlyftig och mycket för dyrbar för enbart de statliga uppgifterna — nämligen statskontroll samt biträde åt länsstyrelserna — och den för närvarande synnerligen behöfliga 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 framdeles 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 ingenjörsverksamhet 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 sörjes 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 utfö-

rande, är det givetvis icke rimligt att åt honom uppdraga att samtidigt fungera såsom statens kontrollant å vägdistriktet. 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 distriktsschefer, 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.»

Kritik av 1925 års förslag.

Över detta förslag avgåvos — i vad vägväsendet och därmed sammanhängande frågor beträffar — yttranden av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, distriktsscheferna i väg- och vattenbyggnadsdistriktet, samtliga länsstyrelser, civilförvaltningens lönenämnd, Svenska vägföreningen, Svenska teknologföreningen, Tekniska samfundet i Göteborg, Kungl. Automobilklubben, Automobilbesiktningsmännens förening, Tjänstemannaföreningen vid statens väg- och vattenbyggnader och Svenska konsulterande ingenjörers förening.

Många av de hörda myndigheterna, däribland länsstyrelserna i de fyra nordligaste länen, tillstyrkte förslagets grundlinjer.

En stor del av utlåtandena gingo emellertid i väsentligen avstyrkande riktning, därvid flertalet förordade organisationsfrågans lösning enligt det alternativa förslaget med fast avlönade vägingenjörer.

Den huvudsakligaste kritiken mot 1925 års förslag torde kunna sammanfattas sålunda: Visserligen vunnos fördelen, att kontrollen bleve skild från den praktiserande ingenjörsverksamheten, men i övrigt skulle nuvarande

system med dess månskriveri och tidspillan bliva tämligen orubbade. En praktiserande vägingenjör bleve lätt ej så självständig i förhållande till vägstyrelserna och så opartisk som hans ställning hos länsstyrelserna borde kräva. De föreslagna väginpektörerna skulle ej medföra det avsedda gagnet, enär deras distrikt och arbetsbörda bleve alltför stora. Alternativet med helt statsavlönade vägingenjörer bleve sannolikt billigare, skulle möjliggöra avsevärda förenklingar i vägärendenas procedur och skulle skapa enhetlighet och fasthet vid vägärendenas handläggning inom länet. Statstjänst och enskilt förvärvsarbete skulle därigenom särskiljas. Tillräckligt antal privata ingenjörer skulle säkerligen stå till förfogande för att övertaga den praktiserande verksamheten. Genom att vägdistrikten överginge till väggasseunderhåll och anställde vägmästare eller anlidade entreprenörer komme behovet av vägingenjörens praktiserande verksamhet att minskas. — Tjänstemannaföreningen vid statens väg- och vattenbyggnader ansåg, att nuvarande systems brister i arbetsledning och kontroll skulle komma att kvarstå i det nya systemet, om icke vägmästarfrågan ordnades.

Beträffande följande detaljer i 1925 års förslag torde kritiken böra omnämnas.

Flera länsstyrelser ansågo, att vägingenjören borde vara icke väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utan länsstyrelsens tjänsteman, men att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle äga utfärda tekniska direktiv.

Förslaget att vägdistrikten själva skulle få med anlåtande av auktoriserad förrättningsman föranstalta vägundersökningar avstyrktes av flera länsstyrelser, vilka yrkade, att förrättningsman alltid skulle förordnas av länsstyrelsen.

Åtskilliga länsstyrelser föreslogo, att till länsstyrelsen skulle överflyttas bestyret med att upprätta kontrakt om arbetes utförande med statsbidrag, utbetalning av statsbidrag samt revision av byggnadsräkenskaperna. Ett par länsstyrelser uttalade särskilt, att detta borde kunna ske utan ökning av länsstyrelsens arbetskrafter.

Åtskilliga länsstyrelser ansågo, att anslags- och automobilskattemedel av Kungl. Maj:t borde fördelas mellan länen och statsbidrag till särskilda arbeten därefter beviljas av vederbörande länsstyrelse.

Förslaget om en broinspektörstjänst i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämnades i samtliga yttranden utan erinran.

Förslaget om en fackman för automobilärenden inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrktes av en del men avstyrktes av andra länsstyrelser. Det tillstyrktes även av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vägföreningen, teknologföreningen, automobilklubben och automobilbesiktningsmännens förening. Automobilklubben uttalade därvid, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen borde göras till centralmyndighet på automobilväsendets område, men sakkunskapen borde ej utnyttjas i kontrollerande syfte utan borde hållas tillgänglig, när helst frågor av automobilteknisk natur underställdes styrelsen, t. ex. den yrkesmässiga trafikens reglering, trafiksäkerhetsfrågor, automobilförordningar etc. Automobilbesiktningsmännens förening däremot ansåg, att visserligen en fackman med automobiltekniska insikter borde införas med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, men att styrelsen icke borde göras till centralmyndighet för automobilväsendet.

Chefens för kommunikationsdepartementet direktiv.

I yttrande till statsrådsprotokollet den 26 juli 1927 i samband med igångsättandet av nu förevarande utredning anförde chefen för kommunikationsdepartementet, efter att hava berört 1925 års förslag och däröver avgivna yttranden, följande:

»Med vägväsendets utveckling och de ständigt ökade medel, som av staten ställas till förfogande för vägnätets utvidgning och förbättring, blir det uppenbarligen allt mer av nöden att tillse, att för sådant ändamål vidtagas de ur teknisk och ekonomisk synpunkt mest lämpliga åtgärderna samt att tillgängliga medel verkligen komma till användning för avsett ändamål. Den nuvarande organisationen tillgodoser icke i erforderlig utsträckning de krav, som numera måste uppställas i avseende å sådan tillsyn, och frågan om en ändring av vägväsendets organisation synes därför snarast böra upptagas till förnyat övervägande.

Ovan omnämnda sakkunniga voro icke främmande för tanken på en organisation liknande den, som i vissa av de avgivna utlåtandena antytts. Sålunda yttrade de sakkunniga bland annat:

'Det kan ifrågasättas, att för varje län fast anställa en vägingenjör, helt avlönad av 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.'

De sakkunniga funno väl vissa skäl tala för en dylik organisation men ansågo sig dock icke böra vid nuvarande utvecklingsstadium inom vägväsendet och vid rådande ovisshet om blivande väglagsreformer föreslå en ny fast organisation av angiven typ utan ville för sin del förorda, att man åtminstone tillsvidare valde en organisation, som utan att medföra så stora fasta organisationskostnader närmare anslöte sig till bestående förhållanden.

Den utveckling, som ägt rum efter avgivandet av de sakkunnigas förslag, synes emellertid giva vid handen, att tanken på en omorganisation i den av de sakkunniga först angivna riktningen redan nu måste upptagas till prövning. Utredning härom torde böra åvägbringas genom tillkallande av särskilda sakkunniga. Vid den blivande utredningen synes man böra utgå från att i regel i varje län skall finnas anställd en av Kungl. Maj:t tillsatt vägingenjör, som helt avlönas av statsmedel, med uppgift att tillhandagå länsstyrelsen och vägstyrelserna samt utöva det allmännas tillsyn å vägarbetenas utförande, vägunderhållet och vägkassornas räkenskaper. På vägingenjören synes det likaledes böra ankomma att upprätta planer och kostnadsförslag till vägbyggnader; den ersättning enligt taxa, som av de väghållningsskyldige härför erlägges, bör tillfalla statsverket. I den mån vägingenjörens tid ej härtill förslår, torde dylika planer och kostnadsförslag även få mot direkt ersättning enligt taxa upprättas av annan kompetent förrättningsman, varvid dock sålunda upprättade förslag synas lämpligen böra underställas vägingenjörens granskning. Det allmännas tillsyn över vägarbetenas utförande, vilken numera ofta, ehuru oegentligt, benämnes arbetsledning, bör verkställas av vägingenjören utan särskild ersättning. Med hänsyn till vägingenjörens ställning bör det vara honom förbjudet att såsom väghållningsdistriktens uppdragstagare syssla med arbetsledning i vanlig mening eller med andra enskilda uppdrag. Under övervägande synes dock böra tagas, huruvida förhållandena inom vissa län kunna nödvändiggöra, att möjlighet till undantag härifrån tillsvidare beredes.

Att såsom från vissa håll påyrkats göra vägingenjören uteslutande till länsstyrelsens tjänsteman lärer icke vara lämpligt. Såsom länsstyrelsen i Norrbottens län framhållit i sitt yttrande över förenämnda förslag, böra länsstyrelserna icke indragas i det tekniskt-ekonomiska arbetet vid vägbyggnaders utförande och kontroll. Detta arbete, som skulle än ytterligare belasta länsstyrelserna, synes böra ledas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och i den mån vägingenjörerna utföra dylikt arbete lära de ock därutinnan böra lyda under en teknisk myndighet. Att vägingenjörerna härigenom komma i en viss dubbelställning såsom i särskilda avseenden lydande under olika myndigheter synes icke kunna undvikas, men exempel härpå saknas icke inom andra grenar av statsförvaltningen och under förutsättning av ett gott samarbete mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelserna lära slitningar icke behöva uppstå.

För att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall kunna följa utvecklingen av landets vägväsen samt utöva kontroll och eftersyn å vägingenjörrens sätt att sköta sina åligganden synes ett mindre antal vägingenjörer erfordras. Huruvida dessa skola stationeras ute i orterna eller placeras såsom tjänstemän i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, torde böra göras till föremål för utredning.

I samband med den sålunda förordade utredningen torde även böra upptagas till prövning de förändringar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som kunna föränlidas av utredningens resultat.»

B. Sakkunniges utlåtande.

Allmän motivering.

*Nuvarande
organisations
brister.*

Nuvarande organisation för vägväsendet är i och för sig icke tillfredsställande. Den dubbelorganisation, som nu förefinnes genom den samtidiga tillvaron av distriktstjänstemän och vägkonsulenter, måste, såsom i 1925 års sakkunnigbetänkande framhållits, anses olämplig. De nuvarande distriktstjänstemännens splittring på uppgifter av vitt skilda slag inverkar för övrigt menligt på deras arbete för vägväsendet. Härtill kommer, att andra vägande sakliga invändningar kunna göras mot såväl den lokala som den centrala organisationens verkkningsförmåga.

En av de viktigaste är den, att distriktstjänstemän och vägkonsulenter, vilka fungera såsom länsstyrelsernas rådgivare och såsom statens kontrollanter å arbetenas utförande och statsmedlens användning, för sin inkomst äro väsentligen beroende av samma vägstyrelser, vilkas verksamhet de i betydande omfattning kontrollera, och i vilkas angelägenheter de biträda länsstyrelserna. Särskilt har i denna dubbelställning ett inre motsatsförhållande framträtt genom den nya uppgiften för dessa tjänstemän att till grundval för statsbidrag till vägunderhållet utfärda intyg rörande verkliga underhållskostnaden i vägdistrikt, som övertagit underhållet medelst vägkassan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning med vägprojekteringen genom granskning av arbetsplaner och prövning av ansökningar om statsbidrag har, sedan anslagsmedlens belopp genom automobilskattemedlen flerdubblats utan någon motsvarande ökning av styrelsens arbetskrafter, nödtvunget blivit, praktiskt taget, av enbart expeditionell karaktär. Med till buds stående, otillräckliga arbetskrafter har styrelsen icke kunnat medhinna någon grundlig och omsorgsfull granskning och prövning. Av skäl, som i det följande närmare utvecklas, kan det t. o. m. ifrågasättas, om det vid nuvarande ordning vore möjligt att genom personalförstärkning uppnå effektiva resultat. Genom mängden av detaljrenden har också styrelsens möjlighet att utöva verklig ledning av vägväsendets utveckling avsevärt försvagats.

Härtill kommer, att vägärendena handläggas under tunga former med omfattande skriftväxling, omgång och tidsutdräkt, utan att dock grundlig beredning kan åstadkommas eller verklig kontroll å medelsanvändningen utövas.

*Alternativ
för lokal
organisation.*

Nära nog fullständig enighet torde råda därom, att nuvarande lokala dubbelorganisation med å ena sidan tjänstemän i väg- och vattenbyggnadsdistrikten och å andra sidan vägkonsulenter i länen bör upphävas och ersättas med en till länen anknuten vägorganisation.

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

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

1925 års förslag gick i huvudsak på den förra linjen; dock skulle vägingenjörerna alltjämt vara länsstyrelsernas rådgivare, ehuru de genom sin ingenjörspraktik icke kunde anses vara fullständigt oväldiga. Kontrollantuppgifterna förlades enligt förslaget, såsom förut nämnts, till fem lokalt placerade väginnspektörer; härigenom vanns en i princip oantastlig form för kontrollen. Emellertid vill det synas, som hade det blivit omöjligt för dessa väginnspektörer, även om antalet ökats till 6 eller 7, att medhinna en noggrann

tillsyn å samtliga större och mindre vägbyggnadsarbeten samt å underhållet och underhållskostnaderna. Kontrollen å statsmedlens användning, som icke heller skulle kunnat stödjas av en ingående lokalkänedom, torde därför hava förblivit ofullständig. Dessutom innebar förslaget endast i ringa grad en förenkling av de nuvarande tunga formerna för vägärendenas handläggning. Tvärtom måste tillkomsten av väginnspektörerna såsom en faktiskt ny instans innebära fara för ökad omgång vid vägärendenas behandling.

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

*Sakkunniges
förslag.*

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

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

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

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

Mot här angivna organisation torde tilläventyrs kunna göras gällande, dels att till vägingenjörer med statsavlönning icke skulle kunna förvärfvas och kvarhållas verkligt dugande krafter och att rekryteringen med män, erfarna i praktiskt vägbyggnadsarbete, skulle i fortsättningen försvåras, dels att vägingenjörerna, avkopplade från egen praktiserande verksamhet, icke skulle kunna vidmakthålla sin praktiska duglighet, dels att organisationen och kostnaderna icke skulle kunna begränsas till måttlig omfattning, och dels och kanske framförallt att vägdistriktens behov av ingenjörshjälp icke skulle kunna tillgodoses.

*Invändningar
mot förslaget.*

För att i vad på avlöningen beror möjliggöra anställande av väl kvalificerade vägingenjörer föreslås de sakkunniga jämförelsevis goda avlöningsförmåner, nämligen förutom lön enligt lönegrad B 26 samt dyrtidstillägg (f. n. 18 %) ett avlöningstillägg med en halv procent av länet tilldelade belopp från väg- och brobyggnadsanslag samt automobilskattemedel, automatiskt utgående bidrag till vägunderhåll frånräknade. Enligt detta förslag uppgå avlöningsförmånerna (jfr tab. B sid. 50) t. ex. i Blekinge län till lägst 10 410 och högst 12 054 kronor samt i Stockholms län till lägst 14 588 och högst 16 256 kronor. I flertalet fall komma avlöningsförmånerna att ligga mellan omkring 13 000 och 16 000 kronor. De sakkunniga äro övertygade om att det vid sådan avlöning skall vara möjligt att förvärva dugande och erfarna krafter. De vilja emellertid med all styrka betona, att, då det här gäller att anställa dugliga personer för praktiskt ingenjörsarbete, man icke kan underlåta att taga viss hänsyn till vad i enskild verksamhet brukar betalas för sådant arbete. Enligt de sakkunnigas mening är det för organisationens lyckliga genomförande oundgängligen nödvändigt, att löner av angiven storlek ställas till förfogande.

Genom den föreslagna avlöningsformen blir vägingenjören icke i någon mån ekonomiskt beroende av vägdistriktet.

Svårighet att framdeles rekrytera vägingenjörsbefattningarna med personer, som förvärvat icke blott formell kompetens utan även tillräcklig praktisk erfarenhet genom deltagande i byggnadsarbete, torde icke behöva uppstå. Rekrytering bör kunna äga rum såväl ur de biträdande ingenjörernas krets som även från praktiserande, auktoriserade ingenjörer och deras biträden samt från ingenjörer med anställning hos entreprenadfirmor eller andra enskilda. För de biträdande ingenjörer, som önska komma i fråga till befordran, är det angeläget att, om de icke redan tidigare erhållit tillräckligt långvarig och mångsidig enskild praktik, söka sedermera förskaffa sig sådan, t. ex. genom anställning såsom arbetsledare hos vägdistrikt eller i entreprenadfirma.

Risken för att innehavaren av ren kontrollantbefattning så småningom förlorar i kompetens och duglighet finna de sakkunniga i här förevarande fall icke föreligga. Vägingenjören får i själva verket en maktpåliggande ställning med aktivt deltagande i ledningen av vägväsendet inom länet och med daglig beröring med de praktiska arbetsuppgifterna. Risken är så mycket mindre som de sakkunniga föreslå, att vägingenjören och hans biträde efter länsstyrelsens beprövande, i den mån det kan medhinnas, skola vara pliktiga utföra vägundersökningar och renstakningar och, särskilt i de nordliga länen, i viss utsträckning även arbetsledning för vägdistriktens räkning. Härigenom vinner vägingenjören ytterligare i praktisk erfarenhet och skapas möjlighet att utjämna arbetsmängden, som kan bli rätt skiftande i olika län och under olika årstider. Av vägdistrikt erlagt arvode för sådan förrättning bör emellertid såsom nämnts tillfalla statsverket, ej vägingenjören. För vägdistriktet innebär det en fördel att ständigt kunna påräkna en kvalificerad ingenjör såsom rådgivare och i vissa fall även såsom direkt verkställande.

Det kunde måhända synas praktiskt att låta bland vägingenjörens avlöningsförmåner ingå ersättning för nyssnämnda slag av förrättningar och därmed sporra till ökad arbetsprestation. De sakkunniga anse dock detta olämpligt. Det bör nämligen icke ens kunna misstänkas, att de uppgifter, som medfölja statstjänsten, få stå tillbaka till förmån för förvärvsarbete, låt vara att detta utföres efter länsstyrelsens förordnande eller med dess medgivande. I allt fall skulle med en anordning sådan som den åsyftade icke kunna undgås ett sken av att vägingenjören icke hade den absolut opartiska ställ-

ning, som för organisationens goda fungerande är ofrånkomlig. Enligt de sakkunnigas förslag skall vägingenjören i full utsträckning kostnadsfritt stå vägdistriktet till förfogande för rådgivning; endast för ovan angivna slag av förrättningar skall utgå arvode, som emellertid, på sätt nämnts, tillfaller statsverket.

Beträffande erforderlig personal hava de sakkunniga funnit densamma kunna begränsas till en vägingenjör och en biträdande ingenjör i varje län, i de nordligaste länen ytterligare en eller ett par biträdande ingenjörer. Kostnaderna bliva också, såsom i det följande skall uppvisas, måttliga i förhållande till nuvarande verkliga kostnader. Betraktade såsom administrationskostnader för de stora statsmedelsbelopp, som tillföras vägväsendet, äro de att anse som förhållandevis små.

Vad slutligen beträffar vägdistriktets behov av ingenjörshjälp, har mot den nu föreslagna organisationen invänts, att svårigheter skulle möta för vägdistriktet att erhålla erforderlig och kompetent ingenjörshjälp för de förrättningar, som falla utom vägingenjörens arbetsuppgifter. Särskilt skulle detta vara fallet i Norrland. De sakkunniga finna för sin del uppennbart, att efter organisationens genomförande tillräckligt antal kompetenta ingenjörer finnes eller snart nog kan ställas till förfogande. Någon verklig brist på dugliga ingenjörer kommer säkerligen icke att föreligga. Vissa övergångssvårigheter kunna möjligen tänkas uppkomma, innan vägdistriktet hinna vänja sig vid och få förtroende för nya ingenjörskrafter, som etablera sig genom konsulerande. Dessa kunna dock endast bliva av övergående natur. Svårigheterna för Norrlandslänet kunna för övrigt avhjälpas genom att organisationen, såsom de sakkunniga tänkt sig, där förstärkes med ytterligare några biträdande ingenjörer, så att förefintliga ingenjörsuppgifter i större utsträckning kunna övertagas av statsanställda.

Det har vidare invänts, att stora fördelar äro förbundna med nuvarande ordning, då i regel samme person upprättar plan och kostnadsförslag, verkställer renstakning och handhar arbetsledning och sålunda bär fullt ansvar för alla leden i vägarbetet. Man har nämligen på ett och annat håll velat göra gällande, att man hos konsulerande, icke statsanställda eller i entreprenörers tjänst varande ingenjörer icke skulle finna motsvarande säkerhet för ansvarskänsla och noggrannhet. De sakkunniga, som tänkt sig, att de praktiserande ingenjörer, som erhålla uppdrag att verkställa dylika arbeten, skola vara vederbörligen godtagna, utgå emellertid från att dessa skola känna samma ansvar, som vid nuvarande ordning är fallet. Dessutom står ju beskaffenheten av deras arbete under ständig kontroll av vägingenjören, och olämpliga förrättningsmän komma givetvis ej att få förnyade uppdrag.

De sakkunniga vilja här erinra, att i 1925 års betänkande (jfr citerade delar här ovan sid 11—14) icke riktades några principiella invändningar mot en organisation av nu ifrågasatt typ. Det anfördes tvärtom, att vissa skäl syntes tala för en sådan organisation; den 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. På vissa skäl, av vilka de väsentligaste redan blivit härövan bemöta, ansågo sig emellertid 1925 års sakkunniga icke för det dåvarande böra föreslå en dylik organisation utan förordade såsom en *övergångsform* en organisation med praktiserande vägingenjörer.

Nämnda sakkunniga uttalade i detta sammanhang, att ifrågavarande organisation icke skulle passa vid övergång till landstingsvägdistrikt, och att man med hänsyn överhuvud till vägfrågans svävande läge icke borde binda sig vid en sådan fastare organisation. Det synes emellertid de sakkunniga, som om en genomgripande vägreform med övergång till helt ny lagstiftning

och landstingsdistrikt icke är en aktuell fråga; fortgående utveckling inom nuvarande väglags ram synes mest sannolik. För att likväl taga all hänsyn till framtida förändringar och eventuellt nya erfarenheter föreslå de sakkunniga, att de nya tjänstemännen tillsvidare tillsättas på extra stat. Vid sådant förhållande kan icke förefinnas större svårighet än enligt 1925 års förslag att anknyta organisationen till landstingsvägdistrikt, därest sådana framdeles tilläventyrs skulle komma till stånd.

*Förslagens
fördelar.*

Att stora fördelar äro förbundna med den nu föreslagna organisationen är redan antytt.

Det är sålunda enligt de sakkunnigas mening nödvändigt, att länsstyrelserna erhålla bistånd av kompetenta och fullt opartiska tekniker, vilka såsom statstjänstemän kunna helt ägna sig åt att tillvarata det allmännas intressen i den verksamhet, som årligen för vägbyggnad och vägunderhåll omsätter inemot trettiofem miljoner kronor av statsmedel och dessutom inemot tjugofem miljoner kronor av andra allmänna medel. Deras i samband med allmän handledning och konsultation utövade kontroll är av största betydelse.

Genom att länsstyrelserna, vilka enligt väglagen äro beslutande rörande vägars anläggning och underhåll, med vägingenjörerna erhålla opartiska tekniker till sitt förfogande, kan en eftersträfvansvärd förenkling åstadkommas av den nu så komplicerade proceduren vid vägärendenas handläggning. Det blir sålunda möjligt att, på sätt i det följande närmare utvecklas, till länsstyrelserna förlägga bl. a. prövning av ansökningar om statsbidrag, upprättande av kontrakt med de väghållningsskyldiga om arbetes utförande med statsbidrag, revision av räkenskaper, utbetalning av statsbidrag till vägbyggnader samt avsyning och godkännande av fullbordade arbeten. Härigenom komma vägstyrelserna i stort sett att hava endast med länsstyrelserna att skaffa och slippa den omfattande skriftväxlingen med olika myndigheter. För såväl länsstyrelser som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Kungl. Maj:t minskas i hög grad nu förekommande skriftväxling och översändande av handlingar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tekniska och tekniskt-ekonomiska ledning av vägväsendets utveckling och av vägbyggandets och vägunderhållets utförande måste likväl tillfullo upprätthållas och såvitt möjligt stärkas. De sakkunniga äro av den fasta övertygelsen, att avlyftandet från centralmyndigheten av administrativa och expeditionella, för dess uppgift oväsentliga *detalj*-arbeten långtifrån att innebära ett försvagande av dess ställning tvärtom är ägnat att stärka dess möjligheter att effektivt påverka och leda utvecklingen.

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

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

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens inspektioner i länen böra främst äsyfta att förskaffa styrelsen kännedom om de särskilda vägingenjörernas skicklighet och noggrannhet vid fullgörandet av deras tekniska och ekonomiska tjänsteåligganden och således möjliggöra en sådan handledning av vägingenjörernas arbete, att detta tillrättalägges efter riktiga och för hela landet i erforderlig mån ensartade linjer. Om vägingenpektörerna befinna sig på resor omkring fem månader om året, kan för inspektion beräknas från två veckor till omkring en månad årligen i varje län, beroende på länens storlek. Det

förutsättes härutöver, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef och övriga tjänstemän skola bli i tillfälle att årligen göra inspektionsresor. Av inspektionstiden åtgår en del för arbete å vägingenjörrens kontor, och den övriga tiden torde användas till att inspektionsförrättaren och vägingenjören gemensamt resa i länet. På sådant sätt kan en ingående kontroll å vägingenjörrens arbete åstadkommas och tillfälle jämväl beredas att besiktiga alla viktigare arbeten, varvid eventuella felaktigheter i de särskilda fallen kunna rättas. Uppenbarligen kan dock icke beräknas, att vägingenjörrens, såsom vid 1925 års förslag åsyftades, skall hinna besiktiga och avsyna varje detalj i länets vägväsende. Detta skall vara vägingenjörrens sak. Det är emellertid själfallet, att inspektionernas täthet och grundlighet i olika län komma att inriktas efter den erfarenhet man förvärfvar rörande eventuellt förefintliga svagheter. Kontrollen blir i allt fall ojämförligt starkare än nu.

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

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

En organisatoriskt viktig detalj i förslaget rör vägingenjörrens ställning i förhållande till länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vägingenjören måste tjäna båda dessa myndigheter. Hans dagliga tjänstgöring måste ligga under länsstyrelsens ledning. Hans arbetes tekniska och tekniskt-ekonomiska kvalitet åter måste stå under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillsyn. Huru väg- och vattenbyggnadsstyrelsens inflytande skall göras gällande angives i det följande i detalj i samband med redogörelsen för de särskilda arbetsuppgifterna. Av jämförelsevis underordnad betydelse kan det synas vara, om vägingenjören benämnes en länsstyrelsens eller en väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman. Någon risk för slitningar mellan dessa myndigheter torde icke behöva föreligga. Ur organisatorisk synpunkt och med hänsyn till vikten av att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tekniska inflytande och ledning icke i något fall skall kunna med åberopande av formella skäl undanskjutas, anse de sakkunniga emellertid angeläget, att vägingenjören betecknas såsom en väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman med tjänstgöring i vederbörande länsstyrelse.

Vägingenjörrens ställning till länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Organisationsförslag.

Från ovan angivna utgångspunkter hava de sakkunniga utformat följande organisationsförslag.

På länsstyrelserna skola, utöver vad redan nu är fallet, ankomma följande åligganden.

Länsstyrelserna.

För undersökning jämte upprättande av plan och kostnadsförslag till vägföretag, till vilket statsbidrag ifrågasättes, skall länsstyrelsen förordna förrättningsman, antingen vägingenjör eller annan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kompetentförklarad person. Förrättningsarvodet skall av vägstyrelsen inbetalas till länsstyrelsen, som har att utbetala detsamma till för-

rättningsmannen, såvida det ej skall tillfalla statsverket. Arvodet får, om företaget kommer till stånd, inräknas i byggnadskostnaden och statsbidrag därå åtnjutas. — Sedan vägingenjören antingen själv uppgjort eller ock granskat av annan förrättningsman upprättad plan med kostnadsförslag, meddelar länsstyrelsen beslut om företagets utförande.

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

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

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

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

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

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

Vägingen-jörer och biträdande ingenjörer.

En vägingenjör och en biträdande ingenjör, båda med högre teknisk utbildning, anställas i varje län. I Gotlands län må, enligt Kungl. Maj:ts beprövande, de båda tjänsterna kombineras med annan tjänst eller verksamhet, exempelvis med motsvarande tjänster i Uppsala län. I vart och ett av de fyra nordligaste länen anställas tillsvidare 2, eventuellt 3 biträdande ingenjörer.

Vägingenjör och biträdande ingenjör äro väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän med stationsort i vederbörande residensstad och med tjänstgöring i länsstyrelsen. Över deras tjänstgöring bestämmer länsstyrelsen. I alla frågor, som beröra väghållningens tekniska och tekniskt-ekonomiska utförande, lyda de under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vägingenjör och biträdande ingenjör anställas tillsvidare på extra stat. Vägingenjör förordnas förslagsvis för sex år av Kungl. Maj:t på förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter vederbörande länsstyrelses hörande. För biträdande ingenjör meddelar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter förslag av vägingenjören förordnande tillsvidare.

Vägingenjör och biträdande ingenjör, som skola hava förvärvat god erfarenhet om det praktiska vägväsendet, skola hava avlagt avgångsexamen från tekniska högskolan eller från Chalmers tekniska instituts i Göteborg högre avdelning eller eljest hava förvärvat kompetens, som kan härmed jämföras.

Beträffande vägingenjörers och biträdande ingenjörers avlöning hänvisas, till utöver vad redan omnämnts, efterföljande kapitel om personal och löner.

Vägingenjör skall åligga:

att biträda länsstyrelsen vid beredningen av vägärenden och vägtrafikärenden samt på länsstyrelsens uppdrag verkställa utredningar och avgiva utlåtanden;

att stå vägstyrelser, väghållare och landsfiskaler till tjänst med kostnadsfria råd och upplysningar samt efter länsstyrelsens förordnande närvara vid viktigare vägstämmor och vägstyrelsesammanträden ävensom vägsyner;

att i den utsträckning tjänsten i övrigt medgiver enligt länsstyrelsens förordnande verkställa vägundersökningar med upprättande av planer och kostnadsförslag samt renstakning och, särskilt vad de norrländska länen beträffar, i erforderliga fall även arbetsledning, därvid förrättningsarvodena skola tillfalla statsverket;

att granska av övriga undersökningsförrättare upprättade planer och kostnadsförslag;

att vara statens kontrollant för allt vägbyggande och allt vägunderhåll inom länet; dock beträffande större broar och konstarbeten samt ödebygdsvägar m. m. med den inskränkning, som må betingas därav att de stå under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda tillsyn eller förvaltning;

att utföra särskilda förrättningar eller uppdrag för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens räkning.

Biträdande ingenjör står till vägingenjörens förfogande i tjänsten och fungerar såsom hans ställföreträdare, då denne på grund av annat uppdrag eller eljest är förhindrad.

Vägingenjör och biträdande ingenjör må icke av vägstyrelse mottaga avlönade uppdrag; dock må länsstyrelse i undantagsfall kunna medgiva dem tillstånd att åtaga sig visst uppdrag, då det prövas kunna ske utan att inkräkta på deras arbete för staten och utan att i förhållande till entreprenörer eller leverantörer eller andra beröra deras ställning såsom opartiska tjänstemän.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tekniska byrå ombildas till en vägbyrå.

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anställas på extra stat tre väginpektörer (lönegrad B 28) med arbetsområden förslagsvis en för norra, en för mellersta och en för södra Sverige. Väginpektörerna och styrelsens övriga tjänstemän böra företaga täta inspektionsresor, så att varje län i regel årligen blir föremål för inspektion.

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anställs på extra stat en broinspektör (lönegrad B 28), vilken inom styrelsen skall handlägga ärenden rörande de större broar och konstarbeten, vilka skola vara underställda styrelsens särskilda tillsyn.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör i egenskap av centralmyndighet följa utvecklingen samt verka för åstadkommande och vidmakthållande av ett gott vägväsende och vägtrafikväsende. I detta syfte bör styrelsen, bland annat, arbeta för 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 för tillämpandet av enhetliga normer. Styrelsen bör tillhandagå med upplysningar, råd och utlåtanden, verkställa av Kungl. Maj:t anbefallda utredningar av teknisk och ekonomisk art samt till behandling upptaga frågor och väcka förslag om åtgärder, som befinnas lämpliga för främjande av en allmännyttig utveckling på vägväsendets område. Styrelsen bör ock hava sin uppmärksamhet på automobilbesiktningsverksamheten, tillhandagå med råd, upplysningar och utredningar samt i erforderliga fall utfärda tillämpningsföreskrifter rörande tekniska detaljer beträffande densamma.

*Väg- och
vatten-
byggnads-
styrelsen.*

I tekniskt och ekonomiskt avseende har styrelsen att övervaka och leda vägingenjörernas arbete. Styrelsen äger att till vägingenjörernas efterrättelse utfärda allmänna tekniska och tekniskt-ekonomiska anvisningar och direktiv och skall i särskilda fall, som iakttagas vid inspektioner, sörja för atterforderliga rättelser vidtagas. Styrelsen meddelar även kompetensförklaring för personer, som kunna av länsstyrelserna förordnas till undersökningsförrättare.

Styrelsen skall till Kungl. Maj:t avgiva förslag rörande anslagsmedlens fördelning mellan länen. Styrelsen granskar de inom länsstyrelserna upprättade flerårsplanerna, och, om enighet om planens innehåll icke uppnås med länsstyrelsen, har styrelsen att hos Kungl. Maj:t göra de framställningar och föreslå de särskilda villkor vid statsbidragsmedlens tilldelning, som styrelsen finner av förhållandena betingade.

Styrelsen har särskild tillsyn över större broar och konstarbeten och har be-
träffande sådana att förordna undersökningsförrättare, granska upprättad plan, pröva entreprenadanbud, godkänna arbetet samt utöva underhållsinspektion.

Styrelsen utbetalar statsbidrag till vägunderhållet.

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

Speciell motivering.

De sakkunniga övergå nu till närmare motivering för förslagets utformning. Detta torde bäst ske genom en mera detaljerad redogörelse för det sätt, varpå vägärenden komma att administrativt, ekonomiskt och tekniskt handläggas jämfört med nuvarande ordning.

Vägundersökningar och granskning av arbetsplaner.

*Nuvarande
ordning.*

Beträffande arbeten, som avses att understödjas av allmänna väganslaget och broanslaget, tillgår för närvarande sålunda: Vägstyrelsen gör hos länsstyrelsen framställning om undersökning och uppgörande av arbetsplan (plan med kostnadsförslag) till visst vägföretag. Länsstyrelsen vidarebefordrar med eget yttrande framställningen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som förordnar vederbörande distriktstjänsteman till undersökningsförrättare. Efter avslutad förrättning insänder denne arbetsplanen och arvodesräkning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som granskar planen och gör påteckning härom samt utbetalar förrättningsarvodet (varav $\frac{2}{3}$ bestridas ur undersökningsanslaget och återstoden av vägdistriktet eller vederbörande intressenter). Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen översänder planen till länsstyrelsen, som enligt 4 § väglagen hör de väghållningsskyldiga och landsfiskalen samt där-
efter meddelar utslag. Om företaget anses vara nödigt och nyttigt för den allmänna samfärdseln, åläggas de väghållningsskyldiga att utföra detsamma i enlighet med den uppgjorda planen, eventuellt med den jämkning som prövningen föranlett, samt att för framtiden underhålla vägen. Äläggandet sker dock vanligen under förutsättning att statsbidrag erhålles till företaget. Planen blir sedermera i samband med beviljande av statsbidrag av Kungl. Maj:t fastställd.

För arbeten, som avses att understödjas med automobilskattemedel, ombesörja vägdistriktet i allmänhet själva, att arbetsplan upprättas av förrättningsman, som de finna lämplig, och länsstyrelsen meddelar sitt utslag, utan att planen först granskats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Planen ingår först med ansökning om statsbidrag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och, ehuru någon grundlig granskning icke brukar medhinnas, anses planen godtagen i och med att statsbidrag beviljas. För dessa arbeten bestrida vägdistriktet direkt undersökningskostnaderna och få sedan, om arbetet kommer till stånd, inräkna dem i byggnadskostnaderna och åtnjuta statsbidrag därå.

Enligt de sakkunnigas mening är det uppenbarligen av vikt, icke minst ur ekonomisk synpunkt, att vägundersökningar utföras och tillhörande planer och kostnadsförslag upprättas endast av fullt kompetenta personer. Till undersökningsförrättning bör därför, utom vederbörande vägingenjör, få anlitas endast person, som blivit av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kompetentförklarad. Kompetensförklaring bör kunna meddelas viss person antingen generellt eller för visst arbete eller viss grupp av arbeten i sådana fall, där mera begränsad sakkunskap må anses tillräcklig. Ersättning för sådana undersökningar bör utgå efter taxa, som fastställs av Kungl. Maj:t.

Enligt 1925 års förslag skulle vägstyrelserna själva äga anlita sålunda kompetentförklarad person och föranstalta vägundersökning. Det måste emellertid anses angeläget, att länsstyrelserna erhålla inflytande redan på vägprojekteringsens första stadium för att kunna tillse, att undersökningsarbetet anpassas efter det förutsebara behovet och efter föreliggande allmän plan för vägnätets utbyggande och förbättrande. Bland annat kan då också förhindras undersökning av vägföretag, vilka icke hava utsikt att överhuvudtaget eller inom rimlig tid komma till utförande. Det är även av vikt, att förrättningsmannen äger nödig självständighet gentemot särskilda lokala intressen. De sakkunniga hava därför föreslagit, att förordnande att verkställa vägundersökning bör meddelas av länsstyrelsen, som har att anlita vägingenjören eller kompetentförklarad person. Att, såsom hittills, låta förordnandena utföras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen innebär en onödig omgång.

Enligt de sakkunnigas förslag upphör den förut omnämnda skiljaktigheten i undersökningsförfarandet, som nu förefinnes beträffande arbeten, som äro avsedda att understödjas med automobilskattemedel.

Vid denna anordning bör lämpligen reservationsanslaget för vägundersökningar, nu 60 000 kronor, kunna utgå ur riksstaten. Detta har i allt fall på senare tider räckt endast till en mindre del av förekommande undersökningar. I stället böra undersökningarna bekostas av vägdistrikten och arvodet inräknas i byggnadskostnaderna, varå statsbidrag åtnjutes. Det torde då höra till god ordning, att förrättningsarvodena av vägdistrikten inbetalas till länsstyrelsen för att därifrån, sedan plan och kostnadsförslag granskats, tillställas förrättningsmannen. Då undersökningen utförts av vägingenjören, böra, i enlighet med vad tidigare sagts, arvodena stanna hos statskassan. (Hantlangning bör såsom nu direkt tillhandahållas av vägdistriktet och icke ingå i förrättningsarvode.)

Vägingenjören har den kompetens och ställning, att man med fog kan förlita sig på hans arbete. Något behov av att underkasta av vägingenjören själv upprättad plan och kostnadsberäkning särskild granskning föreligger därför enligt de sakkunnigas mening icke. Dessa av vägingenjör upprättade planer komma dock, såsom här nedan utvecklas, att i stor omfattning bliva föremål för granskning vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens inspektioner.

Då undersökning utföres av annan än vägingenjören, bör denne i erforderliga fall underhand rådgöra med förrättningsmannen. Plan och kostnadsförslag ingivas till länsstyrelsen och överlämnas till vägingenjören för granskning. Vägingenjören har därefter att å plan och kostnadsförslag göra påteckning om granskning med de erinringar, vartill granskningen eventuellt givit anledning. Härefter låter länsstyrelsen enligt 4 § väglagen höra de väghållningsskyldiga och landsfiskalen samt meddelar sitt utslag.

Såsom redan förut framhållits, kan väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nuvarande granskning av planer ingalunda anses innebära en effektiv och betryggande ledning av vägprojekteringen inom landet, såsom väl ursprungligen varit avsett. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har icke haft möjlighet att med nuvarande ordning medhinna någon effektiv granskning av arbets-

planerna, särskilt planerna till alla av automobilskattemedel understödda arbeten. Beträffande arbetsplaner, som understödjas av riksstatens äldre väganslag, har styrelsen numera nödgats tillämpa ett förenklat granskningsförfarande, avseende endast stickprovsgranskning av kostnadsförslagen samt, beträffande broar och konstarbeten, granskning endast av förslagens huvudanordningar. Granskningen avser emellertid i allt fall endast den efter undersökningsförrättning upprättade planen — således en preliminär plan, vilken ligger till grund för kostnadsberäkning och för beslut om anläggningens utförande — men däremot icke det tekniskt genomarbetade förslag, som framgår först efter företagen renstakning och som ligger till grund för själva arbetets utförande. Granskningen företages vidare i Stockholm av en med förhållandena på platsen i regel obekant person och utan okulärbesiktning. En å sådan preliminär plan företagen, endast å ritning i liten skala men ej å marken utförd granskning torde merendels icke hava större ekonomisk betydelse. De sakkunniga anse därför icke motiverat att tillföra väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den betydande förstärkning av styrelsens arbetskrafter, som skulle erfordras för att styrelsen skulle kunna medhinna en effektiv granskning av samtliga arbetsplaner — om nu detta ens kunde vara möjligt utan att på betänkligt sätt fördröja arbetenas igångsättande.

De sakkunniga hava i stället stannat vid att, såsom ovan angivits, förlägga ansvaret för planernas granskning till vägingenjörerna i länen. Över dessas verksamhet utövas tillsyn av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid inspektioner i länen.

Dessa inspektioner giva — vad vägundersökningar och granskning av planer beträffar — i första hand möjlighet att bedöma vägingenjörrens arbete på dessa områden samt att antingen samtalsvis eller genom formligen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade direktiv giva detsamma den rätta inriktningen. Inspektionerna giva även tillfälle till inskridande i de särskilda fallen. Den inspekterande kommer bl. a. att på ort och ställe taga del av undersökningsförrättningar, som vid inspektionstillfället pågå, och av planer, som ännu ej granskats; i dessa fall har han tillfälle att omedelbart göra sina erinringar gällande. Beträffande planer, som redan granskats, och planer, på grundval av vilka länsstyrelsen redan meddelat utslag, kan inspektören finna anledning till anmärkning antingen enbart mot kostnadsförslagens beräkning eller mot förslagets tekniska innebörd. I förra fallet bör, med hänsyn till kostnadsförslagens betydelse för statsbidragsbeloppet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äga hos länsstyrelsen göra framställning om ändring av kostnadsförslaget; detta berör ju icke länsstyrelsens redan meddelade utslag. Erinringar mot förslagets tekniska innebörd böra i många enklare fall kunna vinna rättelse i samband med den blivande renstakningen, och det bör vara tillräckligt, att vägingenjören i samråd med inspektören vidlägger planen en promemoria om vad som vid renstakningen bör iakttagas. Sker ej det, eller framställas erinringar av mera genomgripande art, läser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke underlåta att hos länsstyrelsen göra hemställan om rättelses vidtagande eller upprättande av nytt förslag. Detta motsvarar de vid nuvarande ordning förekommande fall, då av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan granskad plan på grund av sin ålder eller av andra skäl behöver omarbetas.

Skulle i något enstaka fall länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke kunna enas, kan frågan dragas under Kungl. Maj:ts prövning, antingen omedelbart eller ock genom att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid förslag om tilldelning av anslag till länet förordar visst förbehåll rörande arbetet ifråga. Med visshet torde man emellertid kunna utgå från att erfor-

derliga rättelser på grund av erinringar vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens inspektioner skola kunna genomföras i fullt samförstånd mellan den tekniska och den administrativa myndigheten.

Det är enligt de sakkunnigas mening uppenbart, att förslaget beträffande vägundersökningar och granskning av planer åstadkommer en betryggande handläggning på helt annat sätt än nu är fallet. Förslaget innehåller överhuvud taget förutsättningar för en effektiv och rationell vägprojektering. Vägingenjörerna få tillfälle att följa vägundersökningarna och underhand rådgöra med förrättningsmannen samt med sin ingående lokalkännedom underkasta det upprättade förslaget effektiv realprövning. Även den centrala väg- och vattenbyggnadsstyrelsens inflytande måste i realiteten bliva större, då inspektörerna vid sina inspektionsresor få tillfälle att granska planerna ej endast vid skriv- eller ritbordet utan också i terrängen, vilken ordning ju icke utesluter att, då så erfordras, planer kunna medtagas till Stockholm för mera ingående granskning.

Flerårsplaner. Anslagsfördelning och beviljande av statsbidrag.

För rationell och målmedveten användning av de för vägbyggnadsändamål utgående statsmedlen är enligt de sakkunnigas mening angeläget att på förhand för ett antal år framåt upprättas förberedande planer över de arbeten, som med hänsyn till dels behovet och dels den sannolika medelstillgången beräknas kunna komma till utförande.

I åtskilliga län har arbete redan pågått för upprättande av sådana flerårsplaner. Därvid hava länsstyrelserna haft biträde av distriktstjänstemän eller vägkonsulenter, vilka ju dock såsom endast i ringa mån direkt statsavlönade icke kunnat nedlägga mer omfattande arbete härå. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har hittills icke deltagit i detta planeringsarbete.

Enligt de sakkunnigas mening är såväl för vägdistrikten och länsstyrelserna som för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nödvändigt, att flerårsplaner på fastare sätt inordnas såsom ett hjälpmedel vid planläggningen av vägväsendets rationella utveckling.

Varje länsstyrelse bör med biträde av vägingenjören upprätta flerårsplan för samtliga vägarbeten inom länet. Särskilda planer böra uppställas för de grupper av arbeten, som äro avsedda att understödjas av de skilda slagen av anslagsmedel, d. v. s. av allmänna väganlaget, broanslaget, anslagen till enklare vägar, ödebygdsvägar, tillfartsvägar till Inlandsbanan och statsunderstödda utfartsvägar samt anslaget ur automobilskattemedel. Flerårsplanerna sammanfattas lämpligen i tabellform med en tabell för var och en av nämnda grupper av anslagsmedel och med underavdelningar för varje vägdistrikt. För varje arbete anges arbetets art, den överslagsvis beräknade kostnaden, det därav efter angiven procentsats utgående statsbidragsbeloppet eller anslagsbehovet samt dettas fördelning på vart och ett av de år, som planen omfattar, med en kolumn för varje år. På en för hela planen gemensam karta utmärkas med olika beteckningar samtliga de arbeten, som enligt planen avses utförda. Formulär till flerårsplan torde böra fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Lämpligen bör inom länen jämväl uppläggas på enahanda sätt anordnade liggare över pågående och avslutade arbeten, varigenom en ständig översikt blir tillgänglig.

Sådan flerårsplan synes lämpligen kunna upprättas för en period av fem år. För företag, avsedda att understödjas av automobilskattemedel, såsom omfattande en mängd mindre förbättringsarbeten, skulle möjligen kunna ifrågasättas att begränsa perioden till tre år.

Flerårsplaner.

Det skulle kunna invändas, att en plan av antydd art icke kan uppgöras med sådant förutseende, att den verkligen kan följas. Tilläventyrs kan sägas, att det för fem år sedan vid begynnelsen av vägväsendets stora renässans varit omöjligt att upprätta en plan, som ens tillnärmelsevis angivit de arbeten, vilka i verkligheten blivit utförda under den nu tilländalupna femårsperioden. De sakkunniga äro emellertid övertygade om att man numera erhållit så god allmän överblick av vägväsendets behov, att en dylik flerårsplan skall kunna upprättas och bliva av verkligt värde. Det är icke nödvändigt och bör på intet sätt föreskrivas, att den upprättade planen i detalj skall följas. Den mer eller mindre rikliga medelstillgången kan sålunda kräva ett snabbare eller långsammare tempo vid genomförandet än som beräknats, och i övrigt kunna kompletteringar och avvikelser efter hand visa sig behövliga. Men redan tvänget att försöka på längre sikt planlägga användningen av de väldiga summor, som äro ifråga, måste innebära en utomordentlig styrka för en rationell medelsanvändning. Som ett detaljexempel må anföras, att, om både permanentbeläggning och rätning av viss väg kunna ifrågakomma, bör undvikas, att av brist på översikt permanentbeläggning inlägges, innan frågan om vägrätning kommit under prövning. Det är också av vikt, att skilda arter av vägfrågor, exempelvis rörande bilskattemedlens fördelning på underhålls-, förstärknings- och ombyggnadsarbeten, behandlas någorlunda enhetligt i rikets olika delar, i den mån sådant med hänsyn till skiftande lokala förhållanden är lämpligt, samt att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom flerårsplaner och inspektioner beredes möjlighet att överblicka hithörande frågor.

En flerårsplan kan i regel icke grundas på verkställda undersökningar för alla däri upptagna arbeten utan får i viss utsträckning baseras på förberedande överslag. Undersökningsförrättningar för de särskilda arbetena igångsättas i den ordning, som erfordras för arbetets förberedande och utförande. Även vägundersökningsarbetet blir således rationellare ordnat genom flerårsplanen.

Att flerårsplaner kräva successiv förnyelse och jämkning är av det anförda tydligt. Säkerligen kommer det att visa sig nödvändigt att redan efter ett par års förlopp med hänsyn till vunna erfarenheter göra en revision av planen.

De särskilda länens flerårsplaner bilda tillsammans på visst sätt en generalplan för rikets vägväsende. Det är av synnerlig vikt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen får tillfälle att aktivt delta i utformningen av detta viktiga planläggningsarbete dels för att inom varje särskilt län söka åstadkomma en i tekniskt och ekonomiskt hänseende så ändamålsenlig planläggning som möjligt och dels för att tillvarata allmänna riksintressen beträffande genomfartsvägar m. m. samt i fråga om enhetlighet och planmässighet över huvudtaget. En verklig överledning av rikets vägväsende, med hög teknisk kompetens, bör härigenom kunna åvägabringas på helt annat sätt än hittills varit möjligt. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som redan genom de regelbundna inspektionsresorna erhåller förtrogenhet med vägväsendet i olika landsdelar, får genom arbetet med flerårsplaner ytterligare förstärkt överblick över vägväsendets tillstånd och behov och får därigenom möjlighet till en allmän initiativtagande och ledande verksamhet.

För väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och länsstyrelsens samverkan vid upprättande av flerårsplaner bör enligt de sakkunnigas mening i minsta möjliga mån uppställas formella behandlingsregler; arbetet bör grundas på ömsesidigt samförstånd. Det naturliga är, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef och tjänstemän i samband med sina inspektionsresor överlägga med länsstyrelserna och vägingenjörerna rörande flerårsplanerna, samt att länsstyrelserna i övrigt under hand inhämta väg- och vattenbyggnadsstyrel-

sens mening. Då flerårsplanen i ett län närmar sig sin fullbordan, kan det exempelvis vara lämpligt, att en väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman reser till länsstyrelsen för överläggning, eller att planen i koncept delgives väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för granskning. På detta sätt bör under hand enighet uppnås om planens innehåll. Den av länsstyrelsen slutligen färdigställda planen bör upprättas i två exemplar, ett för länsstyrelsens eget och ett för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens behov. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har att granska planen och förse den med påteckning om verkställd granskning. Någon formell fastställelse av planen genom Kungl. Maj:t eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen synes icke lämpligen böra äga rum, eftersom planen förutsättes komma att efter hand jämkas och kompletteras. Förändringar i planen böra av länsstyrelsen delgivas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, liksom länsstyrelsen årligen bör till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgiva rapporter om utförda arbeten.

När planen föreligger i granskat skick bör avskrift av densamma tillställas vederbörande vägstyrelser.

Skulle mellan länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke uppnås enighet rörande flerårsplan, lärer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skriftligen delgiva länsstyrelsen sina erinringar och eventuellt göra framställning i saken till Kungl. Maj:t, som då har tillfälle att vid tilldelning av anslagsmedel till länet föreskriva de förbehåll, som Kungl. Maj:t av sålunda gjorda erinringar finner motiverade.

Vid denna i och för sig synnerligen nyttiga och nödiga ordning för flerårsplaner bör enligt de sakkunnigas mening också kunna genomföras en förklarad handläggning av ansökningar om statsbidrag.

Statsbidrag ur allmänna vägenslaget och broanslaget beviljas för närvarande i följande ordning.

Sedan länsstyrelsens utslag rörande visst vägföretag vunnit laga kraft, insänder vägdistriktet ansökan om statsbidrag jämte redan förut granskad plan och kostnadsförslag till länsstyrelsen, som med eget yttrande befordrar den vidare till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, där den blir vilande till dess statsbidrag kan komma ifråga. En gång årligen plägar länsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överlämna förslag å de vägföretag, för vilka statsbidrag närmast anses böra ifrågakomma. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gör hos Kungl. Maj:t framställning om fördelning av årets vägenslag, och Kungl. Maj:t beviljar statsbidrag till varje särskilt företag för sig samt fastställer planen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underlättar vederbörande länsstyrelse och vägstyrelse om Kungl. Maj:ts beslut.

Ansökningar om bidrag av automobilskattemedel insändas i enahanda ordning av vägdistriktet genom länsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som till Kungl. Maj:t avgiver yttrande. Kungl. Maj:t beviljar där efter av de varje särskilt län tillgodokommande automobilskattemedlen bidrag till de enskilda företagen.

Rörande automobilskattemedlens fördelning mellan länen erinras om följande.

Av automobilskattemedlen bestrides till en början hälften av de enligt väglagen utgående statsbidrag ($\frac{3}{10}$ av kostnaden) till vägunderhåll och vinterväghållning. Därefter tillfalla 20 % städerna och 80 % landsbygden. Av landsbygdens andel fördelas 85 % sålunda, att först utgår till vägdistrikt, som övertagit underhållet medelst vägkassan, två tiondelar av distriktets verkliga kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning, medan återstoden tillgodokommer de särskilda länen i förhållande till de belopp, som influtit i automobilskatt från respektive läns landsbygd. Denna fördelning mellan länen utföres av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Återstående 15 % av

*Statsbidrag.
Nuvarande
ordning.*

landsbygdens andel fördelas av Kungl. Maj:t på förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen mellan länen efter skälighet (utjämningsandel), fränsett den mindre del som kan användas för forsknings- och undersökningsarbeten. Av automobilskattemedel, som sålunda tillgodokomma visst län, beviljar Kungl. Maj:t, på sätt ovan angivits, bidrag till förbättring av de för automobiltrafiken särskilt viktiga vägar och broar inom länet samt till underhåll av sådana av vederbörande vägkassa underhållna vägar och broar, vilkas underhåll på grund av automobiltrafik i synnerlig grad försvåras, ävensom till sådan vinterväghållning, som är till särskilt gagn för automobiltrafiken.

*Sakkunniges
förslag.*

De sakkunnigas förslag innebär, att icke blott automobilskattemedlen utan även allmänna vägenslaget skall fördelas icke såsom nu på de särskilda företagen utan på länen. Angående fördelningen av allmänna vägenslaget bör icke lämpligen uppställas automatiska eller fasta regler, utan anslaget bör liksom automobilskattemedlens utjämningsandel årligen efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag fördelas av Kungl. Maj:t.

Såsom i organisationsplanen angivits, hava de sakkunniga föreslagit, att vederbörande länsstyrelse skall äga att i huvudsaklig överensstämmelse med av länsstyrelsen uppgjord och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskad flerårsplan samt enligt fastställda grunder bevilja statsbidrag till de särskilda företagen, Kungl. Maj:t givetvis obetaget att vid tilldelning av medel till länen foga de särskilda villkor, Kungl. Maj:t kan finna lämpligt.

För erhållande av statsbidrag har vägstyrelsen sålunda enligt förslaget allenast att ingiva ansökan till länsstyrelsen, som beviljar statsbidrag. Då länsstyrelsen, enligt vad förut anförts, även får avgörande inflytande på vägfrågornas förberedande behandling, bör länsstyrelsen kunna så ordna, att prövning och beviljande av statsbidrag i regel sker med vida större skyndsamhet än nu.

Till motivering av förslaget i denna del få de sakkunniga anföra följande. Nuvarande ordning är förbunden med avsevärd omgång och tidsutdräkt, försvårande arbetet för vägstyrelserna. Den sakliga prövning, som inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och av Kungl. Maj:t ägnas ansökningarna om statsbidrag, kan av skäl som förut nämnts icke bli grundlig. Endast i ringa utsträckning torde avvikelser från länsstyrelsernas förslag förekomma. Det kan heller icke förväntas, att hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Kungl. Maj:t skall finnas den personliga lokalkännedom, som är nödvändig för att rätt bedöma behovet.

De sakkunnigas förslag medför stark arbetsförenkling med inbesparing av en omfattande skriftväxling samt möjliggör, att tillgängliga medel kunna utan tidsutdräkt ställas till förfogande och att de särskilda arbetena sålunda kunna bättre planläggas och bedrivas. 1925 års förslag om beslutanderättens förläggande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle endast i mindre grad medföra dessa fördelar.

En mindre ändamålsenlig användning av tillgängliga medel genom beslutanderättens förläggning till länsstyrelserna torde icke behöva befaras, allraminst sedan länsstyrelserna erhållit opartiska tekniska biträden, och sedan genom flerårsplaner åstadkommit en projektering på lång sikt, som ger vida bättre överblick över den rationella medelsanvändningen, än nu är fallet. I 1925 års betänkande uttalades visserligen, att anslagssummornas ändamålsenliga och enhetligt planmässiga tillgodogörande för vägväsendets förkovran uppenbarligen skulle äventyras, om de icke bleve fördelade under medverkan av en facklig myndighet utanför de lokala intressenas direkta räckvidd. Häremot kan med fullt fog göras gällande, att länsstyrelserna stå helt fria i förhållande till lokala särintressen, samtidigt som de genom sin förtrogenhet med förhållandena äga möjlighet att inbördes avväga de skilda

intressena. Kravet på medverkan av en facklig centralmyndighet för planläggning av vägmedlens användning i stort blir för övrigt genom de sakkunnigas förslag fullt tillgodosett. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhåller enligt förslaget genom flerårsplanerna långt mer än nu tillfälle att leda vägprojekteringen i stort.

Beträffande statsbidragets belopp stadgar nu gällande författning angående statsbidrag till väganläggningar och vägförbättringar, bro- och hamnbyggnader m. m., att statsbidrag må bestämmas till högst $\frac{2}{3}$ av den beräknade kostnaden enligt den fastställda arbetsplanen. De sakkunniga hava ej föreslagit någon ändring av bidragsprocenten beträffande detta anslag. Anmärkas bör dock att, på sätt förut anförts, även kostnaden för undersökning bör inräknas i byggnadskostnaden.

Beträffande statsbidrag av automobilskattemedel gäller nu, att bidrag ej må sättas till högre belopp än att det sammanlagt med det bidrag av statsmedel, som eljest må utgå till samma arbete, motsvarar $\frac{2}{3}$ av den för arbetet beräknade kostnaden, där ej Kungl. Maj:t med hänsyn till arbetets art och omfattning samt väghållningsdistriktets ekonomiska bärkraft eller på grund av andra skäl finner högre bidrag böra beviljas. I kostnaden för arbete må jämväl inräknas kostnad för upprättande av arbetsplan. Sistnämnda kostnad må dock ej upptagas högre än den för tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten gällande taxa medgiver. Enligt de sakkunnigas förslag skall länsstyrelse i allmänhet icke heller av automobilskattemedel äga bevilja högre bidrag än $\frac{2}{3}$ av den beräknade kostnaden. De sakkunniga hava emellertid tänkt sig, att länsstyrelse, under noggrant iakttagande av de i författningen angivna särskilda villkor och förutsättningar för högre bidrags beviljande, skulle kunna medgiva bidrag upp till $\frac{3}{4}$ av kostnaden. Det synes nämligen de sakkunniga, som om denna befogenhet med trygghet skulle kunna läggas i länsstyrelsens hand, då gränsen icke sättes högre. Ifrågasättes större bidrag, har länsstyrelsen att underställa frågan Kungl. Maj:ts prövning.

Rörande statsbidrag ur broanslaget, ödebygdsväganlaget m. fl. anslag lämnas redogörelse i det följande.

Byggnadsarbetets utförande, arbetsledning och kontroll.

Vid nuvarande ordning tillgår på följande sätt.

Samtidigt med att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underrättar vederbörande vägstyrelse om Kungl. Maj:ts beslut om statsbidrags beviljande, översänder styrelsen kontrakt enligt tryckt formulär i två exemplar, vilka underskrivna återsändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämte säkerhetshandling. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen antager kontraktet och återsänder det ena kontraktsexemplaret. Kontraktsformuläret innehåller bl. a. följande förbindelser från de väghållningsskyldigas sida: att utföra företaget i noggrann överensstämmelse med arbetsplanen med de ändringar däri, vilka eventuellt kunna varda av Kungl. Maj:t eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medgivna; att underkasta sig alla de villkor och den kontroll, som av Kungl. Maj:t eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen prövas lämpliga och nödiga samt gälda alla de av statsmedel icke utgående kostnader, som härav kunna förorsakas; att i den händelse för åstadkommande av en fullgod väg särskilda åtgärder bliva nödiga, som vid undersökningen icke upptäckts, bekosta härav föranledda arbeten; att i händelse företaget skall helt eller i större omfattning utföras på entreprenad, till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning och godkännande insända avlämnade entreprenadanbud jämte handlingar rörande anbudens infordrande, såsom program och kontraktsförslag etc.

Nuvarande
ordning.

Vägstyrelsen begär hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erforderliga kopior av arbetsplanen, vilka mot avgift enligt taxa tillhandahållas genom kommissionären hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänner på vägdistriktets förslag s. k. arbetsledare (distriktstjänsteman, vägkonsulent eller annan kompetent person, vid mindre arbeten ofta vägmästare) samt fastställer arvode för denne, obräknat kostnad för schaktmästare och arbetsförmän, där sådana äro anställda av arbetsledaren. Renstakning verkställs och detaljerad arbetsbeskrivning upprättas i regel av samme person som utsetts till arbetsledare, men mot särskilt arvode. Arbetsledarens funktioner äro därefter avsevärt olika allt efter sättet för arbetets utförande.

I de norra delarna av landet är det vanligt, att arbetena i smådelar bort-sättas på ackord; terrassering och dikning bortauktioneras i smärre skiften till arbetslag bland ortens befolkning, trummor, broar och specialarbeten bortsättas till särskilda, mera fackkunniga personer inom orten, och vägens hårdgöring utföres enligt särskilda ackord, skilda från terrasseringsackorden. Arbetsledaren utövar vid detta system verklig arbetsledning, verkställer alla nödiga utsättningar, meddelar anvisningar till de många gånger med arbetet ej fullt förtrogna personerna eller arbetslagen samt övervakar och kontrollerar det utförda arbetet dels genom en hos sig anställd, av vägföretaget avlönad schaktmästare, dels själv genom ofta förekommande besök å arbetsplatsen. Denna metod för arbetet har, där den förekommer, sina stora fördelar. Den bereder ortsbefolkningen arbetsförtjänster och blir i regel billig därigenom att arbetet förlägges till tider, lämpliga för befolkningen.

I de södra delarna av landet är vanligt, att arbetet bortlämnas på entreprenad antingen i en generalentreprenad eller uppdelat i flera entreprenader till personer eller firmor, fullt förtrogna med väg- eller brobyggnad. I detta fall biträder arbetsledaren vägstyrelsen vid uppgörande av entreprenadprogram och vid prövning av anbud samt yttrar sig över anbud, då detta insändes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för godkännande. Är vägarbetet uppdelat i mycket små entreprenader, blir arbetsledarens uppgift nära densamma som vid det nyssnämnda s. k. »norrländssystemet». I allmänhet inskränker sig dock arbetsledarens uppgift enligt detta system till rent kontrollerande verksamhet. Han blir följaktligen endast kontrollant för arbetet, medan den direkta arbetsledningen handhaves av entreprenörens ingenjörer eller schaktmästare.

Vid båda systemen bruka dessutom vägstyrelserna själva genom sina medlemmar eller genom särskilt anställda platskontrollanter kontrollera arbetet.

Taxa för arbetsledning är icke inryckt i distriktstjänstemännens taxa. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har vid fastställande av arvode brukat som maximigräns följa Svenska teknologföreningens taxa för väg- och vattenbyggnadsfacket, arbetsledning enligt taxa klass III. Arvodet enligt denna utgör, oavsett kostnad för renstakning och resor, vid en byggnadskostnad av 10 000 kronor 4.50 % av denna, vid 50 000 kronor 3.15 %, vid 100 000 kronor 2.61 %, vid 500 000 kronor 1.90 % o. s. v. Vid arbeten, som utföras enligt »norrländssystemet», tillåtes 25 % förhöjning å taxans arvoden. Sammanlagda kostnaden för sådana arbetsledararvoden samt för renstakning beräknas för år 1926 (se sid. 53) hava uppgått till över 600 000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordnar vidare för varje arbete en inspektions- och avsyningsförrättare. Är distriktschef arbetsledare, förordnas vanligen en styrelsens tjänsteman att verkställa avsyning vid arbetets fullbordande. Är distriktsingenjör arbetsledare, har distriktschefen att avsyna arbetet och äger, om särskild anledning föreligger, verkställa inspektion även

under arbetets gång. Är annan person arbetsledare, skall distriktstjänsteman inspektera arbetet minst en gång årligen eller oftare, därest förhållandena giva anledning därtill, samt efter fullbordandet verkställa avsyning. För inspektions- och avsyningsförrättningar utbetalas av statsmedel dagavode samt resekostnads- och traktamentsersättning.

Vid avsyning skall vägdistriktet framlägga förutom kontrakt, ritningar och övriga handlingar även avslutade och av revisorer granskade räkenskaper med verifikationer samt bestyrkt räkenskapsutdrag. Avsyningsförrättaren har bl. a. att granska räkenskaperna och i avsyningsbeviset bestyrka kostnadernas storlek. Avsyningsbeviset jämte kontrakt, ritningar, räkenskaper, verifikationer och bestyrkt räkenskapsutdrag insändes av vägdistriktet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som efter granskning och revision av räkenskaperna i skrivelse till vägstyrelsen meddelar, att styrelsen godkänt arbetet, och översänder återstående del av statsbidraget. Dessförinnan har under arbetets fortgång delar av statsbidraget utbetalats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på grundval av intyg över utfört arbete, som utfärdas av arbetsledaren eller av den förordnade inspektions- och avsyningsförrättaren.

Vad nu anförts gäller både för arbeten, som understödjas av automobilskattemedel, och för övriga arbeten.

Den sålunda beskrivna ordningen innebär en invecklad procedur, förenad med mycken omgång. Med skäl kan också anmärkas på den föga klara avvägningen mellan arbetsledning och kontroll. Det torde icke heller kunna bestridas, att vägarbetenas övervakande vid nuvarande ordning understundom lämnat ganska mycket övrigt att önska. Vederbörande tjänstemän hava haft ekonomiskt intresse av att i största möjliga utsträckning åtaga sig de jämförelsevis väl betalda uppdragen såsom arbetsledare. De rena inspektions- och avsyningsuppdragen hava av staten betalats med relativt blygsamma ersättningar.

Det måste anses önskvärt att åvägabringa dels enklare och naturligare former utan så mycken ämbetsskriftväxling för varje arbetsföretag och dels framförallt en fast och betryggande tillsyn över arbetet, i lika mån inriktad på att säkerställa tekniskt fullgott utförande och att övervaka användningen av statens medel, vilka dock utgöra huvudparten av varje arbetes kostnad.

Gången av ett byggnadsarbets handläggning skulle nu enligt de sakkunnigas förslag bli följande.

Länsstyrelsen upprättar kontrakt med de väghållningsskyldiga, och i kontraktet förbehålles länsstyrelsen, såsom nu väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, bl. a. att medgiva eller påfordra ändringar i arbetets plan, föreskriva särskilda villkor och kontroll samt godkänna entreprenadanbud. Upprättandet av kontrakt sker rent expeditionellt å tryckta formulär och kan icke innebära nämnvärt arbete. Vägingenjören, såsom väl förtrogen med byggnadsplanerna, bör härvid biträda för att iakttaga, om i visst fall särskilda förbehåll kunna erfordras.

Vägdistriktet föranstaltar renstakning och upprättande av detaljerad arbetsbeskrivning. Det synes lämpligt, att vägingenjören eller biträdande ingenjören, då så ske kan, härtill anlitas enligt länsstyrelsens förordnande, varvid arvodet ingår till statskassan. I annat fall blir det vägstyrelsens sak att härför anlita praktiserande ingenjör eller annan lämplig person. Vid större och viktigare arbeten bör vägingenjören under alla förhållanden följa renstakningen för att redan under dess fortgång göra sina erinringar gällande. I många fall torde personer utan högre teknisk utbildning men med stor personlig erfarenhet och duglighet kunna anlitas. Vid mindre arbeten, såsom vägrätningar och vägbreddningar m. m., bör vägmästare kunna utföra arbetet. Ett formligt godkännande i varje särskilt fall av den person, som skall utföra renstakningen,

*Sakkunniges
förslag.*

Kontrakt.

Renstakning.

synes icke erforderligt. I tveksamma fall torde vägstyrelsen rådgöra med vägingenjören angående personvalet. Utföres arbetet icke tillfredsställande, kan vägingenjören hos länsstyrelsen påkalla rättelse.

Entreprenad-
anbud.

Vägingenjören biträder i erforderliga fall, särskilt vid större entreprenader, vägstyrelsen vid upprättande av entreprenadprogram och skall alltid yttra sig om entreprenadanbud, då det underställes länsstyrelsen för prövning och godkännande.

Kontroll.

Vägingenjören kontrollerar arbetets utförande ur såväl teknisk som ekonomisk synpunkt. I kontrollen ingår utan kostnad för vägdistriktet en fortlöpande tillsyn å arbetet samt meddelande av råd och anvisningar till arbetsledningen och till vägstyrelsen. Vägingenjören blir sålunda vägdistriktets ständige tekniske rådgivare. Rörande tätheten av vägingenjörens besök på arbetsplatsen kunna några bestämda regler själfallet icke uppställas; den blir beroende av arbetets art och det av olika förhållanden betingade större eller mindre behovet av tillsyn. Vägingenjören åligger såsom kontrollant att tillse, att i erforderliga fall duglig arbetsledare samt platskontrollant förefinnas. Vägingenjören torde som regel stå i så god kontakt med vägstyrelserna, att han under hand erhåller meddelande om de avsedda dispositionerna. Skulle i något fall icke under hand uppnås sådan anordning som vägingenjören finner tillfredsställande, har han att utverka ingripande av länsstyrelsen, vilken enligt kontraktet kan påfordra anställande av arbetsledare eller platskontrollant och därvid även godkänna personvalet. I allmänhet kommer således icke att erfordras något formligt länsstyrelsens beslut rörande arbetets ledning eller platskontrollant. Vid arbeten å entreprenad blir vägingenjören i lika mån vägstyrelsens som statens kontrollant över entreprenören; vid arbeten i vägstyrelsens egen regi blir han en kontrollant över vägstyrelsen eller den för företaget utsedda arbetsdirektionen. Skulle i enstaka fall de anvisningar vägingenjören meddelar icke åtföljas, har vägingenjören att hänvända sig till länsstyrelsen.

Arbets-
ledning.

Vägingenjörens verksamhet i nu ifrågavarande avseende innebär en väsentligt starkare kontroll än den inspektion, som hittills utövats av särskilt förordnade inspektions- och avsyningsförrättare och jämväl verksammare än den, som i 1925 års betänkande föreslagits. Då arbeten utföras å entreprenad, torde vägingenjörens kontroll jämväl innebära en minst lika effektiv tillsyn och ledning som den, vilken hittills utövats av de av staten påfordrade s. k. arbetsledare, som skolat av vägdistrikten mot arvode anlitas och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkännas. Dessa arbetsledaruppdrag torde sannolikt i flertalet fall av arbete på entreprenad bliva obehövlige, så att ifrågavarande utgifter kunna till största delen inbesparas och avräknas från den nya organisationens kostnader. Vid alla arbeten av mindre omfattning samt vid arbeten, som utföras av van och välkänd entreprenör, lär sålunda vägingenjörens tillsyn jämte vägstyrelsens och eventuellt vägmästarens övervakande vara tillfyllest. Vid arbeten av mera betydande omfattning samt vid konstarbeten och vissa slag av permanenta beläggningar kan redan för vägdistriktens egen räkning erfordras särskild platskontrollant för det dagliga övervakandet av utförandet. Sådan platskontrollant, ehuru kanske med mindre kvalifikationer och anspråk, torde emellertid då även vid hittillsvarande ordning hava av vägdistrikten anställts till biträde åt arbetsledaren.

Vid de arbeten i egen regi däremot, som särskilt — och till synes med stor ekonomisk fördel — äro brukliga i Norrland, måste alltjämt särskild arbetsledare finnas för att bestämma ackorden, verkställa utsättningar och i detalj giva anvisningar och övervaka arbetet. Detta har hittills i regel utförts av de till arbetsledare förordnade distriktstjänstemännen och deras ingenjörshi-

träden jämte hos dem anställda men av vägdistrikten avlönade schaktmästare. Vid åtskilliga mindre arbeten böra vägstyrelserna själva eller deras väg- eller schaktmästare kunna sköta denna arbetsledning, men för alla större arbeten föreligger här ett behov av ingenjörshjälp, vilket måste tillgodoses. Såsom ovan anförts äro de sakkunniga övertygade om, att en eventuell brist å ingenjörshjälp i varje fall snart nog skall fyllas. För att emellertid lätta övergångssvårigheterna hava de sakkunniga föreslagit, att vägingenjörerna i de fyra nordligaste länen tillsvidare erhålla något större antal biträdande ingenjörer än som eljest skulle erfordras, samt att vägdistrikten skola äga att mot betalning till statskassan anlita vägingenjören och hans biträden även för sådan arbetsledning.

I övrigt bör i detta samband anföras, att upphävandet av det obligatoriska, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkända arbetsledarskapet utan tvivel kommer att verka i riktning mot att vägdistrikten i större utsträckning i sin tjänst anställa vägmästare samt i vissa fall även utbildade ingenjörer, eventuellt gemensamma för flera distrikt. Dessa komma då under vägingenjörens allmänna tillsyn att handhava distriktets såväl underhålls- som byggnadsarbeten.

Efter arbetets fullbordande har vägingenjören, såsom nu den förordnade avsyningsförrättaren, att verkställa avsyning och utfärda avsyningsbetyg, på grundval varav länsstyrelsen godkänner arbetet.

Räkenskaperna skola, såsom nu, av vägstyrelsen efter avsyningsförrättningen framläggas med fullständiga verifikationer samt granskade av revisorer och åtföljda av bestyrkt räkenskapsutdrag, uppställt enligt direktiv av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vägingenjören granskar räkenskaperna och bestyrker i avsyningsbetyget kostnadernas storlek, på grundval varav länsstyrelsen utbetalar statsbidrag. Under arbetets fortgång kunna delar av statsbidraget utbetalas efter av vägingenjören utfärdade intyg om utfört arbete. Vägingenjörens granskning bör innebära en icke blott formell utan även saklig granskning i avseende på gjorda utbetalningars behörighet, skälighet och lämplighet, vartill vägingenjören, som handhaft den tekniska kontrollen, har de största förutsättningarna. Att byggnadsräkenskaperna i första hand granskas av samma man som underhållsräkenskaperna torde vara av stor betydelse. Finner vägingenjör anledning till anmärkning, har han att i avsyningsbetyget därom göra anteckning. Vägingenjören är ansvarig för att kostnaderna av honom riktigt uppgivas; länsstyrelsen är ansvarig för utbetalningens riktighet på grundval av vägingenjörens intyg.

De av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom inspektörer och övriga tjänstemän företagna inspektioner i länen giva tillfälle att övervaka, på vad sätt vägingenjören handhar tillsynen å arbetena ävensom räkenskapsgranskningen. Under rådplågningar och gemensamma resor i länet kunna inspektören och vägingenjören överlägga om riktiga sättet för arbetens utförande m. m. Inspektören kan härigenom leda och inrikta vägingenjörens arbete efter linjer, som den tekniska myndigheten finner riktiga. Erfarenheter i skilda län bliva på detta sätt genom inspektörernas förmedling allmänna tillgodogjorda. Det är att förutsätta, att ett ömsesidigt fruktbringande personligt samarbete härmed etableras, och formella föreskrifter härutinnan torde icke erfordras. I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hand ligger möjlighet att, om så erfordras, utfärda direktiv av allmän innebörd. Skulle i ett enskilt fall inspektören finna anledning till anmärkning mot ett pågående arbete eller mot vägingenjörens räkenskapsgranskning utan att rättelse vinnes under hand, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att hos länsstyrelsen anmäla det anmärkta förhållandet och utverka rättelse.

Över pågående såväl som avslutade arbeten bör, såsom förut framhållits, i länsstyrelsen föras liggare, uppställd i samma form som flerårsplanen och

Avsyning,
räkenskaps-
granskning
m. m.

Inspektioner.

Liggare och
rapporter.

lämpligen kompletterad med fortlöpande anteckningar i de avseenden, som för länsstyrelsens och vägingenjörens verksamhet äro av betydelse. Inom landskontoret föras räkenskaper över statsbidragsanslagen.

Hos länsstyrelsen skola under vägingenjörens vård förvaras arbetsplaner och övriga ritningar rörande länets vägarbeten.

Ärligen eller, om det skulle visa sig erforderligt, halvårs- eller kvartalsvis bör länsstyrelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingiva rapporter, angivande pågående arbeten och verkställda avsyningar samt statsanslagens ställning. Avskrift av räkenskapsutdraget bör för varje särskilt arbete delgivas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Ärenden rörande större broar och konstarbeten.

Broinspektör.

I 1925 års betänkande upptogs ett sedan gammalt föreliggande förslag att i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inrätta en särskild tjänst för en specialist i brokonstruktioner, förslagsvis benämnd broinspektör. Mot detta förslag har i avgivna yttranden icke framställts någon erinran.

De sakkunniga hava anslutit sig till detta förslag. I väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle sålunda anställas en broinspektör, och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle hava särskild tillsyn å byggnad och underhåll av större broar och konstarbeten.

Genom denna anordning befrias vägingenjörerna från skyldigheten att bära det fulla ansvaret för de stark specialutbildning krävande brofrågorna. Broinspektören bör i största möjliga utsträckning upplägga för olika fall tillämpliga normalier, som kunna användas av undersökningsförrättarna, vilka sålunda med användning av normalierna i allmänhet endast behöva utföra de i samband med val av lämpligt broläge erforderliga grundundersökningarna för de i vägförslagen ingående broar. För mera omfattande brokonstruktioner eller för de fall då särskilda bronormalier icke finnas upplagda bör särskilt sakkunnig konstruktör anlitas. I ena som i andra fallet har vägingenjören att hänskjuta granskningen av förslaget till broinspektören, varefter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställer den i det särskilda fallet lämpligaste konstruktionen. Såväl byggnad som underhåll av större broar och konstarbeten skall därefter stå under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll. Genom denna centralisering till en i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen placerad specialist bör utan tvivel en avsevärd arbetsbesparing bli följden. Samtidigt vinnes större säkerhet för att den ur såväl teknisk och ekonomisk som estetisk synpunkt lämpligaste brokonstruktionen i det enskilda fallet kommer till användning. Inrättandet av en broinspektörstjänst torde sålunda vara väl motiverat.

*Ärendenas
handläggning.*

Ärenden rörande broar, till vilka statsbidrag avses att utgå ur riksstatens anslag till understödjande av brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader m. m., synas lämpligen böra handläggas i samma ordning som nu. Det skall sålunda åligga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ej länsstyrelsen eller vägingenjören, att förordna om undersökningsförrättning, granska upprättad plan och kostnadsberäkning, upprätta kontrakt med de väghållningsskyldiga, utöva byggnadskontroll, verkställa avsyning, godkänna arbetet och utbetala statsbidrag. Kungl. Maj:t bör på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag bevilja statsbidrag till varje särskilt företag. Därest sådant broföretag utföres i samband med vägarbete, bör samverkan åstadkommas mellan länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, så att statsbidrag samtidigt kan utgå för båda ändamålen.

Det kan emellertid även förekomma, att av allmänna väganslaget eller automobilskattemedel bidrag utgår till broar och konstarbeten av sådan beskaffenhet, att de lämpligen böra hänföras under väg- och vattenbyggnads-

styrelsens särskilda handläggning. Någon fast regel, t. ex. att alla broar av viss minsta spännvidd skola underställas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, bör dock ej uppställas. De sakkunniga föreslå i stället åläggande för väg-ingenjörerna att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingiva meddelande om varje mera betydande bro och konstarbete, som är ifråga, varvid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall äga besluta, huruvida arbetet skall ställas under dess särskilda tillsyn.

Dessa senare broar och konstarbeten — de för vilka bidrag utgår av allmänna vägenslaget eller automobilskattemedel — böra administrativt behandlas såsom övriga arbeten under samma anslag, d. v. s. länsstyrelsen bör bevilja statsbidrag, efter samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avsluta kontrakt med de väghållningsskyldiga samt utbetala statsbidrag. Däremot bör det ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, i den utsträckning styrelsen finner lämpligt och i erforderlig mån efter samråd med länsstyrelsen, förordna om undersökningsförrättning, granska upprättad plan och kostnadsberäkning, utöva byggnadskontroll samt avsyna och godkänna arbetet.

För samtliga broar och konstarbeten, med vilka väg- och vattenbyggnadsstyrelsen enligt det anförda tager särskild befattning, skall styrelsen i den utsträckning den finner lämpligt använda vägingenjören för byggnadskontroll, inbegripet granskning av planer, räkenskapsgranskning m. m. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beslutar därvid själv, på vad sätt kontrollen skall utövas, förordnar platskontrollant o. s. v.

Självfallet kan vägingenjör även i övrigt hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen begära bistånd i frågor rörande broar och konstarbeten, liksom ju eljest i alla tekniska frågor, som komma under hans handläggning.

Underhållskontroll å större broar och konstarbeten utföres av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom egna tjänstemän eller genom uppdrag till vägingenjören, därvid styrelsen utfärdar närmare föreskrifter för kontrollens utövande.

Den befattning, som broinspektionen tilläventyrs kan komma att få taga med enskilda järnvägars broar, och därav betingat personalbehov torde i detta sammanhang icke behöva beröras.

Ärenden rörande enklare vägar, ödebygdsvägar, utfartsvägar m. m.

Rörande statsbidrag till enklare vägar gäller för närvarande i huvudsak följande.

Statsbidrag till enklare väg må endast utgå, då fråga är om väg i sådana glest befolkade delar av landet, där trafiken under en längre följd av år icke kan påräknas bliva större och tyngre, än att den kan tillgodoses med en väg av sådan enklare typ.

Länsstyrelsen har att hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen göra framställning om förordnande av undersökningsförrättare, men om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle finna nyss nämnda förutsättningar för statsbidrags erhållande icke vara för handen, må förrättningsman icke förordnas, utan att ärendet underställts Kungl. Maj:ts prövning. Plan och kostnadsberäkning skola fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Sedan Kungl. Maj:t efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag fördelat de för året tillgängliga anslagsmedlen på de särskilda länen, äger styrelsen att till vägar inom de fyra nordligaste länen bevilja statsbidrag intill högst $\frac{2}{3}$ av den beräknade kostnaden. Statsbidrag till högre belopp eller till väg i annat län skall av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underställas Kungl. Maj:ts prövning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättar kontrakt med menighet, bolag eller enskilda, som erhållit statsbidrag, och utövar byggnadskontroll. Statsbidrag utbetalas från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen

*Enklare
vägar.*

antingen direkt till bidragstagarna eller ock på särskild framställning av dessa genom vederbörande länsstyrelse.

De sakkunniga föreslå, att ärenden rörande enklare vägar skola handläggas på samma sätt som förut angivits för vägar, avsedda att understödjas av allmänna våganslaget eller av automobilskattemedel. Anslagsmedlen skullesålunda av Kungl. Maj:t på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag fördelas mellan länen. Prövningen huruvida förutsättningar för enklare väg i det särskilda fallet äro för handen bör utan olägenhet kunna anförtrors åt länsstyrelsen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger i allt fall tillfälle, bland annat vid granskning av flerårsplan, att därom anför sin mening.

Ödebygdsvägar.

Med ödebygdsväg förstås enligt lagen den 13 juni 1919 väg, som till avsevärd längd sträcker sig över fjäll, genom skogar eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru vägen icke prövats vara för allmänna samfärdseln nyttig och nödig, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande.

Plan och kostnadsförslag till ödebygdsväg godkännes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Länsstyrelsen har därefter, sedan de våghållningsskyldiga och landsfiskalen blivt i ärendet hörda, att pröva huruvida den tillämnade vägen är att hänföra till ödebygdsväg. I samband med denna prövning äger länsstyrelsen ålägga vägdistriktet att, om företaget kommer till stånd, ur vägkassan lämna bidrag till vägens byggande med visst belopp i penningar, i allmänhet dock ej mer än en sjättedel av den beräknade kostnaden. Statsbidrag till ödebygdsväg anvisas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till högst $\frac{9}{10}$ av den beräknade kostnaden; fråga om högre bidrag skall underställas Kungl. Maj:ts prövning. Arbetet med anläggande av ödebygdsväg, vartill statsbidrag anvisats, utföres genom statens försorg. Den närmaste ledningen av arbetet skall handhavas av en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utsedd arbetsledare. Vägföretagets kassa skall förvaltas av särskild av länsstyrelsen förordnad kassaförvaltare.

Ödebygdsvägar böra enligt de sakkunnigas mening alltjämt såsom hittills byggas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens egen regi. Med hänsyn härtill finna de sakkunniga icke anledning att föreslå ändring av nu gällande ordning. Undersökning bör dock bekostas av byggnadsanslaget.

Utfartsvägar.

Till utfartsvägar, vilka äro enskilda vägar, skola ansökningar om statsbidrag ingivas till vederbörande länsstyrelse. Statsbidrag till företag inom Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län beviljas av länsstyrelsen. Fråga om statsbidrag till företag inom Gävleborgs, Kopparbergs och Värmlands län samt norra delarna av Örebro län har länsstyrelsen att med eget yttrande underställa Kungl. Maj:ts prövning.

Statsbidrag må ej utgå med mindre vederbörande landsting för det ändamål, som med anslaget avses, beviljat medel, uppgående till minst 15 % av det belopp, som utav anslaget blivt för vederbörande län anvisat. Statsbidraget bör i allmänhet icke utgå med mer än $\frac{1}{4}$ till $\frac{1}{3}$ av den beräknade kostnaden och må ej för något fall bestämmas till högre belopp än som motsvarar hälften av samma kostnad.

Om arbetets utförande skall mellan länsstyrelsen och intressenterna eller vederbörligen utsedd arbetsdirektion kontrakt i vederbörlig ordning avslutas. Länsstyrelsen godkänner plan för arbetet, bestämmer angående kontroll samt utbetalar statsbidrag. Företaget skall vederbörligen avsynas och godkännas.

I denna nu gällande ordning betingas av de sakkunnigas förslag icke någon förändring.

Tillfartsvägar till inlandsbanan.

Fråga om anläggning av tillfartsvägar till inlandsbanan i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, vartill riksdagen beviljat särskilt anslag, bör, såsom hittills, i allt väsentligt behandlas på motsvarande sätt som ärenden rörande ödebygdsvägar.

Vägunderhåll och underhållskontroll.

Enligt väglagens föreskrift tillkommer det länsstyrelse att övervaka vägar-
nas behöriga underhåll och vidtaga därför erforderliga åtgärder. Med hänsyn
här till har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, enligt praxis, icke i vidare mån
tagit befattning med tillsyn å vägunderhållet, än att styrelsen från tid till
annan förordnat distriktstjänstemän att förrätta underhållsinspektioner å
broar och andra konstarbeten, vilka utförts med bidrag av statsmedel, samt
enligt länsstyrelses anmodan även å andra dylika arbeten. Det enligt väg-
lagen utgående statsbidraget till vägunderhållet ($\frac{3}{10}$) har hittills utbetalats
av länsstyrelserna men skall med anledning av de av 1927 års riksdag vid-
tagna ändringarna, innebärande att hälften av bidraget bestrides med auto-
mobilskattemedel, hädanefter utbetalas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.
Det numera till vägdistrikt, som övertagit underhållet medelst vägkassan,
utgående ytterligare statsbidraget till vägunderhållet ($\frac{2}{10}$) utbetalas av väg-
och vattenbyggnadsstyrelsen på grundval av intyg över verkliga underhålls-
kostnaden, avgivet av sakkunnig person, som det åligger väg- och vatten-
byggnadsstyrelsen att förordna. Rörande statsbidrag till synnerligen be-
tungade våghållningsdistrikt har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att av-
giva utlåtande.

Närmast under länsstyrelsen utövas tillsynen över vägväsendet av lands-
fiskalen med biträde av fjärdingsmän. Årligen skall vägsyn hållas av lands-
fiskal med biträde av två nämndemän. Rörande botande av brister, som
iakttagits vid vägsyn, utfärdas föreläggande, angivande det sätt för brister-
nas avhjälpande, som synemännen finna lämpligast. Tillfälliga, emellan de
årliga vägsynerna uppkomna brister skola vederbörande anmanas att inom
viss kort tid avhjälpa; försummas det, låter landsfiskalen ofördröjligen på
lämpligt sätt bota skadan.

Enligt de sakkunnigas förslag får länsstyrelsen i vägingenjören ett sak-
kunnigt biträde vid övervakande av vägar- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vägingen-
jören kommer under sina resor i länet att utöva en fortlöpande tillsyn å
vägunderhållet i samtliga vägdistrikt; han kommer snart nog att erhålla god
överblick över vad som möjligen brister på olika orter och vad som ända-
målsenligast bör åtgöras. I erforderlig utsträckning bör han närvara vid
vägsyner och lämna landsfiskalen råd angående förelägganden. Även mellan
vägsynerna kunna landsfiskalerna av vägingenjören erhålla mycket god hjälp
att på rätt sätt fullgöra sina åligganden beträffande tillsyn av vägunderhållet.

Av stor betydelse är, att vägingenjören blir vägstyrelsernas tekniskt sak-
kunniga rådgivare rörande vägunderhållets rationella bedrivande. För alla
de fall, där vägunderhållet erbjuder särskilda svårigheter, bör han genom sin
kostnadsfria konsultering verksamhet kunna bli till stor nytta och fördel
för vägdistriktet ej minst i ekonomiskt avseende. Att samme rådgivare och
kontrollant fungerar både för underhålls- och byggnadsfrågor är givetvis en
stor styrka.

För statsverket, som numera i de flesta fall bär 50 % av underhållskost-
naderna, är det av synnerlig vikt, att fullgod kontroll från synpunkten av
statsbidragets storlek utövas över vägunderhållet och underhållskostnaderna.
Vägingenjören har, särskilt i distrikt som övertagit underhållet medelst väg-
kassan, att utöva såväl fortlöpande teknisk och ekonomisk kontroll över
arbetets utförande som ock räkningsgranskning. Först genom sådan kom-
bination med tillsyn å själva arbetet kan räkningskontrollen bli effektiv,
ej blott formell. Fördelen av att underhållskostnads- och byggnadskostnads-
kontrollen påvilar samma person är förut berörd. För såväl statsverket som
vägdistriktet och våghållarna torde den utökade sakliga och kamerala under-
hållskontrollen innebära stor ekonomisk fördel.

*Nuvarande
ordning.*

*Sakkunniges
förslag.*

Vägingenjören bör hava att på eget ansvar granska räkenskaperna och utfärda intyg enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt formulär rörande verkliga underhållskostnaden i distrikt, som övertagit underhållet medelst väggassan. Såsom nämnt skall hälften av det i lagen föreskrivna underhållsbidraget ($\frac{3}{10}$) samt hela det övriga bidraget ($\frac{2}{10}$) bestridas av automobilskattemedel. De bidrag, som utgå av dessa medel, avsättas, innan annan fördelning därav äger rum. Det synes därför lämpligt, att utbetalning av vägunderhållsbidrag alltjämt i enlighet med den innevarande år genomförda ordningen utbetalas centralt från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Den grundläggande räkenskapsgranskningen skall dock, såsom förut anförts, utföras av vägingenjören, vilken utövar den tekniska tillsynen. Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erfordras allenast sådan eftergranskning, som kan finnas önskvärd. I väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör för detta ändamål uppläggas en liggare i tabellform, vilken för varje vägdistrikt år från år upptager väglängd och underhållskostnad jämte de ytterligare anteckningar som finnas erforderliga. Genom denna sammanställning erhålles överblick över underhållskostnadernas storlek och förändringar. Finner väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därvid, att underhållskostnaderna i visst distrikt under visst år synas oskäligt höga, har styrelsen möjlighet att låta verkställa särskild undersökning rörande orsakerna. Sålunda åstadkommes en allmän granskning beträffande kostnaderna för statsbidraget till vägunderhållet.

Sammanfattning.

Såsom en kortfattad sammanfattning få de sakkunniga här återupprepa de väsentliga fördelar, som med förslaget vinnas, nämligen:

En stark förenkling av vägärendenas handläggning, med minskad skriftväxling, omgång och tidsutdräkt.

Upphörande av nuvarande splittring av kontrollen på skilda instanser.

En stark och betryggande kontroll genom såväl länsstyrelsen som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i första hand utövad genom den från egna ekonomiska intressen helt frigjorda vägingenjören, vilken kommer att med ingående personlig kännedom handhåva all såväl teknisk kontroll som saklig och kameral räkenskapsgranskning beträffande byggnaders och underhålls utförande och därav beroende kostnader.

En starkare beredning av alla vägärenden inom länsstyrelserna.

En effektiv ledning av vägväsendet i stort genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilkens arbete främst inriktas på de väsentliga tekniska och tekniskt-ekonomiska problemen och på att i allmänt riksintresse leda vägväsendets utveckling.

Personal, löner, kostnadsberäkning, statförslag.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vad först beträffar väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personal och stat är följande att anföras.

Styrelsens nuvarande tekniska byrå bör, på sätt i 1925 års betänkande föreslogs, ombildas till en *vägbyrå*.

På vägbyrån föreslås inrättade tre väginspektörsbefattningar å extra stat. Dessa befattningar bliva för styrelsens hela verksamhet av synnerlig betydelse. Väginspektörerna böra visserligen icke formellt tillerkännas beslutanderätt, men faktiskt komma de i stor utsträckning att handla å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägnar och under sina inspektioner i auktoritativ form meddela anvisningar och råd. Endast då de icke under hand uppnå avsedd verkan, behöva de påkalla formligt beslut av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Med hänsyn härtill böra de erhålla byrådirektörs ställning med avlönning minst enligt lönegrad B 28. På styrelsens chef bör ankomma att bestämma, i vilken utsträckning de skola självständigt men i byråchefens närvaro föredraga ärenden.

Av motsvarande skäl bör broinspektören hänföras åtminstone till lönegrad B 28.

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

Beträffande personalen å vägbyrån är i övrigt att märka, å ena sidan att personaltillgången för närvarande är allt för knapp i förhållande till föreliggande arbetsuppgifter och å andra sidan att en avsevärd arbetslättnad uppstår genom de sakkunnigas förslag, att arbetsplaners granskning och statsbidrags prövning ej vidare skola åligga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Efter övervägande av dessa olika synpunkter föreslå de sakkunniga personaluppsättning i överensstämmelse med nedanstående sammanställning. Den kvarstående förste byråingenjören synes i likhet med motsvarande befattningshavare i järnvägsstyrelsen böra beredas avlöning enligt lönegrad B 27.

Nuvarande personaluppsättning å tekniska byrån:

<i>Ordinarie tjänster:</i>	Lönegrad.	Lönesumma. ¹⁾ Kr.
1 byråchef	B 30	11 460
2 förste byråingenjörer (varav 1 överflyttad från järnvägsbyrån)	B 26	19 080
3 byråingenjörer (varav 1 överflyttad från järnvägsbyrån)	B 21	21 636
1 notarie med ingenjörsgöromål	B 21	7 212
1 kanslibitråde	B 7	3 300
1 kontorsbiträde	B 4	2 832
		65 520
<i>Icke ordinarie tjänster:</i>		
1 extra byråingenjör	B 21	6 816
4 biträdande ingenjörer	B 21	27 264
1 ritare	B 15	4 932
1 kontorsbiträde	4	2 676
		41 688
		Summa 107 208

Föreslagen personaluppsättning å vägbyrån:

<i>Ordinarie tjänster:</i>		
1 byråchef	B 30	11 460
1 förste byråingenjör	B 27	10 020
2 byråingenjörer	B 21	14 424
1 kanslibitråde	B 7	3 300
1 kontorsbiträde	B 4	2 832
		42 036
<i>Icke ordinarie tjänster:</i>		
3 väginspektörer	B 28	30 060
1 broinspektör	B 28	10 020
4 biträdande ingenjörer	B 21	27 264
1 ritare	B 15	4 932
1 kontorsbiträde	4	2 676
		74 952
		Summa 116 988

¹⁾ Beräknad efter näst högsta löneklass.

Förslaget innebär sålunda, fränsett förhöjd lönegrad för förste byråingenjören, att personalen minskas med 3 ordinarie tjänster, nämligen 1 förste byråingenjör, 1 byråingenjör och 1 notarie samt med 1 extra byråingenjör, men ökas med 3 väginpektörer och 1 broinspektör på extra stat. Totalt blir personalantalet detsamma som nu. Att de sakkunniga föreslagit bibehållandet av de 4 biträdande ingenjörerna beror därav, att en var av väginpektörerna och broinspektören behöver en biträdande ingenjör till sitt förfogande. I staten erfordras en ökning med 9 780 kronor, nämligen ökning av extra anslaget till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet med 33 264 kronor, men minskning av ordinarie förslagsanslaget med 23 484 kronor.

Såsom av ovanstående framgår hava de sakkunniga icke funnit tillräckliga skäl att för närvarande föreslå uppförande å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat av en automobilteknisk fackman, på sätt i 1925 års betänkande förordades. Rent maskintekniska ärenden torde förekomma endast sporadiskt, och i dessa läser erforderlig utredning lämpligast kunna åstadkommas antingen genom samverkan med Kungl. Automobilklubben och Automobilbesiktningsmännens förening eller genom att kommunikationsdepartementet eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillkallar särskild sakkunnig. I trafiktekniska ärenden åter torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägtekniska tjänstemän besitta eller förvärva erforderlig sakkunskap. I detta sammanhang vilja de sakkunniga framhålla, att det är uteslutet, att, på sätt från visst håll anförts, kunna centralisera automobilregistren till ett enda centralregister hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De lokala registren hos länsstyrelserna äro nämligen av flera skäl nödvändiga, bl. a. för debitering av automobilskatten.

Den i några yttranden över 1925 års förslag framförda tanken att förändra avlöningsformen för automobilbesiktningsmännen torde vara värd ett allvarligt beaktande i syfte att undanröja nu förefintliga olägenheter. Detta spörsmål ligger emellertid utanför de sakkunnigas uppdrag.

I anslutning till 1925 års förslag föreslås icke någon personalökning på styrelsens nuvarande hamnavdelning, trots att vissa göromål överflyttas dit från nuvarande tekniska byrån.

Huruvida av de sakkunnigas förslag om distriktsorganisationens upphävande bör följa någon personalökning å styrelsens järnvägsbyrå, torde ligga utom de sakkunnigas uppdrag att bedöma.

Å styrelsens *administrativa byrå* uppstår minskad arbetsbelastning genom befrielse från ett stort antal ärenden rörande kontrakt, räkenskapsgranskning och statsbidragslikvider för vägbyggnadsföretag. Ärenden rörande arbeten, understödda från broanslaget, kvarstanna emellertid hos styrelsen. Ökning i arbetet uppträder genom åliggandet att till vägdistrikt utbetala hela statsbidraget till vägunderhållet. Administrativa byråns arbetsuppgifter bliva i huvudsak följande:

Utredningar på grund av remisser från Kungl. Maj:t eller länsstyrelser eller för ärenden från styrelsens övriga byråer, författningsförslag m. m.;
allmän fördelning av automobilskattemedel;
utbetalning av städernas del av automobilskattemedel jämte avslutande av kontrakt med dessa;
utbetalning av statsbidrag till vägunderhåll ävensom viss granskning av ifrågavarande räkenskaper;
ärenden rörande arbeten, understödda av broanslaget;
statistik rörande vägväsendet;

styrelsens årsberättelse;
 ödebygdsvägar: granskning av kassörernas månadsrapporter; särskild bokföring och litterering;
 fiskehamnarna: granskning av kassörernas månadsrapporter; särskild bokföring och litterering;
 Väddö kanal: skötsel, redovisning och bokföring;
 granskning av räkenskaper vid godkännande av broar;
 granskning av väginpektörernas och styrelsens övriga tjänstemäns reseräkningar;
 granskning av räkenskaperna för ett flertal hamnar och farleder i landsorten, i vilkas bolagsordningar dylik granskning särskilt föreskrivits;
 sammanställning av rapporter från länsstyrelserna angående gjorda utbetalningar från anslagen;
 uträkning och utbetalning av löner;
 bokföring.

Nuvarande byrådirektörstjänsten föreslogs senast i 1925 års betänkande omändrad till byråchefstjänst, och nuvarande innehavaren har sedermera erhållit personlig lönefyllnad. Med hänsyn till det stora antalet nådiga remisser och övriga omfattande ärenden av administrativ-ekonomisk natur, i vilkas handläggning denne ledamot av styrelsen har att deltaga, anse de sakkunniga det vara av vikt, att han är en väl kvalificerad jurist. Trots den minskade arbetskvantiteten å byrån anse de sakkunniga därför, att tjänsten bör uppflyttas till byråchefsgrad.

Registratorsgöromålen i verket bestridas för närvarande av ett kvinnligt kanslibiträde, som härför åtnjuter vikariatsersättning såsom för kansliskrivares tjänst. I enlighet med 1925 års förslag och i anslutning till numera gängse praxis föreslå de sakkunniga, att kanslibiträdestjänsten omändras till kansliskrivartjänst för handhavande av registratorsgöromålen.

Med hänsyn i övrigt till den enligt förslaget ändrade arbetsmängden å administrativa byrån föreslå de sakkunniga personaluppsättning enligt följande sammanställning, frånsett vaktmästarpersonalen.

Nuvarande personaluppsättning å administrativa byrån:

<i>Ordinarie tjänster:</i>	Lönegrad	Lönesumma Kr.
1 byrådirektör (med personligt lönetillägg 800 kr.)	B 28	11 300
1 registrator, tjänstgörande som revisor	B 21	7 212
1 revisor och bokhållare	B 21	7 212
1 kanslibiträde, tjänstgörande som registrator ...	B 7	3 300
2 kontorsbiträden	B 4	5 664
		34 688

<i>Icke ordinarie tjänster:</i>		
2 extra revisorer	B 21	13 632
2 förste amanuenser	18	8 496 *
1 amanuens med halvtidstjänstgöring	18	3 024
3 kontorsbiträden	4	8 028
		33 180
		Summa 67 868

Föreslagen personaluppsättning å administrativa byrån:

<i>Ordinarie tjänster:</i>		
1 byråchef	B 30	11 460
1 revisor (förutvarande registrator)	B 21	7 212
		Transport 18 672

* frånsett 3 600 kr., som utgå av fiskehamnsanslaget. Dessutom finnes ytterligare en amanuens med halvtidstjänstgöring, avlönad från ödebygdsvägsanslaget med 2 760 kr. per år.

	Transport	18 672	
1 revisor och bokhållare	B 21	7 212	
1 kansliskrivare	B 11	4 104	
1 kontorsbiträde	B 4	2 832	32 820
<i>Icke ordinarie tjänster:</i>			
2 extra revisorer	B 21	13 632	
1 kontorsbiträde	4	2 676	16 308
		<u>Summa</u>	<u>49 128</u>

Förslaget innebär således, fränsett förändrad tjänsteställning för byråchefen och kansliskrivaren, att personalen minskas med 1 ordinarie kontorsbiträde samt av icke ordinarie personal 2 förste amanuenser, 1 amanuens och 2 extra kontorsbiträden. Personalantalet nedgår från 14 till 8. I staten inträder en minskning med 18 740 kronor, nämligen minskning av ordinarie förslagsanslaget med 1 068 kronor för ordinarie personal och 16 872 kronor för icke ordinarie personal samt av extra anslaget för styrelsens verksamhet med 800 kronor.

Enligt 1925 års förslag skulle *väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef* tillsättas genom förordnande på viss tid, förslagsvis 6 år, samt erhålla generaldirektörs ställning och avlönning med 19 000 kronor.

För att till ifrågavarande synnerligen viktiga chefsbefattning kunna förvärva en högt kvalificerad person med tekniska insikter och förmåga att överblicka en så omfattande organisation som vägväsendets, vilken årligen rör sig med en omsättning av ett sextiotial miljoner kronor, synes de sakkunniga i hög grad angeläget, att innehavaren av befattningen i enlighet med 1925 års förslag erhåller generaldirektörs ställning med förordnande på viss tid. Den merkostnad, som härigenom uppstår, är 4 000 kronor på styrelsens ordinarie förslagsanslag.

De sakkunnigas förslag rörande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medför enligt det anförda inalles en minskning i staten med omkring 4 900 kronor. Förändringen träffar dels ordinarie förslagsanslaget:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, nu	167 500 kr.
som lärers böra minskas med	37 400 »
till	130 100 »

dels extra anslaget:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet, nu	56 800 kr.
som torde böra höjas med	32 500 »
till	89 300 »

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat bör bliva:

Avlöningar till ordinarie tjänstemän, förslagsanslag	113 800 kr.
Vikariatsersättningar, förslagsanslag	3 500 »
Avlöningar till icke-ordinarie befattningshavare m. m.	12 800 »

Summa 130 100 kr.

Därjämte minskas dyrtidstilläggsanslaget med omkring 900 kronor.

Beträffande anslaget *expenser för allmänna arbeten*, ordinarie anslag, nu 80 000 kronor, inträder en avsevärd avbelastning genom upphävandet av distriktsorganisationen. På detta anslag har nämligen förts bl. a. distrikts-tjänstemännens reseersättningar och dagarvoden för inspektionsuppdrag.

Emellertid synas kostnaderna för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens inspektionsresor alltjämt böra påföras detta anslag, och det torde böra bli beroende av framtida erfarenhet, huruvida anslaget skall kunna minskas.

Att för varje län utom Gotlands erfordras en vägingenjör och en biträdande ingenjör med högre teknisk bildning finna de sakkunniga uppenbart. En stor del av bådas arbetstid kommer att åtgå till resor för tillsyn å vägundersökningar och renstakningar samt å byggnads- och underhållsarbeten, vidare för rådplägingar med vägstyrelser samt för närvaro vid vägstämmor, vägstyrelsesammanträden och vägsyner. Vägingenjören och biträdande ingenjören komma att huvudsakligen å tjänsterummet och, så vitt möjligt, under de mindre bråda vintermånaderna verkställa granskning av planer och kostnadsförslag, granskning av byggnads- och underhållsräkenskaper, prövning av entreprenadanbud m. m. samt att biträda länsstyrelsen vid handläggning av vägärenden, däribland upprättande av flerårsplaner samt allmän planläggning i övrigt. Vidare har vägingenjören att upprätta årsberättelser och rapporter, vilka skola ingivas till länsstyrelsen och till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Väg-
ingenjörer

Det kan icke ifrågasättas, att dessa omfattande och viktiga åligganden skola medhinnas av vägingenjören utan bistånd av en tekniskt kvalificerad person. Med hjälp av denne torde emellertid vägingenjören åtminstone i de flesta län kunna medhinna att utföra en del vägundersökningar och renstakningar. Dessa arbeten, för vilka arvodena indragas till statsverket och täcka en avsevärd del av kostnaderna för biträdande ingenjörerna, tjäna såsom regulator på arbetsmängden.

För de nordligaste länen föreligga särskilda förhållanden. På grund av stor väglängd och omfattande vägarbeten bliva inspektionsresorna omfattande och med hänsyn till de långa distanserna jämväl tidskrävande. Det där allmänt praktiserade arbetssystemet med småackord kräver dessutom en mera ingående tillsyn än de sydligare länens entreprenadsystem, i synnerhet i de fall då vägstyrelserna själva eller deras vägmästare ombesörja arbetsledningen. Slutligen torde under en övergångstid måhända bliva nödvändigt, att vägingenjören i vissa fall åtager sig verklig arbetsledning — gränsen mellan allmän tillsyn och kontroll samt verklig arbetsledning är för övrigt här svävande.

Med hänsyn härtill föreslå de sakkunniga, att i Västernorrlands och Jämtlands län tillsättas två samt i Västerbottens och Norrbottens län två eller, om behövt, tre biträdande ingenjörer.

Vägingenjör hänföres till lönegrad B 26. Lönen utgår jämlikt kungl. kungörelsen den 26 juni 1925 (nr 356) enligt löneklass, som är närmast lägre än den som skulle hava gällt, därest vederbörande varit innehavare av ordinarie tjänst inom ifrågavarande lönegrad, således i förevarande fall lägst enligt löneklass 25 och högst enligt löneklass 28. Såsom avlöningsstillägg erhåller vägingenjör en halv procent av de vägbyggnadsanslagsmedel och automobilskattemedel — fränsett till vägunderhållet automatiskt utgående bidrag — som för året tilldelas länet, dock högst 5 000 kronor. Dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk bör utgå å lönen men ej å avlöningsstillägget. Biträdande ingenjör hänföres till lönegrad 20 av den för extra ordinarie tjänstemän gällande löneplanen, vilken omfattar löneklasserna 18—22, således, förutom dyrtidstillägg, å dyraste ort lägst 5 304 och högst 6 816 kronor. Därest vägingenjör och biträdande ingenjör i ett län upprätthålla samma tjänster även i Gotlands län, utgår härför icke annan ersättning än det procentuella avlöningsstillägget. Träffas för Gotlands län, såsom förut anförts, annan ordning, fastställer Kungl. Maj:t skäligt arvodesbelopp. De sakkunniga förutsetta, att jämväl pensionering för dessa tjänstemän blir ordnad i samman-

hang med pensionsfrågans reglering för den civila statsförvaltningens icke ordinarie personal i övrigt.

De sakkunniga bifoga här två tabeller A och B, den förra angivande de statsmedelsbelopp, varå vägingenjörernas avlöningstillägg beräknas, och den senare de totala avlöningsförmånerna, inberäknat dyrtidstillägg och avlöningstillägg för vägingenjör och biträdande ingenjör i de särskilda länen.

Sammanlagda avlöningsförmånerna för vägingenjörer och ingenjörsbiträden inklusive dyrtidstillägg uppgå enligt efterföljande tabell F, då lönerna för statberäkningen upptagas i näst högsta löneklassen, till omkring 533 000 kronor.

Beträffande lokal (1 à 2 rum) och maskinskrivningsbiträde är önskvärt, att vägingenjören placeras inom länsstyrelsens lokaler och anlitar länsstyrelsens skrivbiträden. Enligt vad de sakkunniga under hand inhämtat, kan i flera länsstyrelser lokal omedelbart beredas, i en del andra länsstyrelser antingen för en mindre kostnad inredas eller i samband med ändock erforderlig lokalreglering framdeles göras tillgänglig, medan i ett antal andra länsstyrelser lokal icke kan påräknas annat än genom förhyrning i staden. Maskinskrivningshjälp torde i en del fall kunna erhållas i länsstyrelsen, i andra fall lär tillfällig hjälp få anlitas, men anställande av särskild person synes dock ej bli erforderligt. Dessutom tillkommer kostnader för telefon, papper o. s. v. De sakkunniga antaga, att, med hänsyn till de olika förhållandena i skilda län, en sammanlagd summa av 30 000 kronor för hela riket bör vara tillräcklig för att i erforderliga fall förhyra lokal, anlita skrivhjälp samt bestrida telefon- och övriga expensutgifter.

För länsstyrelserna uppstår i övrigt ökat arbete genom de nya uppgifterna att förordna undersökningsförrättare, upprätta kontrakt, godkänna entreprenadanbud och vidtaga övriga åtgärder i anledning av kontrakten, utbetala statsbidrag till vägbyggnader samt godkänna avslutade arbeten. Flertalet av dessa uppgifter äro av övervägande expeditionell natur, och, i den mån så icke är förhållandet, kommer beredningen huvudsakligen att påvila vägingenjören. Antalet förekommande ärenden av denna art är icke heller synnerligen stort, såsom framgår av tab. C. Enligt förslaget skulle länsstyrelserna befrias från besväret med utbetalande av statsbidrag till vägunderhållet. Om hänsyn tages jämväl till den allmänna förenkling och minskade skriftväxling, som de sakkunnigas förslag innebär, och därjämte tages i betraktande att länsstyrelserna vid beredning av redan nu förekommande arbetsuppgifter erhålla avsevärd hjälp av vägingenjören, torde för länsstyrelserna i övrigt icke uppstå någon mera avsevärd arbetsökning. Det kan tänkas, att i någon länsstyrelse, där arbetsmängden redan nått bristningsgränsen, något nytt skrivbiträde kan behöva anställas, men detta lär dock få räknas till undantagen.

Kostnaderna för vägingenjörers och biträdande ingenjörers avlöning och dyrtidstillägg samt lokalhyra och expenser, men frånsett resekostnads- och traktamentsersättningar, beräknas på sätt framgår av det föregående till 563 000 kronor.

Härifrån avgå emellertid inkomster och besparingar till mycket betydande belopp. Dessa äro av två olika slag.

I första hand avgå från organisationskostnaderna de inkomster, som inflyta till statsverket genom att vägingenjörerna och deras biträden i viss omfattning komma att verkställa förrättningar — väg- och broundersökningar med upprättande av plan och kostnadsförslag samt renstakningar och i viss mån även arbetsledning — för vilka arvoden skola erläggas av vägdistriktet och tillfalla statsverket. Enbart arvoden för undersökningsförrättningar beräknas uppgå till omkring 300 000 kronor per år. Om man antar, att genom samtliga nyss nämnda förrättningar, utförda av vägingenjörer och deras bi-

Tab. A. Statsanslag till väg- och brobyggnadsändamål under budgetåret 1926—1927.

L ä n	Väg- längd ¹⁾	Av riksdagen direkt beviljade ordinarie och extra anslag							Automobil- skattemedel ³⁾	Summa statsmedel
		Vanliga vägar	Broar ²⁾	Enklare vägar	Ödebygds- vägar och tillfärts- vägar till inlands- banan	Särskilda vägförret ag	Enskilda utfärts- vägar	Summa		
									Kr.	Kr.
Stockholms.....	2 443	103 800	—	—	—	—	—	103 800	1 145 731	1 249 531
Uppsala.....	1 800	24 000	—	—	—	—	—	24 000	466 396	490 396
Södermanlands.....	2 402	99 900	20 000	—	—	—	—	119 900	660 013	779 913
Östergötlands.....	4 047	126 000	21 600	—	—	—	—	147 600	740 173	887 773
Jönköpings.....	4 129	100 500	10 200	—	—	—	—	110 700	501 352	612 052
Kronobergs.....	3 321	81 900	30 000	—	—	—	—	111 900	371 218	483 118
Kalmar.....	3 393	147 900	15 000	—	—	—	—	162 900	590 152	753 052
Gotlands.....	1 381	—	—	—	—	—	—	—	134 822	134 822
Blekinge.....	1 224	72 000	40 600	—	—	—	—	112 600	217 391	329 991
Kristianstads.....	3 025	49 800	30 000	—	—	—	—	79 800	822 389	902 189
Malmöhus.....	3 339	55 200	11 600	—	—	—	—	66 800	1 350 264	1 417 064
Hallands.....	1 966	89 700	28 700	—	—	—	—	118 400	368 019	486 419
Göteborgs och Bohus.....	1 870	177 900	—	—	—	—	—	177 900	520 649	698 549
Älvsborgs.....	4 514	174 900	—	17 200	—	—	—	192 100	791 770	983 870
Skaraborgs.....	3 693	101 400	29 300	—	—	—	—	130 700	631 029	761 729
Värmlands.....	3 548	194 100	—	20 000	—	—	15 000	229 100	838 041	1 067 141
Örebro.....	2 415	60 900	23 600	—	—	—	—	84 500	704 733	789 233
Västmanlands.....	2 208	48 000	21 300	—	—	—	—	69 300	452 816	532 116
Kopparbergs.....	3 194	143 400	175 000	6 800	10 000	—	15 000	350 200	1 005 282	1 355 482
Gävleborgs.....	2 548	115 500	56 400	6 000	—	—	15 000	192 900	796 948	989 848
Västernorrlands.....	3 104	264 600	70 000	55 000	—	—	20 000	409 600	766 073	1 175 673
Jämtlands.....	2 810	235 800	50 000	95 000	170 000	—	30 000	580 800	452 104	1 032 904
Västerbottens.....	3 918	296 100	69 600	205 000	210 000	50 000	65 000	895 700	498 884	1 394 584
Norrbottnens.....	3 658	236 700	47 100	195 000	160 000	100 000	65 000	803 800	480 336	1 284 136
Summa	69 950	3 000 000	750 000	600 000	550 000	150 000	225 000	5 275 000	15 306 585	20 581 585

¹⁾ Enligt 1925 års vägstatistik. — ²⁾ För budgetåret 1927—1928. Anslaget, som benämnas understödjande av brobyggnader och, för-
trädesvis mindre, hamnbyggnader m. m., är 1 000 000 kronor, varav 250 000 kronor beräknas gå till hamnar och farleder. — ³⁾ 1926 års
automobilskattemedel. Automatiskt utgående bidrag till vägunderhåll ej medräknade.

Tab. B. Vägingenjörers och biträdande ingenjörers avlöningsförmåner.

L ä n	Orts- grupp	Biträdande ingenjörers lön inklusive dyr- tidstillägg 18 %		Vägingenjörers lön inklusive dyr- tidstillägg 18 %		Vägingen- jörers av- lönings- tillägg	Vägingenjörers totala avlönings- förmåner	
		lägst kl. 18	högst kl. 22	lägs kl. 25	högst kl. 28		lägst	högst
Stockholms	G	6 252	8 040	9 588	11 256	5 000	14 588	16 256
Uppsala	E	5 844	7 536	9 036	10 692	2 450	11 486	13 142
Södermanlands	E	5 844	7 536	9 036	10 692	3 900	12 936	14 592
Östergötlands	E	5 844	7 536	9 036	10 692	4 440	13 476	15 132
Jönköpings	D	5 640	7 272	8 760	10 404	3 060	11 820	13 464
Kronobergs	C	5 436	7 020	8 484	10 116	2 415	10 899	12 531
Kalmar	D	5 640	7 272	8 760	10 404	3 765	12 525	14 169
Gotlands	(C)	—	—	—	—	675	675	675
Blekinge	D	5 640	7 272	8 760	10 404	1 650	10 410	12 054
Kristianstads	E	5 436	7 020	8 484	10 116	4 510	12 994	14 626
Malmöhus	E	5 844	7 536	9 036	10 692	5 000	14 036	15 692
Hallands	D	5 640	7 272	8 760	10 404	2 430	11 190	12 834
Göteborgs och Bohus	F	6 048	7 788	9 312	10 968	3 495	12 807	14 463
Älvsborgs	D	5 640	7 272	8 760	10 404	4 920	13 680	15 324
Skaraborgs	C	5 436	7 020	8 484	10 116	3 810	12 294	13 926
Värmlands	F	6 048	7 788	9 312	10 968	5 000	14 312	15 968
Örebro	E	5 844	7 536	9 036	10 692	3 950	12 986	14 642
Västmanlands	F	6 048	7 788	9 312	10 968	2 610	11 922	13 578
Kopparbergs	E	5 844	7 536	9 036	10 692	5 000	14 036	15 692
Gävleborgs	E	5 844	7 536	9 036	10 692	4 950	13 986	15 642
Västernorrlands	F	6 048	7 788	9 312	10 968	5 000	14 312	15 968
Jämtlands	G	6 252	8 040	9 588	11 256	5 000	14 588	16 256
Västerbottens	F	6 048	7 788	9 312	10 968	5 000	14 312	15 968
Norrbottens	G	6 252	8 040	9 588	11 256	5 000	14 588	16 256
Summa	—	134 412	173 232	207 828	245 820	93 030	300 858	338 850

träden, tillföres statsverket ett belopp av 100 000 kronor om året, torde man säkerligen icke hava räknat för högt. Detta belopp avgår direkt från organisationskostnaden och sänker denna till 463 000 kronor.¹⁾

Dessutom inträda följande besparingar: kostnaderna för distriktstjänstemän och för vägkonsulenter bortfalla; en väsentlig del av nuvarande arvoden för arbetsledning inbesparas genom att vägingenjörernas kontroll ersätter nuvarande s. k. arbetsledning; nu utgående ersättningar för granskning av verkliga underhållskostnaden bortfaller.

¹⁾ Beträffande taxa på arvode för olika slag av förrättningar, såsom vägundersökning, renstakning och arbetsledning, erinra de sakkunniga i detta sammanhang om följande. Nu gällande taxa för distriktstjänstemännen upptager detaljerade arvodesgrunder för undersökningsförrättning, således för utarbetet visst belopp per kilometer, för plankarta, profilritning, kostnadsförslag och betänkande likaledes vissa angivna belopp per kilometer samt i övrigt vissa ersättningar per styck för översiktskarta m. m. För renstakning och arbetsledning innehåller taxan icke arvodesgrunder. Renstakning har brukat betalas med 100 å 125 kronor per kilometer, arbetsledning enligt ovan sid. 34 angivna grunder. Enligt vad som uppgivits för de sakkunniga är taxeersättningen för undersökningsförrättning väl låg, medan däremot gängse arbetsledningsarvoden äro för arbetsledaren förmånligare. I samband med den nya organisationens genomförande torde en reviderad taxa böra fastställas, i vilken intagas jämväl arvodesgrunder för renstakning och arbetsledning. I byggnadskostnader, varå statsbidrag åtnjutas, böra endast ersättningar i enlighet med sålunda fastställd taxa få inräknas. Samma taxa bör tillämpas för de till statsverket ingående förrättningsarvodena.

Tab. C. Antal väg- och brobyggnadsföretag, som genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tilldelats statsbidrag av för budgetåret 1926—1927 beviljade statsmedel.

Län	Av Riksdagen direkt beviljade ordinarie och extra anslag						Auto- mobil- skatte- medlen 1)	Totala antalet företag	Dessa företag beräknas föranleda		
	Vanliga vägar	Broar	En- klare vägar	Öde- bygds- vägar och till- farts- vägar	Sär- skilda företag	Summa			Kon- trakts- ären- den	Ut- anord- ningar av medel	Räken- skaps- gransk- ningar
	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.
Stockholms.....	9	—	—	—	—	9	54	63	63	180	32
Uppsala	2	—	—	—	—	2	26	28	28	80	14
Södermanlands	4	4	—	—	—	8	32	40	40	120	20
Östergötlands.....	10	1	—	—	—	11	29	40	40	120	20
Jönköpings.....	8	2	—	—	—	10	23	33	33	95	17
Kronobergs	4	1	—	—	—	5	17	22	22	65	11
Kalmar.....	9	1	—	—	—	10	28	38	38	110	19
Gotlands	—	—	—	—	—	—	7	7	7	20	4
Blekinge	4	2	—	—	—	6	13	19	19	55	10
Kristianstads	2	2	—	—	—	4	52	56	56	165	28
Malmöhus	6	1	—	—	—	7	51	58	58	170	29
Hallands	6	1	—	—	—	7	14	21	21	60	12
Göteborgs och Bohus.....	9	2	—	—	—	11	34	45	45	135	23
Älvsborgs	10	2	1	—	—	13	41	54	54	160	27
Skaraborgs	6	2	—	—	—	8	32	40	40	120	20
Värmlands	12	3	2	—	—	17	37	54	54	160	27
Örebro	6	1	—	—	—	7	60	67	67	200	34
Västmanlands	2	2	—	—	—	4	23	27	27	80	14
Kopparbergs	5	4	1	—	—	10	40	50	50	150	25
Gävleborgs	4	4	1	—	—	9	39	48	48	140	24
Västernorrlands.....	15	4	3	1	—	23	34	57	57	170	29
Jämtlands	18	4	6	5	—	33	23	56	56	165	28
Västerbottens.....	17	6	15	5	1	44	44	88	88	260	44
Norrbottnens	11	7	12	5	1	36	25	61	61	180	31
Summa	179	56	41	16	2	294	778	1 072	1 072	3 160	542

1) 1926 års automobilskattemedel.

För att giva en översikt över kostnadskalkylerna hava de sakkunniga sammanställt efterföljande tabeller D, E, F och G, i vilka särskilda kolumner uppställts för allmänna statsmedel, automobilskattemedel och vägdistriktssmedel. Kostnadskalkyler och budgetförslag.

Tab. D lämnar i anslutning till riksstaten 1927—1928 en översikt över vägväsendets hela medelsförbrukning samt en specifikation av de i förevarande sammanhang särskilt intresserande arvoden för undersökningar och arbetsledning samt kontroll å verkliga underhållskostnaden.

Tab. E innehåller redogörelse för de sakkunnigas beräkning rörande arvoden för arbetsledning.

Tab. F innefattar beräkning av *verkliga* kostnaden för den lokala vägor-
ganisationen.

Tab. G anger förslagets *budgetära* konsekvenser.

(Forts. sid. 56.)

Tab. D. Landsbygdens vägbyggnads- och vägunderhållskostnader samt vissa slag av däri ingående omkostnader. Approximativ beräkning i anslutning till riksstaten 1927—1928.

	Allmänna statsmedel Kr.	Automobil- skattemedel Kr.	Vägdistrikt- medel Kr.	Total- kostnader Kr.
<i>Byggnadskostnader.</i>				
Vägundersökningar, understödda av särskilda anslaget.....	60 000	—	30 000	90 000
Anläggning eller förbättring av vägar m. m.	3 000 000	—	1 500 000	4 500 000
Understödjande av brobyggnader ¹⁾ ..	750 000	—	375 000	1 125 000
Anläggning av enklare vägar	700 000	—	250 000	950 000
Anläggning av ödebygdsvägar	450 000	—	50 000	500 000
Anläggning av tillfartsvägar till Inlandsbanan	100 000	—	11 000	111 000
Anläggning av utfartsvägar	275 000	—	²⁾ 600 000	875 000
Tärna- och Muodoslombolo-vägarna	285 000	—	—	285 000
Av automobilskattemedlens länsdelar, för byggnadsändamål ³⁾	—	13 400 000	5 700 000	19 100 000
Summa	5 620 000	13 400 000	8 516 000	27 536 000
<i>Underhållskostnader.</i>				
Statsbidrag enligt lagen med ^{3/10} av kostnaden	4 250 000	4 250 000	—	30 000 000
Statsbidrag av automobilskattemedel med ^{2/10} av kostnaden ³⁾	—	4 000 000	—	
Av automobilskattemedlens länsdelar, för underhållsändamål ³⁾	—	1 800 000	—	
Understöd åt synnerligt betungade väghållningsdistrikt	200 000	—	—	
Underhållskostnader i övrigt	—	—	15 500 000	
Summa	4 450 000	10 050 000	15 500 000	30 000 000
Summa summarum	10 070 000	23 450 000	24 016 000	57 536 000
<i>Kostnader för vissa förrättningar till den del de ej utföras av vägdistriktens egen eller entreprenörers personal.</i>				
Vägundersökningar med upprättande av plan och kostnadsförslag.....	60 000	150 000	90 000	300 000
Arvoden för arbetsledning och renstakning ⁴⁾	111 000	335 000	195 000	641 000
Arvoden för granskning av verkliga underhållskostnaden ⁵⁾	—	—	16 000	16 000

¹⁾ Statsanslaget, som benämnas understödjande av brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader m. m., är 1 000 000 kr., varav 250 000 kr. beräknas gå till hamn- och farledsbyggnader.

²⁾ Denna siffra vilar på en osäker uppskattning och avser ej vägdistriktens utan enskilda intressenters kostnad.

³⁾ Förutom halva kostnader (4 250 000 kr.) av lagenliga statsbidraget till vägunderhållet upptager riksstaten 19 200 000 kr. som landsbygdens andel av automobilskattemedel. Härav har här antagits, att 4 000 000 kr. åtgå till bidrag med ^{2/10} av kostnaden i vägdistrikt med vägkasseunderhåll samt 15 200 000 kr. tilldelas länen, varav åter 13 400 000 kr. antagits bli anvisade till vägbyggnads- och 1 800 000 till vägunderhållsändamål inklusive anskaffande av arbetsmaskiner.

⁴⁾ Avser arvoden för arbetsledning och renstakning exklusive eventuella reseersättningar samt exklusive arbetsledning för statliga vägarbeten. Se beräkning i tab. E.

⁵⁾ Omkring 275 vägdistrikt hava övertagit underhållet medelst vägkassan. Här har antagits ett genomsnittligt granskningsarvode av 60 kr. per distrikt.

Tab. E. Beräkning rörande arvoden för arbetsledning och renstakning.

Med ledning av uppgifter, erhållna från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kan antagas, att i arvode för renstakning och arbetsledning, fränsett ev. rese-ersättningar, f. n. i genomsnitt utgår $2\frac{1}{2}$ % av byggnadskostnaden. Bortsett från ödebygdsvägar m. fl. vägar i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens egen regi samt enskilda utfartsvägar, erhålles med uppdelning mellan Norrland och övriga Sverige följande beräkning.

	Allmänna statsmedel Kr.	Automobil- skattemedel Kr.	Väg- distrikts- medel Kr.	Total- kostnad Kr.
<i>Byggnadskostnad.</i>				
I de fem Norrlandslänen	2 100 000	2 600 000	2 050 000	6 750 000
I övriga Sverige	2 350 000	10 800 000	5 775 000	18 925 000
Summa	1) 4 450 000	13 400 000	2) 7 825 000	25 675 000
<i>Arbetslednings- och renstaknings- arvoden.</i>				
I de fem Norrlandslänen, $2\frac{1}{2}$ % ...	52 000	65 000	51 000	168 000
I övriga Sverige, $2\frac{1}{2}$ %	59 000	270 000	144 000	473 000
Summa	111 000	335 000	195 000	641 000

1) 3 000 000 + 750 000 + 700 000 kronor (se tab. D).

2) 1 500 000 + 375 000 + 250 000 + 5 700 000 kronor (se tab. D).

Efter organisationsförslagets genomförande kommer i Norrland att erfordras arbetsledning i ungefär samma utsträckning som nu. I den mån vägingenjörer och biträdande ingenjörer utföra arbetsledning, indragas arvoden till statsverket, vartill hänsyn toges i annat sammanhang. Till viss del kunna arvoden för arbetsledning inbesparas, genom att arbetsledningen skötes av distriktens egna vägmästare. För att räkna försiktigt hava de sakkunniga emellertid ej tagit hänsyn härtill utan beräkna för Norrland oförändrade arbetslednings- och renstakningsarvoden med $2\frac{1}{2}$ %. I södra Sverige åter, där entreprenadsystemet är vanligt, ersättes den ojämförligt största delen av hittillsvarande s. k. arbetsledning genom att vägingenjörerna utan ersättning utöva kontroll. Kvar står ett renstakningsarvode, som kan beräknas till $\frac{1}{2}$ % av byggnadskostnaden. De sakkunniga hava dessutom räknat med att ytterligare $\frac{1}{4}$ % av totala byggnadskostnaderna komma att åtgå för de arvoden för arbetsledning, som ändock i vissa fall kunna tänkas bli erforderliga. De sakkunniga räkna således för södra Sverige med kvarstående renstaknings- och arbetsledningsarvoden om $\frac{3}{4}$ %. Härvid erinras, att ersättningar till särskilda platskontrollanter, schaktmästare o. s. v. ävensom hantlangning både nu och enligt förslaget betalas särskilt och således falla utanför här förevarande arvodesberäkning. Efter organisationsförslagets genomförande får man således följande beräkning:

	Allmänna statsmedel Kr.	Automobil- skattemedel Kr.	Väg- distrikts- medel Kr.	Total- summa Kr.
<i>Arbetslednings- och renstaknings- arvoden.</i>				
I de fem Norrlandslänen, $2\frac{1}{2}$ % ...	52 000	65 000	51 000	168 000
I övriga Sverige, $\frac{3}{4}$ %	18 000	81 000	43 000	142 000
Summa	70 000	146 000	94 000	310 000
<i>Alltså besparing genom obehövliggjorda arbetsledningsuppdrag</i>	41 000	189 000	101 000	331 000

Tab. F. Beräkning av verkliga kostnaden för den lokala vägorganisationen, exklusive resekostnader.

	Allmänna statsmedel	Automobil- skattemedel	Vägdistriks- medel	Totalsumma
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
<i>Nya organisationens kostnader.</i>				
23 vägingenjörer, lön ¹⁾	—	197 340	—	197 340
avlöningstillägg ...	—	93 030	—	93 030
23 + 6 biträdande ingenjörer ¹⁾	—	175 890	—	175 890
Dyrtidstillägg 18 %.....	—	67 181	—	67 181
Lokalhyra och expenser.....	30 000	—	—	30 000
Summa	30 000	533 441	—	563 441
Avgår: förrättningsarvoden, som tillfalla statsverket	—	100 000	—	100 000
Rest	30 000	433 441	—	463 441
<i>Inbesparade utgifter.</i>				
Distriktstjänstemäns lön	34 500	—	—	34 500
löneförbättring	8 625	—	—	8 625
dyrtidstillägg	15 525	—	—	15 525
36 %	7 000	—	—	7 000
dagarvoden för inspektioner..	7 000	—	—	7 000
Summa	65 750	—	—	65 750
Väggkonsulenters lön ²⁾	—	55 000	— ²⁾	55 000
dagarvoden ²⁾	—	10 000	— ²⁾	10 000
Summa	—	65 000	—	65 000
Arbetsledningsarvoden, som ej behöva komma ifråga.....	41 000	189 000	101 000	331 000
Arvoden för granskning av verkliga underhållskostnaden.....	—	—	16 000	16 000
Summa	41 000	189 000	117 000	347 000
Summa inbesparade utgifter	106 750	254 000	117 000	477 750
Saldo: kostnadsökning (+) eller kostnadsminskning (—).....	— 76 750	+ 179 441	— 117 000	— 14 309

¹⁾ Lönerna beräknade i näst högsta löneklassen. I beräkningen har förutsatts 2 biträdande ingenjörer i Västernorrlands län, 2 i Jämtlands, 3 i Västerbottens och 3 i Norrbottens län.

²⁾ Av automobilskattemedel har för väggkonsulenter anvisats länen inalles 93 000 kr. Härav hava omkring 55 000 kr. utgått till lön och sannolikt mellan 5 000 och 10 000 kr. till dagarvoden vid uppdrag för länsstyrelsernas räkning, resetraktamenten oberäknade. Några tiotusental kr., som av landstingsmedel eller länsvägföreningars medel utgått till väggkonsulenters arvoden, äro här ej medtagna.

Till denna tabell anmärkes, att någon säker kalkyl över resekostnadernas storlek vid nuvarande och föreslagen organisation icke kunnat genomföras. Sannolikt bliva resekostnaderna vid den föreslagna organisationen något större än nu.

Tab. G. Budgetsammanställning.

Femte huvudtitelns anslag.

		Kr.
Skrivmaterialier och expenser, ved m. m.....	<i>höjes med</i>	30 000

Sjätte huvudtitelns anslag.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen	<i>minskas med</i>	37 400
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet.....	<i>höjes med</i>	32 500
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän	<i>anslaget utgår</i>	30 000
Ytterligare medel till avlöning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän	<i>anslaget utgår</i>	4 500
Vägundersökningar	<i>anslaget utgår</i>	60 000
Tillfällig löneförbättring för viss personal inom den civila statsförvaltningen.....	<i>anslaget utgår</i>	9 000
Dyrtidstillägg till befattningshavare i statens tjänst...	<i>minskas med</i>	16 400
Vägingenjörer och biträdande ingenjörer, extra anslag, att direkt utgå av automobilskattemedel	<i>nytt anslag, upptages med</i>	433 000

Enär detta sistnämnda anslag täckes av automobilskattemedel och sålunda måste motsvaras av en till beloppet lika stor minskning av budgetens övriga automobilskattemedelsanslag, följer därav icke en ökning av budgetens slutsumma. Budgetmässigt blir följaktligen slutresultatet:

		Kr.
Under femte huvudtiteln	<i>ökning</i>	30 000
» sjätte »	<i>minskning</i>	124 800

Nuvarande föreskrifter om vägsakkunniga (vägkonsulenter) i automobilskattemedelsförordningen utgå och ersättas med bestämmelse, att vägingenjörers och biträdande ingenjörers resekostnader må bestridas av länens automobilskattemedelsandelar.

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

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

Förekommade utgifter för lokallhyra och telefon m. m. böra, såsom väsentligen jämförbara med länsstyrelsernas expensutgifter, utgå av femte huvudtitelns expensanslag.

Resekostnads- och traktamentsersättning för vägingenjörers och biträdande ingenjörers resor synes lämpligen kunna utgå av de länen tillgodokommande automobilskattemedlen och kommer således, liksom kostnaden för nuvarade vägkonsulenter, icke tillsynas i budgeten.

Ur budgeten utgå anslagen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distrikts-tjänstemän och till löneförbättring ävensom, enligt vad förut anförts, anslaget till vägundersökningar. Anslagen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och till dyrtidstillägg förändras på sätt förut angivits och närmare framgår av tabellerna.

Det budgetmässiga resultatet blir enligt tab. G en ökning på femte huvudtiteln med 30 000 kronor och en minskning på sjätte huvudtiteln med 124 800 kronor, således i det hela en minskning med 94 800 kronor.

Detta representerar emellertid icke förslagets verkliga ekonomiska innebörd, något som framgår av beräkningen av verkliga kostnaden i tab. F. Enligt denna beräknas totalresultatet, om både stats- och vägdistriktsmedel medtagas men resekostnader ej beaktas, vara en verklig kostnadsminskning av omkring 14 000 kronor, nämligen å allmänna statsmedel minskning 76 000 kronor, å automobilskattemedel ökning 179 000 kronor och å vägdistriktsmedel minskning 117 000 kronor.

Möjligen skulle det kunna anses oriktigt att betunga automobilskattemedlen, vilka äro avsedda för vägväsendets förbättring och vidmakthållande, med de till 433 000 kronor beräknade kostnaderna för den nya vägingenjörersorganisationen. Emellertid är att märka, *dels* att denna organisation i högsta grad tjänar syftet att förbättra vägväsendet, och *dels* att med förslaget följer en till 254 000 kronor beräknad besparing på utgifter, som bestridas av automobilskattemedel, så att den verkliga belastningen på dessa medel begränsas till 179 000 kronor (se tab. F). Och denna summa motväges i sin tur väsentligen därav (se samma tabell) att besparingar uppstå på utgifter, som bestridas av andra vägbyggnadsanslag (41 000 kronor) och av vägdistrikts egna medel (117 000 kronor). Å andra sidan belastas vägbyggnadsanslagen med undersökningskostnader genom att det särskilda anslaget för undersökningar, 60 000 kronor, skall utgå. De sakkunnigas förslag innebär

sålunda en rad av förskjutningar i belastningen på olika anslag och medel, vilket dock icke i och för sig är av betydelse.

Slutligen vilja de sakkunniga framhålla, att minst lika viktig som den kalkylmässiga besparing förslaget medför är den möjlighet till väsentligt större besparingar, vilka ernås i och med rationell organisation, effektiv och betryggande beredning av vägärenden samt ingående tillsyn å och handledning av vägarbetena. Tages hänsyn härtill, måste förslaget anses vara till gagn för det allmänna även i ekonomiskt avseende.

På grund av sin utredning hemställa de sakkunniga,
att det ovan angivna organisationsförslaget genomföres, samt
att i budgeten vidtagas de förändringar, som i sammandrag framgå av ovanstående tab. G.

Hemställan.

Vissa förändringar i instruktioner och författningar rörande statsanslag till vägväsendet följa av förslaget. Dessa förändringars innebörd framgår omedelbart av den förebragta utredningen, och de sakkunniga hava icke ansett erforderligt att här bifoga författningsförslag.

Övergångsarrangemang.

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

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

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

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

Av i styrelsen indragna tjänster torde blott en eller annan komma ifråga att överföras å övergångsstat, med fortsatt tjänstgöringsskyldighet inom styrelsen.

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

Såväl ordinarie och icke ordinarie distriktstjänstemän som vägkonsulenter, vilka erhålla vägingenjörstjänst, torde skäligen berättigas att enligt länsstyrelsernas beprövande avsluta redan påbörjade uppdrag, dock högst under loppet av 12 månader räknat från den 1 juli 1928.

Särskilt yttrande av de sakkunnigas ordförande.

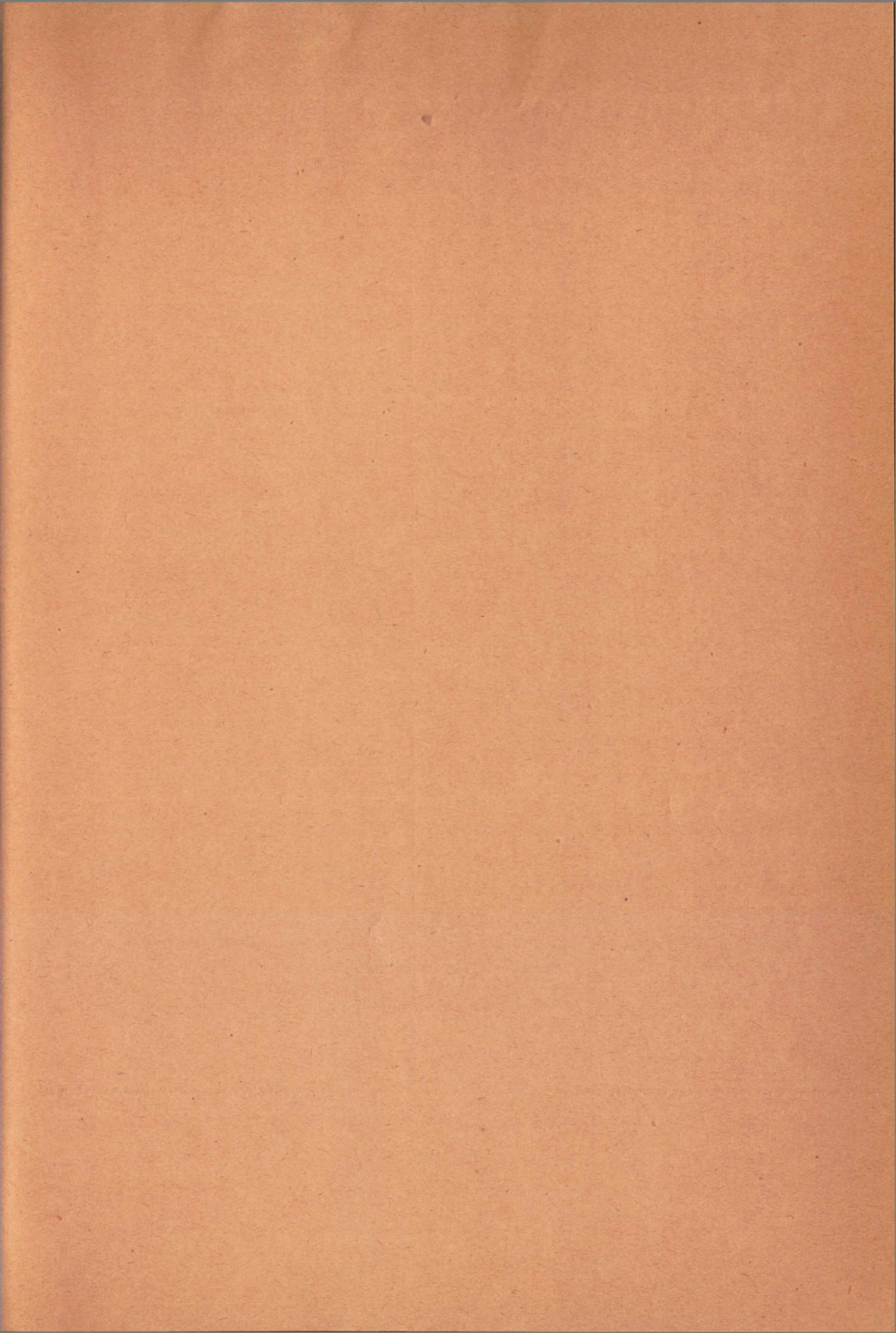
I en detalj är jag av annan mening än de sakkunnigas majoritet.

Utan att lägga alltför stor vikt vid frågan huruvida vägingenjören bör betraktas såsom länsstyrelsens eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman, anser jag dock övervägande skäl tala för det förra alternativet. Vägingenjörens hela verksamhet blir förlagd till länsstyrelsen; det blir därför också länsstyrelsen, som disponerar över hans tid och arbetskraft. Vid sådant förhållande vore det enligt min mening en organisatorisk oformlighet, om vägingenjören skulle i tjänsten vara direkt underställd väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Och denna oformlighet skulle kunna draga med sig reella nackdelar.

Givetvis bör vägingenjören i tekniska och tekniskt-ekonomiska frågor vara bunden av direktiv och anvisningar, som meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Men denna sak kan säkerligen ordnas på fullt tillfredsställande sätt, även om vägingenjören i likhet med de nuvarande vägkonsulenterna inordnas i administrationen såsom en länsstyrelsens tjänsteman.

Skulle detta förslag bifallas, bör vägingenjör förordnas av Kungl. Maj:t på länsstyrelsens förslag, sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrat sig över de sökandes kompetens, varjämte en och annan jämkning i de sakkunnigas förslag i övrigt härav skulle bli en följd.

Oscar von Sydow,



Statens offentliga utredningar 1927

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättskipning. Fångvård.

Yttranden i anledning av processkommissionens betänkande ang. rättegångsväsendets ombildning. [15]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Utredning med förslag till ändrade bestämmelser rörande allmänna handlingars offentlighet. [2]
1926 års pensionsutredning. Betänkande med förslag till ny civil pensionslag m. m. [8]
Betänkande med förslag till kungörelse ang. anställande av kommissionärer hos statsdepartement och vissa ämbetsverk m. fl. myndigheter. [21]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Betänkande med förslag till förordning med tulltaxa. [20]
Promemorior rörande vissa beskattningsfrågor. [23]
Tabeller rörande taxeringen av jordbruksfastighet år 1922 i rikets landskommuner. [24]

Politi.

Förslag till åtgärder gentemot missbruk av alkoholhaltiga apoteksvaror m. m. [16]
Sinnesslövårdssakkunniges betänkande. 2. Betänkande med förslag rörande ordnandet av vården av vuxna vanartade sinnesslöa (asociala imbecilla). [18]
Utlåtande ang. tillverkning av alkoholsvaga extraktrika maltdrycker. [19]

Socialpolitik.

Utredningar till belysande av arbetsfredsfrågan. [4]
Allmänna principer för en ny gruvlagstiftning. [14]

Hälso- och sjukvård.

Betänkande med förslag till lag om vissa av landsting eller kommuner drivna sjukhus m. m. [3]
Betänkande med förslag till lag om sinnessjuka och om undersökning ang. sinnesbeskaffenhet m. m. [10]

Allmänt näringsväsen.

Förslag ang. de svenska lapparnas rätt till renbete i Sverige m. m. [25]

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Betänkande med förslag ang. den statsunderstödda egna-hemsverksamheten. [12]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande ang. åtgärder för tryggnad av skogsvårdsstyrelsernas ekonomi m. m. [1]

Industri.

Hussvampen och konservering av trä mot röta. [9]

Handel och sjöfart.

Betänkande ang. sjöfartsavgifter. [7]

Kommunikationsväsen.

Järnvägs- och automobiltrafikkonferensen i Stockholm den 23-25 maj 1927. [17]
Omorganisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet. [26]

Bank-, kredit- och penningväsen.

1924 års bankkommittés betänkande. [11]

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Betänkande och förslag rörande den andliga vården vid armén. [5]
Supplement nr 3 till Sverges familjenamn 1920. [6]
Betänkande med förslag ang. vidgad rätt till utträde ur svenska kyrkan. [13]
Utredning ang. disposition av skogsavkastningen vid boställen anslagna till klockare och lärare vid de allmänna läroverken. [22]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.