


National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

Ex. A.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1932: 34
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

ANGÅENDE

# OMORGANISATION AV VÄG- OCH VATTENBYGGNADS-STYRELSEN

JÄMTE DÄRMED SAMMANHÄNGANDE SPÖRSMÅL

AVGIVET AV
INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET
TILLKALLADE UTREDNINGSMÄN

STOCKHOLM
1932

# Statens offentliga utredningar 1932

## Kronologisk förteckning

1. Sociala jordutredningens betänkande med förslag till vissa ändringar i den sociala arrendelagstiftningen. Marcus. 121 s. **Jo.**
2. Betänkande rörande erkännande och verkställighet av utländsk civildom. Av E. Marks von Würtemberg. Marcus. 43 s. **Ju.**
3. Luftförsvarsutredningens betänkande. Utredning beträffande hemortens och civilbefolkningens skyddande vid luftanfall mot Sverige. Norstedt. 139 s. **Fö.**
4. Dödlighetsantaganden för livränteförsäkring. Norstedt. 142 s. **H.**
5. Betänkande rörande frivilliga sammanslutningar mellan enskilda järnvägar i Skåne m. m. Beckman. 132 s. 2 bilagor. **K.**
6. Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 1. Byggnadsordning för stad, köping och större municipalsamhälle. Marcus. 37 s. **K.**
7. Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 2. Byggnadsordning för mindre municipalsamhälle. Marcus. 27 s. **K.**
8. Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 3. Byggnadsordningar och utomplansbestämmelser för landsbygden. Marcus. 18 s. **K.**
9. Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 4. Bilagor till normalbyggnadsordningar för städer och för landsbygden. Marcus. 32 s. **K.**
10. Jordbruksutredningens betänkanden. 6. Promemoria rörande inkomstutvecklingen inom Sveriges jordbruk i jämförelse med i andra näringsgrenar och dess sammanhang med lönepolitiken. Beckman. 52 s. **Jo.**
11. Normalförslag till provisoriska byggnadsföreskrifter. Marcus. 10 s. **K.**
12. Jordbruksutredningens betänkanden. 7. Betänkande angående åtgärder för lindrande av jordbrukets kreditsvårigheter. Beckman. 99 s. **Jo.**
13. Skatteutjämningsberedningen 1. Statistisk utredning angående det kommunala skattetrycket. Av E. Ahlberg. Norstedt. 85*, 560 s. **Fi.**
14. Jordbruksutredningens betänkanden. 8 Arbetarfrågan inom det svenska jordbruket. Av B. Nyström. Beckman. 111 s. **Jo.**
15. De ekonomiska verkningarna för sjöfarten av 1928 års lotsförfattningssakkunnigas förslag till lotsavgifter. Norstedt. 38 s. **H.**
16. Lagberedningens förslag till revision av ärvdabalken. 4. Förslag till lag om boutredning och arvskifte m. m. Norstedt. 689 s. **Ju.**
17. Utredning och förslag rörande ändrade grunder för biskoparnas avlöning och därmed sammanhängande frågor. Idun. 262 s. **E.**
18. Utredning rörande motorfordonsbeståndet i Sverige. Marcus. 50 s. **K.**
19. 1930 års pensionssakkunniga. Betänkande med förslag till reglemente angående tjänstepension för tjänstemän, tillhörande den civila statsförvaltningen, m. n. Norstedt. (2), 211 s. **Fi.**
20. Betänkande med förslag till förordning angående handel med farmaceutiska specialiteter. Marcus. 10 s. **S.**
21. Betänkande med förslag till lag om allmänna vägar och lag om vägdistrikt m. m. Norstedt. 223, xv, 74 s. **K.**
22. 1930 års pensionssakkunniga. Betänkande med förslag till reglemente angående tjänstepension för arbetare i statens tjänst. Norstedt. 87 s. **Fi.**
23. Utredning och förslag angående de civila tjänsteläkarnas ställning i städer och stadsliknande sanhällen. Beckman. 206 s. **S.**
24. Normalbestämmelser för leverans och provning av cement (cementbestämmelser) samt för byggnadsverk av betong och armerad betong (betongbestämmelser) [fjärde upplagan] jämte tilläggsbestämmelser [tredje upplagan]. Norstedt. 44 s. **K.**
25. Statens organisationsnämnd. Betänkande med plan för statens byggnadsverksamhet under närmast kommande tioårsperiod. Marcus. 125 s. **Fi.**
26. Uppskattning av Sveriges skogstillgångar, verkställd åren 1923—1929. Norstedt. 255, 215 s. **Jo.**
27. Betänkande angående reformering av vikariatssystemet vid häradsrätterna. Marcus. 27 s. **Ju.**
28. Lantmätarelönesakkunnigas utredning och förslag beträffande lantmäterikontorens organisation. Marcus. 186 s. **Jo.**
29. Promemoria angående lagstiftning om vissa straffprocessuella tvångsmedel. Norstedt. 57 s. **Ju.**
30. 1932 års banksakkunniga. Betänkande med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 22 juni 1911 (nr 74) om bankrörelse m. m. Marcus. 116 s. **Fi.**
31. Läroverkssakkunniga. Betänkande med förslag till undervisningsplaner för rikets allmänna läroverk och de kommunala mellanskolorna m. m. Norstedt. xj, 454 s. **E.**
32. Betänkande med förslag till lag om vissa ändringar i förordningen angående patent m. m. Marcus. 76 s. **H.**
33. Sociala jordutredningens betänkande med förslag till åtgärder för beredande av ökade möjligheter för mindre bemedlade personer att erhålla egna jordbruk. Marcus. 84 s. **Jo.**
34. Betänkande med förslag angående omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämte därmed sammanhängande spörsmål. Hæggström. 108 s. **K.**

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

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1932:34
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

ANGÅENDE

# OMORGANISATION AV VÄG- OCH VATTENBYGGNADS-STYRELSEN

JÄMTE DÄRMED SAMMANHÄNGANDE SPÖRSMÅL

AVGIVET AV

INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET TILLKALLADE UTREDNINGSMÄN

STOCKHOLM 1932
IVAR HÆGGSTRÖMS BOKTRYCKERI AKTIEBOLAG
323544

KUNGL. BIBLIOTEKET STOCKHOLM

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid.

*Skrivelse till herr statsrådet och chefen för kungl. kommunikationsdepartementet* . . 7

Betänkande.

**Innledning** . . . . . 9

Direktiv för utredningen . . . . . 11

**Planläggning av utredningsmännens arbete** . . . . . 12

Infordrade yttranden . . . . . 12

Väglagsförslagets huvuddrag . . . . . 13

Utredningsmännen . . . . . 15

**Väg- och vattenbyggnadsväsendets nuvarande organisation** . . . . . 15

Den lokala vägorganisationen . . . . . 15

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation . . . . . 18

**Yttranden angående den lokala vägorganisationens lämplighet** . . . . . 22

**Vägärendens handläggning** . . . . . 23

**Nyanläggning och förbättring av väg** . . . . . 23

*Länsvägar* . . . . . 23

Flerårsplaner . . . . . 23

Anmärkningar mot flerårsplanerna sid. 25. Flerårsplans giltighetstid sid. 25. Svårighet att få med för landet viktiga vägar sid. 26. Förberedande granskning av arbetsplan och kostnadsförslag sid. 27. Underställning i vissa fall Kungl. Maj:t sid. 28. Viktigare vägföretag utom flerårsplanen sid. 28. Utdrag delgivas vägstyrelserna sid. 29. Väglagsförslagets inverkan på uppställning sid. 29.

Undersökning samt upprättande av arbetsplan och kostnadsförslag . 29

Initiativ till undersökning sid. 30. Undersökning av statlig eller auktoriserad ingenjör sid. 30. Generalplan sid. 31. Likviderande av förrättningsmans räkningar sid. 32.

Granskning av arbetsplan och kostnadsförslag . . . . . 32

Äro bestämmelserna effektiva? sid. 32. Skall länsstyrelsen godkänna arbetsplan? sid. 33. Brobyggnader sid. 33.

Beslut om utförande av vägbyggnad . . . . . 34

Tillstånd till påbörjande . . . . . 35

Statsbidrag . . . . . 36

Svårighet för vägdistrikten att beräkna inkomster sid. 36. Högre bidragsprocent sid. 37. Kontrakt med vägdistrikten sid. 37.

Kontrollant och arbetsledare . . . . . 38

Renstakning . . . . . 40

Prövning av entreprenadanbud . . . . . 41

Ändring i arbetsplan . . . . . 42

Utanordnande av statsbidrag . . . . . 43

Sid.

Räkenskapsgranskning, avsyning och godkännande . . . . . 43
Anmärkningar mot nu tillämpat förfarande sid. 44. All avsyning genom väginspektör sid. 44. Teknisk slutbesiktning skiljes från ekonomisk slutbehandling sid. 45. Kameral granskning till centrala vägmyndigheten? sid. 46.

*Statsvägar* . . . . . 46

Riksvägar . . . . . 46
Förfaringssätt vid omläggning sid. 46. Generalplan för riksvägar. sid. 47.

Ödebygdsvägar . . . . . 48
Nu gällande förfarande sid. 48. Kritik däremot sid. 48. Väglagsförslagets inverkan sid. 50.

Tillfartsvägar till inlandsbanan . . . . . 50

*Städernas vägar och gator* . . . . . 50

Gällande bestämmelser . . . . . 50

Väglagsförslagets inverkan . . . . . 51
Infartsvägar sid. 51. Genomfartsgator sid. 51.

**Underhåll och vintervägh åll ning** . . . . . 52

Gällande bestämmelser . . . . . 52
Statsbidrag till vanligt underhåll sid. 52. Statsbidrag till varaktig beläggning sid. 53. Statsbidrag till beläggning med begränsad varaktighet sid. 54.

Väglagsförslagets inverkan . . . . . 54

Granskning och revision av vägkassans räkenskaper . . . . . 55

Väginspektörs befogenhet . . . . . 55

Vintervägh åll ning . . . . . 55

**Sammanfattning** . . . . . 56

**Utredningsmännens förslag beträffande den lokala vägorganisationen** 58

Vägingenjörernas ställning . . . . . 58
Tjänsteman i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen? sid. 58. Föredragande i länsstyrelsen? sid. 60.

Lokal för vägingenjörens kontor . . . . . 60

Ordinarie eller extra stat? . . . . . 61

Vägingenjörernas antal . . . . . 62

Biträdande vägingenjörer och assistenter . . . . . 63

Rit- och skrivbiträden . . . . . 66

Kamerala biträden . . . . . 67

Fasta resekostnadsanslag? . . . . . 68

Stater och anslagsberäkningar . . . . . 69

**Utredningsmännens förslag beträffande den statliga centrala vägmyndigheten** . . . . . 71

**Centralt verk eller inspektion** . . . . . 71

**Det centrala verkets uppgifter** . . . . . 72

Hamnärenden . . . . . 72

Sid.

Järnvägsärenden . . . . . 74

Järnvägsbyråns uppgifter för närvarande sid. 74. Inspektionen av banunderhållet sid. 76. Kontrollen över rullande materiel sid. 76. Den ekonomiska inspektionen sid. 77. Sammanfattning av förslaget beträffande järnvägsärenden sid. 78.

Vägtrafiksärenden . . . . . 78

Forskningsverksamhet . . . . . 81

Svenska väginstitutet sid. 81. Åtgärder utomlands sid. 81. Väginstitutets anslutning till det centrala verket sid. 85.

**Det centrala verkets organisation och personaluppsättning** . . . . . 85

*Nuvarande* . . . . . 85

*Enligt utredningsmännens förslag* . . . . . 85

Det centrala verkets namn . . . . . 85

Styrelsens chef . . . . . 87

Styrelsens organisation . . . . . 87

Väginspektionsbyrå sid. 88. Utrednings- och byggnadsbyrå sid. 90. Brobyggnadsbyrå sid. 92. Revisionsbyrå sid. 93. Sekreterare och ombudsman sid. 94. Järnvägsbyrå sid. 94. Hamnbyrå sid. 96. Vägtrafikbyrå sid. 96. Utan byråindelning anställda befattningshavare sid. 96. Ställföreträdare för frånvarande tjänsteman sid. 96.

Ledningen av väginstitutet . . . . . 97

Utbildning och rekrytering . . . . . 98

Tablå över den föreslagna organisationen och personaluppsättningen 99

Lönevillkor och statförslag . . . . . 100

Jämförelse med nu utgående anslag . . . . . 104

**Jämkningar i organisationen, därest bestyret med riksvägarna ej tillägges väg- och vattenbyggnadsstyrelsen** . . . . . 105

**SSärskilda yttranden** . . . . . 107

*Till*

*Herr Statsrådet och chefen för kungl. kommunikationsdepartementet.*

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande uppdrog den 9 oktober 1931 dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet åt undertecknade samt dåvarande vägingenjören i Jönköpings län, sedermera t.f. överdirektören och chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen Nils Richard Ekwall att, i enlighet med vad närmare angivits i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden samma dag inom nämnda departement bitträda med utredning av frågan om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och därmed sammanhängande spörsmål.

Samtidigt uppdrogs åt extra byråchefen i kommunikationsdepartementet, dåvarande majoren numera överstelöjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren Nils Leonard Bolinder och dåvarande verkställande direktören i svenska järnvägsföreningen, f. d. översten i väg- och vattenbyggnadskåren Olof Bärnheim, att i den omfattning som kunde finnas erforderlig deltaga i utredningsarbetet.

På uppdrag av departementschefen har sekreteraren i statskontoret S. T. Örtengren varit sekreterare hos utredningsmännen.

För att tagas i övervägande eller vara tillgängliga vid fullgörandet av utredningsmännens uppdrag hava till utredningsmännen med remissskrivelser nedan angivna dagar överlämnats handlingarna i följande ärenden:

1) den 9 oktober 1931 riksdagens skrivelse den 18 maj 1920 i fråga om anordnande av kontroll över de enskilda järnvägarnas tidtabeller m. m.;

2) den 9 oktober 1931 väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 1 oktober 1926 angående taxa för vissa förrättningar inom styrelsens ämbetsområde;

3) den 22 juni 1932 väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 14 juni 1932 angående generalplan för vissa vägar m. m.;

4) den 8 september 1932 granskningsnämndens promemorior angående statens tryckningskostnader och statsverkets expenskostnader;

5) den 8 september 1932 väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 5 september 1932 angående anslag att äskas av 1933 års riksdag m. m.;

6) den 21 september 1932 länsstyrelsens i Gotlands län skrivelse den 4 juli 1932 angående anställande av biträde å vägingenjörsexpeditionen i Visby m. m.; och

7) den 24 september 1932 väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 10 december 1931 angående behörigheten att förrätta renstakning för vägarbeten.

Genom remiss den 27 april 1932 hava utredningsmännen vidare anbefallts att avgiva utlåtande angående utsträckande av maskininspektörens i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verksamhetsområde.

Utredningsmännen få härmed vördsamt överlämna sitt betänkande med förslag angående omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämte därmed sammanhängande spörsmål.

Särskilda yttranden av undertecknad Johansson och överdirektören Ekwall bifogas.

Ekwall, som avlidit den 16 innevarande december, har deltagit i utredningsarbetet till dess beslut fattats angående betänkandets sakliga innehåll.

Herrar Bolinder och Bärnheim, vilka hava deltagit, Bolinder i utredningsmännens arbete i dess helhet och Bärnheim i handläggningen av förekommande järnvägsfrågor, hava anslutit sig till den mening, som uttalats av utredningsmännens majoritet.

Stockholm den 23 december 1932.

BROR C. HASSELROT

ANDERS ANDERSON

J. B. JOHANSSON

*S. T. Örtengren.*

# BETÄNKANDE

Genom beslut av 1929 och 1930 års riksdagar vann frågan om den statliga vägorganisationen i länen sin lösning. Den nya organisationen trädde i tillämpning den 1 juli 1930. Spörsmålet om ordnandet i anslutning till de nya förhållandena av den centrala uppsikten över vägväsendet, vilken uppsikt hittills utövats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, står däremot alltjämt öppet. Provisoriska åtgärder i avvaktan å en sådan omorganisation hava dock blivit av statsmakterna vidtagna såtillvida, att dels med hänsyn till den ökade betydelsen av inspektionsverksamheten styrelsen försetts med en broinspektör och tre väginspektörer, samtliga å extra stat, varjämte medel till arvoden för den tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten tidigare åliggande baninspektionen anvisats, dels ock på grund av den med införandet av den nya lokala vägorganisationen delvis ändrade karaktären av styrelsens arbetsuppgifter viss minskning vidtagits beträffande det för avlöning åt icke-ordinarie personal avsedda anslaget till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet.

Vid de tidigare, av särskilda sakkunnigberedningar verkställda utredningar, vilka resulterat i betänkanden, avgivna den 30 september 1925, den 26 oktober 1927 och den 9 mars 1928, har jämväl nu berörda organisationsfråga beaktats, och ett av Kungl. Maj:t i proposition, nr 211, till 1928 års riksdag framlagt men av riksdagen icke bifallet förslag till ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet avsåg jämväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I skrivelse den 1 juni 1928, nr 310, vari riksdagen meddelade sitt beslut i ämnet, anfördes i fråga om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bland annat, att riksdagen icke funnit det möjligt att på grundval av de dittills vidtagna utredningarna taga definitiv ståndpunkt till styrelsens organisation och personaluppsättning. Hela detta spörsmål syntes tarva en förnyad, från grunden gående och förutsättningslös utredning. Enligt riksdagens mening borde i avseende på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke vidtagas förändring, förrän erfarenhet vunnits om den nya lokala organisationen och dess återverkningar på den centrala styrelsen. En förnyad utredning syntes icke böra begränsas att avse endast den erforderliga personaluppsättningen i styrelsen utan torde böra verkställas ur vidare synpunkter och jämväl omfatta spörsmålet, huruvida styrelsen överhuvud borde bibehållas i nuvarande form såsom självständigt centralt ämbetsverk. De å styrelsens hamnavdelning handlagda vattenbyggnads-

ärendena, speciellt hamnbyggnadsärendena, syntes vara av jämförelsevis ringa omfattning och torde med avvecklingen av fiskehamnsbyggandet alltjämt komma att minskas. Styrelsens befattning med enskilda järnvägar under byggnad vore numera och komme säkerligen även för framtiden att bliva av mycket ringa omfattning. Vad beträffade dels järnvägsärenden i övrigt — d. v. s. teknisk kontroll samt säkerhets- och tjänstgöringsreglementsärenden — och dels vägärenden, syntes åtskilliga synpunkter kunna anföras mot dessas sammanhållande inom samma ämbetsverk. Enligt riksdagens mening kunde starka skäl anföras för att i stället upprätta en väginspektion och en järnvägsinspektion med en i förhållande till nuvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avsevärt reducerad personal. Dessa spörsmål syntes böra närmare prövas vid den utredning, som riksdagen ifrågasatt.

I skrivelse den 3 juni 1929, nr 275, vari riksdagen meddelade sitt beslut om bifall i allt väsentligt till Kungl. Maj:ts i proposition, nr 53, framställda förslag till grunder för ny lokal vägorganisation, erinrade riksdagen, att propositionen lämnat å sido en omorganisation av den centrala tekniska uppsikten å vägväsendet, och därutinnan anslöte sig till riksdagens år 1928 uttalade mening, att denna omorganisation borde anstå i avvaktan på erfarenhet om den nya lokala organisationen och dess återverkningar på den centrala styrelsen. Riksdagen, som ansåge, att en fast och ändamålsenlig anordning av den centrala ledningen av vägväsendet vore så maktpåliggande, att dess genomförande ej borde uppskjutas längre än som vore nödigt, förutsatte, att frågan därom — med beaktande av de särskilda synpunkter som riksdagen år 1928 framhållit — av Kungl. Maj:t bereddes och förelades riksdagen, så snart de därför angivna betingelserna vore för handen.

I anslutning till riksdagens sålunda uttalade önskemål bemyndigade Kungl. Maj:t genom beslut den 9 oktober 1931 chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla särskilda sakkunniga att inom departementet biträda med utredning av frågan om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och därmed sammanhängande spörsmål. Statsrådet och chefen för departementet anförde vid beslutets fattande bl. a. följande.

Att anpassa den centrala ledningen av vägväsendet så, att den kunde på ett ändamålsenligt sätt fullgöra de betydelsefulla, delvis nya uppgifter, vilka åvilade densamma, samt motsvara de ökade krav, som med hänsyn till vägväsendets kraftiga och snabba utveckling måste ställas på denna ledning, vore uppenbarligen en angelägenhet av synnerlig vikt. Av särskilt framträdande betydelse vore, att organet för den centrala ledningen bleve ägnat att effektivt medverka till att de högst betydande belopp, som årligen ställdes till förfogande för vägändamål, bleve på ett ur ekono-

miska och tekniska synpunkter riktigt sätt använda. Då, såsom riksdagen uttalat, förevarande spörsmål borde upptagas till förnyad utredning, så snart den lokala organisationen tillämpats tillräckligt länge för att erforderligt underlag för en sådan utredning skulle föreligga, syntes tiden nu vara inne att igångsätta ett dylikt utredningsarbete.

Direktiv för utredningen.

Såsom direktiv för en förnyad utredning borde i första hand gälla de av 1928 års riksdag gjorda uttalandena i ämnet. I enlighet härmed borde utredningen läggas så, att spörsmålet om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation och arbetsuppgifter i hela dess vidd upptoges till grundlig och förutsättningslös prövning. Utredningen borde således avse icke endast frågan om den personaluppsättning, som erfordrades, därest styrelsen bibehölles i nuvarande gestaltning som självständigt centralt ämbetsverk, utan även huruvida ändrade förhållanden eller vunna erfarenheter kunde och borde föranleda övergång till helt nya organisatoriska former för utövande av den centrala uppsikten över väg- och vattenbyggnadsväsendet och för ombesörjande av de övriga göromål, som för närvarande åvilade styrelsen. Vidare finge erinras, att chefens för kommunikationsdepartementet anförande till statsrådsprotokollet den 11 april 1924, då den utredning beslutades, vilken resulterade i det år 1925 avgivna betänkandet, bland annat innefattade en översikt av vissa frågor, som kunde uppkomma i samband med en utredning av här antydd beskaffenhet. Den i nämnda anförande berörda frågan om luftfartsmyndighetens avskiljande från kommunikationsdepartementet syntes likväl icke böra upptagas till granskning i förevarande sammanhang. Däremot borde såsom ett led i utredningen ingå en undersökning av möjligheten att vinna en närmare anslutning mellan den centrala ledningen av vägväsendet och svenska väginstitutet. Institutet, som grundats av kungl. automobilklubben, åtnjöte bidrag av automobilskattemedel till sin verksamhet och arbetade under en direktion, vars ordförande tillsattes av chefen för kommunikationsdepartementet; övriga tretton ledamöter utsåges av vissa ämbetsverk och sammanslutningar. Genom sina organ bedreve institutet åtskilliga för vägväsendet betydelsefulla undersökningar, under senare år huvudsakligen inriktade på frågor om lämpligaste byggnads- och underhållssätt för vägar under olika trafik- och klimatförhållanden. Sannolikt stode ökade fördelar för vägväsendet att vinna, därest i lämplig form ett intimt samarbete mellan institutet och den centrala vägmyndigheten åvägabringades. Enligt den av 1929 års riksdag antagna organisationsformen skulle vägingenjör vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman med stationsort i vederbörande residensstad och med tjänstgöring hos länsstyrelsen. Då riksdagen i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag beslöt att på nu nämnt sätt inordna vägingenjörerna i den nya organisationen, uttalade riksdagen, att det skedde med tvekan och under förutsättning

bland annat, att saken underkastades förnyad prövning i samband med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation. Vid den nu avsedda utredningen borde även berörda fråga upptagas till behandling. Givetvis borde vid ifrågavarande utredning erforderligt samarbete med statens organisationsnämnd äga rum. Av vikt vore också att, i den mån sådant befunnes påkallat, samråd åvägabringades såväl med 1929 års sakkunniga för verkställande av revision av 1891 års väglag m. m. som med de innevarande år tillkallade sakkunniga för utredning rörande åtgärder till vinnande av rationell ekonomisering vid väg- och brobyggnader.

## Planläggning av utredningsmännens arbete.

Vid planläggningen av sitt arbete hava utredningsmännen i anslutning till de givna direktiven ansett nödigt att klarlägga samtliga de arbetsuppgifter, som borde tillkomma det statliga vägväsendet, samt granska, i vad mån dessa uppgifter lämpligen böra fullgöras av en lokal eller central organisation.

Infordrade yttranden.

Härvid hava utredningsmännen till en början sökt utröna, hur den lokala organisation, som trädde i kraft den 1 juli 1930, hittills verkat. I syfte att erhålla en möjligast allsidig belysning av hithörande spörsmål hava utredningsmännen funnit erforderligt att bereda på ifrågavarande områden arbetande myndigheter, fackmän och sammanslutningar inom landet tillfälle att härutinnan uttala sig samt att därvid framställa de erinringar och önskemål, som anses böra beaktas vid fullgörandet av utredningsmännens uppdrag. I cirkulär till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, samtliga länsstyrelser, svenska väginstitutet, svenska vägföreningen, svenska vägstyrelsernas förbund, kungl. automobilklubben, automobilbesiktningsmännens förening, svenska byggnadsentreprenörföreningen, svenska konsulterande ingenjörers förening och svenska teknologföreningen hava utredningsmännen, med översändande av utdrag av statsrådsprotokollet den 9 oktober 1931, därför hemställt, att dessa myndigheter och sammanslutningar ville yttra sig angående hittills vunna erfarenheter vid tillämpning av nuvarande lokala vägorganisation och därvid särskilt angiva, huruvida avsedd lättnad i ärendenas handläggning vunnits och om vägingenjörernas arbetsuppgifter befunnits på lämpligt sätt avgränsade i förhållande till den centrala vägorganisationen. Under hänvisning i övrigt till det i statsrådsprotokollet omförmälda uttalandet av vederbörande departementschef vid tillsättandet av 1925 års sakkunnigberedning, vilket uttalande innefattade en översikt av spörsmål, som kunde uppkomma i samband med en utredning på ifrågavarande område, anhöllo utredningsmännen vidare, att i de begärda yttrandena måtte angivas, huruvida i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen borde anställas någon

tjänsteman med uppgift att övervaka, att enhetlig behandling vunnes i ärenden angående tillstånd till linjetrafik och därmed sammanhängande spörsmål eller om möjligen någon annan anordning i sådant syfte kunde vara att föredraga.

I de till länsstyrelserna riktade cirkulären hemställdes därjämte, att vederbörande vägingenjör och en eller några för olika delar av vederbörande län representativa vägstyrelser måtte beredas tillfälle att yttra sig, och hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen begärdes yttrande jämväl av väginspektörerna.

De i anledning av ovanberörda förfrågningar till utredningsmännen inkomna yttrandena torde på grund av sin betydliga omfattning icke lämpligen kunna befordras till trycket. De bifogas i original det exemplar av betänkandet, som överlämnas till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet. Ett kortfattat referat av de yttranden, vilka synts utredningsmännen vara av beskaffenhet att böra i detta betänkande särskilt beaktas, lämnas emellertid i sammanhang med den redogörelse, som här nedan kommer att givas för den nuvarande och den enligt utredningsmännens mening önskvärda fördelningen av arbetsuppgifterna på vägväsendets område.

Väglagsförslagets huvuddrag.

Såsom i direktiven vidare angives, har 1891 års väglag varit föremål för revision genom särskilt tillkallade sakkunniga. Nämnda sakkunniga hava den 31 augusti innevarande år avgivit ett betänkande med förslag till ny väglag, som, om det antages, kommer att medföra väsentliga förändringar beträffande statens kontroll och ledning av vägväsendet.

Enligt väglagsförslaget kan allmän väg vara av två huvudslag, nämligen landsväg och ödebygdsväg. Sådan landsväg, som är av synnerlig betydelse för den genomgående, långväga samfärdseln, benämnes riksväg och annan landsväg kallas vanlig landsväg. Med hänsyn till sättet för finansiering och administration av omläggningar och förbättringar uppdelas åter vanlig landsväg i länshuvudväg och annan vanlig landsväg eller vad utredningsmännen skulle vilja kalla ortsväg.

Fråga om byggande av riksväg skall ankomma på Kungl. Maj:ts prövning och utförandet av sådant vägföretag skall för statens räkning ske genom den centrala vägmyndighetens försorg. Kungl. Maj:t skall emellertid kunna ålägga vägdistrikt dels att till riksvägars byggande bidraga med visst fixerat kostnadsbelopp dels ock att å dessa vägar utföra arbete av mindre omfattning.

För ödebygdsväg föreslås enahanda bestämmelser, dock att länsstyrelsen ifråga om dessa vägar skall bestämma, huruvida den ifrågasatta vägen är att hänföra till ödebygdsväg.

Såväl riksväg som ödebygdsväg underhållas genom vägdistriktens försorg, och distrikten erhålla härtill statsbidrag. Övriga vägar byggas och underhållas av vägdistrikten med bidrag av statsmedel.

Vad beträffar tillsynen å väghållningen skall enligt förslaget den centrala tekniska och ekonomiska uppsikten över vägväsendet tillkomma den centrala

vägmyndigheten. Statens mera direkta kontroll över väghållningens utförande och statsmedlens användning skall liksom hittills utövas av länsstyrelsen, på vilken det skall ankomma bland annat att fatta beslut i frågor om byggande av väg, dock icke riksväg, att övervaka väghållningens behöriga fullgörande samt att, där så erfordras, låta vidtaga nödiga åtgärder för avhjälpande av förefintliga brister. Länsstyrelsen biträdes i fullgörandet av dessa uppgifter av, bland andra, vägingenjören.

Väglagsförslaget förutsätter sålunda en uppdelning av vägnätet med hänsyn till de intressen, som äro därmed förenade, *dels* i *statsvägar*, nämligen *riksvägar* och *ödebygdsvägar*, för vilka trafik- och riksintresset eller, ifråga om ödebygdsvägar, det statssociala intresset är särskilt framträdande, och *dels* i *länsvägar*, vilka i sin tur kunna uppdelas i *länshuvudvägar* och *ortsvägar*, för vilka länets och ortstrafikens intressen äro dominerande. Förstnämnda vägnät sorterar under Kungl. Maj:t och det centrala verket, i vad avser planläggning och byggande, och under länsstyrelsen, vad beträffar underhållskontrollen, medan det sistnämnda vägnätet närmast handhaves av länsstyrelsen under det centrala verkets överledning. Detta skulle således i förhållande till nuvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i fråga om riksvägarna komma att få en högst väsentligt ökad och till sin natur ändrad arbetsuppgift.

I fråga om statsbidrag till barmarksunderhållet föreslås vidare i väglagsförslaget ändringar, som, genomförda, jämväl skulle inverka på den centrala vägmyndighetens arbetsuppgifter. Förslaget i denna del innebär i huvudsak:

Kostnaden för barmarksunderhållet uppdelas i en *grundkostnad*, motsvarande den kostnad, som under alla förhållanden och oavsett trafiken måste nedläggas på vägnätet, för att detsamma över huvud skall vidmakthållas som väg, och en *vägslitningskostnad*, som svarar mot det underhåll, vilket betingas av vägtrafiken (motortrafiken). Till grundkostnaden utgår statsbidrag med ett grundbelopp till alla vägdistrikt och därjämte fyllnadsbelopp till mera betungade distrikt. Till vägslitningskostnaden erhålla vägdistrikten bidrag motsvarande hela kostnaden. De av riksdagen anvisade anslagen till bidrag till barmarksunderhållet fördelas beträffande bidraget till grundkostnaden å vägdistrikten per väglängd enligt för respektive distrikt fastställd kostnad per vägmeter och beträffande bidraget till vägslitningskostnaden först av Kungl. Maj:t å länen enligt vissa på i förslaget angivna grunder beräknade kvottal och därefter inom länen å distrikten.

Skulle den verkliga underhållskostnaden komma att överskrida den sålunda beräknade, sammanlagda grundkostnaden och vägslitningskostnaden för visst distrikt, erhåller distriktet å överskjutande kostnader endast ett mindre bidrag, förslagsvis en tredjedel.

Sålunda erforderliga uppdelningar och fastställandet av grunderna därför förutsätta givetvis ett betydande utredningsarbete inom det centrala verket.

Utredningsmännen, som icke i någon mån tagit ställning till de sålunda framlagda förslagen, hava emellertid ansett sig böra framlägga förslag till en statlig central organisation, som passar för vägväsendet efter de nya linjerna. Då vidare en omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen synes böra komma till stånd oberoende av väglagsförslaget och i varje fall innan detta kan träda i kraft, vilket förutsättes kunna ske tidigast 1936, hava utredningsmännen funnit sig böra utforma sitt förslag så, att det i de delar, som icke äro helt beroende på nya väglagen, kan omedelbart träda i funktion. Utredningsmännen.

Än vidare hava utredningsmännen ansett det falla under det dem anförtrodda uppdraget att samtidigt med den ovan angivna såsom nödvändig ansedda granskningen, i vad mån viss uppgift bör fullgöras av lokal eller central statlig organisation, undersöka, om förenkling i arbetet står att vinna. Om än uppdraget närmast avser att utforma den centrala vägorganisationen — såsom centralt verk eller fristående inspektion — i anslutning till en lokal befintlig vägorganisation, torde det sålunda vara oundgängligt att åtminstone i viss mån taga hela vägorganisationens lämplighet under skärskådande.

För att underlätta en överblick över organisationsuppgiften, sådan utredningsmännen sålunda fatta den, hava utredningsmännen ansett sig till en början böra omnämna de mera allmänna omdömen, som kommit till uttryck i yttrandena rörande den nuvarande lokala organisationens lämplighet. Därefter komma utredningsmännen att lämna en kortfattad redogörelse för vägärendens handläggning och därvid på varje punkt angiva ej mindre de ändringar, som föranledas av 1929 års vägsakkunnigas förslag, än även i vad mån statliga uppgifter böra tillkomma lokal eller central organisation eller förenklingar och arbetsbesparing stå att vinna. I sammanhang härmed vilja utredningsmännen såsom nämnt redogöra för de förslag, som i dylika avseenden framkommit i de infordrade yttrandena.

## Väg- och vattenbyggnadsväsendets nuvarande organisation.

Allra först torde böra återgivas gällande bestämmelser för väg- och vattenbyggnadsväsendets nuvarande organisation.

Kungl. Maj:ts kungörelse angående den statliga vägorganisationen i länen av den 16 maj 1930 (nr 160) med däri den 21 maj 1931 (nr 229) gjord ändring stadgar följande. Den lokala vägorganisationen.

Den närmaste uppsikten över och bestyret med vägväsendet skall, med iakttagande av vad i lag och författning därom eljest är föreskrivet, utövas av länsstyrelserna med biträde av vägingenjörer, biträdande vägingenjörer och vägingenjörsassistenter. § 1.

Nämnda befattningshavare, vilka äro väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemän, skola vara stationerade i vederbörande residensstäder enligt fördelning, som bestämmes av Kungl. Maj:t, samt tjänstgöra hos länsstyrelserna.

Länsstyrelse, hos vilken vägingenjör är stationerad, äger bestämma över dennes tjänstgöring samt i det dagliga arbetet förfoga över honom såsom en länsstyrelsens biträdande tjänsteman. Han skall hava sitt kontorsarbete förlagt till av länsstyrelsen tillhandahållen lokal.

För vägväsendets handhavande i länen erforderliga rit- och skrivbiträden samt kamerala biträden anställas av vederbörande länsstyrelse och äro länsstyrelsens tjänstemän.

§ 2. I avseende å vägväsendet inom länet åligger det länsstyrelse bland annat:

att enligt därom meddelade bestämmelser upprätta flerårsplaner för byggande och förbättring av allmänna vägar i länet;

att beträffande företag, som skola utföras genom väghållningsdistrikt och till vilka statsbidrag ifrågasättes, utfärda förordnande för vägingenjör eller annan, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarats därtill behörig, att verkställa undersökningar samt upprätta arbetsplaner och kostnadsförslag;

att med av vägstyrelserna inlevererade medel efter vederbörlig granskning likvidera arvodesräkningar för förrättningar, som verkställts efter förordnande eller — då fråga är om renstaknings, särskild kontrolls eller arbetsledningens utförande av vägingenjör och hans biträden — efter medgivande av länsstyrelsen, varvid arvoden för av vägingenjörer och deras biträden utförda förrättningar skola tillgodoföras anslaget till vägingenjörer, biträdande vägingenjörer och vägingenjörsassistenter;

att av länet tilldelade andelar av anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar samt till byggande av enkla bygdevägar ävensom av länet tilldelade automobilskattemedel (länsfonden) i huvudsaklig överensstämmelse med av länsstyrelsen upprättad och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskad flerårsplan samt enligt fastställda grunder bevilja bidrag till särskilda företag; dock att Kungl. Maj:ts prövning skola underställas dels vissa i § 3 mom. 3 i kungörelsen den 16 maj 1930 (nr 163) angående statsbidrag till allmänna vägars byggande m. m. angivna ärenden, dels ock ärenden angående bidrag av automobilskattemedel eller av sådana jämte andra statsmedel med högre belopp än tre fjärdedelar av den beräknade kostnaden, extra underhållsbidrag av automobilskattemedel, bidrag till vägföretag, vilka med hänsyn till den genomgående trafiken eller eljest äro av särskild betydelse och beträffande vilka i flerårsplanen förbehåll därom gjorts, samt bidrag till byggande av enkla bygdevägar med högre belopp än tre fjärdedelar av den beräknade kostnaden;

att med de undantag, som kunna föranledas av bestämmelserna i nästföregående stycke, godkänna arbetsplaner att lända till efterrättelse vid arbetenas utförande ävensom att medgiva anstånd med arbetes utförande i enlighet med den godkända arbetsplanen;

att upprätta kontrakt med de väghållningsskyldiga angående väg- eller broföretags utförande med bidrag av statsmedel, godkänna särskild kontrollant eller arbetsledare, övervaka entreprenadförfarandet och utöva fortlöpande kontroll över arbetena, medgiva eller påfordra ändring i arbetsplan, utbetala beviljade statsbidrag, föranstalta om avsyning av fullbordat arbete, granska räkenskaper för avsynade företag samt meddela godkännande av arbete, allt i den mån sådan åtgärd ej förbehållits väg- och vattenbyggnadsstyrelsen;

att i räkenskaperna redovisa till länsstyrelsens förfogande ställda andelar av anslag och automobilskattemedel, om vilka ovan nämnts; samt

att lämna väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelande om utfärdade förordnanden, beviljade statsbidrag, avslutade kontrakt och godkännande av entreprenadavtal ävensom efter avsyning meddelade godkännanden av arbetsföretag, varvid uppgift å karta rörande vägens slutliga läge skall bifogas, samt till styrelsen dels i januari och juli ingiva rapporter om då pågående arbeten, dels ock i januari, april, juli och oktober insända redovisning över inkomster och utgifter under nästföregående kvartal å till länsstyrelsens förfogande ställda andelar av anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar samt till byggande av enkla bygdevägar ävensom å länets automobilskattemedelsfond.

§ 3.

Vägingenjör åligger:

att biträda länsstyrelsen vid utövandet av statens kontroll å vägundersökning, vägbyggnad, vägunderhåll och vintervägh̊allning inom länet;

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

att för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens räkning verkställa utredningar samt utföra förrättningar och uppdrag beträffande vägväsendet;

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

att i all den utsträckning, tjänsten i övrigt medgiver, enligt länsstyrelsens förordnande verkställa vägundersökningar samt upprätta arbetsplaner och kostnadsförslag ävensom efter länsstyrelsens medgivande utföra renstakning och arbetsritningar samt, där så prövas lämpligt, utöva särskild kontroll eller arbetsledning eller verkställa besiktningar, allt mot av väghållningsdistrikten lämnad ersättning, vilken skall tillfalla statsverket;

att granska av andra undersökningsförrättare uppgjorda arbetsplaner och kostnadsförslag; dock att beträffande brobyggnader och konstarbeten, varaktiga beläggningar av vägbana samt sådana i § 2 avsedda vägföretag, som med hänsyn till den genomgående trafiken eller eljest äro av särskild betydelse, arbetsplan och kostnadsförslag, jämväl därest de upprättats av vägingenjör, skola jämte vägingenjörens promemoria över verkställd förberedande granskning insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för slutlig granskning;

att handhava och vårda de handlingar, kartor och ritningar rörande vägväsendet inom länet, med vilka han har att taga befattning;

att vid varje kalenderårs slut till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelsen avgiva berättelse över sin verksamhet; samt

att i övrigt fullgöra de uppdrag, som länsstyrelsen anförtror honom.

Såsom länsstyrelsens biträde vid utövande av kontroll å vägbyggnad, vägunderhåll och vintervägh̊allning skall vägingenjör — utan obehörigt ingripande i vägstyrelsernas förvaltning — tillse och övervaka, att alla arbeten bliva ändamålsenligt utförda efter godkända planer samt att vägunderhållet och vintervägh̊allningen bedrives rationellt och ekonomiskt, söka rätta tekniska misstag, föreslå ändringar eller åtgärder, som kunna lända till förbättring eller till förenkling och besparing, avgiva förslag i fråga om utbetalande av statsbidrag till arbetsföretag samt avsyna slutförda arbeten, granska de för dessa förda räkenskaperna och därom utfärda bevis. Då bro eller konst-

arbete ingår i arbetsföretag, skall därvid inhämtas väg- och vattenbyggnadsstyrelsens meddelande, huruvida byggnadskontroll och avsyning samt underhållskontroll skola verkställas av annan än vägingenjören.

Vägingenjör har vidare att efter föregången kontroll och granskning av vederbörande väghållningsdistrikts räkenskaper beträffande vägunderhåll och vintervägh̊allning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgiva intyg om den verkliga kostnaden för ifrågavarande ändamål.

Vägingenjör skall föra liggare över pågående och avslutade vägföretag, vari fortlöpande införas anteckningar i de avseenden, som för länsstyrelsens och vägingenjörens verksamhet äro av betydelse. Han skall därjämte föra diarium, därest länsstyrelsen sådant föreskriver, ävensom brevkonceptbok och dagbok över förrättningar, innehållande fullständiga och noggranna uppgifter såväl angående tjänsteresor som beträffande enligt länsstyrelsens förordnande verkställda arbeten, för vilka ersättning till statsverket skall utgå enligt taxa.

I sin tjänstutövning har vägingenjör att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter och anvisningar av teknisk och tekniskt-ekonomisk art, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelar.

§ 4. Biträdande vägingenjör och vägingenjörsassistent åligger:
att stå till vägingenjörens förfogande i tjänsten;
att vid behov tjänstgöra såsom vägingenjörens ställföreträdare; samt
att utföra dem av länsstyrelsen ålagda förrättningar.

Biträdande vägingenjör och vägingenjörsassistent äro skyldiga att efter medgivande av länsstyrelsen fullgöra till deras syssla hörande åligganden jämväl utanför det län, i vilket de blivit placerade.

§ 5. I fråga om daglig arbetstid å tjänsterummet skall beträffande vägingenjör, biträdande vägingenjör och vägingenjörsassistent gälla vad för länsstyrelsernas tjänstemän är stadgat.

Beträffande mottagningstid för nämnda befattningshavare så ock tid för begagnande av semester äger länsstyrelsen bestämma; skolande underrättelse om länsstyrelsens beslut i sistnämnda avseende meddelas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i förekommande fall efter förslag av länsstyrelsen förordnar vikarie.

§ 6. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har att enligt för styrelsen gällande instruktion meddela de närmare anvisningar angående vägväsendets handhavande i länen, som må erfordras.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation.

Kungl. Maj:ts instruktion för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av den 30 december 1911 (nr 165) med däri den 31 december 1914 (nr 525), den 12 september 1919 (nr 695), den 31 december 1921 (nr 846), den 18 juni 1925 (nr 318), den 16 maj 1930 (nr 159) och den 21 maj 1931 (nr 231) gjorda ändringar stadgar rörande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning följande.

§ 1. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning omfattar handläggning av tekniska och administrativa ärenden, som angå:
anläggning eller förbättring av vägar, broar, färjor, kanaler, slussar, hamnar och andra dylika företag;
sjöars och vattendrags tillgodogörande för sjöfart, flottning eller andra industriella behov och i samband därmed nödiga anläggningar;
skyddsåtgärder mot skärningar och översvämningar av sådan omfattning

och beskaffenhet med hänsyn till det allmännas intressen, att de anses böra utföras av staten och på dess bekostnad; samt

enskilda järnvägar, avsedda för allmän trafik.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsbefattning undantagas dock dels de ärenden av ovannämnda beskaffenhet, som äro tillagda vattenfallsstyrelsen, dels ock de ärenden angående vägar och broar, som enligt vad därom särskilt stadgats ankomma på länsstyrelsernas handläggning.

De i 1 § omförmälda arbeten äro dels § 2.

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

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

1. I avseende å de i 2 § mom. a) omförmälda allmänna arbeten med undantag av vägar och broar åligger det styrelsen: § 3.

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

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

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

d) att övervaka, att redan utförda anläggningar varda ändamålsenligt och

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

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

2. I avseende å vägar och broar åligger det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utöva den centrala tekniska uppsikten över vägväsendet. Styrelsen har därvid att noga aktgiva å vägväsendets tillstånd och behov samt att verka för ändamålsenlighet och planmässighet vid vägnätets utbyggande, god ekonomi och hushållning vid arbetsföretagen, tillgodogörande av tekniska framsteg och tillämpande av enhetliga normer ävensom att i övrigt på bästa sätt söka främja vägväsendets utveckling i tekniskt och tekniskt-ekonomiskt hänseende. För sådant ändamål åligger det styrelsen bland annat:

att utfärda allmänna tekniska och tekniskt-ekonomiska anvisningar;

att uppgöra samt tillhandahålla länsstyrelser och vägstyrelser erforderliga formulär och blanketter;

att enligt meddelade bestämmelser granska av länsstyrelserna upprättade flerårsplaner för byggande och förbättring av allmänna vägar;

att i fråga om brobyggnader och konstarbeten granska arbetsplaner och kostnadsförslag samt, då styrelsen beträffande visst arbetsföretag finner sådant erforderligt, pröva entreprenadanbud, medgiva ändring i arbetsplan, utöva tillsyn över arbetet, förordna platskontrollant och avsyningsförrättare, godkänna arbetet samt övervaka underhållet;

att beträffande varaktiga beläggningar av vägbana granska arbetsplaner och kostnadsförslag, pröva entreprenadanbud, medgiva ändring i arbetsplan, utöva tillsyn över arbetet och, om så erfordras, förordna platskontrollant;

att rörande större vägföretag, avseende för den allmänna trafiken mera viktiga genomfartsvägar, granska arbetsplaner och kostnadsförslag;

att granska de arbetsplaner i övrigt, vilka för sådant ändamål av länsstyrelserna överlämnas;

att enligt därom meddelade föreskrifter på framställning av länsstyrelse bestämma ersättning för förrättning, då sådan ersättning ej är i gällande taxa fastställd;

att med ledning av länens flerårsplaner och i övrigt inhämtade upplys-

ningar om behovet av statsbidrag till Kungl. Maj:t avgiva förslag till fördelning mellan länen av härför avsedda medel;

att utöva inspektion över vägväsendet;

att i tekniskt och tekniskt-ekonomiskt hänseende utöva kontroll över vägingenjörers, biträdande vägingenjörers och vägingenjörsassistenters arbete ävensom meddela dem nödiga anvisningar;

att beträffande annan än vägingenjör på ansökan meddela behörighetsförklaring för verkställande av undersökning jämte upprättande av plan och kostnadsförslag till vägföretag, vartill statsbidrag ifrågasättes, eller till visst slag av sådana företag;

att genom stickprovsgranskning av väghållningsdistriktens räkenskaper utöva kontroll över användningen av till vägväsendet anvisade statsmedel; samt

att delgiva vederbörande vägstämma anmärkningar och erinringar, framkomna vid den årliga statliga granskning av väghållningsdistriktens räkenskaper, som utgör förutsättning för utanordnande av statsbidrag till distriktens kostnader för vägunderhåll och vintervägh åll ning.

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

1. Vid handläggning av vägärenden skall styrelsen, i den mån så befinnes erforderligt, samråda med chefen för generalstaben. § 5.

Styrelsen har att beträffande genom styrelsens försorg utförda vägföretag lämna uppgift till rikets allmänna kartverk.

2. Då styrelsen har att handlägga fråga om byggande av hamn och farled eller om sådan förändring av hamn eller farled, som kan inverka på sjöfarten, skall styrelsen före frågans slutbehandling inhämta yttrande av lotsstyrelsen beträffande ifrågasatta anordningars nytta eller skada för den allmänna sjöfarten samt av chefen för marinstaben i vad frågan berör sjömilitära förhållanden.

Det åligger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, när arbete av nu nämnd beskaffenhet blivit fullbordat och av styrelsen godkänt, därom lämna meddelande till lotsstyrelsen och chefen för marinstaben.

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

2. Styrelsen har att genom sina tjänstemän dels öva den tekniska tillsyn å allmän flottleds underhåll och nyttjande, som jämlikt 70 § lagen om flottning i allmän flottled hittills ålegat tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten, dels avgiva yttranden, om vilka förmäles i 10 kap. 52 § vattenlagen, dels ock fullgöra de uppgifter beträffande vattenbyggnadsväsendet i övrigt samt de enskilda järnvägarna, som hittills ankommit på nämnda tjänstemän.

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

Arbetsordning för den inom styrelsen tjänstgörande personalen utfärdas av styrelsen. § 8.

§ 9. Styrelsen förvaltar de medel, som äro ställda till styrelsens förfogande eller under dess vård och kontroll, samt ansvarar för deras behöriga användning och redovisning, allt med den inskränkning, som föranledes av länsstyrelsernas befattning med beviljande och utbetalning till väghållningsdistrikt av andra än vägunderhållet avseende statsbidrag.

## Yttranden angående den lokala vägorganisationens lämplighet.

Den ojämförligt största delen av de hörda myndigheterna och enskilda sammanslutningarna ha ansett, att den nya, decentraliserade vägorganisationen varit till uppenbar fördel för vägväsendet. Särskilt har framhållits, att denna organisation i jämförelse med den tidigare mera centraliserade organisationen berett vägstyrelserna möjlighet att personligen samråda med eller framställa sina synpunkter inför den på detta område i regel beslutande myndigheten, länsstyrelsen, varigenom åtskilliga fördelar vunnits med avseende å ärendenas snabba och riktiga handläggning.

Även andra meningar hava dock kommit till synes. Sålunda hava från enstaka håll yrkanden framställts om återgång till en mera centraliserad organisation av vägväsendets ledning på sådant sätt, att beslutanderätten särskilt i frågor om statsbidrag till vägväsendet skulle anförtros åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller annan myndighet med huvudsakligen teknisk sakkunskap. Häremot har invänts, att ett sådant yrkande innebure överskattning av de rent tekniska synpunkternas betydelse vid handläggning av vägärendena. Vägfrågor vore oftast icke i främsta rummet tekniska frågor. Ett vägföretags betydelse för en ort, för dess samfärdsel och medelbart för dess hela näringsliv bedömdes icke ur tekniska synpunkter. Det torde därför icke vara förmätet påstå, att vid avvägande exempelvis av olika orters behov av förbättrade samfärdsmedel de lokala myndigheterna ägde större förutsättningar för ett riktigt avgörande än en central fackmyndighet.

Jämväl frågan, huruvida vägingenjörernas arbetsuppgifter blivit på lämpligt sätt avgränsade i förhållande till den centrala vägorganisationen, har i stort sett besvarats jakande av hörda myndigheter och sammanslutningar. På sina håll hava emellertid anmärkningar framställts mot påstådda centraliseringstendenser från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida, såsom exempelvis att vägingenjörerna i vissa fall anbefallts, att insända vägdistriktens entreprenadkontrakt rörande vägunderhållet för styrelsens granskning och godkännande. I samband med dylika anmärkningar har en länsstyrelse på följande sätt uppdragit vissa principiella gränslinjer mellan de lokala vägmyndigheterna och det centrala verkets befogenhetsområde:

»För att den lokala vägorganisationen skall på avsett sätt tillfredsställande fungera, är tillgången av teknisk sakkunskap oundgänglig. Den tekniska sak-

kunskapen åter måste på *platsen* tillhandagå med sina råd och på *platsen* utöva sin kontroll. *Allmänna* och enhetliga riktlinjer, hur detta skall ske, tillkommer åter den centrala myndigheten att giva, och detta är en uppgift av den betydelse, att behovet av en central myndighet är oavvisligt. Att dessa allmänna riktlinjer även bli tillämpade, tillkommer den centrala myndigheten att genom lokala inspektioner kontrollera. Fattar den centrala myndigheten sin uppgift på så sätt, att den ej blott ger allmänna riktlinjer för det tekniska och tekniskt-ekonomiska arbetet utan även drager de enskilda ärendena in till sig för handläggning av den centrala myndighetens tjänstemän med förbigående av de lokala tjänstemännen, innebär detta en centralisering av arbetet och ett undergrävande av den decentralisation, som avsågs med 1929 års vägreform. Ett undantag från denna allmänna princip för administrativ centralisation och decentralisation utgör handläggningen av sådana ärenden, vilka kräva en specialiserad sakkunskap av den omfattning, att man icke kan förutsätta, att de lokala tjänstemännen i allmänhet skola besitta den, varför den tillhandahålles av den centrala myndigheten. Arbeten av detta slag förutsattes vid den lokala vägorganisationens genomförande vara bro- och konstarbeten.»

Till uppdelningen av sistberörda slag av arbeten mellan central och lokal organisation återkomma utredningsmännen senare.

Även om man sålunda i stort sett uttalat sin tillfredsställelse med den nya lokala organisationen och uppdelningen av arbetsuppgifterna mellan denna och det centrala organet, har man dock så gott som enstämmigt framhållit, att vägingenjörernas arbetsbörda kommit att bliva synnerligen betungande, vilket förhållande medfört, att vissa viktiga arbetsuppgifter måst eftersättas. Sålunda synas vägingenjörerna hava blivit i alltför stor omfattning upptagna av expeditionsgöromål och enklare göromål, för vilkas utförande billigare arbetskraft torde vara till fyllest. Man har därför genomgående påyrkat, att åt vägingenjörerna måtte beredas ytterligare arbetshjälp, vilket synes vara en förutsättning för att de skola kunna fylla sin uppgift att effektivt övervaka, att vägnätets underhåll och utveckling ledes efter tekniskt och ekonomiskt riktiga linjer.

## Vägärendens handläggning.

### Nyanläggning och förbättring av väg.

#### Länsvägar.

Flerårsplaner.

De bestämmelser, vilka i olika hänseenden reglera vägväsendet, äro i rättsligt konstruktivt hänseende av olika slag. En principiell skillnad föreligger sålunda mellan stadgandena i väglagen och de villkor staten uppställer för erhållande av statsbidrag. Under det att väglagens stadganden gälla för allt vägbyggande och vägunderhåll, äga bestämmelserna om statsbidrag tillämpning endast för det fall att sådant bidrag kommer till användning. För den händelse att ett vägföretag skall byggas helt på vägdistriktets egen bekostnad, komma sålunda endast bestämmelserna i

väglagen att gälla för detsamma. Vid sidan av nyssberörda båda slag av bestämmelser förekomma därjämte vissa av Kungl. Maj:t i administrativ väg utfärdade föreskrifter, och bland dessa återfinnas bestämmelserna om flerårsplanerna, vilka hava till huvudsaklig uppgift att tjäna länsstyrelserna till ledning vid fördelning av statsbidragen. Något beslut vare sig om vägs byggande eller om statsbidrag till sådant företag innefattar emellertid flerårsplanen icke.

Syftet med dessa flerårsplaner är alltså att för vägväsendets rationella utveckling åvägabringa största möjliga planmässighet och ändamålsenlighet i de för vägväsendet avsedda anslagsmedlens användning samt att ernå jämnhet i arbetenas bedrivande. Flerårsplanerna avse dels förbättring av landsvägar och vanliga bygdevägar att utföras med bidrag av automobilskattemedel, dels nyanläggning av landsvägar och vanliga bygdevägar och dels byggande av enkla bygdevägar. Beträffande sättet för flerårsplanernas upprättande finnas föreskrifter meddelade i kungl. brev den 25 oktobr 1929 med anvisningar beträffande sådana planer.

För vinnande av förenämnda syfte är det nödvändigt att klargöra, dels vilka vägar med hänsyn till den genomgående trafiken eller eljest böra anses vara av särskild betydelse (huvudvägar), dels vilka viktiga vägföretag i allmänhet, som, såvitt kan överskådas, synas böra komma till utförande, dels vilka vägföretag anses böra genomföras under den tidsperiod, flerårsplanerna skola omfatta, dels ock i vilken ordning och i vilken arbetstakt sistnämnda vägarbeten kunna, bland annat med hänsyn till väghållningsdistriktens ekonomi och tillgängliga statsbidrag, utföras.

Till ledning vid flerårsplans upprättande infordrar länsstyrelsen från vägstyrelserna uppgifter enligt särskilt formulär.

Det förutsättes, att länsstyrelsen vid uppgörandet av flerårsplanen söker samarbete med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Planen skall sedermera för granskning översändas till sistberörda styrelse, som har att tillse, att anslagsmedlen bliva ändamålsenligt använda samt att största möjliga planmässighet och enhetlighet länen emellan vinnes. Efter det att genom samverkan mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelsen eventuellt behövliga jämkningar i planen ägt rum, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att hos Kungl. Maj:t föreslå, vilka i densamma upptagna arbeten å huvudvägar, som skola underställas Kungl. Maj:ts prövning, innan bidrag till desammas utförande må av länsstyrelsen beviljas. Sedan Kungl. Maj:t meddelat beslut i nämnda hänseende, har styrelsen att förse planen med påskrift om verkställd granskning samt med anteckning om Kungl. Maj:ts berörda beslut, varefter det ena exemplaret av planen återställes till länsstyrelsen. Planen skall därefter, med iakttagande av de särskilda villkor och bestämmelser, som Kungl. Maj:t kan komma att meddela, gälla såsom huvudsaklig ledning vid fördelning av de för länet tillgängliga medlen. Skulle jämkningar av mera avsevärd beskaffenhet i sålunda granskad flerårsplan befinnas påkallade, skall länsstyrelsen härom meddela väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som har att i förekommande fall vidare förfara såsom ovan sagts.

Länens flerårsplaner bilda tillsammans en generalplan för rikets vägväsende.

I de till de sakkunniga inkomna yttrandena hava åtskilliga *anmärkningar* riktats *mot flerårsplanerna*. Bland annat har framhållits, att de nuvarande treårsplanerna skulle utgöra ett visst hinder för länsstyrelserna att vid varje tidpunkt kunna med bidrag av det ena eller det andra slaget tillgodose de mest trängande vägföretagen och att man ofta varit nödsakad att inhämta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillstånd till jämkningar i treårsplanerna.

Häremot må allenast erinras, att författningarna förutsätta, att länsstyrelserna själva äro berättigade att vidtaga erforderliga jämkningar och att endast vid ändringar av mera avsevärd beskaffenhet väg- och vattenbyggnadsstyrelsens medverkan är erforderlig. Vid bedömandet av frågan, när väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillstånd erfordras, synes det berättigat att utgå från att sådana ändringar, vilka endast avse jämkning av kostnadsbeloppen mellan olika i planen intagna förslag, skola kunna vidtagas av länsstyrelsen utan underställning, men att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens medverkan erfordras, så snart utbyte av ett företag mot ett annat ifrågasättes.

Enligt kungl. brev den 25 oktober 1929 med anvisningar beträffande flerårsplaner för allmänna vägars byggande och förbättring jämte till nämnda kungl. brev hörande formulär omfatta de nu gällande flerårsplanerna en tidrymd av tre år, åren 1931, 1932 och 1933. Frågan om *den tidrymd en flerårsplan lämpligast bör omfatta* har emellertid varit föremål för delade meningar. Sålunda hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt ursprungliga förslag till flerårsplanernas uppställning tänkt sig, att planerna skulle förnyas varje år, varvid det gångna årets anslagskolumn skulle ersättas med det löpande årets anslagskolumn och de två följande årens anslag införas i de följande två kolumnerna. På sådant sätt kunde anslagsfördelningen för åtminstone två år framåt säkert överblickas, vilket enligt styrelsens mening vore det minsta, om någon planmässighet skulle kunna ernås.

I underdånig skrivelse den 11 april 1932 har emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens dåvarande chef, t.f. överdirektören F. Enblom, som dock ansett sig böra slutligt vidhålla systemet med en varje år förnyad treårsplan, alternativt ifrågasatt tillämpningen av en ordning med planer omfattande fyra år och förnyelse av dem vart annat år. Detta alternativa förslag synes värt beaktande. Det har nämligen, under den tid den nya vägorganisationen tillämpats, visat sig, att flerårsplanerna så gott som undantagslöst måst i ett eller annat avseende jämkas med hänsyn till efter planernas upprättande inträffade förhållanden. Även med beaktande att under pågående period planernas frångående i stor utsträckning förorsakats av angelägenheten att för motverkande av arbetslöshet igångsätta arbeten, som eljest fått anstå, måste nog erfarenheten anses hava å ena

sidan visat, att man knappast kan vänta, att en plan skall kunna följas mer än två år. Å andra sidan är det av utomordentligt värde att för en längre följd av år uppgöra plan för tilldelande av statsbidrag. Vid ett system med vart annat år förnyade fyrårsplaner skulle, då såväl byggnadsbehovet som, åtminstone under normala förhållanden, medelstillgången bör kunna överskådas för två år framåt, planen bli tillförlitlig under första tvåårsperioden. Då en så att säga förslagsplan skulle finnas för följande två år, skulle än vidare vinnas den fördelen, att tvära avbrott mellan planerna för olika perioder icke skulle inträffa. Detta system har dessutom framför förslaget om årlig förnyelse av planerna det företrädet, att länsstyrelsernas och den centrala vägmyndighetens arbete med dessa planer icke blir årligen återkommande och följaktligen mindre betungande för dessa myndigheter.

I de inkomna yttrandena har vidare gjorts gällande, att *svårighet* ofta skulle möta *att i flerårsplanen få intagna* just de *arbeten, som för landet i dess helhet ha den största betydelsen,* men för vilka de lokala vägmyndigheterna hava mindre intresse, samt att länsstyrelserna för skapande av rättvisa i medelstilldelningen varit nödsakade att i flerårsplanerna upptaga företag, som vid en allsidig bedömning bort anstå för andra, för den interprovinsiella trafiken viktigare uppgifter. Med hänsyn härtill har föreslagits, att en betydligt större makt borde givas åt en central myndighet att anpassa flerårsplanerna efter behovet ur vidare synpunkter.

Kritiken synes i denna punkt i viss mån berättigad men torde i själva verket rikta sig mera mot tillämpningen av gällande bestämmelser än mot bestämmelserna själva. Det kritiserade förfaringssättet står givetvis i strid med författningarnas syfte. Skyldighet att anpassa flerårsplanerna efter vägbehovet ur vidare synpunkter och icke exempelvis efter väglängden i de olika distrikten måste nämligen redan nu anses åvila länsstyrelserna. Utredningsmännen finna det emellertid nödvändigt, att den centrala statliga vägmyndigheten mera än hittills skett beaktar de möjligheter den redan nu äger att påverka planens innehåll och att, därest så skulle befinnas erforderligt, ökad möjlighet beredes denna myndighet att effektivt inverka på planernas utformning. Under tiden för granskningen bör sålunda den centrala statliga vägmyndigheten genom sina inspektörer samråda med vägingenjören om sådana vägar, beträffande vilka olika meningar kunna råda om sträckning eller beskaffenhet, och om rättelse icke på detta sätt ernås, bör myndigheternas chef sätta sig i förbindelse med vederbörande länschef och med denne överlägga i frågan. Om det icke desto mindre visar sig omöjligt att förmå länsstyrelsen att godtaga de anvisningar, som den centrala vägmyndigheten vid sin granskning lämnat, bör myndigheten taga under övervägande, huruvida saken är av sådan vikt, att densamma bör underställas Kungl. Maj:ts prövning samt, därest så be-

finnes vara fallet, göra erforderlig hänvändelse till Kungl. Maj:t. Behovet av en övervakning i förevarande hänseende genom en statlig central vägmyndighets försorg har särskilt gjort sig kännbart i de icke så sällan förekommande fall, då vederbörande länsstyrelser i två intill varandra gränsande län stanna i olika beslut i frågor om vägar, som korsa länsgränsen. I det ena länet beslutas exempelvis, att en sådan väg skall hava mindre bredd och enklare utförande än samma väg i sin fortsättning inom det angränsande länet är tillämnad. Under sådana förhållanden måste säker möjlighet till rättelse stå öppen.

Enahanda är förhållandet, om den centrala myndigheten skulle finna, att något vägprojekt, som ej är upptaget i flerårsplaneförslaget, rätteligen borde äga företräde framför däri influtet företag. I ett sådant fall ligger emellertid särskild vikt vid att den centrala myndigheten sätter sig i förbindelse med länsstyrelsen för att vinna kännedom om skälen för länsstyrelsens uppfattning och att ändringar i planen endast vidtagas i samråd mellan de båda myndigheterna.

I detta sammanhang torde uppmärksamheten vidare böra fästas å ett förhållande av beskaffenhet att jämväl böra beaktas av den centrala vägmyndigheten vid dess granskning av flerårsplaner. Enligt nuvarande ordning för *granskning av arbetsplaner och kostnadsförslag* till projekterade vägarbeten sker icke beträffande företag av annan beskaffenhet än brobyggnader, konstarbeten, varaktig beläggning och huvudvägar granskning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i vidare mån än vid väginspektörernas inspektioner. Denna granskning infaller emellertid regelmässigt vid en sen tidpunkt, då företagen kunna vara så långt avancerade, att ett ingripande till rättelse av missförhållanden redan är för sent. Utredningsmännen tänka här närmast på sådana fall, då en mindre viktig väg gjorts onödigt bred eller eljest fått ett med hänsyn till dess trafik för kostsamt utförande eller en starkt trafikerad väg icke byggts tillräckligt hållbar eller vid viss väg icke kommit till användning det byggnadssätt, som med hänsyn till särskilda naturförhållanden eller eljest varit det mest ekonomiska.

För undvikande av att statsbidrag genom misstag i dylika avseenden bliva onödigt höga har från visst håll blivit ifrågasatt, att alla arbetsplaner beträffande mera betydande vägföretag skulle underställas väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning. Att uppdraga en gräns för de företag, som alltid sålunda skulle bli föremål för den centrala vägmyndighetens prövning, synes dock svårt. Utredningsmännen finna emellertid fog föreligga för beredande av större möjlighet för den centrala vägmyndigheten till ett ingripande på ett tidigt stadium mot onödigt slöseri eller oekonomiskt användande av statsmedel vid vägbyggande. Till vinnande härav vilja utredningsmännen — jämte annat förslag vartill utrednings-

männen återkomma vid behandling av sättet för granskning av arbetsplaner — i detta sammanhang föreslå, att om den centrala vägmyndigheten vid sin granskning av flerårsplanerna uppmärksammar, att något företag *uppenbarligen* blivit onödigt dyrt planlagt, myndigheten berättigas att vid sin påteckning om granskningen av flerårsplan förbehålla sig särskild granskning av arbetsplan och kostnadsförslag till sådant företag, innan länsstyrelsen må bevilja statsbidrag. Uppenbart är, att denna befogenhet endast bör användas i undantagsfall, då påtagligt missförhållande synes föreligga.

Såsom förut nämnts, tillkommer det enligt nu gällande bestämmelser Kungl. Maj:t att efter framställning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämma, *vilka i flerårsplanen upptagna företag,* avseende huvudvägar för den genomgående trafiken, *som skola underställas Kungl. Maj:ts prövning,* innan statsbidrag till desamma få av länsstyrelsen beviljas. Då enligt väglagsförslaget frågor om byggandet av de stora huvudvägarna, riksvägarna, skola ankomma på Kungl. Maj:ts prövning, torde förenämnda föreskrift framdeles vara obehövlig, därest nyssnämnda befogenhet gives den centrala vägmyndigheten samt därjämte vad utredningsmännen komma att föreslå ifråga om möjlighet för myndigheten att taga del av plan och kostnadsförslag vinner beaktande.

Utredningsmännen vilja vidare ifråga om flerårsplanerna framhålla, att då dessa planer bl. a. skola tjäna länsstyrelsen till ledning vid bidragens beviljande, det är av vikt, att desamma endast upptaga sådana arbeten, som kunna utföras med de bidragsbelopp, vilka av det centrala vägorganet uppgivas såsom sannolikt disponibla för varje år under perioden. *Flerårsplanerna få* sålunda *ej,* som hittills stundom skett, *överbelastas* i syfte att därmed angiva ett större behov för länet än som motsvarar den sannolika medelstillgången.

Enligt gällande bestämmelser är länsstyrelse skyldig att i sammanhang med flerårsplan upprätta *redogörelse för* de *viktigare vägföretag i övrigt,* vilka, såvitt kan överskådas, böra komma till utförande i länet. Dylika av länsstyrelserna till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingivna redogörelser hava i vissa fall varit ofullständiga eller mindre tydliga, vilket föranlett att varken styrelsen eller Kungl. Maj:t erhållit material för ett tillförlitligt bedömande av vägbehoven inom län, därifrån sådan ofullständig uppgift lämnats. Önskvärt vore därför att de nu i nyssberörda redogörelser upptagna framtida vägföretagen i stället inflyta i de för flerårsplanerna avsedda fomulären antingen efter de i anslagsperioden upptagna företagen eller också i en särskild kolumn, med angivande av arbetets natur (såsom nyanläggning, omläggning eller förbättring, beläggning etc.), längd, bredd, kostnad m. m. i likhet med de företag perioden omfattar. Om en dylik uppgift lämnas utan erinran av den centrala vägmyndigheten vid dess gransk-

ning av flerårsplanen, erhålles alltså en utgångspunkt för bedömande av vägfondernas och bilskattemedlens utjämningsandels uppdelning å skilda län. Därest något av de utom själva planen angivna företagen är avsett att utföras genom något statens speciella organ, bör givetvis detta förhållande särskilt angivas.

Bland de sålunda inom eller utom den egentliga planen upptagna företagen böra givetvis återfinnas samtliga de företag, vilka länsstyrelsen genom utslag ålagt distrikten att utföra, oavsett om dessa kunna erhålla statsbidrag inom överskådlig tid eller ej. Anteckning om utslag bör sålunda ske liksom även i förekommande fall om allenast förordnande för undersökningsförrättare av länsstyrelsen utfärdats.

Flerårsplanerna skola som nämnt tjäna som ledning vid länsstyrelsernas beslut om tilldelande av statsbidrag. Av deras innehåll kunna således de olika vägdistrikten inhämta vad de hava att vänta i statsbidrag de närmast kommande åren. Det torde fördenskull böra föreskrivas, att *utdrag av flerårsplanerna*, sedan desamma fastställts, *delgivas vägstyrelserna*.

Vad *flerårsplanernas uppställning* beträffar, måste slutligen beaktas, att med hänsyn till *väglagssakkunnigas förslag* vissa ändringar härvid bliva nödvändiga. I planerna torde sålunda hädanefter böra skiljas mellan länshuvudvägar och ortsvägar, varjämte, med hänsyn till att särskild bidragsprocent enligt väglagsförslaget förutsättes skola utgå för omläggningsarbeten, som avse åstadkommande av skenfri korsning, inom nyssnämnda huvudgrupper omläggningar av sistberörda art böra särskilt redovisas.

Undersökning samt upprättande av arbetsplan jämte kostnadsförslag.

För undersökning samt upprättande av arbetsplan jämte kostnadsförslag gäller nu följande.

Sedan framkommet förslag om anläggning av väg behandlats å vägstämma och denna beslutat, att undersökning angående det ifrågasatta företaget skall utföras, anhåller vägstyrelsen hos länsstyrelsen om förordnande för förrättningsman att verkställa undersökning. Sökanden har därvid att föreslå förrättningsman att lämna uppgift å de personer, vilka av vägstämman må hava utsetts att såsom ombud för de väghållningsskyldiga närvara vid förrättningen, samt att avgiva förbindelse att dels kostnadsfritt tillhandahålla erforderlig hantlangning, inbegripet undersökningsredskap, som ej är att hänföra till instrument, dels ock bekosta och till länsstyrelsen inleverera enligt gällande taxa utgående ersättning för förrättningen. Till förrättningsman förordnar länsstyrelsen vägingenjören i länet eller annan ingenjör, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarats behörig att utföra förrättning, varom nu är fråga. Efter verkställd undersökning upprättar förrättningsmannen arbetsplan med tillhörande betänkande, ritningar och kostnadsförslag, vilka handlingar skola upprättas i enlighet med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade allmänna bestämmelser. Förrättningsarvodena tillställas förrättningsmannen av länsstyrelsen, först sedan plan och kostnadsförslag granskats. Om undersökningen verkställts av vägingenjör, stannar dock arvodet hos statskassan.

Nu gällande ordning förutsätter således, att *initiativet till väganläggningar* alltid skall utgå från vägstyrelserna eller enskild man. Det nya väglagsförslaget utgår däremot från att även länsstyrelsen själv skall kunna upptaga fråga om anläggning eller förbättring av vanlig väg. Oavsett från vem initiativet kommer, skall länsstyrelsen enligt förslaget äga att låta på vägdistriktets bekostnad upprätta plan och kostnadsförslag rörande vägföretag.

Härigenom har undanröjts ett hittills bestående, för länsstyrelserna kännbart missförhållande. Det har nämligen förekommit, att vägstämmobeslut ej kunnat åstadkommas beträffande vägar, som ur myndigheternas synpunkt varit nödvändiga.

Emellertid torde fall kunna inträffa, då jämväl den centrala vägmyndigheten bör hava möjlighet att få till stånd undersökningar för vägföretag, särskilt till jämförelse med redan upprättade, då olika alternativ kunna tänkas. Skulle i sådant fall mot förmodan en länsstyrelse vägra att låta verkställa av den centrala vägmyndigheten påkallad undersökning, står ju den möjligheten öppen för denna att hos Kungl. Maj:t hemställa om föreläggande för länsstyrelsen att låta verkställa sådan undersökning.

*Frågan, huruvida undersökningar* för vägföretag och därmed sammanhängande göromål *böra utföras uteslutande av vägingenjörerna eller av auktoriserade, privata ingenjörer,* har varit föremål för olika meningar. Å ena sidan har påyrkats, att alla förrättningar av detta slag skola utföras av vägingenjören och dennes biträden. Till stöd för denna åsikt har åberopats, att det vore av sådan vikt att undersökningen väl utfördes, att den borde uppdragas allenast åt personer, arbetande under tjänsteansvar, samt att det nuvarande systemet med en mängd behörighetsförklarade ingenjörer vore oekonomiskt ur statsfinansiell synpunkt och ägnat att göra vägingenjörens arbete onödigt tungrott. Om däremot vägingenjören bereddes möjlighet att redan från början få ett personligt grepp på anläggningsfrågorna och tillräckligt antal biträden till sitt förfogande, skulle tid vinnas, onödiga utredningar och skriftväxling undvikas och en betydlig lättnad uppstå ifråga om den senare kontrollen vid arbetets utförande.

Å andra sidan har framhållits, att om vägingenjören och hans medhjälpare på allvar skola söka följa vägdistriktens arbeten så noga, att de kunna fylla den viktiga uppgiften att med vederbörligt eftertryck göra det allmännas krav på sparsamhet och kontroll gällande, torde knappast någon nämnvärd tid bliva övrig för dem att, på sätt enligt nu gällande ordning förutsättes, jämväl syssla med undersökningsarbete. Det torde därför bliva regel, att undersökningsarbetet komme att utföras av enskild sakkunnig. Att helt överlåta åt vägingenjören att med biträdens hjälp utföra undersökningarna skulle i längden endast leda till inrättandet i varje residensstad av ett tekniskt ämbetsverk i miniatyr. Det förefölle san-

nolikt, att så snart den lokala organisationen antagit permanenta former, effektiviteten i arbetet komme att bliva lägre än effektiviteten vid privat verksamhet. Vidare vore det knappast tänkbart, att storleken av personalen kunde så smidigt anpassas efter behovet, att kostnaderna för det arbete, som utfördes vid sidan om vägingenjörskontorets egentliga uppgift, ej bleve onödigt höga. Ur nationalekonomisk synpunkt syntes det avgjort lämpligare, att den fasta staben av tjänstemän och biträden begränsades till det omfång, som erfordrades för nöjaktig tillsyn och övervakning såväl i allmänhet som i detalj av vägdistrikten och de olika slagen av vägarbeten.

Såvitt utredningsmännen kunna finna, äro ej tillräckliga skäl åberopade för ändring av den nu gällande ordningen, att vägingenjörerna endast i den mån deras tid medgiver förordnas såsom undersökningsförrättare och att i övrigt auktoriserade ingenjörer anlitas. Det torde knappast med fog kunna förnekas, att de väghållningsskyldigas nuvarande rätt att själva föreslå sådana förrättningsmän, till vilka de hava särskild tillit, är ägnat att bevara de väghållningsskyldigas intresse för vägfrågorna. Emellertid torde det icke vara lämpligt, att dessa förrättningsmän, såsom nu är fallet, helt på egen hand få planlägga och verkställa förrättningen. Möjlighet till en viss medverkan redan från början bör sålunda beredas de lokala statliga vägmyndigheterna. Det torde därför vara att förorda, att i länsstyrelsens förordnande för undersökningsförrättaren inrymmes en bestämmelse, att denne skall vara skyldig samråda med vederbörande vägingenjör vid planläggning av förrättningen samt att ställa sig till efterrättelse de allmänna direktiv, som länsstyrelsen kan finna nödigt föreskriva för dess utförande.

Den länsstyrelsen givna *befogenheten att föranstalta om vägundersökning* torde emellertid vara i behov av *viss komplettering*. Det händer icke så sällan, att från vägdistrikt inkommer förslag till omläggning av en mindre vägsträcka, mot vilket förslag sett i och för sig intet synes vara att invända men som dock icke kan sakligt bedömas, förrän man blir i tillfälle att på en gång se en längre sträckning av samma väg. Att förordna om fullständig plan och kostnadsförslag för hela denna längre vägsträcka kan å andra sidan vara opraktiskt och onödigt, då medel till ombyggnad icke på flera år kunna anvisas. På dessa grunder och i syfte sålunda att bereda länsstyrelsen möjlighet att bedöma, huruvida viss vägsträcka, vartill undersökning med hänsyn till medelstillgång eller eljest ansetts böra begränsas, blir på lämpligt sätt inpassad i länets vägsystem eller i en blivande omläggning av omslutande delar av samma väg, vilja utredningsmännen föreslå, att länsstyrelsen må kunna föreskriva, att undersökningsförrättaren samtidigt med arbetsplan och kostnadsförslag å viss vägsträcka skall i förekommande fall upprätta en på okulär besiktning grun-

dad plan å generalstabskarta eller annat tillgängligt konceptblad, som utvisar den tillämnade eller förbättrade vägsträckans läge i förhållande till omslutande vägdelar (generalplan).

Vad slutligen beträffar ordningen för *likviderande av förrättningsmannens räkning*, synes det nuvarande förfaringssättet med beloppets inlevererande till länsstyrelsen, även då auktoriserad förrättningsman anlitats, innebära en omgång. Beloppet bör i detta fall kunna av vägdistriktet direkt utbetalas till förrättningsmannen, sedan arvodesräkningen blivit i vederbörlig ordning av länsstyrelsen och vägingenjören granskad och attesterad.

Granskning av arbetsplan och kostnadsförslag.

Sedan arbetsplan och kostnadsförslag ingivits till länsstyrelsen, sker granskning av dessa förrättningshandlingar. Därest förrättningen verkställts av annan än vägingenjör, skola enligt nu gällande bestämmelser handlingarna ifråga granskas av denne tjänsteman och sedan godkännas av länsstyrelsen. Beträffande brobyggnader, konstarbeten, varaktiga beläggningar av vägbana och sådana vägföretag, som med hänsyn till den genomgående trafiken eller eljest äro av särskild betydelse, skola plan och kostnadsförslag efter förberedande granskning av vägingenjören insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för slutlig granskning. I sistberörda fall skall granskning i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ske, även om plan och kostnadsförslag upprättats av vägingenjören.

I de till utredningsmännen inkomna yttrandena har bland annat framhållits, att den nuvarande *granskningen* av arbetsplaner och kostnadsförslag beträffande vanliga vägföretag icke vore *på effektivt sätt ordnad*. För vinnande av likformighet och objektivitet i granskningen borde denna alltid handhavas av ett centralmyndighetens organ, väginspektörerna.

Vidare har, såsom redan omnämnts, framförts tanken på en uppdelning i granskningshänseende mellan vägföretag av större och mindre betydenhet. Utredningsmännen hava dock ansett någon rationell uppdelningsgrund i sådant avseende knappast möjligt att utfinna.

Enligt utredningsmännens mening föreligger emellertid visst fog för anmärkningarna mot det nuvarande förfaringssättet. Utredningsmännen hava därför trott sig finna en lämplig medelväg genom en sådan anordning, att samtidigt med att arbetsplan och kostnadsförslag översändas till länsstyrelserna en kopia av desamma av förrättningsmannen tillställes den centrala vägmyndigheten i och för summarisk granskning genom vederbörande väginspektör. Det arbete, som därigenom ålägges denne tjänsteman, lärer, enligt vad utredningsmännen inhämtat, icke bliva synnerligen betungande. Med den erfarenhet väginspektörerna på detta område besitta torde det vara relativt lätt för dem att av en arbetsplan utläsa, huruvida några mera allvarliga misstag vid dess utarbetande blivit begångna eller eljest uppenbart missförhållande i ekonomiskt eller annat avseende föreligger. Om något sådant vid en dylik hastig granskning skulle konstateras,

bör väginspektören omedelbart, beroende på omständigheterna i det särskilda fallet, antingen anmoda vägingenjören att föranstalta om erforderlig rättelse eller ock anmäla förhållandet hos den centrala vägmyndigheten, som då skall äga föreskriva, att planen och kostnadsförslaget skola där granskas, innan statsbidrag till företaget må beviljas. Genom ett dylikt system skulle den centrala vägmyndigheten beredas tillfälle att på ett mera effektivt sätt än nu är möjligt följa vägbyggnadsarbetet i länen och att ingripa mot ekonomiska och tekniska missförhållanden, utan att härigenom någon tidsförlust i normala fall behövde inträda. Utredningsmännen anse det icke erforderligt föreskriva, att väginspektören skall inom någon viss tid, efter det han mottagit kopia av plan och kostnadsförslag, *anmäla* om han har något att erinra mot planen eller förslaget. Har emellertid sådan anmälan icke gjorts till vägingenjören inom 14 dagar, efter det kopia av plan och kostnadsförslag insänts till väginspektören, är vägingenjören oförhindrad att godkänna planen och kostnadsförslaget.

Det har vidare från flera håll påtalats, att sådana arbetsplaner, som vägingenjören själv utarbetat, för närvarande icke bliva föremål för granskning. Då numera stor vikt lägges vid att vägföretagen skola vara rationellt och ekonomiskt planlagda — 1931 års väg- och brosakkunniga arbeta bland annat för detta syfte — synes denna anmärkning fullt befogad. Utredningsmännen vilja därför föreslå, att bestämmelser utfärdas därom att av vägingenjörerna uppgjorda arbetsplaner och kostnadsförslag skola underkastas granskning av väginspektör.

En länsstyrelse har vidare framhållit, att det vore olämpligt, att *länsstyrelserna*, således icke tekniskt sakkunniga myndigheter, i samband med statsbidrags beviljande skola *godkänna arbetsplaner*. Givetvis är under nuvarande förhållanden länsstyrelsernas godkännande föga mera än en formalitet. Saken synes emellertid kunna ordnas på det sättet, att vägingenjören tillerkännes befogenhet att icke blott granska utan även godkänna de arbetsplaner, som icke av honom själv utarbetats och vilkas granskning ej heller förbehållits den centrala vägmyndigheten. Beträffande de av vägingenjören upprättade planerna bör, som nyss framhållits, under alla förhållanden granskningsrätten och, i överensstämmelse med vad sålunda föreslagits, jämväl befogenhet att godkänna planerna tillkomma sistnämnda myndighet.

Mot föreskriften, att planer till *brobyggnader* alltid skola underställas den centrala vägmyndighetens prövning, hava i de till utredningsmännen inkomna yttrandena från åtskilliga håll invändningar framställts. Det synes vara en allmän önskan, att sådana planer, vad mindre broar beträffar, må kunna av vägingenjören granskas utan övergranskning av den centrala myndigheten. Detta önskemål synes berättigat. Det torde icke

vara förenat med någon risk — helst om utredningsmännens förslag, att kopior av arbetsplanerna alltid skola översändas till väginspektörerna, godtages — att helt åt vägingenjören överlåta granskningen av förslag till broar med 10 meters spännvidd och därunder. Planer till broar med en spännvidd av 10 till 20 meter synas likaledes kunna granskas av vägingenjören, under förutsättning att av den centrala myndigheten utarbetade normalritningar ligga till grund för planen. Om i sist omförmälda fall vid entreprenadanbud inkommer förslag, vari normalritningarna ej blivit följda, bör emellertid sådant förslag granskas av den centrala myndigheten. I fråga om broar med mer än 20 meters spännvidd torde några normalritningar näppeligen komma att uppgöras, och det synes under alla förhållanden påkallat, att den centrala myndighetens granskning bibehålles beträffande sådana större broföretag. För vinnande av arbetsbesparing torde det vidare vara lämpligt, att i de nyssnämnda fall, då normalritningar icke blivit följda, endast skisser till brobyggnaden av förrättningsmannen upprättas.

Det nuvarande förfaringssättet vid granskning av varaktiga beläggningar har icke föranlett någon erinran från utredningsmännens sida.

Beslut om utförande av vägbyggnad.

Sedan arbetsplan och kostnadsförslag undergått vederbörlig granskning, utsändas desamma till vederbörande väghållningsskyldiga och landsfiskal för yttrande, och sedan dessa yttranden inkommit, meddelar konungens befallningshavande beslut i enlighet med bestämmelserna i § 4 i lagen den 23 oktober 1891 om väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Rörande här ifrågavarande besluts förhållande i rättsligt konstruktivt hänseende till besluten om statsbidrag och flerårsplaner hänvisas till vad ovan inledningsvis anförts beträffande sistnämnda planer.

Förfaringssättet vid meddelande av beslut om vägs anläggande blir enligt nya väglagsförslaget i viss mån ändrat. Sedan planen och kostnadsförslaget inkommit till länsstyrelsen, skola dessa handlingar under viss kort tid och i den ordning länsstyrelsen bestämmer hållas tillgängliga för allmänheten. Efter det att vägstyrelsen blivit hörd samt vägdistriktets beslutande organ erhållit tillfälle att yttra sig samt länsstyrelsen föranstaltat om den utredning i övrigt, som kan anses erforderlig, meddelar länsstyrelsen beslut i ärendet. Samma förfaringssätt tillämpas även i det fall, att länsstyrelsen själv upptager fråga om anläggning av ny vanlig landsväg. Till skillnad från nu i vissa län gällande praxis skall beslut av länsstyrelsen meddelas jämväl beträffande vägs omläggning och förbättring. Emellertid har beträffande mindre viktiga ärenden iakttagandet av det eljest föreskrivna förfaringssättet i dess helhet ansetts kunna bliva förenat med alltför stor omgång, varför av de sakkunniga föreslagits att låta länsstyrelsen efter omständigheterna pröva, huruvida annan förberedande åtgärd än vägstyrelsens hörande bör äga rum.

I regel må bidrag ej utgå till arbete, som påbörjats innan statsbidrag därtill beviljats eller särskilt tillstånd till brådskande arbetes utförande meddelats av Kungl. Maj:t eller myndighet, som Kungl. Maj:t därtill förordnar. Tillstånd till påbörjande.

Sedan för visst län flerårsplan för allmänna vägars byggande och förbättring blivit slutligen granskad samt med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens påskrift härom blivit till länsstyrelsen återställd, må emellertid enligt medgivande i kungl. brev den 6 juni 1930 länsstyrelsen, då fråga är om byggande av landsvägar, vanliga bygdevägar och enkla bygdevägar samt förbättring av för automobiltrafiken särskilt viktiga vägar å landsbygden, kunna efter ansökning i vissa fall bevilja tillstånd till arbetes påbörjande, innan statsbidrag beviljats. Sådant tillstånd kan beviljas, då arbetet befinnes nödvändigt med hänsyn till föreliggande trafikfara, då arbetet befinnes vara av synnerlig vikt för lindrande av svår arbetslöshet eller då arbete prövas vara av särskild betydelse för automobiltrafiken, dock under villkor, beträffande sistnämnda två fall, att företaget är i granskad flerårsplan upptaget och med hänsyn härtill kan förväntas inom skälig tid bliva tilldelat statsbidrag ävensom att fråga om statsbidrag till företaget icke skall underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Om sistberörda båda förutsättningar icke föreligga, beviljas tillstånd till företagets påbörjande av Kungl. Maj:t.

Då, såsom ovan framhållits, i händelse att det nya väglagsförslaget blir av statsmakterna godtaget, icke några i flerårsplanen upptagna företag synas behöva underställas Kungl. Maj:ts prövning, bör länsstyrelsen givas befogenhet att meddela tillstånd till påbörjande av samtliga i flerårsplanen upptagna företag, beträffande vilka den centrala vägmyndigheten icke, på sätt utredningsmännen föreslagit, förbehållit sig rätt att granska plan och kostnadsförslag, innan statsbidrag beviljas. Beträffande dylika företag bör tillstånd att påbörja arbetet kunna givas, före godkännande av plan och kostnadsförslag av den centrala myndigheten och därefter av länsstyrelsen.

Då en vägbyggnad befinnes nödvändig med hänsyn till föreliggande trafikfara, har länsstyrelse redan nu rätt att giva tillstånd till påbörjande av arbetet före beviljande av statsbidrag, även om vägföretaget icke är upptaget i flerårsplan.

Skulle det i andra än nu behandlade fall göras ansökan om att få börja ett företag, innan statsbidrag beviljas, synes frågan såsom hittills böra hänskjutas till Kungl. Maj:t. Visserligen har i vissa avgivna yttranden föreslagits, att länsstyrelserna skulle berättigas att meddela tillstånd till påbörjande av alla sådana företag, som omförmälas i nyssberörda kungl. brev, oavsett om arbetet finnes upptaget i flerårsplanen eller ej. Att lämna länsstyrelsen rätt att även bevilja tillstånd till påbörjande av företag utom flerårsplanen i andra fall än sådana som föranledas av föreliggande trafikfara, synes dock ej tillrådligt, då därigenom syftet med flerårsplanernas granskning av den centrala myndigheten skulle helt åsidosättas. Detta ute-

sluter emellertid icke, att ett vägdistrikt kan, så snart länsstyrelsen dömt distriktet att utföra en vägbyggnad, påbörja detsamma genast, därest distriktet icke ifrågasätter att därtill erhålla statsbidrag.

Statsbidrag.

Enligt nu gällande bestämmelser utgå statsbidrag till å landsbygden befintliga vägar dels till anläggning av landsvägar och vanliga bygdevägar, dels till anläggning av enklare bygdevägar och slutligen till omläggning och förbättring av för automobiltrafiken viktiga vägar å landsbygden. Bidragen beviljas av resp. länsstyrelser med i regel 75 % å beräknad kostnad. För högre bidragsprocent erfordras tillstånd av Kungl. Maj:t.

Beträffande de tvenne förstnämnda slagen av bidrag är förfarandet vid deras tillhandahållande följande. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhållit Kungl. Maj:ts skrivelse med uppgift om de medel, som riksdagen för nästkommande budgetår ställt till förfogande för dessa ändamål, uppgör styrelsen underdånigt förslag till fördelning av dessa anslag på de olika länen. Kungl. Maj:ts beslut om denna fördelning föreligger vanligen i så god tid, att anslagen redan vid budgetårets ingång böra av länsstyrelsen kunna fördelas på de i flerårsplanerna upptagna företagen. Bidragen utanordnas av länsstyrelserna till de olika distrikten i mån av arbetenas fortskridande efter intyg av vägingenjören.

Statsbidragen till omläggning och förbättring av för automobiltrafiken viktiga vägar å landsbygden utgå av länens automobilskattefonder. De i dessa fonder ingående medlen inflyta till länsstyrelserna i olika omgångar, nämligen dels förskottsvis under mars månad med 85 % av den länen vid näst föregående fördelning tilldelade ordinarie andelen, dels i oktober månad med återstoden av den ordinarie andelen samt dels under december månad med länen tillkommande andelar av utjämningsmedlen. Ganska snart efter dessa olika tilldelningar torde länsstyrelserna kunna fördela bidragen på olika företag.

Liksom beträffande bidrag till anläggning av landsvägar och vanliga bygdevägar samt enklare bygdevägar utanordnas bidragen av resp. länsstyrelser till de olika distrikten i mån av arbetenas fortskridande efter intyg av resp. vägingenjörer.

I detta sammanhang anse sig utredningsmännen böra fästa uppmärksamheten på att en viss *svårighet* synes hava förelegat *för vägdistrikten att* med tillbörlig noggrannhet *beräkna* de *inkomster*, vilka årligen stått till distriktens förfogande. Det har nämligen visat sig en påfallande brist i överensstämmelse mellan den uppgjorda staten och den verkliga medelstillgången.

Utredningsmännen förmena, att ett samarbete bör kunna åvägabringas mellan länsstyrelsen och vägstyrelserna redan innan årets förslag till utgifts- och inkomststat uppgöres och förelägges vägdistriktens beslutande organ. Därigenom och då enligt utredningsmännens förslag innehållet av flerårsplanerna i god tid skulle komma vägstyrelserna till handa, synas vägdistrikten kunna erhålla erforderlig överblick över medelstillgången och bättre överensstämmelse mellan beräknade inkomster och utgifter kunna vinnas.

I detta sammanhang vilja utredningsmännen icke underlåta påpeka, att på sina håll förekommer att till påbörjande av mycket kostsamma företag beviljas allenast ett mycket blygsamt belopp i statsbidrag, varefter distrikten alltför länge få vänta på återstoden av utlovat statsbidrag. Att ett dylikt system undergräver distriktens ekonomi torde icke närmare behöva utvecklas.

Såsom ovan framhållits, utgå statsbidrag i regel med 75 % å beräknad kostnad. Emellertid plägar Kungl. Maj:t på särskild ansökan i vissa fall bevilja *högre bidragsprocent*. I anslutning till härutinnan tillämpad praxis hava 1929 års väglagssakkunniga föreslagit, att redan i statsbidragsförfattningen skulle medgivas, att bidrag finge utgå till länshuvudvägar med 85 %, varjämte ifrågasatts, att för skenfria korsningar ännu högre procent av statsbidrag skulle få utgå. Utredningsmännen skulle för sin del vilja tillstyrka fasta procentsatser, varigenom åtskilliga framställningar till Kungl. Maj:t skulle bliva onödiga.

Sedan länsstyrelse beviljat statsbidrag, skall länsstyrelsen upprätta särskilt *kontrakt* med vägstyrelsen, som därvid åtager sig vissa förpliktelser. Länsstyrelsen har vidare att lämna vägstyrelsen erforderliga anvisningar om arbetets utförande och räkenskapsföringen samt att kontrollera och godkänna arbetet. I fråga om brobyggnader, konstarbeten och varaktiga beläggningar tillkommer det dock väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att kontrollera och godkänna arbetet.

I de avgivna yttrandena har påtalats, att för ett och samma vägföretag flera kontrakt kunna erfordras, såsom exempelvis ett normalkontrakt, ett kontrakt vid bidrag till påbörjande av företag, ett tilläggskontrakt angående bidrag till fortsättande av arbetet och ett tilläggskontrakt angående bidrag till fullbordande av arbetet. De många kontrakten äro beroende på att bidrag ofta gives i flera omgångar.

Den i detta hänseende framställda anmärkningen synes vara förtjänt av beaktande. Förfarandet skulle kunna avsevärt förenklas, om vid statsbidrags beviljande såsom villkor för bidragets åtnjutande föreskreves, att vederbörande vägdistrikt skulle mot statsbidrag till viss procent av kostnaden vara skyldigt att underkasta sig bestämmelserna i ett av den centrala vägmyndigheten utfärdat cirkulär, i vilket alla de nu i kontrakten intagna eller eljest önskvärda villkoren funnes återgivna.

Det av utredningsmännen sålunda föreslagna förfaringssättet förutsätter emellertid, att vägstyrelsen vid emottagande av meddelandet om beviljat statsbidrag — vilket förutsättes kunna ske genom översändande av utdrag av länsstyrelsens protokoll i ärendet — tillställer länsstyrelsen skriftlig underrättelse, att bidraget emottages på de föreskrivna villkoren. Först därigenom erhåller nämligen mellanhavandet mellan kontrahenterna rättsligt bindande karaktär.

I de nuvarande kontrakten bruka vägintressenterna åtaga sig bland annat *att* utföra företaget enligt godkänd arbetsplan, *att* underkasta sig all nödig kontroll, *att* före viss tid påbörja och fullborda företaget, *att* ställa sig länsstyrelsens föreskrifter till efterrättelse i fråga om anslagets lyftning i mån av arbetets fortgång, *att* underhålla vägen under byggnadstiden, *att* vidtaga vissa anordningar för trafikens gång under tiden för arbetets utförande, *att* föra ordentliga räkenskaper och lämna kontrollant alla erfoderliga upplysningar, *att* insända eventuella entreprenadanbud jämte därtill hörande handlingar för prövning och godkännande av länsstyrelsen, *att*, om arbetet ej blivit utfört enligt den godkända planen eller ej slutförts inom bestämd tid, till länsstyrelsen återbetala utbetalat statsbidrag jämte 5 % ränta, *att*, om kostnaden för företaget befinnes understiga den beräknade kostnaden, inleverera överskottet *samt att* ställa sig till efterrättelse vad om byggande i vatten finnes stadgat.

Förutom dessa redan nu regelmässigt stipulerade villkor synes i det tillämnade cirkuläret lämpligen böra inrymmas en bestämmelse, varigenom vägstyrelsen åtager sig att vid vägarbetets utförande ställa sig till efterrättelse av den centrala vägmyndigheten utfärdade, för vägbyggnad avsedda anvisningar. För närvarande återfinnas dessa huvudsakligen i en av styrelsen utfärdad publikation med titeln »Normalbestämmelser för vägbyggnad». Hittills har man ansett, att genom att i kontraktet mellan länsstyrelsen och vägstyrelsen föreskrivits, att arbetet skall utföras enligt arbetsplanen och vara underkastat nödig kontroll, garanti vunnits för att jämväl nämnda normalbestämmelser bliva följda. Det har emellertid synts utredningsmännen vara lämpligt, att bestämmelserna i fråga givas ett fastare rättsligt underlag.

Kontrollant och arbetsledare.

Beträffande godkännande av *kontrollant och arbetsledare* bör uppmärksammas, att enligt nuvarande bestämmelser länsstyrelse knappast torde vara berättigad att utan ansökning från vederbörande vägstyrelse anordna särskild kontroll och arbetsledning utöver den statliga tillsyn, som utövas av vägingenjör och broinspektör, samt den arbetsledning, som ombesörjes av väghållningsdistriktets egen personal (schaktmästare, vägmästare). Detta förhållande synes icke tillfredsställande. Särskilt i sådana distrikt, där vägmästare ej finnes, kan det vara behövligt att anordna särskild kontroll, och det bör därför stå länsstyrelsen öppet att av eget initiativ anordna den kontroll och arbetsledning, varom här är fråga. Bestämmelser i sådant syfte synas jämväl lämpligen hava sin plats i ovan föreslagna cirkulär om villkor för statsbidrag.

Vad broar, konstarbeten och varaktig beläggning beträffar, äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämlikt gällande instruktion att, om så erfordras, förordna platskontrollant, varmed menas en härtill kvalificerad ingenjör, som utövar den *dagliga* tillsynen över att arbetet utföres enligt

gällande, av vederbörande myndighet fastställd arbetsplan eller arbetsritning och med materialier av fullgod beskaffenhet.

Tillsättande av platskontrollant sker i regel, sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i vederbörlig ordning slutgiltigt granskat arbetsplanen för företaget eller godkänt entreprenör för detsamma, varvid styrelsen i skrivelse till vederbörande vägingenjör eller vägstyrelse anmäler, att styrelsen anser erforderligt, att platskontrollant förordnas för arbetet. Vägingenjören eller vägstyrelsen har sedan att efter samråd dem emellan inkomma till styrelsen med förslag å härtill lämplig person, varefter styrelsen, om styrelsen finner honom lämplig, utfärdar förordnande för honom att handhava den förenämnda dagliga tillsynen.

Kontrollantens arvode bestämmes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i varje särskilt fall i vederbörandes förordnande. Gottgörelsen gäldas av vederbörande vägstyrelse, sedan räkningen, som skall vara författningsenligt upprättad, granskats i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vägstyrelsens sålunda åsamkade utgifter för kontroll av arbetet få sedan inräknas i kostnaden för arbetets utförande, varå statsbidrag åtnjutes.

Vid utformningen av den nuvarande vägorganisationen i länen framhölls såsom ett önskemål, att vägingenjörerna skulle icke endast användas för vägundersökningar och renstakningar utan även — därest förhållandena så medgåve — för arbetsledning inom vägdistrikten. Emellertid har det sedermera visat sig, att dylikt arbete för vägingenjörernas del icke medhinnes, och det är föga troligt, att det för framtiden kan förväntas någon ändring i detta hänseende, om icke vägingenjören beredes åtskillig arbetshjälp.

Önskemålet att i görligaste mån utnyttja vägingenjören för arbetsledning och kontroll över hithörande förrättningar bottnade i en strävan att minska de förr rätt så dryga omkostnaderna för arbetsledning och kontroll. Omkostnaderna torde nu också hava nedgått, ehuruväl vägingenjörerna knappast i tillämnad omfattning kunnat ägna sig åt dylika uppdrag. Emellertid torde det vara ett faktum, att ifrågavarande kontroll ofta brister i effektivitet. En förbättring i detta hänseende skulle möjligen kunna ernås därigenom, att såsom platskontrollanter vid företag, som ställa mindre krav på sakkunskap, anlitades yngre ingenjörer, vilka delvis i utbildningssyfte fullgjorde tjänstgöring hos de statliga vägmyndigheterna. I sammanhang med det centrala verkets organisation återkomma utredningsmännen till frågan om utbildningen av sådana aspiranter. Ifrågavarande platskontrollanter skulle i förekommande fall såsom biträden sortera under vägingenjörerna och förordnande för dem meddelas, beträffande större broar och övriga konstarbeten samt varaktiga beläggningar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och beträffande övriga vägarbeten av länsstyrelsen.

I övrigt hänvisas till rubriken avsyning och godkännande.

För det fall att länsstyrelsen anordnar särskild kontroll eller arbetsledning, skall, som förut antytts, ersättning utgå enligt § 9 i taxan för vägförrättningar. Någon motsvarande bestämmelse finnes emellertid icke, för det fall att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anordnar kontroll och arbetsledning. Denna brist synes böra avhjälpas.

Renstakning.

Innan vägarbetet påbörjas, blir i regel väglinjen slutgiltigt renstakad och arbetsritningar upprättade. Vägdistriktet föranstaltar själv om denna renstakningsförrättning. Om förrättningen utföres av vägingenjör, såsom dock mera sällan sker, meddelas förordnande av länsstyrelsen. I annat fall anlitar vägstyrelsen praktiserande ingenjör eller annan lämplig person. Något godkännande av sådan privat förrättningsman förekommer författningsenligt icke. Icke heller förefinnes någon som helst skyldighet för förrättningsmannen eller vägdistriktet att till vägingenjören ingiva arbetsritningarna för granskning. Skulle vägingenjören emellertid få sin uppmärksamhet riktad på en förrättning, som icke fullgöres på ett tillfredsställande sätt, torde emellertid vägingenjören kunna hos länsstyrelsen påkalla rättelse. Genom vederbörande väginspektör verkställes i enstaka fall granskning jämväl av renstakningsförrättningar.

I de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade »Normalbestämmelser för vägbyggnad» heter det emellertid: »Den person, som renstakar vägen och leder eller kontrollerar arbetet, skall vara av vederbörande myndighet för uppdraget godkänd. Till ledning vid arbetets utförande skola gälla väg- och vattenbyggnadsstyrelsens eller andra för vägen godkända normalsektioner jämte följande arbetsbeskrivning.»

Här föreligger sålunda en bestämmelse från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida, som saknar direkt stöd i gällande författning.

Styrelsen har emellertid i sak fullt fog för sin ståndpunkt i denna fråga. Renstakningen är en synnerligen viktig förrättning och har betydelse för bland annat uppkomsten av vägrätten. Enligt § 1 i lagen den 16 maj 1930 (n:r 141) om vägrätt är marks tagande i anspråk för allmän väg i vissa hänseenden avgörande för uppkomsten av vägrätt. Marken i fråga anses tagen i anspråk, då vägens sträckning över fastigheten blivit genom renstakning eller eljest utmärkt och arbetet påbörjats å fastigheten.

Det synes av det ovan anförda, som om lämpligen ovannämnda stadgande i de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade normalbestämmelserna borde givas rättsligt underlag, antingen därigenom att det göres som villkor för statsbidrag eller på annat sätt.

Beträffande förrättningsmannens kompetens torde knappast föreligga anledning att uppställa mindre krav på den som verkställer renstakningsförrättning än på undersökningsförrättaren. Även i fråga om förstnämnda

slag av förrättningar bör sålunda förordnande för förrättaren av länsstyrelsen utfärdas.

Granskning av renstakningsprofil bör enligt utredningsmännens uppfattning verkställas av vägingenjör på samma sätt som gäller beträffande arbetsplanen. Likaså bör till väginspektören översändas kopia av renstakningsprofilen, och bör vägingenjören särskilt underrätta väginspektören, om större ändringar vidtagits i samband med renstakningen. Väginspektören beredes på detta sätt möjlighet att göra sina erinringar, om han så finner påkallat. Vid granskning av renstakningshandlingar bör tillses, att icke några mera betydande avvikelser skett från den plan, som av Konungens befallningshavande blivit dömd till utförande. Synes sådan avvikelse erforderlig, måste den behandlas såsom nytt förslag och underställas Konungens befallningshavandes prövning.

Prövning av entreprenadanbud.

I det nu brukliga formuläret till kontrakt med väghållningsdistrikten är föreskrivet, att då entreprenadanbud inkomma, skola handlingarna översändas till länsstyrelsen för prövning och godkännande. Även härutinnan äro emellertid broar, konstarbeten och varaktiga beläggningar undantagna. Entreprenadanbud beträffande broar och konstarbeten prövas sålunda av väg- och vattenbyggnadstyrelsen, då styrelsen finner detta erforderligt. Liknande anbud beträffande varaktiga beläggningar prövas däremot *alltid* av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Förfarandet vid entreprenadanbudens granskning har varit föremål för kritik i bland annat det av byggnadsentreprenörföreningen avgivna yttrandet. Det framhålles däri, att en bättre ordning skulle ernås, om anbuden infordrades av de nu anbudsgranskande vägorganen, nämligen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande broar, konstarbeten och varaktiga beläggningar (i den omfattning styrelsen anser sig behöva pröva entreprenadanbuden) samt av vederbörande länsstyrelse beträffande övriga arbeten (i motsvarande omfattning). Enligt föreningens mening borde vidare anbuden underkastas behörig granskning av nämnda myndigheter, *innan* vederbörande vägstyrelse fattade ståndpunkt i frågan. Då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen resp. vägingenjören måste förutsättas hava de bästa möjligheterna att bedöma hithörande entreprenadfrågor ur såväl tekniska som ekonomiska synpunkter samt besitta eller åtminstone snart nog komma i besittning av en ingående kännedom om de olika anbudsgivarnas kompetens och vederhäftighet, skulle genom ett sådant förfarande undvikas olämpliga preliminära avgöranden i entreprenadfrågorna, vilka försvåra den riktiga lösningen av desamma. Helt andra förutsättningar än nu skulle därför föreligga att vid en sådan handläggning erhålla för vägväsendet goda lösningar av entreprenadfrågorna. Härtill skulle därjämte bidraga den omständigheten, att infordrandet av anbud kunde något jämnare fördelas med avseende på tiden, så att ej, som nu är

fallet särskilt i fråga om brobyggnader, ett stort antal anbudsförfrågningar från skilda vägstyrelser vid vissa tidpunkter hopas över entreprenörerna, vilka ej inom den korta tidsfrist, som vanligen står till buds, hinna ordentligt genomarbeta sina anbud, till förfång ej minst för beställareparten.

Det har vidare blivit ifrågasatt, att bestämmelserna om upphandling för statens räkning borde vinna tillämplighet vid infordrandet av entreprenader.

Det synes utredningsmännen erforderligt, att förfarandet vid infordrandet av anbud blir föremål för bättre kontroll än hittills. Gången av förfarandet synes böra vara följande.

Infordrande och prövning av anbuden bör liksom nu ske genom försorg av vägstyrelsen, som godkänner anbudet för sin del, dock under förutsättning av vederbörande myndighets godkännande. Anbudsförfarandet och godkännandet av entreprenör skola underställas den centrala myndighetens prövning ifråga om större broar och varaktiga beläggningar samt länsstyrelsens prövning ifråga om rena vägarbeten. Denna prövning innebär emellertid icke, att det är myndigheten, som godkänner anbudet och antager entreprenören, utan är endast en prövning, att anbudsinfordrandet skett efter riktiga grunder och att entreprenören kan såsom sådan godtagas. Dessutom bör myndigheten givetvis äga tillse, att vid granskning av anbuden *skälig* hänsyn tagits till tekniska och ekonomiska synpunkter. Det är således icke myndigheten utan vägstyrelsen såsom representant för byggherren, vägdistriktet, vilken antager entreprenören och avslutar kontrakt om arbetets utförande. Att låta ämbetsverken infordra anbuden och antaga entreprenören torde ej vara görligt, då enligt väglagsförslaget vägdistriktet är företagaren, vilken utför företaget med bidrag av statsmedel och under statens kontroll. Ämbetsverken böra dock med hänsyn till kontrollen lämna erforderliga anvisningar, utarbetade av den centrala myndigheten, om huru vid anbuds infordrande och prövning skall förfaras och huru entreprenadkontrakt eller borgensförbindelser m. m. skola formuleras. Föreskrift, att vägdistrikt skall vara skyldigt följa dylika anvisningar, bör i så fall intagas i centralmyndighetens ovanberörda cirkulär, vari villkoren för statsbidrags åtnjutande närmare angivas.

Möjlighet för vägstyrelserna att beträffande mindre arbeten tillgripa auktionsförfarande vid antagande av entreprenör anse utredningsmännen böra lämnas öppen.

Ändring i arbetsplan.

Enligt nu gällande bestämmelser kan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, då den finner lämpligt, medgiva ändring i arbetsplan beträffande brobyggnader och konstarbeten. Ändring av plan beträffande varaktig beläggning är alltid underkastad styrelsens prövning. Ifråga om övriga företag äger länsstyrelsen medgiva eller *påfordra* ändring i arbetsplanen.

Såsom synes föreligger mellan länsstyrelsens och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befogenhet att vidtaga ändringar i arbetsplaner var inom sitt verksamhetsområde den skillnad, att den lokala myndigheten både äger påfordra och medgiva sådan ändring, under det att centralmyndigheten endast äger medgiva ändring, för fall att densamma påyrkas.

Ett önskemål är, att den centrala myndigheten härutinnan tillerkännes samma befogenhet som länsstyrelsen.

För ändring i arbetsplan samt granskning och godkännande därav bör i tillämpliga delar gälla samma föreskrifter som för planens första upprättande, granskning och godkännande.

Beträffande ändring i arbetsplan i samband med renstakning av företag hänvisas till det föregående.

Utanordnande av statsbidrag.

Statsbidrag utbetalas, som nämnts, genom länsstyrelsen och — med undantag av marklösen — i förskott i mån av arbetets fortgång, dock att någon del av statsbidraget, i regel en tiondedel, bör innehållas, till dess att arbetet blivit slutligen godkänt. Vanligen bruka vederbörande utfå en tredjedel vid kontraktets avslutande.

Ändring härutinnan ifrågasättes endast beträffande sättet för slutlikvid, varför redogöres under nästföljande rubrik.

Räkenskapsgranskning, avsyning och godkännande.

I de nu brukliga formulären till normalkontrakt med väghållningsskyldige förbinda sig, som redan tidigare nämnts, dessa att enligt vederbörligen meddelade föreskrifter föra räkenskaper över företaget och att lämna vederbörande kontrollerande tjänsteman alla de upplysningar angående arbetet, som av honom påfordras.

Genom särskild författning, kungl. kung. den 26 november 1926 (nr 477), hava närmare föreskrifter meddelats angående vissa väghållningsdistrikts bokföring.

Ovan relaterade kontraktsbestämmelse giver vid handen, att räkenskaperna skola föras successivt under hela den tid arbetet pågår. Någon granskning genom offentlig myndighet sker emellertid nu icke, förrän företaget fullbordats. Enligt gällande bestämmelser skall, då så skett, vägingenjören verkställa avsyning, granska de för företaget förda räkenskaperna och utfärda avsyningsbevis.

Själva avsyningen, slutbesiktningen, verkställes i närvaro av vägstyrelsens ordförande. Sedan därvid möjligen föreskrivna kompletteringsarbeten blivit utförda, avslutas arbetsräkenskaperna av vederbörande ordförande eller kassaförvaltare och insändas till vägingenjören för granskning. Denna avser såväl själva räkenskapernas riktighet som ock att företaget ej påförts utgifter, för vilka distriktet ej är berättigat till bidrag. Sedan granskningen fullbordats och eventuella felaktigheter justerats, utfärdar vägingenjören avsyningsbevis. Detta ingives jämte räkenskaperna till länsstyrelsen, som efter ytterligare granskning av dessa på grundval av beviset godkänner företaget.

Först därefter övertager distriktet från eventuell entreprenör vägen till underhåll.

Åtskilliga *anmärkningar* hava framställts mot sålunda tillämpat förfarande.

Det har framhållits, att det vore oegentligt, att vägingenjören skulle avsyna jämväl företag, för vilka han varit vägdistriktets arbetsledare eller särskilt förordnad kontrollant. Förslag har framställts, att alla vägföretag skulle avsynas av väginspektören.

Beträffande räkenskapsgranskningen har från flera håll föreslagits, att vägingenjören vid den årliga granskningen av underhållsräkenskaperna jämväl skulle granska årets räkenskaper för pågående vägbyggnadsarbeten, varigenom skulle vinnas en fortlöpande räkenskapsgranskning av vägbyggnadsföretagen jämsides med den tekniska kontrollen.

Å andra sidan har ifrågasatts, att all räkenskapsgranskning skulle för enhetlighets vinnande förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vidare har framkommit, att olägenheter följa av att avsyningsbevis kan utfärdas först efter det räkenskaperna färdigställts och granskats. Sålunda utbetalas statsbidrag för marklösen i regel först en avsevärd tid efter det arbetet fullbordats. Då även detta bidrag skall redovisas i räkenskaperna, fördröjes avsyningsbeviset oskäligt länge, och en vägbyggnadsentreprenör får under tiden ansvara för vägens underhåll.

Utredningsmännen finna åtskilliga skäl tala för att annan än den som kontrollerat ett företag skall verkställa avsyningen. Sålunda kunna skiljaktiga meningar eller t. o. m. tvister hava uppkommit mellan kontrollanten, entreprenören, byggherren (vägstyrelsen) och markägare, vilka meningsskiljaktigheter lätt kunna tänkas påverka kontrollantens omdöme på olämpligt sätt vid den slutgiltiga avsyningens verkställande. Avgörandet av dylika smärre tvistigheter, som kunna uppkomma i samband med ett slutfört arbetsföretag, böra överlämnas till en fullt opartisk person. Detta kan vara av synnerlig vikt för enskilda markägare och för entreprenörer samt även i viss mån för vägstyrelsen. Kontrollanten för ett arbete kan emellertid på grunder, som ovan anförts, icke anses besitta sådan opartiskhet. Förhållandet kan leda till att skiljedomsfrågor i stort antal eller t. o. m. rättstvister uppkomma.

*Utredningsmännen* vilja på grund härav *föreslå,* att beträffande länsvägar *slutbesiktningar* å ej blott huvudvägarna utan i allmänhet även å alla ortsvägar skola i regel verkställas *av väginspektören.*

Mot en sådan anordning kan invändas, att väginspektören icke alltid skulle medhinna att på anfordran stå till tjänst med avsyning i vilken del av distriktet som helst, så snart ett arbete anmäldes färdigt. Flertalet vägarbeten äro emellertid färdiga till avsyning om hösten, återstoden på våren. Under vintern kan med hänsyn till naturförhållandena i regel av-

syning ej ske, och det inträffar mera sällan, att arbeten avslutas å sådan tid att avsyning ifrågasättes under sommaren. Väginspektörerna böra, enligt verkställd undersökning, kunna göra två rundresor årligen inom sina distrikt, en på våren och försommaren och en på eftersommaren och hösten, samt vid dessa resor i regel medhinna avsyning av färdiga vägföretag. Om emellertid väginspektör finner, att ett till avsyning anmält vägföretag icke skulle kunna av honom hinna avsynas sist inom två månader efter anmälan, som inkommit mellan den 1 april och den 1 september, samt sist före den 1 juni beträffande annan anmälan, skall han emellertid uppdraga åt vägingenjören att verkställa avsyningen, därest ej vederbörande vägstyrelse eller den som på entreprenad utfört arbetet begärt att oavsett dröjsmålet få vägarbetet avsynat av väginspektören. Likaså skall, där väginspektören finner efterbesiktning nödig, sådan uppdragas åt vägingenjören, där den ej kan utan oskäligt dröjsmål utföras av väginspektören.

Genom dylika bestämmelser skulle avsyning genom väginspektör icke medföra några olägenheter.

Däremot skulle den nu föreslagna ordningen utan tvivel medföra avsevärda fördelar för enskilda intressenter, som finge tillfälle att för en utomstående person med kännedom om vad som inom en större del av landet är brukligt få framlägga sina speciella klagomål angående sidotrummor, avdikningar, hinder för kreaturs bevattning, stängselanordningar m. fl. dylika frågor, som ej kunna avgöras utan närvaro på platsen. För den centrala vägmyndigheten och dess möjlighet till överblick över allt av betydelse, som försiggår inom landets vägväsende, skulle utan all fråga väginspektörernas slutbesiktningar medföra synnerligen stora fördelar. Genom att inspektörerna erhölle en bestämd arbetsuppgift, som tvingade dem till bestämda årliga rundresor i distrikten, skulle de sättas i tillfälle att bättre än hittills skett fullgöra sina mera allmänna, men under nuvarande förhållanden i vissa fall ganska obestämda och svävande uppgifter.

Utredningsmännen föreslå dessutom, likaledes i anslutning till vad ovan anförts, att det nuvarande avsyningsförfarandet och godkännandet av ett vägarbete uppdelas i tvenne skilda avdelningar, dels en *teknisk slutbesiktning* och dels en *ekonomisk slutbehandling* av ärendet. Den förra skall gälla uteslutande byggnadsarbetena och utföras i regel av väginspektören. Den skall omedelbart åtföljas av ett avsyningsbevis, utfärdat av förrättningsmannen och gällande alla till företaget hörande byggnadsarbeten, men ej berörande kostnader och statsbidrag. Detta avsyningsbevis skall beträffande förhållandet mellan vägstyrelse och entreprenör samt i allmänhet i avseende på tiden för vägstyrelses övertagande av vägbyggnaden till underhåll hava samma verkan som ett avsyningsbevis under nuvarande förhållanden. Ytterligare formellt godkännande av annan myndighet synes

icke vara erforderligt utan ersättes genom den ekonomiska slutbehandlingen. Denna senare skall omfatta slutgranskning av vägstyrelsens räkenskaper och uppgörelse om slutlikvid av statsbidrag. För underlättande av slutgranskningen bör vägingenjören vid sin årliga granskning av underhållskostnaderna även taga del av räkenskaperna för distriktets vägbyggen. Sedan räkenskaperna avslutats och vägingenjören verkställt sin slutliga granskning därav, har han att med bevis därom överlämna dem till länsstyrelsen, som efter ytterligare granskning meddelar beslut om slutlikvid av statsbidraget.

Nämnda förfaringssätt förutsätter, att länsstyrelsen redan vid den tidpunkt, då distriktet blir ålagt att utföra arbete, förklarar, att från den dag, då väginspektören meddelar sitt avsyningsbevis, de väghållningsskyldige skola övertaga vägen för allmänt underhåll.

Uppenbart är, att i händelse arbetet utföres på entreprenad, det är av vikt, att vägstyrelsen icke för sin del godkänner arbetet, förrän detsamma av väginspektören avsynats samt godkänts. Eljest torde nämligen de väghållningsskyldige svårligen utan särskild kostnad få bättrade sådana brister, vilka först i samband med avsyningen uppdagas.

Av det anförda framgår, att utredningsmännen ej vilja tillstyrka *förslaget att till den centrala myndigheten förlägga den kamerala granskningen* av vägbyggnader. Den nytta, som härav kunde följa, torde nämligen vara av mindre värde än de betydliga fördelar, som följa av att direkta förhandlingar lättare kunna föras mellan länsstyrelsen och vägingenjören samt vederbörande representant för vägstyrelsen.

### Statsvägar.

Riksvägar. Som förut nämnts, skall det enligt 1929 års sakkunnigas förslag tillkomma Kungl. Maj:t att bestämma, vilka vägar i riket som skola anses utgöra riksvägar.

Enligt de vägsakkunnigas mening torde några särskilda föreskrifter om den utredning, som bör äga rum före meddelande av beslut om riksvägs byggande, icke vara erforderliga. Man lärer nämligen kunna utgå ifrån att även utan stadganden härom Kungl. Maj:t kommer att låta dessa byggnadsfrågor bliva föremål för en grundlig och allsidig utredning av vederbörande centrala och lokala myndigheter. Byggande av riksväg skall, som ävenledes inledningsvis framhållits, i regel ske genom statens försorg och det förutsättes, att för ändamålet ett särskilt riksvägsanslag kommer att beviljas av riksdagen att direkt utgå av automobilskattemedel. *Förfaringssättet vid omläggning* och förbättring av riksväg — nybyggnad av sådan väg torde mera sällan förekomma — synes, om väglagsförslaget genomföres, i korthet böra bliva följande.

Efter länsstyrelsens hörande förordnar den centrala vägmyndigheten

förrättningsman att verkställa undersökning och uppgöra förslag till företaget. Såsom förrättningsman bör förordnas antingen vägingenjören eller behörighetsförklarad ingenjör eller också en hos den centrala vägmyndigheten för riksvägarnas byggande anställd arbetsledare. Kostnaden för undersökningen gäldas förskottsvis från riksvägsanslaget — Kungl. Maj:t torde därför böra giva nämnda myndighet ett allmänt bemyndigande att få disponera medel för detta ändamål — för att sedermera påföras det blivande vägföretaget.

Sedan förslaget blivit upprättat och i den centrala vägmyndigheten granskat, inhämtar denna yttrande över detsamma från vederbörande vägstyrelse och därjämte, därest bidrag till företagets utförande enligt den centrala vägmyndighetens förslag ålägges vägdistriktet, från detta samt dessutom från länsstyrelsen. Eventuellt bör även generalstabschefen höras. Härefter underställes ärendet Kungl. Maj:ts prövning, därvid den centrala vägmyndigheten lämnar förslag till företagets finansiering medelst antingen helt anslag från riksvägsanslaget eller delvis bidrag därifrån och delvis bidrag från vägdistriktet. Kungl. Maj:t fastställer därpå planen för företaget, anvisar medel till dess utförande från riksvägsanslaget, ålägger eventuellt vägdistriktet att gälda och till den centrala vägmyndigheten inbetala visst fixerat belopp till företaget, uppdrager åt denna myndighet att utföra arbetet samt meddelar densamma rätt till expropriation av för företaget erforderlig mark, grustag eller byggnader m. m. Meddelande av sistnämnda rätt förutsätter, att länsstyrelsen vid sin handläggning av ärendet hört ägare, innehavare och brukare av den mark m. m., som av företaget beröres.

Den centrala vägmyndigheten låter nu verkställa renstakning och utför företaget antingen i egen regi eller genom entreprenad eller genom vägdistriktet, som därvid står såsom ett slags entreprenör. Sedan arbetet färdigställts, anmäler vägmyndigheten detta till länsstyrelsen, som ålägger vägdistriktet att från viss tidpunkt övertaga vägens underhåll. Under arbetets gång svarar den byggande för underhållet av sådana delar av den gamla vägen som direkt beröras av vägarbetet, medan den gamla vägen i övrigt underhålles av vägdistriktet.

Skall riksväg förses med varaktig beläggning, kan detta ske antingen i här ovan angiven ordning såsom byggande av riksväg med anslag från riksvägsanslaget och eventuellt med bidrag från vägdistriktet eller ock genom företagets finansiering medelst lån, varom vidare skall nämnas vid behandling av vägunderhållet.

*För riksvägar* bör den centrala vägmyndigheten efter samråd med länsstyrelserna upprätta *generalplan*, förslagsvis omfattande fyra år, och bör däri i likhet med länsvägarnas flerårsplaner angivas den ordning efter angelägenhetsgrad, i vilken företagen böra komma till utförande. Då

generalplanen bör tjäna till ledning för bedömande av anslagsbehovet till dessa vägar, böra i densamma i en särskild kolumn införas alla de förtag, vilka inom överskådlig tid böra komma till stånd, på det att statsmakterna må kunna pröva dels den tidslängd, under vilken ifrågavarande vägnät bör färdigställas, och dels det härför erforderliga medelsbeloppet.

Ödebygdsvägar.

Med ödebygdsväg förstås 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. Ödebygdsväg skall till byggnadssättet vara av så enkel beskaffenhet som kan vara förenlig med vägens ändamål. *Enligt lagen om ödebygdsvägar* av den 13 juni 1919 (nr 287), med däri den 27 juni 1927 (nr 297) gjorda ändringar, *gäller följande.*

Uppstår fråga om anläggning av ödebygdsväg, uppgöres en arbetsplan, vanligen av enklare beskaffenhet, för vägen, varefter de väghållningsskyldiga ävensom landsfiskalen höras i ärendet. Länsstyrelsen prövar sedan, huruvida den tillämnade vägen är att hänföra till ödebygdsväg.

I samband med denna prövning äger länsstyrelsen ålägga vägstyrelsen i distrikt, där vägen skall framgå, att om företaget kommer till stånd, ur vägkassan lämna bidrag till vägens byggande med visst belopp samt ställa sten, grus m. m. till förfogande. Statsbidrag beviljas av Kungl. Maj:t med lägst $^5/_6$ av kostnaden. I kostnaden ingår icke kostnad för lösen av mark.

När ödebygdsväg eller del därav, som lämpligen kan upplåtas för allmän samfärdsel, blivit färdigställd, övertages vägen till allmänt underhåll. Intill dess så skett, underhålles vägen under den tid marken är bar av staten. Vinterväghållningen åligger dock de väghållningsskyldiga. Underhållet övertages av vägdistriktet fr. o. m. kalenderåret efter det, då länsstyrelsens utslag vunnit laga kraft.

Sedan ödesbygdsväg övertagits till allmänt underhåll, lämnas av statsmedel, utöver sådant bidrag som avses i 60 §, första eller andra stycket i gällande lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, särskilt tilläggsbidrag.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åligger att utföra alla ödebygdsvägar, varvid styrelsen skall samråda med vederbörande vägstyrelse. För utförande av arbeten genom styrelsens omedelbara försorg äger styrelsen förordna arbetschef och nödiga biträden eller upprätta entreprenadavtal. Styrelsen plägar åt vederbörande vägingenjör uppdraga uppsikten över och ledningen av vägbyggnadsföretagen.

Den ifråga om ödebygdsvägarna *nu gällande ordningen* har varit *föremål för kritik.* Sålunda har ansetts, att förfaringssättet beträffande dessa vägar är en detalj i vägväsendet, som icke fått följa med i den allmänna decentralisationen inom vägförvaltningen. Detta förhållande har ansetts beklagligt men torde hava sin förklaring däri, att ett relativt stort statsbidrag utgått till hithörande företag. Då emellertid numera statsbidrag till andra vägbyggnader höjts — ibland ända upp till 90 % — borde skäl icke längre föreligga att så att säga ställa ödesbygdsvägarna i en särklass.

Proceduren för projektering och byggande av ödebygdsvägar borde därför ändras i likhet med vad som gäller för andra vägar. En decentralisation av handläggningen av frågor om ödebygdsvägar borde vara ägnad att underlätta arbetet.

Häremot har emellertid framhållits, att vägingenjörerna, särskilt i de nordligaste länen, blivit synnerligen betungade genom göromålen med undersökning och utförande av ödebygdsvägarna. I sina anslagsäskanden för innevarande budgetår begärde i anledning härav länsstyrelserna i Norrbottens, Västerbottens och Västernorrlands län, att för detta ändamål särskilda biträdande vägingenjörer måtte få anställas. Vid framläggande av årets statsverksproposition anförde vederbörande departementschef i ämnet följande:

»Vad först angår de gjorda framställningarna om biträde åt vägingenjörerna i Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län för handhavande av arbetsledningen vid ödebygdsvägar och övriga i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens egen regi bedrivna vägbyggnadsarbeten, må erinras, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen enligt sin instruktion äger för utförande av arbete genom styrelsens omedelbara försorg förordna arbetschef och nödiga biträden. Detta stadgande kan synas giva styrelsen en obegränsad befogenhet beträffande administrationen av ifrågavarande byggnadsarbeten. Statsmakternas ställningstagande i fråga om den lokala vägorganisationen får emellertid anses innebära en viss inskränkning i berörda befogenhet, i det att man lärer hava avsett, att inom länen uppsikten över och ledningen av de statliga vägbyggnadsarbetena skall utövas av vederbörande vägingenjör. I kungörelsen om den statliga vägorganisationen i länen (nr 160 år 1930) har också stadgats, att det åligger vägingenjör att för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens räkning utföra förrättningar och uppdrag beträffande vägväsendet. Härav lärer emellertid icke kunna dragas den slutsatsen, att på vägingenjören eller honom biträdande befattningshavare inom den lokala vägorganisationen ovillkorligen bör ankomma att fullgöra alla de göromål, som sammanhöra med arbetsledningen för de statliga vägbyggnaderna. Där — såsom i de nordligaste länen är fallet — dylika företag förekomma i stor omfattning, kan härav föranledas en arbetsbelastning av den storlek, att den avsevärt försvårar ett behörigt fullgörande av vägingenjörens uppgifter på andra områden. Såsom ett exempel må härutinnan omnämnas, att i Norrbottens län under innevarande budgetår pågå vägbyggnader i statens regi till en sammanlagd beräknad byggnadskostnad för året av närmare 700,000 kronor. I fall av nu avsedd art lärer det vara påkallat, att vägingenjören för den mångfald tekniska, kamerala och andra göromål, som med arbetsledningen sammanhänga, beredes biträde vid sidan av den statliga vägorganisationen och med anlitande av vederbörande byggnadsanslag. Det synes mig också rimligen ligga inom ramen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befogenhet att vidtaga anstalter för hans förseende med dylikt biträde i erforderlig omfattning. Om denna uppfattning godkännes, lärer — utan eftergivande av principen om att jämväl uppsikten över och ledningen av de här avsedda vägbyggnadsföretagen bör åvila vägingenjören — kunna vinnas en betydande avlastning i hans arbetsbörda. Det synes därför icke vara nödvändigt att för beredande av lättnad i

arbetsledningen för ödebygdsvägar eller andra statliga vägbyggnadsföretag vidtaga någon utbyggnad av vägväsendets fasta personalorganisation.»

Såsom redan vid behandlingen av frågan om riksvägarna framhållits, skulle, om *väglagssakkunnigas förslag* genomföres, den centrala vägmyndigheten tilläggas en vägbyggnadsuppgift av betydande omfattning, för vilkens genomförande särskild arbetskraft måste ställas till verkets förfogande. Då denna nya arbetsuppgift är likartad med den som i fråga om ödebygdsvägarna redan tillkommer verket, hava utredningsmännen, som på sätt nämnts utarbetat sitt förslag med hänsyn till riksvägars inrättande, icke ansett sig böra nu ifrågasätta någon decentralisation av handläggningen av dessa ärenden. Tvärtom bör vägingenjören kunna befrias från arbete med dessa vägbyggnader, varigenom kravet på arbetshjälp åt honom för ifrågavarande arbete bortfaller. Sålunda skall den centrala vägmyndigheten efter framställning av vederbörande vägdistrikt och länsstyrelse förordna lämplig undersökningsförrättare och granska arbetsplanen. Sedan länsstyrelsen efter vägdistriktets hörande förklarat den ifrågasatta vägen vara att hänföra till ödebygdsväg och ålagt vägdistriktet att erlägga visst fixerat penningbidrag och vissa naturabidrag till vägens byggande, anvisar Kungl. Maj:t efter förslag av den centrala vägmyndigheten medel till vägens byggande. Den centrala vägmyndigheten utför härefter väganläggningen, varvid den emellertid, där så befinnes lämpligt och sedan Kungl. Maj:ts medgivande därtill utverkats, bör i enlighet med 1929 års vägsakkunnigas förslag äga att överlämna utförandet till vägdistriktet. Sedan vägen färdigställts, övertages densamma efter åläggande av länsstyrelsen av vägdistriktet till underhåll från viss av länsstyrelsen bestämd tidpunkt.

I analogi med vad som ovan föreslagits beträffande riksvägarna bör slutligen flerårsplan upprättas jämväl beträffande ödebygdsvägarna.

Tillfartsvägar till inlandsbanan.

För tillfartsvägar till inlandsbanan gäller detsamma som ovan sagts om ödebygdsvägar.

### Städernas vägar och gator.

Gällande bestämmelser.

De städerna tillkommande automobilskattemedlen uppdelas så, att 80 % av desamma utgå till de särskilda städerna i förhållande till de belopp, som från dem influtit i automobilskatt (städernas ordinarie andel), medan Kungl. Maj:t förordnar angående fördelningen av återstående 20 % (städernas utjämningsandel). Automobilskattemedel, som tillfalla stad, skola användas till förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga vägar och gator, i första rummet stadens infartsvägar. Utjämningsandelen fördelas årligen av Kungl. Maj:t efter framställningar från respektive städer, därvid bidrag lämnas till särskilda företag, huvudsakligen inom

smärre städer och avseende omläggnings- och förbättringsarbeten å infartsvägar samt dessas fortsättning som gata inom det egentliga stadsområdet. Även till anordnande av skenfria korsningar mellan järnväg och väg pläga bidrag av dessa medel beviljas.

På grund av att städerna varit utrustade med kameralt, administrativt och tekniskt skolade krafter, hava städerna sedan gammalt haft tämligen fria händer beträffande ordnandet av sitt vägväsende och disponerandet av de statsbidrag, som tilldelats dem.

Enligt nu gällande ordning fördelas sålunda de ordinarie medlen på de olika städerna, utan att dessa äro skyldiga att uppvisa arbetsplaner eller underkasta sig en fortlöpande kontroll över arbetena. Städerna äro dock skyldiga att årligen redogöra för nämnda medels användning.

Utjämningsmedlen fördelas årligen av Kungl. Maj:t efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och på grundval av till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingivna arbetsplaner. För att bl. a. lättare kunna bedöma de olika städernas behov av utjämningsmedel hava numera flerårsplaner upprättats. Dessa, som omfatta föreslagna arbeten å infartsvägar och genomfartsgator för närmaste framtiden, äro avsedda att läggas till grund vid årets förslag till fördelning av utjämningsmedlen. Av dessa planer kan utläsas, i vad mån ordinarie medlen komma infartsvägarna och genomfartsgatorna till godo.

Väglagsförslagets inverkan.

Enligt väglagsförslaget skola städerna bilda egna vägdistrikt, omfattande de allmänna vägarna utanför stadsplanen och de delar av sådana vägar inom stadsplanen, vilka ännu ej upplåtits till gata. Städernas vägar bliva sålunda jämförbara med landsbygdens vägar. Till byggande och till underhåll av desamma skola utgå bidrag på samma sätt som ifråga om landsbygdens vägar. Den centrala vägmyndigheten kommer sålunda att handlägga alla frågor rörande de av städernas vägar, vilka ingå i riksvägsnätet, och länsstyrelsen handhaver frågor rörande övriga vägar. Man torde kunna utgå ifrån att byggande av riksväg, som ingår i stadens vägnät, uppdrages åt staden själv.

Därigenom att städernas ytterområden komma att bilda särskilda vägdistrikt och *infartsvägarna* sålunda komma att läggas under länsstyrelserna, i den mån de icke i egenskap av riksvägar komma att falla under den statliga centrala vägmyndigheten, torde inom denna någon särskild organisation för handhavandet av infartsvägarna till städerna icke bliva behövlig.

Beträffande *genomfartsgatorna* inom städernas planlagda områden kan det däremot med fog ifrågasättas, om icke den centrala vägmyndigheten bör beredas möjlighet att kontrollera, att staden tillfallande automobilskattemedel verkligen komma till avsedd användning. Exempel föreligga

på att städer hava alltför ringa intresse för att underlätta genomfarten. Möjligen skulle det kunna vara tillfyllest, att städerna upplade särskilt konto för av den statliga vägmyndigheten godkända genomfartsgator beträffande såväl byggandet som underhållet. Bokföringen skulle granskas av samma myndighet eller vägingenjörerna och en viss del av städerna tillkommande automobilskattemedel, vilken del i så fall icke finge tillmätas alltför knappt, fördelas med hänsyn till dels de sålunda verifierade omkostnaderna för genomfartsgatorna, dels de beräknade kostnaderna för erforderliga ytterligare förbättringsarbeten å dylika gator, samt sådana villkor för dessa statsbidrag föreskrivas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finge större inflytande vid planläggandet av genomfartsleder genom städerna.

## Underhåll och vinterväghållning.

Gällande bestämmelser.

Enligt nu gällande väglag åligger det de väghållningsskyldige att underhålla väg under den tid marken är bar. Det tidigare vägunderhållet in natura har numera till följd av en år 1921 vidtagen lagändring, så gott som undantagslöst, övergått till vägunderhåll medelst vägkassan. Sättet för underhålls bedrivande bestämmes av vägstämman, som även är ansvarig för vägarnas skötsel. Flertalet vägdistrikt hava i sin tjänst anställt vägmästare och övrig personal samt anskaffat erforderliga maskiner för handhavande av den direkta tillsynen av vägarna.

Skyldigheten att övervaka vägarnas behöriga underhåll åvilar länsstyrelsen, som vidtager därför erforderliga åtgärder. Länsstyrelsen biträdes härvid av bland andra landsfiskaler och vägingenjören i länet.

*För statsbidrag till vanligt underhåll* gäller följande.

Av uppskattade kostnaden för underhållet av allmän väg, bro eller färja lämnas jämlikt väglagen tre tiondedelar av statsmedel. Inom vägdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, skall dock statsbidraget beräknas å distriktets verkliga kostnader för vägunderhållet under nästföregående år, däri inbegripet all förvaltningskostnad för underhållet. Ifrågavarande bidrag utbetalas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fr. o. m. den 1 juli, i den mån vederbörligen utfärdade intyg angående underhållskostnaderna inkomma till styrelsen.

Enligt lagen om ödebygdsvägar kan förutom 30-procentsbidraget bidrag utgå med intill 60 % å underhållskostnaden för dessa vägar. Praxis har blivit, att 60 % utbetalas till samtliga ödebygdsvägar. Bidraget utbetalas i samband med 30-procentsbidraget.

Till vägdistrikt, som övertagit underhållet medelst vägkassan, utgår för andra vägar jämte 30-procentsbidraget dessutom bidrag av automobilskattemedel med 45 % av föregående års verkliga kostnad, inklusive förvaltningskostnader för underhåll. Utbetalningen av detta bidrag tager sin början i januari månad och pågår vanligen till september månad.

Till mera betungade vägdistrikt utgår för närvarande utöver ovan nämnda bidrag ytterligare extra tillfälligt bidrag uppgående till 2 à 10 % å kostnaden enligt en å utdebiterad vägskatt uppbyggd skala. Detta bidrag utbetalas under hösten.

Vid beräkning av statsbidrag, som utgår å verklig underhållskostnad, skola lända till efterrättelse till Kungl. Maj:ts kungörelse angående dispositionen av anslag till bidrag till vägunderhållet på landet m. m. av den 22 oktober 1927 (nr 383), med däri den 16 maj 1930 (nr 164) och den 21 maj 1931 (nr 230) gjorda ändringar, fogade anvisningar samt på föreskrivet sätt förda räkenskaper. Räkenskaperna granskas av vägkassans revisorer samt av vägingenjören. Det åligger vägingenjören att årligen så snart ske kan och senast före den 1 oktober till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen insända på dessa räkenskaper grundad uppgift å vägkassans underhållskostnad under nästföregående kalenderår, varefter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämlikt förenämnda kungl. kungörelse utbetalar bidragen på sätt, för vilket ovan redogjorts. Det åligger jämväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att genom stickprovsgranskning av vägdistriktens räkenskaper utöva kontroll över användningen av till vägväsendet anvisade statsmedel samt att delgiva vederbörande vägstämma anmärkningar och erinringar härom.

Enligt kungl. kungörelsen med bestämmelser angående bidrag av till vägunderhåll avsedda statsmedel för utförande av *varaktig beläggning* av vägbana av den 16 maj 1930 (nr 165) må för närvarande under i kungörelsen särskilt angivna förutsättningar till underhållskostnad räknas även annuitet å lån, som upptages för utförande av varaktig beläggning av vägbana (vägbanans stensättning, beläggning med betong, asfalt eller dylikt). Ansökning om tillstånd till sådant lån samt dess förräntning och amortering på underhållskontot göres av vägstyrelse och ingives till vederbörande länsstyrelse. Till ansökningen skola fogas vissa i kungörelsen närmare angivna handlingar såsom arbetsplan, vägstämmobeslut m. m.

Anses före beläggningens utförande böra vidtagas rätning av kurvor, omläggning av vägens sträckning med hänsyn till järnvägskorsning eller andra förhållanden, ombyggnad av bro, ökning av vägens bredd eller annan förbättringsåtgärd och ifrågasättes statsbidrag till dylik åtgärd, skall särskild framställning därom göras i den ordning, som beträffande ansökning om sådant bidrag är stadgat.

Samtidigt med ansökning i fråga om beläggningen har vägstyrelsen att, där Kungl. Maj:ts tillstånd till upptagande av lån för beläggningens utförande erfordras, därom göra framställning.

Länsstyrelsen har att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överlämna dessa ansökningshandlingar med eget utlåtande jämte yttrande av vederbörande vägingenjör.

Arbetsplan för dylika företag upprättas i enlighet med gällande föreskrifter för byggande och förbättring av vägar.

Efter granskning av arbetsplan och övriga handlingar har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att med eget utlåtande överlämna ärendet till Kungl. Maj:t. Styrelsen skall därvid särskilt yttra sig angående den vid ansökningen fogade utredningen om de årliga kostnaderna för underhåll av vägen medelst grus eller makadam jämfört med lånets förräntning och amortering jämte uppskattad årlig kostnad för underhåll av den belagda vägen.

Därest det sökta tillståndet av Kungl. Maj:t beviljas, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att beträffande arbetsföretagets utförande förfara på sätt i styrelsens instruktion är stadgat, d. v. s. att pröva entreprenadanbud, medgiva ändring i arbetsplan, utöva tillsyn över arbetet och, om så erfordras, förordna platskontrollant.

Vad beträffar *vägbeläggningar med begränsad varaktighet*, är nu föreskrivet att i kostnadsunderlaget för beräkning av bidrag till vägunderhåll ej må inräknas kostnad för beläggning av sådan beskaffenhet, med mindre medgivande därtill lämnats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt beläggningens anbringande skett enligt av styrelsen meddelade anvisningar samt under tillsyn av vägingenjör eller annan person, som styrelsen därtill godkänt.

Väglagsförslagets inverkan.

På sätt tidigare anförts, skall enligt det nya väglagsförslaget underhållskostnaden beräknas på annat sätt än hittills och statsbidrag utgå enligt nya grunder. En anpassning efter väglagsförslaget synes kunna ske på följande sätt.

Vägarnas underhåll utföres liksom hittills genom vägdistrikten under kontroll av länsstyrelsen (vägingenjören). Kostnaden härför ingår i den på tidigare angivet sätt beräknade underhållskostnaden, vartill bidrag utgår efter angivna grunder.

För bestämmande av dessa statsbidrag verkställes av den centrala vägmyndigheten efter samråd med länsstyrelsen utredning rörande grundkostnaden för underhållet och de häremot svarande bidragen. Av riksdagen anvisade bidrag till grundkostnaden fördelas och utbetalas sedan av den centrala vägmyndigheten. De kvotdelar, efter vilka vägslitningsbidraget skall uppdelas å länen, utredas av nämnda myndighet efter samråd med länsstyrelsen och fastställas av Kungl. Maj:t. De kvotdelar, enligt vilka nämnda länsbidrag skola uppdelas å vägdistrikten, utredas av länsstyrelsen och fastställas av den centrala vägmyndigheten. Den slutliga uppdelningen av vägslitningsanslaget och utbetalning av medlen ombesörjes av samma myndighet, som även slutjusterar statsbidragen efter av vägingenjörerna verkställda granskningar av vägdistriktens underhållsräkenskaper. Räkenskaperna stickprovsgranskas av den centrala vägmyndighetens tjänstemän, vilka även då och då böra deltaga i vägingenjörernas räkenskapsgranskningar.

Såsom förut nämnts, torde varaktig beläggning å såväl riksväg som länsväg jämväl efter nya väglagens antagande kunna åstadkommas, på sätt nu sker, genom upptagande av lån och annuiteternas gäldande genom underhållsmedel. Å 1931 års väg- och brosakkunniga torde ankomma att taga i övervägande om jämväl vinsten för trafiken eller eljest andra faktorer än nu skola inverka vid fattande av beslut om permanentbeläggning. För utlämnande av lån för permanentbeläggning av riksväg torde böra inrättas en särskild fond.

Sedan väg, riksväg eller länsväg, blivit försedd med varaktig beläggning, bör givetvis genom myndigheternas försorg justering ske av de till härav berörda vägdistrikt utgående underhållsbidragen.

I fråga om beläggningar med begränsad varaktighet blir åter enligt det

nya väglagsförslaget förfaringssättet följande. Om trafiken å en riksväg eller länsväg — givetvis vanligen en länshuvudväg — nått den omfattning, att vägen icke längre bör underhållas såsom dammbunden grusväg, eller går densamma genom samhälle och av någon av dessa orsaker bör förses med beläggning med begränsad varaktighet, anvisar den centrala vägmyndigheten efter framställning av vederbörande vägdistrikt och länsstyrelse medel till dylik beläggning att utgå från härför anvisade underhållsmedel. Arbetet utföres i fråga om *riksväg* enligt den centrala vägmyndighetens prövning antingen av vägdistriktet i egen regi eller genom entreprenad under samma myndighets kontroll samt ifråga om *länsväg* genom vägdistriktets försorg under den centrala vägmyndighetens kontroll. I båda fallen förordnar sistnämnda myndighet platskontrollant om så erfordras. Underhållet och vidmakthållandet av beläggningen tillkommer vägdistriktet.

Granskning och revision av vägkassans räkenskaper.

För granskning och revision av vägkassans räkenskaper utser vägstämman i regel två revisorer, mera undantagsvis tillkallas även en auktoriserad sådan. Därutöver granskar även vägingenjören samma räkenskaper, varjämte även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utför viss stickprovsgranskning.

Enligt det nya väglagsförslaget skola för granskning av det nästföljande årets förvaltning årligen tre revisorer utses, två av vägfullmäktige och en av länsstyrelsen. I likhet med nu gällande ordning bör även vägingenjören granska räkenskaperna, varjämte den centrala vägmyndighetens stickprovsgranskning alltjämt torde böra bibehållas.

För underlättande av granskningsarbetet synes det lämpligt att de enligt väglagen tillsatta revisorerna samt vägingenjören åtminstone delvis samtidigt utföra sin granskning av räkenskaperna, vilka i allmänhet borde vara i förväg siffergranskade. Även den centrala vägmyndigheten bör då och då låta sig representeras vid dessa samrevisioner.

Väginspektörs befogenhet.

Beträffande väginspektörens befogenhet i avseende å underhåll av väg må endast framhållas, att väginspektören givetvis har rätt att göra de erinringar eller giva de råd och anvisningar, han vid sina inspektionsresor kan finna vara motiverade, och skall han därvid i förekommande fall hänvända sig till vederbörande vägingenjör, icke till vägstyrelsen.

Vinterväghållning.

Beträffande vinterväghållningen torde i detta sammanhang allenast böra fästas uppmärksamheten å att väglagssakkunniga föreslå, att statsbidrag därtill alltjämt skall utgå med 75 % å *verkliga* kostnaden. Ploglagsinstitutet skall enligt det nya väglagsförslaget avskaffas och vägdistrikten alltid utföra vinterväghållningen genom vägstyrelsernas försorg.

## Sammanfattning.

Av utredningsmännens nu lämnade redogörelse för vägärendens handläggning och därvid verkställd granskning av olika uppgifters lämpligaste handhavande finna utredningsmännen framgå, att den lokala vägorganisationen är i stort sett tillfredsställande men att, även frånsett de arbetsuppgifter som införandet av riksvägar kommer att medföra, nu gällande bestämmelser för det statliga vägväsendet behöva kompletteras i syfte att skänka den centrala statliga myndigheten större befogenhet.

Även om man anser, att den centrala myndigheten skall allenast giva allmänna och enhetliga riktlinjer samt kontrollera att desamma tillämpas, finnas för närvarande icke tillfredsställande möjligheter för myndigheten att i tid hindra att däremot stridande arbeten igångsättas. Därtill kommer att det icke torde vara möjligt att utfärda så alla områden omfattande allmänna riktlinjer, att därigenom uteslutes möjlighet för en länsstyrelse eller ett vägdistrikt att exempelvis inlåta sig på arbetsmetoder, som redan, ehuru okänt för länsstyrelsen eller vägstyrelsen, på annat håll visat sig under liknande förhållanden olämpliga. Vägingenjören kan uppenbarligen icke genom arbetet i sitt län få den erfarenhet på olika skiftande områden som en tjänsteman i ett centralt hela landets vägväsende kontrollerande organ. Väl är det riktigt, att med vägärendenas nuvarande omfattning det oundgängligen tarvas att inom varje län finnes teknisk sakkunskap genom vägingenjören och hans biträden att tillgå för råd, ledning och kontroll vid vägarbeten inom länet, men detta bör icke utesluta, att man tillgodogör sig även större erfarenhet och sakkunskap, som må vara tillfinnandes, och ger densamma tillfälle att göra sig gällande.

Med hänsyn till den betydande andel, som staten numera lämnar till vägbyggnad och vägunderhåll, kan det i varje fall från dess sida sett icke vara försvarligt att underlåta något som lämpligen kan komma ifråga för tillsyn, att statens medel komma till bästa ekonomiska användning. Givet är att man härvid icke får tillgripa åtgärder, som onödigt försena eller tynga arbetet eller föranleda onödig omgång. Fördenskull hava utredningsmännen ansett sig böra framgå med den allra största försiktighet, helst som den lokala statliga vägorganisationen endast några år varit i funktion. Utredningsmännen önska således bibehålla denna organisation, stärkt på sätt vidare skall angivas, men samtidigt giva den centrala myndigheten möjlighet att ingripa icke blott kontrollerande i efterhand utan, där så för nödig enhetlighet och undvikande av lokala misstag erfordras, såsom ett ledande statligt centralt vägorgan.

Av vad utredningsmännen anfört vid den verkställda granskningen av vägärendenas behandling framgår vidare, att det icke är några vittomfattande eller bestående förhållanden omstörtande åtgärder, som utred-

ningsmännen ifrågasätta i sålunda angivet syfte. Utredningsmännen förmena dock, att detsamma därigenom tillfredsställande tillgodoses.

Den viktigaste ändring som föreslås är utan tvekan föreskriften, att kopior av arbetsplaner och renstakningsprofiler skola insändas till väginspektörerna för att därigenom sätta dem i tillfälle att, om de efter summarisk granskning finna sådant erforderligt, ingripa till rättelse av uppenbara felaktigheter i ekonomiskt eller tekniskt avseende. Denna föreskrift kompletteras av den befogenhet, som föreslås för den centrala vägmyndigheten att, därest den vid granskning av flerårsplan finner en angiven kostnad för däri upptagen väg uppenbart orimlig, förbehålla sig granskning av plan och kostnadsförslag, innan statsbidrag må beviljas. Härigenom gives den centrala vägmyndigheten ett effektivt medel att få väginspektörernas anmärkningar och påpekanden iakttagna.

En ökad befogenhet och bestämd arbetsuppgift ledande till enhetlighet i beräknandet av statsbidrag till vägbyggnader lämnas väginspektörerna genom åliggandet att avsyna alla vägföretag.

Såsom allenast mindre jämkningar, i syfte att i vissa avseenden giva den centrala vägmyndigheten samma befogenhet som länsstyrelse, äro att betrakta anvisandet av utväg för den centrala vägmyndigheten att få önskvärd undersökning för vägbyggnad företagen liksom föreskriften om rätt att påfordra ändring i arbetsplan.

Genom föreskriften att av vägingenjör upprättad plan och kostnadsförslag skall granskas av väginspektör rättas en hittills bestående oformlighet.

Vad som ifrågasättes om ökad befogenhet för den centrala vägmyndigheten att lämna föreskrift för och granska användningen av städerna tillkommande statsbidrag till genomfartsgator torde vara en nödvändig förutsättning för genomförande av ett planmässigt vägnät i landet.

Någon mera väsentlig ökning av arbetet för den centrala vägmyndigheten torde samtliga dessa förslag ej medföra. Så sker däremot vid antagandet av väglagsförslaget, varigenom samma myndighet fått sig ålagt planläggning och byggande av riksvägar samt ökat arbete med utredning av statsbidragsfrågor rörande vägunderhållet och utbetalning av dylikt statsbidrag.

För broinspektören skulle däremot inträda en viss lättnad därigenom att arbetsplaner till broar med mindre spännvidd än 20 meter i regel icke skulle behöva av honom granskas.

Att för verkställande av renstakning föreslås samma kvalifikationer som för upprättande av plan och kostnadsförslag är allenast ett befästande av hittills följd praxis.

Lättnad och förenkling i arbetet för länsstyrelser och lokala vägmyndigheter torde ernås genom förslagen om ändrad tid för flerårsplanerna, min-

skad underställning Kungl. Maj:ts prövning av däri upptagna förslag, möjlighet att få generalplan för längre vägsträcka upprättad, att likvid för undersökning av annan än vägingenjör kan utbetalas direkt av vägstyrelse, att kontrakt om vägbyggnad ej behöva upprättas samt att teknisk slutbesiktning av vägbyggnad skiljes från den ekonomiska slutbehandlingen.

Den föreslagna bestämmelsen, att länsstyrelse skall delgiva vägstyrelse densamma angående utdrag av fastställd flerårsplan, är att anse allenast såsom en konsekvens av syftet med dessa planer.

Såsom ordningsföreskrifter äro att anse vad som ifrågasättes i avseende å sätt för infordrande och prövning av entreprenadanbud.

Genom föreskriften, att undersökningsförrättare skall vara skyldig att samråda med vägingenjör och följa hans anvisningar, avses att giva länsstyrelse och vägingenjör möjlighet att från början planmässigt leda vägbyggandet i länet.

Härigenom ökas givetvis vägingenjörens arbete liksom ock genom den föreslagna skyldigheten att granska förslag till mindre broar. En ökning av för honom tillgänglig arbetskraft skulle emellertid ske genom vad som föreslagits om platskontrollanter.

## Utredningsmännens förslag beträffande den lokala vägorganisationen.

Vägingenjörernas ställning.

Enligt de för utredningsmännens arbete givna direktiven skall även till behandling upptagas frågan om vägingenjörernas ställning i organisatoriskt hänseende.

Enligt den av 1929 års riksdag antagna organisationsformen skall vägingenjör vara *väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman* med stationsort i vederbörande residensstad och med tjänstgöring hos länsstyrelsen. Redan då denna organisation av riksdagen beslutades, uttalade emellertid riksdagen, att dess ifrågavarande beslut fattades med tvekan och under förutsättning, att saken underkastades förnyad prövning i samband med det centrala organets omorganisation.

I de till utredningsmännen inkomna yttrandena ha skilda meningar kommit till synes.

Å ena sidan har uttryckligen förklarats, att intet funnits att erinra mot den nuvarande ordningen, och det har t. o. m. gjorts gällande, att om vägingenjören helt frigjordes från sin ställning som väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman, den sista möjligheten för sagda styrelse att i någon mån sammanhålla och tekniskt inverka på utvecklingen av landets vägväsende skulle så gott som avskäras. Å andra sidan har framhållits, att vägingenjörens nuvarande dubbelställning icke visat sig lycklig eller i längden hållbar. Sedan åt länsstyrelsen anförtrotts den ansvarsfulla upp-

giften att handhava den lokala vägorganisationen, borde enligt denna mening till dess förfogande stå en tekniskt utbildad person, som helt kunde ägna sig åt att biträda länsstyrelsen, utan att samtidigt vara betungad med utredningsarbete för annan myndighets räkning. Särskilt har framhållits, att utom för de egentliga till vägväsendet hörande ärendena vägingenjören måste stå till länsstyrelsens förfogande jämväl för avgivande av yttranden och verkställande av utredning i frågor rörande automobiltrafiken. Sistberörda slag av ärenden tarvade ofta undersökning på ort och ställe och hade under de senare åren i hög grad vuxit i antal. Från deras håll, vilka påyrka vägingenjörens anställande såsom en länsstyrelsens tjänsteman, ha jämväl förekommit yrkanden på att denne tjänsteman skall tjänstgöra såsom föredragande i vissa vägärenden, varigenom en avlastning av landskansliets arbete påståtts skola vinnas och visst dubbelarbete kunna undvikas. Det har vidare från samma håll påpekats, att den nuvarande ordningen medförde den olägenheten, att tjänstledighet för vägingenjören skulle beviljas av den centrala myndigheten, vilket förhållande medförde omgång och tidsutdräkt.

Vägingenjörens nuvarande ställning i organisatoriskt avseende har tillkommit på förslag av den sakkunnigberedning, vilken år 1927 tillsattes och samma år avgav sitt betänkande om ändrad organisation för väg- och vattenbyggnadsväsendet. Nämnda sakkunniga funno det vara av jämförelsevis underordnad betydelse, om vägingenjören benämndes en länsstyrelsens eller en väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman. Någon risk för slitningar mellan de båda myndigheterna syntes icke behöva föreligga. Ur organisatorisk synpunkt och med hänsyn till vikten av att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tekniska inflytande och ledning icke i något fall skulle kunna med åberopande av formella skäl undanskjutas, hade de sakkunniga utformat sitt förslag på denna punkt.

För egen del hava utredningsmännen funnit sig böra ansluta sig till dem som förorda bibehållandet av vägingenjörernas nuvarande inplacering i organisationen. Avgörande för utredningsmännens ståndpunktstagande i denna fråga har i första hand varit angelägenheten av ett fast samband mellan den lokala och den centrala vägorganisationen. Av vad utredningsmännen tidigare anfört torde framgå, att ett stärkande av den centrala myndighetens ställning i rent tekniska frågor av dem åsyftats, och det synes under sådana förhållanden naturligt, att denna myndighets direkta förmanskap över länsstyrelsernas tekniska rådgivare och biträde bibehålles. Härigenom blir det möjligt för den centrala vägmyndigheten och dess inspekterande organ, väginspektörerna, att genom direkta order till vägingenjörerna effektivt ingripa i tekniska frågor och fullgöra sin uppgift att främja vägväsendets planmässiga utveckling i tekniskt och ekonomiskt hänseende.

Ett ytterligare, om än icke i och för sig bärande skäl för bibehållandet av vägingenjörerna såsom den centrala vägmyndighetens tjänstemän hava utredningsmännen ansett sig finna i sättet för tillsättningen av dessa tjänstemän. Vägingenjör förordnas nu på föredragning av chefen för kommunikationsdepartementet av Kungl. Maj:t efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vederbörande länsstyrelse. Därest han övergår att bliva länsstyrelsens tjänsteman, torde det bliva ofrånkomligt, att frågan om hans utnämning överflyttas till socialdepartementet. Det synes emellertid utredningsmännen vara en fördel, att frågor om utnämnandet av tekniska tjänstemän handhavas av en med handläggning av tekniska frågor och bedömande av tekniska kvalifikationer förtrogen avdelning av Kungl. Maj:ts kansli.

Vad angår anmärkningen, att beviljande av tjänstledighet för vägingenjör medför omgång och tidsutdräkt, torde detta lätt kunna avhjälpas genom att länsstyrelse tillerkännes rätt att för kortare tid ensam bevilja sådan och att således allenast längre ledighet behöver underställas den centrala vägmyndigheten.

I anledning av de framförda yrkandena, att vägingenjörerna skola bliva *föredragande i länsstyrelsen i vissa vägärenden,* vilja utredningsmännen framhålla, att det remitterande av vägärenden från länsstyrelsen till vägingenjören, vilket man uppenbarligen avsett att onödiggöra genom en dylik anordning, redan nu undvikes av åtskilliga länsstyrelser genom personligt samarbete mellan landshövding eller vederbörande föredragande och vägingenjören. Detta förfaringssätt torde vara att tillråda. En i formellt hänseende tillfredsställande handläggning torde i de flesta fall kunna ernås genom att vägingenjören, efter det att ärendena i hans närvaro föredragits och sedan därvid ståndpunkt till dem tagits, genom anbringandet av sin signatur å koncept eller i diarium bekräftar, att han deltagit i ärendets handläggning. För den händelse han därvid är av avvikande mening från beslutet, bör han lämpligen göra anteckning härom i ett memorial, som bifogas den hos länsstyrelsen förvarade akten i ärendet. I de fall då särskilt yttrande av vägingenjör erfordras, torde sådant oftast kunna utan formlig remiss erhållas genom promemoria, som bilägges akten.

Lokal för vägingenjörens kontor.

I detta sammanhang anse utredningsmännen sig böra framhålla angelägenheten av att vägingenjören, där så låter sig göra, snarast beredes ämbetslokal i länsstyrelsen. Även om härigenom skulle erfordras ett kapitalutlägg, varå räntan är större än vad nu får utgivas i hyra för vägingenjörskontor, uppväges skillnaden mer än väl genom undvikande av den betydande tidsförlust, som orsakas av vägingenjörens mycket ofta erforderliga närvaro i länsstyrelsen. Ett direktiv för vederbörande att på-

skynda ordnandet av denna angelägenhet torde sålunda vara synnerligen påkallat.

Ordinarie eller extra stat?

Jämlikt beslut av 1929 års riksdag äro vägingenjörerna i avlöningshänseende upptagna å extra stat med ett arvode, motsvarande 30 löneklassen i den för ordinarie tjänstemän gällande löneskalan. Inplaceringen å extra stat står i överensstämmelse med gängse praxis vid tillkomsten av en ny statlig organisation. Det lärer nämligen ligga i sakens natur, att de närmaste åren efter en organisations tillblivelse måste bliva en prövningstid, varunder organisationens lämplighet konstateras och erforderliga jämkningar i densamma genomföras. Först sedan organisationen vunnit tillbörlig fasthet, är det möjligt att avgöra dess slutliga utformning och överföra dess tjänstemän å ordinarie stat.

Såsom framgår av den tidigare av utredningsmännen lämnade redogörelsen för inkomna yttranden rörande den nuvarande lokala organisationens ändamålsenlighet, ha de hörda myndigheterna och sammanslutningarna — frånsett några enstaka undantag — allmänt vitsordat den nya organisationens lämplighet och varmt förordat dess bibehållande för framtiden. Denna uppfattning delas även av utredningsmännen. Under sådana förhållanden och sedan de jämkningar vidtagits, vilka av utredningsmännen förordats, torde någon olägenhet av organisationens upptagande å ordinarie stat icke längre vara att befara. Utredningsmännen äro därför beredda att föreslå, att vägingenjörerna nu måtte beredas ordinarie anställning.

Vad beträffar vägingenjörernas lönegradsplacering, vilja utredningsmännen erinra, att vid riksdagsbehandlingen år 1929 av denna fråga framhölls, att det ur löneteknisk och organisatorisk synpunkt icke vore lämpligt, att dessa tjänstemän placerades i samma lönegrad som byråchefer och landssekreterare (B 30). Det framhölls vidare, att å de affärsdrivande verkens stater funnes en hel del tekniska befattningshavare i ansvarsfull ställning, vilkas avlöning utmätts efter 27 lönegraden. Med hänsyn härtill tillmättes vägingenjörernas arvode enligt 30 löneklassen, vilket ur rekryteringssynpunkt ansågs tillräckligt. Med hänsyn till den ståndpunkt riksdagen sålunda intagit till dessa tjänstemäns lönefråga och då utredningsmännen hava för avsikt att för väginspektörerna föreslå en inplacering i 29 lönegraden, synes av lönetekniska och organisatoriska skäl vägingenjörernas lön icke lämpligen böra utgå enligt högre lönegrad än den 28:de lönegraden i gällande avlöningsreglemente. Då emellertid begynnelselönen i denna lönegrad, med hänsyn till vägingenjörernas nuvarande lönesställning, synes alltför låg, skulle utredningsmännen vilja föreslå, att begynnelselönen för dessa tjänstemän inom nämnda lönegrad skall utgå enligt 30 löneklassen.

Vägingenjörernas antal.

Vägingenjörer finnas för närvarande anställda i alla län med undantag av Gotlands, där denne tjänstemans uppgifter fullgöras av vägingenjören i Uppsala län och dennes biträdande, å Gotland placerade ingenjör. Olägenheten med denna anordning har framhållits i motioner till årets riksdag och i de yttranden från länet, vilka inkommit till utredningsmännen. Länsstyrelsen i länet har i detta hänseende anfört följande:

»En olägenhet för Gotlands län av den nya organisationen — och en allvarlig sådan — är emellertid, att länet icke har egen vägingenjör. Gotlands behov av en egen sådan tjänsteman har redan från början stått klart för Konungens befallningshavande och även för övriga av saken berörda myndigheter. Vägnätets utsträckning är här ej obetydligare än i vissa andra län med egen vägingenjör. Härtill kommer länets insulära läge, som gör en sammankoppling med annat län olämplig särskilt på nu ifrågavarande område. Med den snabba utveckling, vägväsendet haft även i detta län, har det blivit nödvändigt för länsstyrelsen att ständigt hava tillgång till en fullt kvalificerad kraft på detta område både för övervakandet av vägarbetena och som rådgivare åt länsstyrelsen i hithörande frågor. För länsstyrelsen har det ofta varit synnerligen olägligt att, då ett ärende krävt skyndsam handläggning, vägingenjörens sakkunskap icke stått omedelbart till förfogande. Även för vägstyrelserna har den nu åsyftade anordningen medfört stora olägenheter — — —. Det torde vara otvivelaktigt, att orsaken till att ett stort antal arbeten, upptagna i 3-årsplanen för år 1931, icke ännu hunnit bliva utförda och delvis ännu icke ens påbörjats är att söka i omständigheter, som sammanhänga med den nuvarande anordningen i fråga om gemensam vägingenjör för Gotlands och Uppsala län.

Den omständigheten, att en biträdande vägingenjör är stationerad på Gotland, undanröjer icke svårigheterna, enär denne tjänstehavare tidvis måste tjänstgöra i Uppsala län samt kontrollen å vägarbetena åligger den ordinarie vägingenjören.

Den besparing, som väl närmast varit syftet med anställandet av en gemensam vägingenjör, har icke vunnits. Vägingenjörens och den biträdande vägingenjörens sammanlagda resekostnader hava nämligen uppgått till så stora belopp, att det är högst sannolikt, att det blivit för staten billigare, om Gotland haft egen vägingenjör. Konungens befallningshavande får härutinnan hänvisa till innehållet i de vid innevarande års riksdag väckta motioner om inrättande av en ordinarie vägingenjörstjänst för länet (F. K. motion nr 42, A. K. nr 70). Konungens befallningshavande kan i huvudsak instämma i vad i dessa motioner yttras.

Konungens befallningshavande håller bestämt före, att det för den rationella skötseln av vägväsendet på Gotland är nödvändigt, att länet får en egen vägingenjör och Konungens befallningshavande kan icke se någon anledning, varför icke en sådan anordning kunde genomföras, då denna icke skulle medföra några ökade utgifter.»

I anledning av ovanberörda motioner anförde innevarande års riksdag i skrivelse nr 6 A bland annat följande:

»Då nu av motionärerna påyrkats den biträdande vägingenjörsbefattningens ersättande med en ordinarie vägingenjör för Gotlands län, må erinras, att länsstyrelsen i Gotlands län visserligen tidigare i samband med nya vägorganisationens genomförande år 1930 uttalade sig för självständig vägingenjörs-

tjänst jämväl för Gotlands län liksom för rikets övriga län. Länsstyrelsen angav emellertid samtidigt, att den blivande innehavaren av befattningen sannolikt ej skulle bliva helt upptagen av sin tjänst, vadan han borde tillåtas bo på fastlandet och där utöva praktisk verksamhet men med skyldighet att inställa sig hos länsstyrelsen 'dels en gång i månaden och dels därutöver vid behov'. Redan med hänsyn till vad sålunda upplysts om de blivande arbetsuppgifternas begränsade omfattning, torde man på goda grunder kunna ifrågasätta, huruvida en särskild vägingenjörsbefattning enbart för Gotland med dess därvarande två vägdistrikt kan vara av förhållandena motiverad. Riksdagen underskattar visserligen ej vad motionärerna anfört om svårigheterna att erhålla erforderlig teknisk handledning vid vägarbetena liksom ej heller övriga av dem framhållna olägenheter av att länets vägingenjör är bosatt i Uppsala. Det vill dock synas riksdagen, att dessa olägenheter skulle i allt väsentligt kunna undanröjas genom en lämplig och med hänsynstagande till rådande särförhållanden verkställd fördelning av arbetsuppgifterna mellan vägingenjören och den i Visby stationerade biträdande vägingenjören; i detta avseende anser sig riksdagen böra fästa uppmärksamheten på att jämlikt gällande bestämmelser om den statliga vägorganisationen i länen (Sv. förf.-saml. 1930: 160) det åligger biträdande vägingenjör att vid behov tjänstgöra som vägingenjörs ställföreträdare. Skulle för sådant ändamål några särskilda bestämmelser eller anordningar påkallas för göromålens fördelning mellan vägingenjören och biträdande vägingenjören, förutsätter riksdagen, att i detta avseende erforderliga föreskrifter meddelas av Eders Kungl. Maj:t.»

Genom kungl. brev den 6 maj 1932 har därefter beträffande vägingenjören och biträdande vägingenjören i Uppsala och Gotlands län föreskrivits, att vägingenjören skall tillsvidare fullgöra honom enligt kungörelsen den 16 maj 1930 angående den statliga vägorganisationen i länen åvilande uppgifter i fråga om Gotlands län, allenast i den mån länsstyrelsen i sistnämnda län efter samråd med länsstyrelsen i Uppsala län därom särskilt förordnar, samt att biträdande vägingenjören skall tills vidare tjänstgöra endast inom Gotlands län och därvid i detta län fullgöra vägingenjörs åligganden, i den mån ej annat särskilt förordnas.

Genom detta kungl. brev har sålunda den biträdande vägingenjören å Gotland fått sig ålagda vägingenjörs samtliga uppgifter. En sådan anordning synes emellertid utredningsmännen icke i längden tillfredsställande.

Då behovet av en egen vägingenjör å Gotland uppenbarligen icke är övergående, synes rättvisan kräva, att den tjänsteman, som fullgör vägingenjörens uppgifter, jämväl erhåller en däremot svarande ställning. Utredningsmännen anse sig därför böra föreslå, att en särskild vägingenjörstjänst för Gotlands län inrättas och den där placerade biträdande vägingenjörens tjänst indrages.

Biträdande vägingenjörer och assistenter.

Såsom redan tidigare framhållits, har behovet av ökad arbetshjälp åt vägingenjörerna av hörda myndigheter och sammanslutningar så gott som enstämmigt vitsordats.

För närvarande finnes en biträdande vägingenjör i vart och ett av Stock-

holms, Östergötlands, Malmöhus, Älvsborgs, Kopparbergs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, varjämte finnes en för Uppsala och Gotlands län gemensam tjänsteman av detta slag. Antalet vägassistenter uppgår för närvarande till 10, fördelade med en dylik tjänsteman i vart och ett av Södermanlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Värmlands, Örebro och Gävleborgs län. En tillfällig vägassistent är vidare förordnad för en tid av åtta månader om året i Stockholms, Uppsala, Kalmar, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Västmanlands, Västernorrlands och Västerbottens län.

**Förteck-**

över rikets län, ordnade *dels* efter sammanlagd väglängd, *dels* belopp från anslag till landsvägar och vanliga bygdevägar, till landsbanan, till särskilda vägföretag, till enskilda utfartsvägar kostnader, *dels ock*

| Ordnings-n:r | Län | Sammanlagd väglängd år 1930 km. | Ordnings-n:r | Län | Länet tilldelade medel under budgetåret 1931/32 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Västerbottens | 4,891 | 1 | Västerbottens | 2,324,837 |
| 2 | Norrbottens | 4,732 | 2 | Västernorrlands | 2,163,240 |
| 3 | Älvsborgs | 4,633 | 3 | Norrbottens | 2,117,166 |
| 4 | Jönköpings | 4,335 | 4 | Jämtlands | 1,520,575 |
| 5 | Östergötlands | 4,094 | 5 | Stockholms | 1,204,396 |
| 6 | Värmlands | 4,014 | 6 | Malmöhus | 1,203,422 |
| 7 | Malmöhus | 3,857 | 7 | Älvsborgs | 1,139,514 |
| 8 | Skaraborgs | 3,691 | 8 | Kopparbergs | 1,091,491 |
| 9 | Kopparbergs | 3,642 | 9 | Värmlands | 1,059,492 |
| 10 | Kalmar | 3,557 | 10 | Göteborgs och Bohus | 1,007,745 |
| 11 | Kronobergs | 3,483 | 11 | Gävleborgs | 969,361 |
| 12 | Västernorrlands | 3,468 | 12 | Kalmar | 785,912 |
| 13 | Uppsala-Gotlands | * 3,348 | 13 | Östergötlands | 783,339 |
| 14 | Jämtlands | 3,326 | 14 | Södermanlands | 733,446 |
| 15 | Kristianstads | 3,131 | 15 | Skaraborgs | 726,334 |
| 16 | Gävleborgs | 2,767 | 16 | Kristianstads | 701,865 |
| 17 | Stockholms | 2,600 | 17 | Jönköpings | 652,527 |
| 18 | Örebro | 2,530 | 18 | Örebro | 640,577 |
| 19 | Södermanlands | 2,431 | 19 | Hallands | 581,868 |
| 20 | Västmanlands | 2,264 | 20 | Uppsala-Gotlands | * 529,984 |
| 21 | Hallands | 2,100 | 21 | Västmanlands | 525,689 |
| 22 | Göteborgs och Bohus | 2,010 | 22 | Blekinge | 511,124 |
| 23 | Blekinge | 1,299 | 23 | Kronobergs | 445,723 |
| | Summa | 76,203 | | Summa | 23,419,627 |

*) Uppsala 1 944
Gotlands 1 404

*) Uppsala 424 119
Gotlands 105 865

[1]) För Överkalix vägdistrikt har uppgift om underhållskostnaden ej inkommit, varför i beloppet ingår en

Arbetsbördans omfattning i de olika länen torde i viss mån kunna bedömas med ledning av nedanstående tabell.

Utredningsmännen hava ansett sig kunna utgå från att i de län, frånsett Gotlands, där biträdande vägingenjör ej finnes, minst en assistent bör stå till vägingenjörens förfogande.

Fördelningen av arbetskrafterna å länen med denna utgångspunkt framgår av tabellen å sid. 66.

Härutöver erfordras emellertid ytterligare ett antal tillfälliga assistenter. Antalet av dessa torde varje år böra av Kungl. Maj:t bestämmas med hänsyn till behovet av extra arbetskrafter. Så länge nu rådande arbetslös-

**ning**

efter summan av respektive län under ett budgetår tilldelade enkla bygdevägar, till ödebygdsvägar, för tillfartsvägar till inävensom från automobilskattemedel, *dels* efter vägunderhålls- efter folkmängd.

| Ordnings-n:r | Län | Vägunderhållskostnader 1931 |
|---|---|---|
| 1 | Malmöhus | 5,822,365 |
| 2 | Västerbottens | 3,473,326 |
| 3 | Norrbottens | [1] 3,456,133 |
| 4 | Västernorrlands | 3,380,215 |
| 5 | Kristianstads | 3,081,549 |
| 6 | Värmlands | 2,730,133 |
| 7 | Kopparbergs | 2,660,372 |
| 8 | Stockholms | 2,539,655 |
| 9 | Östergötlands | 2,535,993 |
| 10 | Älvsborgs | 2,361,291 |
| 11 | Jönköpings | 2,154,557 |
| 12 | Skaraborgs | 2,071,545 |
| 13 | Uppsala-Gotlands | *1,877,362 |
| 14 | Jämtlands | 1,813,907 |
| 15 | Gävleborgs | 1,775,125 |
| 16 | Örebro | 1,618,021 |
| 17 | Södermanlands | 1,560,772 |
| 18 | Kronobergs | 1,517,515 |
| 19 | Kalmar | 1,515,523 |
| 20 | Göteborgs och Bohus | 1,435,849 |
| 21 | Hallands | 1,254,362 |
| 22 | Västmanlands | 1,180,748 |
| 23 | Blekinge | 658,050 |
| | Summa | 52,474,368 |

*) Uppsala 1 292 961
Gotlands 584 401

för distriktet beräknad underhållskostnad.

| Ordnings-n:r | Län | Folkmängd den 31 dec. 1931 |
|---|---|---|
| 1 | Malmöhus | 512,366 |
| 2 | Göteborgs och Bohus | 460,054 |
| 3 | Älvsborgs | 313,778 |
| 4 | Östergötlands | 309,588 |
| 5 | Västernorrlands | 279,590 |
| 6 | Gävleborgs | 279,471 |
| 7 | Värmlands | 270,414 |
| 8 | Stockholms | 265,906 |
| 9 | Kopparbergs | 249,491 |
| 10 | Kristianstads | 246,185 |
| 11 | Skaraborgs | 242,299 |
| 12 | Jönköpings | 232,121 |
| 13 | Kalmar | 231,266 |
| 14 | Örebro | 218,598 |
| 15 | Västerbottens | 205,454 |
| 16 | Norrbottens | 201,642 |
| 17 | Uppsala-Gotlands | *195,032 |
| 18 | Södermanlands | 187,877 |
| 19 | Västmanlands | 161,297 |
| 20 | Kronobergs | 155,073 |
| 21 | Hallands | 150,548 |
| 22 | Blekinge | 144,942 |
| 23 | Jämtlands | 135,121 |
| | Summa | 5,648,113 |

*) Uppsala 137 582
Gotlands 57 450

| Län | Vägingenjör | Biträdande vägingenjör | Assistent |
|---|---|---|---|
| Stockholms | 1 | 1 | — |
| Uppsala | 1 | — | 1 |
| Södermanlands | 1 | — | 1 |
| Östergötlands | 1 | 1 | — |
| Jönköpings | 1 | — | 1 |
| Kronobergs | 1 | — | 1 |
| Kalmar | 1 | — | 1 |
| Gotlands | 1 | — | — |
| Blekinge | 1 | — | 1 |
| Kristianstads | 1 | — | 1 |
| Malmöhus | 1 | 1 | — |
| Hallands | 1 | — | 1 |
| Göteborgs och Bohus | 1 | — | 1 |
| Älvsborgs | 1 | 1 | — |
| Skaraborgs | 1 | — | 1 |
| Värmlands | 1 | — | 1 |
| Örebro | 1 | — | 1 |
| Västmanlands | 1 | — | 1 |
| Kopparbergs | 1 | 1 | — |
| Gävleborgs | 1 | — | 1 |
| Västernorrlands | 1 | 1 | — |
| Jämtlands | 1 | 1 | — |
| Västerbottens | 1 | 1 | — |
| Norrbottens | 1 | 1 | — |

het med därav föranlett ökat vägbyggande är rådande, torde det nuvarande till 12 uppgående antalet uppenbart icke förslå. Även under normala förhållanden lärer detta antal med hänsyn till den ökning av arbetsuppgifterna, som skulle bliva en följd av genomförandet av utredningsmännens förslag, böra ökas. Utredningsmännen finna erforderligt, att antalet för nästa budgetår ökas till 15 och att den nuvarande begränsningen av anställningstiden (8 månader om året) borttages.

Dessa tillfälliga assistenter böra av den centrala vägmyndigheten kunna förordnas till tjänstgöring allt efter behovet hos vägingenjörerna i länet och ett förordnande i ett län således kunna omfatta allenast en del av året liksom ock, där så kan finnas lämpligt, en assistent förordnas till tjänstgöring samtidigt i två angränsande län, exempelvis såsom kontrollant vid olika i dem pågående vägbyggen.

Rit- och skrivbiträden.

I anslaget till diverse kostnader till vägorganisationen i länen ingår för närvarande en post för rit- och skrivbiträden åt vägingenjörerna. I 1930 års statsverksproposition anfördes, att beträffande skrivbiträden kunde det ibland visa sig lämpligt att i stället för att antaga ny arbetskraft anlita hos länsstyrelsen redan anställt biträde, som ännu icke helt tagits i anspråk, och att, därest ritarbetena hos någon vägingenjör visade sig bliva av mindre omfattning, det kunde möjligen bliva ekonomiskt fördelaktigast att låta dem utföras annorledes än genom hos länsstyrelsen anställd per-

son. Rörande användningen av denna anslagspost synes i anledning härav viss tvekan hava rått. Det har sålunda bland annat blivit ifrågasatt, huruvida särskilda biträden för skrivning och för ritning skulle få komma till användning eller om ritbiträdena endast skulle få användas i kontorsarbete. Denna fråga har aktualiserats genom att vägingenjörerna i flera fall för dessa ändamål begagnat sig av manliga biträden med sådana kvalifikationer, att deras användande för arbeten ute på marken varit möjligt. Det har då ansetts lämpligt, att dessa arbetskrafter, i den mån deras tid i övrigt det medgiver, skulle av vägingenjörerna kunna användas såsom biträde vid undersökningsförrättningar för utförande av mindre krävande fältarbeten och massberäkningar m. m. Framställning i sådant syfte har gjorts av länsstyrelsen i Gotlands län i underdånig skrivelse den 4 juli 1932, vilken överlämnats till utredningsmännen för att tagas i övervägande vid fullgörandet av dessas uppdrag.

Såvitt utredningsmännen kunna finna, vore en dylik anordning lämplig, och bör anslagspostens rubricering icke lägga hinder i vägen för användning av ritbiträdena för utförande av dylika mindre undersökningsarbeten. För undvikande av missförstånd bör möjligen i detta hänseende ett förtydligande uttalande inflyta i nästa statsverksproposition, varjämte dessa ritbiträden böra inordnas i reseklass, exempelvis den nu för vägingenjörsassistent gällande rese- och traktamentsklassen III E.

Kamerala biträden.

Såsom framgår av vad ovan anförts beträffande vägingenjören åliggande granskning av väghållningsdistriktens räkenskaper, hava utredningsmännen icke tänkt sig någon annan förändring därutinnan än den som torde bliva en följd av 1929 års vägsakkunnigas förslag om ändrad sammansättning av vägdistriktens egen revision. Vägingenjörernas granskningsskyldighet av vägdistriktens underhållsräkenskaper kommer alltså att kvarstå. Det kan emellertid lätt inträffa, att vägingenjören vid den tidpunkt, då revideringen rätteligen bör ske, kan vara osedvanligt upptagen av andra trängande göromål med den påföljd, att revisionen blir fördröjd och utbetalningen till vägdistrikten kommer att ske vid en senare tidpunkt än dessa beräknat. Det kan vidare inträffa, att revisionen av någon anledning kan vara förenad med särskilda svårigheter av den art, att man knappast rimligtvis kan kräva, att dessa skola kunna bemästras av en icke särskilt bokföringskunnig person. Ur båda dessa synpunkter är det angeläget, att länsstyrelserna erhålla möjlighet bereda vägingenjören särskilt för ändamålet utbildad arbetshjälp inom eller utom länsstyrelsen.

Redan nu finnes visserligen under anslaget till kostnader för vägorganisationen i länen upptagen en anslagspost till kamerala biträden. Enligt ett uttalande av vederbörande departementschef vid framläggandet av 1930 års statsverksproposition skulle emellertid dessa arbetskrafter vara

avsedda att utföra det arbete, som tidigare utförts av tjänstemän inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med andra ord, den granskning av byggnadsräkenskaper, som tidigare ålegat denna styrelse. För biträde med granskning av underhållsräkenskaperna torde alltså dessa medel icke vara avsedda.

Ersättning åt de sålunda ifrågasatta för underhållsräkenskapers granskning avsedda biträdena torde möjligen kunna beredas från sjätte huvudtitelns allmänna anslag till skrivmaterialier och expenser, vid vilket anslags beräknande hänsyn härtill i så fall torde böra tagas. Utredningsmännen förutsätta emellertid, att de erforderliga medlen skola stanna vid ett blygsamt belopp, exempelvis vid ett par hundra kronor för varje länsstyrelse.

Fasta resekostnadsanslag?

Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har slutligen till utredningsmännen överlämnats ett kungl. brev av den 7 mars 1930, varigenom styrelsen anbefallts att verkställa utredning rörande möjligheten att bestämma visst resebidrag till vägingenjörerna.

Kungl. Maj:ts ifrågavarande beslut är föranlett av ett uttalande av statskontoret i samband med granskningen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsäskanden för budgetåret 1930/1931. Statskontoret anförde därvid bland annat, att beträffande vägingenjörernas resekostnader vore att märka, att anledning syntes föreligga att undersöka, huruvida det icke kunde anses för statsverket förmånligt, att — i likhet med vad som vore fallet beträffande vissa befattningshavare vid domänverket — avtal träffades med vägingenjörerna om visst resebidrag med skyldighet för dessa att vid sina förrättningar utan särskild kostnad begagna eget motorfordon.

Utredningsmännen kunna för sin del icke finna det lämpligt, att anslaget till vägingenjörernas resor bestämmes till fast belopp. Dessa tjänstemäns uppgift att i olika avseenden utöva kontroll över vägväsendet skulle nämligen lätt kunna förfelas genom den av statskontoret föreslagna anordningen. Om ett bestämt belopp ställes till deras förfogande för bestridande av samtliga resor, torde det för vägingenjörerna ligga nära till hands att inskränka resornas antal, och då deras kontroll avser övervakande av ändamålsenligaste användning av statsmedel till högst betydande belopp, torde den besparing, som kunde för statsverket uppkomma i minskade resekostnader, måhända kunna medföra mångdubbelt större förluster genom oekonomiskt användande av anvisade statsbidrag. Redan nu förekomma klagomål över att vägingenjörernas kontrollerande verksamhet eftersättes, och det synes under sådana förhållanden oklokt att vidtaga åtgärder, som kunna vara ägnade att göra dessa klagomål i än högre grad berättigade.

Såsom förut framhållits, skulle antalet vägingenjörer ökas från 23 till 24. En dylik tjänsteman skulle nämligen tillkomma för Gotlands län. Motsvarande minskning förutsättes i antalet biträdande vägingenjörer från 10 till 9. Antalet vägingenjörsassistenter skulle däremot ökas från 10 till 14 genom tillkomsten av dylika tjänstemän i Uppsala, Blekinge, Hallands och Västmanlands län. Slutligen skulle antalet tillfälliga vägingenjörsassistenter ökas från 12 till 15, varjämte förutsättes, att den nuvarande inskränkningen av dessas anställningstid till 8 månader av året skulle upphöra.

Den här nedan närmare specificerade kostnaden för vägingenjörer, biträdande vägingenjörer och vägingenjörsassistenter samt tillfälliga vägingenjörsassistenter skulle enligt utredningsmännens beräkning komma att uppgå till sammanlagt 451,840 kronor i stället för i årets riksstat för ändamålet beräknade 410,400 kronor. Enligt kungl. brev den 27 mars 1931 skola emellertid inflytande arvoden för av dessa tjänstemän verkställda förrättningar av länsstyrelserna tillsvidare, så länge anslag för ändamålet utgår, tillgodoföras extra förslagsanslaget till vägingenjörer, biträdande vägingenjörer och vägingenjörsassistenter. Enligt vad utredningsmännen inhämtat, ha under budgetåret 1931/1932 i ersättning för dylika förrättningar influtit 84,126 kronor 75 öre. Då emellertid den ytterligare arbetshjälp, som enligt förslaget skulle ställas till vägingenjörernas förfogande, avser att bereda dessa tillfälle att åtaga sig dylika förrättningar i ökad utsträckning, torde säkerligen inkomsterna å anslaget ej obetydligt ökas. Utredningsmännen hava ansett sig kunna utgå från att denna inkomstökning kommer att helt kompensera den inträdande utgiftsökningen. Med hänsyn härtill hava utredningsmännen ansett sig kunna beräkna behövliga anslagsmedel till samma belopp som det för innevarande budgetår i riksstaten upptagna eller 330,000 kronor. De beräknade inkomsterna ha ansetts böra tillgodoföras det ordinarie anslaget till vägingenjörer.

Anslaget till diverse kostnader för vägorganisationen i länen uppgår f. n. till 208,000 kronor. I underdånig skrivelse den 5 september 1932 angående för nästkommande budgetår behövliga anslag har emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med hänsyn till därom gjorda framställningar från länsstyrelserna funnit sig böra hemställa, att anslaget ifråga måtte ökas till 215,000 kronor. Utredningsmännen hava, efter granskning av länsstyrelsernas äskanden, ansett sig böra i överensstämmelse med styrelsens hemställan beräkna anslagsbehovet för nämnda ändamål till 215,000 kronor.

Vad slutligen beträffar resekostnadsanslaget till vägingenjörer, biträdande vägingenjörer och vägingenjörsassistenter, är nämnda anslag för innevarande budgetår beräknat till 125,000 kronor. Då med detta anslag

skall bestridas resekostnad för ett större antal tjänstemän än tillförne, anse sig utredningsmännen icke kunna föreslå ett lägre belopp för detta ändamål än 150,000 kronor.

Med hänsyn till vad ovan anförts, hava utredningsmännen ansett, att för vägorganisationen i länen i riksstaten böra upptagas följande anslag:

**Vägorganisationen i länen.**

I. *Vägingenjörer*, förslagsanslag, att direkt utgå av automobilskattemedel, ordinarie anslag ..... 153,560: —

Stat:

| | | |
|---|---|---|
| Avlöning åt vägingenjörer ..... | 255,240: — | |
| Dyrtidstillägg ..... | 20,160: — | |
| Summa kronor | | 275,400: — |

II. *Biträdande vägingenjörer och vägingenjörsassistenter*, förslagsanslag, att direkt utgå av automobilskattemedel, extra anslag ..... 176,440: —

Stat:

*Biträdande vägingenjörer och vägingenjörsassistenter.*

| | | |
|---|---|---|
| Avlöning jämte särskilda förmåner till biträdande vägingenjörer, ävensom vikariatsersättningar, förslagsvis ..... | 53,000: — | |
| Avlöning jämte särskilda förmåner till vägingenjörsassistenter ..... | 52,000: — | |
| Dyrtidstillägg, förslagsvis ..... | 10,500: — | |
| Summa kronor | | 115,500: — |

*Tillfälliga vägingenjörsassistenter.*

| | | |
|---|---|---|
| Avlöning ..... | 55,400: — | |
| Dyrtidstillägg, förslagsvis ..... | 5,540: — | |
| Summa kronor | | 60,940: — |

III. *Diverse kostnader för vägorganisationen i länen*, förslagsanslag, att direkt utgå av automobilskattemedel, extra anslag ..... 215,000: —

| | | |
|---|---|---|
| Rit- och skrivbiträden ..... | 91,218: — | |
| Kamerala biträden ..... | 25,900: — | |
| Dyrtidstillägg, förslagsvis ..... | 13,000: — | |
| Kontorskostnader, förslagsvis ..... | 84,300: — | |
| Summa kronor | | 214,418: — |

IV. *Resekostnader för vägingenjörer, biträdande vägingenjörer och vägingenjörsassistenter*, förslagsanslag, att direkt utgå av automobilskattemedel, extra anslag ..... 150,000: —

## Utredningsmännens förslag beträffande den statliga centrala vägmyndigheten.

### Centralt verk eller inspektion.

I direktiven för utredningen har i anslutning till vissa av 1928 års riksdag gjorda uttalanden bland annat framhållits, att utredningen även borde omfatta frågan, huruvida ändrade förhållanden eller vunna erfarenheter borde föranleda övergång till helt nya organisatoriska former för utövande av den centrala uppsikten över väg- och vattenbyggnadsväsendet och för ombesörjande av de övriga göromål, som för närvarande åvilade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I berörda riksdagsuttalande framhölls, *att* de å styrelsens hamnavdelning handlagda vattenbyggnads-, speciellt hamnbyggnadsärendena, syntes vara av jämförelsevis ringa omfattning och torde med avvecklingen av fiskehamnsbyggandet alltjämt komma att minskas, *att* styrelsens befattning med enskilda järnvägar under byggnad numera vore och säkerligen även för framtiden komme att bliva av mycket ringa omfattning, *att* beträffande järnvägsärenden i övrigt — d. v. s. teknisk kontroll samt säkerhets- och tjänstgöringsreglementsärenden — och vägärenden åtskilliga synpunkter syntes kunna anföras mot dessas sammanhållande inom samma ämbetsverk. Enligt riksdagens mening kunde starka skäl anföras för att i stället upprätta en väginspektion och en järnvägsinspektion med en i förhållande till nuvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avsevärt reducerad personal.

Vad beträffar frågan, huruvida den centrala vägmyndigheten skall hava karaktären av en väginspektion eller ett centralt verk, må till en början erinras, att det, såsom framgår av vad ovan anförts, icke är enbart inspekterande åligganden, som utredningsmännen tillämnat den centrala myndigheten. Dess nuvarande mera vagt formulerade uppgift att söka främja vägväsendets utveckling i tekniskt och tekniskt-ekonomiskt avseende har enligt utredningsmännens förslag givits betydligt skärpt innebörd, varigenom möjlighet beretts nämnda centrala organ att effektivt ingripa både i utformandet av landets vägsystem och i utförandet av vägföretagen. Den centrala myndigheten blir på detta sätt ett verkligt ledande organ och bör därför även givas en ställning, tillräckligt stark för att möjliggöra genomförandet av dess intentioner. Såvitt utredningsmännen kunna finna, föreligger ingen möjlighet att inrymma sådan befogenhet inom en inspektion. Härför kräves ett centralt verk med en chef i tjänstehänseende likställd med länscheferna, med vilka han i viktiga hänseenden har att förhandla och samarbeta. Enligt utredningsmännens mening bör sålunda verkets chef tilläggas generaldirektörs ställning.

Redan den nuvarande vägorganisationen kräver sålunda tillvaron av ett centralt statligt verk. Genom tillkomsten av riksvägar, byggda genom sta-

tens försorg, skulle staten komma att påläggas en ny uppgift, för vilkens genomförande ett statligt organ kräves. Såvitt utredningsmännen kunna finna, lärer det ligga i sakens natur, att samma organ bör handlägga båda dessa uppgifter, och därmed torde ytterligare skäl för behövligheten av ett starkt centralt verk hava tillkommit.

### Det centrala verkets uppgifter.

I den nuvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppgifter ingå förutom vägärenden även byggande av och inspektion över vissa hamnföretag samt kontroll i vissa avseenden över enskilda järnvägar.

Såsom förut nämnts har ifrågasatts, att dessa senare båda slag av ärenden skulle överflyttas till andra statens verk. Då enligt utredningsmännens mening ett centralt statligt verk i varje fall erfordras för vägärenden, torde med denna utgångspunkt något överförande till annat ämbetsverk av hamn- eller järnvägsärenden endast böra ske, om de kunna avses där vinna en bättre handläggning.

Hamnärenden.

Vad då först angår hamnärenden, så handläggas f. n. å den å extra stat uppförda hamnbyrån ärenden angående

byggnad, underhåll och förvaltning, upprättande av förslag till om- eller nybyggnad av statens fiskehamnar;

byggnad, underhåll samt upprättande av förslag till om- eller nybyggnad av statsunderstödda fiskehamnar ävensom hamnarna berörande ärenden rörande underhållsfonder och granskning av taxor;

granskning av inkomna förslag, kontroll vid byggnad, underhållsinspektion och granskning av taxor beträffande handelshamnar och farleder;

vattenkraftlåneärenden (gemensamt med kommerskollegium);

granskning och handläggning av ärenden berörande avdikningsanslaget och avdikningslånefonden, sjösänkningar, sjö- och flodregleringar, vattenledningar samt skyddsåtgärder mot skärningar och översvämningar; och slutligen

teknisk tillsyn å allmän flottleds underhåll och nyttjande, vilken uppgift hittills ålegat de indragna tjänstemännen i väg- och vattenbyggnadsdistrikten.

Beträffande tillsynen av flottled stadgas i 70 § i lagen om flottning i allmän flottled, att den tekniska tillsynen å flottledsanläggningarnas underhåll och nyttjande åligger under länsstyrelsernas överinseende tillika tjänstemännen å väg- och vattenbyggnadsdistrikten, vilka hava att verkställa inspektion å flottlederna i enlighet med de närmare föreskrifter, som därom varda av Konungen meddelade. Sedan genom riksdagens beslut distriktstjänstemannaorganisationen upphävts, har i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens instruktion införts den bestämmelsen, att styrelsen har att genom sina tjänstemän öva den tekniska tillsyn å allmän flottleds underhåll och nyttjande, som hittills ålegat tjänstemännen i väg- och vatten-

byggnadsdistrikten. Såvitt de sakkunniga hava sig bekant, har bestämmelsen om inspektion av flottled hittills ej kommit i tillämpning i något fall.

Tidigare har erinrats, att 1928 års riksdag såsom sin mening uttalat, att de å styrelsens hamnavdelning handlagda vattenbyggnads-, speciellt hamnbyggnadsärendena, syntes vara av ringa omfattning och att de torde med avvecklingen av fiskehamnsbyggandet alltjämt komma att minskas.

Sedan detta uttalande gjordes, har emellertid, som nyss nämnts, i samband med den nya lokala vägorganisationens tillkomst den 1 juli 1930 de tidigare distriktstjänstemännen indragits, och dessas arbete har i viss utsträckning överflyttats på hamnavdelningen, som bl. a. fått övertaga arbetet med uppgörande av arbetsplaner samt all inspektionsverksamhet beträffande hamnars och farleders byggnad och underhåll. Härtill kommer, att antalet statsunderstödda fiskehamnar ökats, varigenom styrelsens arbete givetvis tilltagit i omfattning. Under ovan angivna förhållanden torde tillräckliga arbetsuppgifter föreligga för ett centralt organ för handläggning av hamnärenden.

Att såsom ifrågasatts lägga dessa uppgifter till vattenfallsstyrelsen synes utredningsmännen stå i strid med de senaste årens strävanden att i möjligaste mån befria statens affärsverk från alla med själva affärsverksamheten ej sammanhängande uppgifter. I själva verket torde det ligga närmare till hands att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnavdelning överflytta de kanalärenden, som nu handläggas av vattenfallsstyrelsen, nämligen förvaltningen av Trollhätte och Södertälje kanaler. Tanken på en dylik överflyttning har varit föremål för övervägande av 1925 års sakkunniga för omorganisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet, vilka emellertid funno avgörande skäl föreligga mot en sådan anordning och till stöd för denna sin åsikt framhöllo följande.

Trollhätte kanal stode i sådant intressesamband med Trollhätte kraftverk beträffande vattendisposition m. m., att det torde falla sig svårt att sköta de båda företagen under skilda förvaltningar. Följaktligen torde någon ändring icke böra vidtagas med Trollhätte kanal. Beträffande Södertälje kanal förelåge inga dylika skäl, men om vattenfallsstyrelsen skulle förvalta Trollhätte kanal, torde det vara mest ändamålsenligt, att även Södertälje kanals förvaltning uppdroges åt samma styrelse, som hade med kanalförvaltning förtrogen personal och kunde tillgodogöra den samlade erfarenheten rörande kanalrörelse. En viss samverkan i de båda kanalernas taxeangelägenheter kunde också vara av betydelse. Vidare funnes för Trollhätte kanal mudderverk m. fl. redskap för underhållet, vilka kunde användas för båda kanalerna. Slutligen förtjänade framhållas, att vattenfallsstyrelsen såsom ett affärsverk hade en i viss mån större självständig befogenhet, som underlättade en affärsmässig skötsel. De sakkunniga funne således, att nämnda båda kanaler lämpligen borde fortfarande förvaltas av vattenfallsstyrelsen, och de sakkunniga

hade vid överläggningar inhämtat, att även vattenfallsstyrelsens chef vore av samma mening.

Vad 1925 års sakkunniga sålunda anförde synes utredningsmännen alltjämt utgöra bärande skäl för bibehållandet av nyssnämnda kanalverk under vattenfallsstyrelsens förvaltning.

Då något annat statens verk icke har en sådan organisation, att det utan betydliga förändringar kan tänkas kunna övertaga handläggningen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnärenden eller äga större förutsättningar därtill, böra dessa enligt utredningsmännens mening bibehållas hos sistberörda verk.

Järnvägsärenden.

*Järnvägsbyråns uppgifter* äro *för närvarande* huvudsakligen följande.

Det åligger byrån *att,* då sådant av vederbörande begäres, vara rådgivande beträffande undersökningar eller arbetens utförande ävensom övervakande; *att,* då till styrelsen inkommer eller överlämnas väckt fråga om företagande av järnvägsanläggning, som skall utföras med bidrag av statsmedel, granska och, där sådant finnes behövligt, låta omarbeta medföljande ritningar och kostnadsförslag eller från vederbörande infordra felande dylika eller eljest nödiga handlingar; *att,* där statsbidrag i form av anslag eller lån äskas, tillse, att de för sådant bidrags erhållande stadgade villkoren äro fullgjorda och att uppgift finnes å de tillgångar, som för övrigt äro tillgängliga för företagets utförande; *att* hava tillsyn över arbetenas utförande i enlighet med fastställda planer och givna föreskrifter, så att inga mera väsentliga ändringar må äga rum utan vederbörligt tillstånd; *att* övervaka, att redan utförda anläggningar varda ändamålsenligt och i enlighet med givna föreskrifter underhållna, så att hinder och uppehåll i kommunikationerna icke må genom olämpliga anordningar eller bristfälligheter uppkomma eller det med anläggningen åsyftade gagnet förminskas; *att* på anmälan låta i stadgad ordning verkställa besiktning och avsyning av enskild järnväg samt lämna tillstånd till sådan järnvägs upplåtande för allmän trafik; *att* i regel bestämma benämning å stationer och hållplatser på nya järnvägar ävensom meddela tillstånd till anläggande av nya stationer och hållplatser på trafikerade järnvägar; *att* handhava kontrollen över de enskilda järnvägarnas rullande materiel *samt att* fastställa tjänstgöringsreglemente för dylika järnvägar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nuvarande befattning med de enskilda järnvägarna består sålunda huvudsakligen i kontroll över *dels* byggandet av sådan järnväg, *dels* banunderhållet, *dels* den rullande materielen *och dels* trafiksäkerheten.

Det torde till en början böra framhållas, att byggandet av enskilda järnvägar här i landet praktiskt taget avstannat. Vidare må erinras om att koncessionerna för de enskilda järnvägarna i regel stadga, att järnvägen skall vara underkastad kontroll från statens sida genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i avseende å dess underhållande för all framtid samt vara pliktig att verkställa de förbättringar, som kunna föreskrivas för vinnande av nödig trafiksäkerhet.

Inspektionen av underhållet av banan med fasta anläggningar och byggnader samt särskild kontroll av broar skedde förr genom de dåvarande distriktstjänstemännen, vilka årligen förordnades därtill av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Genom den nya vägorganisationens omformning fr. o. m. den 1 juli 1930 har underhållskontrollen överflyttats till tre baninspektörer, vilka utgöras av tre distriktschefer å indragningsstat och vilka årligen förordnas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att inspektera vissa angivna enskilda järnvägar. Ersättningen för förrättningen utgår enligt av Kungl. Maj:t fastställd taxa med dagarvode och för resor enligt resereglementet.

Kontrollen över de enskilda järnvägarnas rullande materiel är för närvarande uppdelad mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen i huvudsak på det sätt, att järnvägsstyrelsen förordnar förrättningsman, då fråga är om ny normalspårig materiel eller materiel till ännu icke öppnad smalspårig järnväg, under det att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eljest ensam handlägger frågor rörande ny smalspårig materiel samt underhållsinspektioner å all såväl smalspårig som normalspårig materiel.

Förutom genom underhållsinspektionen samt den vid banans byggande skedda besiktningen, avsyningen och godkännandet av järnvägsanläggningen och den rullande materielen har staten inflytande på trafiksäkerheten genom fastställandet av det tjänstgöringsreglemente, som är föreskrivet genom kungl. kungörelsen den 21 oktober 1864 och som skall innehålla föreskrifter rörande säkerhetstjänsten. Fastställandet av tjänstgöringsreglemente har genom kungl. brev den 2 mars 1923 överflyttats från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som dock i vissa fall av principiell innebörd har att samråda med järnvägsstyrelsen. Ifrågavarande ärenden handläggas inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen närmast av maskininspektören, som även i viss mån utövar tillsyn å tjänstgöringsreglementets efterlevnad.

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

Vid sidan av den kontroll över enskilda järnvägar, vilken, som ovan sagts, tillkommer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen, utövas statlig tillsyn över nämnda järnvägar jämväl i vissa rent ekonomiska hänseenden. Sålunda fastställes, i enlighet med de för de särskilda enskilda järnvägarna givna koncessionsvillkoren, taxa för transporter å järnvägarna av Kungl. Maj:t, som därvid plägar inhämta järnvägsstyrelsens yttrande. Därjämte övas av riksgäldskontoret och statsrevisorerna en viss uppsikt över sådana järnvägar, vilka erhållit statslån.

Slutligen brukar järnvägsstyrelsens yttrande av Kungl. Maj:t infordras i vissa gemenskapsärenden mellan enskilda järnvägar inbördes eller mellan statens och enskilda järnvägar, exempelvis rörande gemensamt begagnande av föreningsstationer m. m.

Vad först angår *inspektionen av banunderhållet*, så anse de sakkunniga att densamma bör inflyttas direkt under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägsbyrå och att sålunda den nuvarande baninspektionen genom särskilt förordnade baninspektörer bör upphöra.

Den föreliggande splittringen mellan olika myndigheter av *kontrollen över de enskilda järnvägarnas rullande materiel* föranledde 1925 års sakkunniga att föreslå, att järnvägsstyrelsens befattning med dessa järnvägar skulle helt upphöra. Enligt de sakkunnigas mening talade bestämda principiella skäl mot att kombinera statens affärsrörelse med tillsyn å de enskilda järnvägarna. De sakkunniga anförde vidare följande:

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

De sakkunniga finna också, att en sådan anordning är praktiskt väl genomförbar. Den ban- och byggnadstekniska tillsynen är redan nu förlagd till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och beträffande den maskintekniska tillsynen torde bärande skäl knappast förefinnas för att bibehålla den nuvarande splittringen mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen. I samband med dessa båda grenar av teknisk tillsyn bör ock den egentliga driftkontrollen i erforderlig grad kunna utövas. I dessa avseenden torde redan principiell enighet föreligga om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ställning som tillsynsmyndighet, och någon farhåga för att icke tillräcklig fackkännedom skall förefinnas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde icke behöva yppas. Såsom en nyhet tillkommer den ekonomiska tillsynen, som kräver, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillföres erforderlig kompetens, och om så

sker torde intet hindra, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen övertager järnvägsstyrelsens funktioner även i dessa avseenden. Liksom det är självfallet, att järnvägsstyrelsen i tekniska och driftstekniska angelägenheter skall beredas tillfälle att göra sina synpunkter gällande i sådana avseenden, som hava betydelse för samtrafiken med statens järnvägar, måste även i taxeväsendet och i erforderliga fall i övriga ekonomiska frågor samarbete äga rum mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen för att åvägabringa nödig enhetlighet i själva grundprinciperna. Det torde emellertid icke behöva befaras, att ett sådant samarbete skall åstadkomma onödig omgång eller att icke enhetlighet i principerna skall kunna uppnås i den utsträckning, som är önsklig. I taxeväsendet har ju för övrigt Kungl. Maj:t avgörandet i sin hand.

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

Vad 1925 års sakkunniga sålunda anfört, synes utredningsmännen principiellt riktigt. Och vad beträffar överförandet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av järnvägsstyrelsens nuvarande befattning med kontrollen över de enskilda järnvägarnas rullande materiel, vilja utredningsmännen tillstyrka en sådan åtgärd.

Vad däremot beträffar *den ekonomiska inspektionen*, äro utredningsmännen, som nämnt, visserligen i princip ense med de sakkunniga men måste dock ifrågasätta, huruvida tidpunkten för skapandet av en sådan inspektion just nu är lämplig.

Som bekant hava järnvägarna och särskilt flertalet av de enskilda järnvägarna för närvarande att dragas med mycket stora ekonomiska svårigheter, beroende dels på den allmänna ekonomiska depressionen samt dels och framför allt på automobiltrafikens utomordentliga utveckling och övermäktiga konkurrens. Frågan, i vad mån från statens sida åtgärder böra vidtagas i syfte att ernå en förbättring i de enskilda järnvägarnas ekonomi, har varit föremål för uppmärksamhet senast vid innevarande års riksdag, som i skrivelse den 13 juni, nr 364, bl. a. underströk angelägenheten av att spörsmålet, huruvida kravet på ingripande från statsmakternas sida för reglerandet av förhållandet mellan olika trafikföretag, snarast gjordes till föremål för ingående prövning av sakkunniga. I berörda riksdagsskrivelse framhölls bl. a., att den blivande undersökningen icke endast borde inriktas på biltrafiken rörande frågor, såsom om nämnda trafik bure alla de kostnader för vägväsendet m. m., som rätteligen borde åvila densamma, utan även på frågan, huruvida icke järnvägarna genom lämpliga jämkningar i nu gällande författningsbestämmelser och andra föreskrifter kunde beredas möjligheter till en mera smidig anpassning efter det förändrade läge, som inträtt genom uppkomsten av bilkonkurren-

sen. Åtgärder i sist angivna riktning skulle bland annat underlätta genomförandet av förenkling i järnvägarnas organisationsformer och rationalisering av deras drift.

I anledning av riksdagens ovanberörda skrivelse ha därefter tillkallats särskilda sakkunniga för verkställandet av en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål.

Det synes icke osannolikt, att den sålunda tillsatta sakkunnigberedningen kan framkomma med uppslag, som kunna inverka på den enskilda järnvägsorganisationens ekonomiska gestaltning och föranleda genomgripande förändringar i den nuvarande kontrollen på detta område. Med hänsyn härtill och då genom tillkomsten av verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik och samtrafiksnämnden för järnvägarnas godssamtrafik redan skapats opartiska organ för viktiga ekonomiska mellanhavanden mellan järnvägarna, statens och enskilda, anse sig utredningsmännen för närvarande icke kunna förorda inrättandet av särskilt organ inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för handhavandet av de enskilda järnvägarnas taxeärenden och annan ekonomisk inspektion över nämnda järnvägar.

*En sammanfattning av de sakkunnigas förslag beträffande järnvägsärenden* blir att å styrelsens järnvägsbyrå handläggas alla de ärenden och direkt genom byrån utövas all den inspektion, som avse de enskilda järnvägarnas byggande, banunderhåll och rullande materiel samt trafiksäkerheten å desamma, men däremot icke, åtminstone tillsvidare, ärenden beträffande taxeväsendet och ekonomisk inspektion.

Vägtrafiksärenden.

I detta sammanhang torde den sedan åtskilliga år tillbaka debatterade frågan om behovet av sammanhållande organ för vägtrafiksfrågor böra upptagas till behandling.

Enligt motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan handläggas f. n. alla ärenden rörande motor- och vägtrafiken av bilbesiktningsmännen, länsstyrelserna och i vissa fall efter besvär över länsstyrelsens beslut i sista hand av Kungl. Maj:t. Sådana ärenden angå bl. a. besiktning av motorfordon, prövning av motorförares kompetens, utfärdande av körkort, meddelande av tillstånd till yrkesmässig trafik, till länstrafik och till linjetrafik, fastställande av taxor, beviljande av dispenser och meddelande av inskränkningar i avseende på i förordningarna lämnade stadganden om hjultryck, fordonsbredd och hastighet eller angående vägtrafiken över huvud taget. Vid prövningen av alla dessa ärenden kan varje länsstyrelse bestämma efter eget omdöme och gottfinnande, och något sammanhållande organ, som verkar för enhetlighet på området eller som kan av Kungl.

Maj:t höras i dessa ärenden, finnes icke. Visserligen hava genom kommunikationsdepartementet *dels* vissa bestämmelser utfärdats för enhetliga taxor och vägmärken samt *dels* vissa övervägande skett, såsom rörande enhetliga bestämmelser för inskränkningar i motortrafiken å de allmänna vägarna och för det maximala hjultrycket, i vilka fall Kungl. Maj:t hört väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Någon speciell sakkunskap i dessa frågor har emellertid ej förefunnits inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Att denna brist behöver avhjälpas har från åtskilliga håll vitsordats. Därvid har bl. a. ifrågasatts inrättande av ett vägråd, sammansatt av representanter för olika intressenter, vilket råd skulle äga att besluta i vissa frågor av ovan angiven natur.

Utredningsmännen förmena emellertid, att det skulle bliva svårt att inom ett dylikt råd, vars arbetssätt säkerligen skulle bliva tungrott och verka onödigt försenande på ärendenas avgörande, få gehör för den trafikerande allmänhetens synpunkter. Fara vore därjämte, att besluten skulle gå i kompromissens tecken. Det torde enligt utredningsmännens mening vara nödvändigt att i dessa som andra fall, där statlig kontroll erfordras, låta den utövas av en auktoritativ myndighet. Att uppgiften bör falla inom den statliga centrala vägmyndighetens ram är uppenbart med hänsyn till dess befattning med vägarnas byggande och underhåll.

Även om det således är klart, att den centrala vägmyndigheten bäst är lämpad att utöva inspektion och kontroll över vägtrafiken, kan det emellertid invändas, att med utformandet och genomförandet av förslag härom bör anstå i avvaktan å resultatet av den utredning, som igångsatts för reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart.

Utredningsmännen kunna icke dela en sådan mening. För trafikanterna å landets vägar hava uppstått så besvärliga förhållanden med hänsyn till de i olika län gällande bestämmelserna i flera av de avseenden, som ovan anförts, att en reglering är snarast påkallad. Utan en central myndighet med sakkunskap å dessa områden kan en sådan reglering ej genomföras.

Utredningsmännen vilja fördenskull föreslå, att redan nu inrättas inom det statliga centrala verket en byrå, benämnd vägtrafikbyrån.

Bland de arbetsuppgifter, som skulle tillkomma vägtrafikbyrån, torde förutom de ovan tidigare omförmälda kunna nämnas följande.

Byråns chef bör, på samma sätt som det varpå väginspektörerna övervaka och leda vägingenjörernas arbete, övervaka och leda bilbesiktningsmännens arbete samt vid tjänstetillsättning på framställning av länsstyrelse eller vid besvär på remiss från Kungl. Maj:t yttra sig över deras kompetens och skicklighet. Byrån bör i förstnämnda hänseende verka för enhetlighet och likformighet inom hela landet vid utövandet av bilbesiktningen och utbildningen av förare. Inom byrån böra samlas uppgifter från

hela landet rörande bilbeståndet till nytta för de utredningar, som ofta nog måste verkställas inom departementen eller annorstädes.

Vidare bör byråns chef, överinspektören, med uppmärksamhet följa länsstyrelsernas handhavande av dessa frågor. Länsstyrelserna böra fördenskull över beviljade trafiktillstånd av ena eller andra slaget månadsvis insända rapporter enligt formulär så uppställda, att därigenom vinnes en överblick över förhållandena å detta område inom länet. Skulle anledning finnas till erinran i något avseende, skall den centrala vägmyndigheten därom göra anmälan till Kungl. Maj:t. För främjandet av enhetlighet och likformighet inom landet böra riktlinjer för dylikt tillståndsgivande utarbetas och underställas Kungl. Maj:t för utfärdande till efterrättelse. Därest tillstånd till linjetrafik begäres, sträckande sig över mer än ett län, bör före ärendets avgörande överinspektören beredas tillfälle att yttra sig. På hans föredragning skall ankomma yttrande, som av Kungl. Maj:t begärts i anledning av besvär över av länsstyrelse meddelat beslut över begärt trafiktillstånd.

På överinspektörens föredragning bör vidare ankomma övervakandet av efterlevnaden av gällande bestämmelser om hjultryck, fordonsbredd m. m. Närmare förslag härom torde komma att avgivas av 1931 års väg- och brosakkunniga.

I avvaktan på förevarande utredning om konkurrensförhållandet mellan järnvägs-, bil- och sjötrafiken bör vägtrafikbyrån särskilt aktgiva på dessa konkurrensförhållanden samt, om ingripande av Kungl. Maj:t i något fall synes påkallat, därom göra erforderlig framställning.

Slutligen böra byråns tjänstemän öva tillsyn över vägdistriktens maskiner och tillhandagå vägstyrelserna med råd och upplysningar vid inköp av dylika.

Enligt utredningsmännens mening tala åtskilliga skäl för att ledningen av de enskilda järnvägarnas och den allmänna biltrafikens taxeväsen en gång i framtiden måste förläggas till en och samma myndighet. Båda slagen av företag hava nämligen i väsentliga avseenden samma uppgift, ombesörjandet av den mera kortväga trafiken, till skillnad från statens järnvägar, vilka till övervägande del den långväga trafiken åvilar. Utvecklingen har vidare visat, att anledningar till konflikter mellan järnvägs- och biltrafiken ofta måste uppkomma samt att något opartiskt organ måste skapas, som är kompetent att bedöma båda parternas förutsättningar och behov. Sedan, såsom utredningsmännen förutsätta, i en ej alltför avlägsen framtid all kontroll över de enskilda järnvägarna, sålunda även den ekonomiska, samlats hos det statliga centrala verket, bör detta verk, om detsamma redan nu utrustas med ett för vägtrafikens övervakande avsett organ, kunna bliva i alldeles särskilt hög grad rustat för upp-

giften att handhava ledningen och övervakandet av den enskilda trafiken å järnvägar och landsvägar.

Forskningsverksamhet.

I direktiven för utredningsmännens uppdrag har departementschefen berört frågan om anslutning till det centrala organet för vägväsendet av *svenska väginstitutet.*

Detta startades ursprungligen av kungl. automobilklubben, vilken sammanslutning anslog ett belopp av 50,000 kronor att årligen under 10 år utbetalas med 5,000 kronor till understödjande av den genom institutet bedrivna forskningsverksamheten på vägområdet. Numera, sedan 10 år förflutit från institutets start, utgår ej något bidrag till institutet från kungl. automobilklubben. Däremot har, alltsedan av bilskattemedlen avsattes visst belopp till understödjande av sådan forskning, som kan vara av vikt för biltrafiken, väginstitutet åtnjutit understöd av sådana medel. Understödet utgör f. n. 85,000 kronor per år. Något organiserat samarbete mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och svenska väginstitutet har hittills i stort sett icke ägt rum.

Angående *åtgärder, som utomlands vidtagits för vägforskning,* har på utredningsmännens begäran institutets föreståndare utarbetat följande promemoria.

*Danmark.*

Vägforskning upptogs i detta land år 1920, när Dansk Ingeniørforening bildade »Dansk Ingeniørforenings tekniske Vejkomité», som under overvejinspektørens ordförandeskap bestod av representanter för landets vägmän och motorföreningar, ingenjörsföreningen, Entreprenørforeningen samt Polyteknisk Læreanstalt. År 1928 upprättade Ministeriet for offentlige Arbejder »Dansk Vejlaboratorium» i enlighet med 1927 års lag om motorfordonsbeskattning, vilken lag stadgade, att ett belopp av 100,000:— kronor årligen skulle ställas till ministeriets förfogande för försök med vägbanor, vägmaterial m. m. Vejlaboratoriet ställdes under overvejinspektøren, som vad den tekniska ledningen av laboratoriet angår, skulle samarbeta med Dansk Ingeniørforenings tekniska Vejkomité, i vilken overvejinspektøren var ordförande. Denna kommitté är sålunda rådgivande för Vejlaboratoriets verksamhet, vilken ordning icke utesluter, att kommittén kan upptaga självständiga uppgifter. Vejlaboratoriets verksamhet kan indelas i:

Besvarandet av förfrågningar.

Studier, utväxlande av publikationer med motsvarande institutioner i utlandet, resor och samtal.

Undersökningar efter eget eller Vejkomitéens initiativ.

Provvägen på Roskildevägen.

Spridning av vunna erfarenheter.

Provvägsarbetet är koncentrerat till den ovannämnda provvägen på Roskildevägen, som ledes av Vejlaboratoriets ingenjörer. Vejlaboratoriet har eget laboratorium samt rättighet att arbeta i vissa laboratorier, tillhöriga Polyteknisk Læreanstalt. Vejlaboratoriet har anställt egen kemist.

*England.*

Detta land har först under de senaste åren vidtagit åtgärder för vägforskningen. Tidigare gjordes mera sporadiskt vägundersökningar vid National Physical Laboratory, en motsvarighet till Statens Provningsanstalt i Sverige. År 1929 tillsatte transportministeriet en kommitté med uppgift att leda undersökningar på vägområdet, Technical Advisory Committee on Experimental Work. Till medlemmar i denna kommitté utsågos representanter för ministeriet, motorföreningar, ingenjörsföreningar m. fl. institutioner och korporationer. Med bidrag från staten har denna kommitté anlagt flera provvägar samt påbörjat ett flertal vägtekniska undersökningar, såsom beträffande slirigheten på olika vägbanor, fordonens stötverkan, avnötningen hos olika vägbeläggningar, mätningar av temperaturvariationer och därav framkallade rörelser hos betongvägar, studier rörande fogar i betongvägar, ett flertal laboratorieundersökningar rörande vägmaterial m. m. Kommittén har anlagt ett välutrustat laboratorium för vägforskning vid provvägen vid Harmondsworth, varigenom såväl fältprov som laboratorieprov kunna utföras på samma plats.

*Frankrike.*

I detta land utföras vägtekniska undersökningar dels vid École Nationale des Ponts et Chaussées, för vilken den kände vägmannen professor P. le Gavrian är direktör, dels vid staden Paris' laboratorium, Laboratoire d'Essais de la Ville de Paris. Genom samverkan mellan trafikministeriet, krigsministeriet och staden Paris har en provväg anlagts vid Vincennes, vilken provväg icke ingår i det allmänna vägnätet utan utsättes för en konstlad trafik av för olika syften speciellt utvalda fordon. Provvägen har utförts i enlighet med direktiv av en för ändamålet tillsatt kommitté med representanter dels från de nämnda administrativa organen, dels från övriga intresserade korporationer.

Trafikministeriet har innevarande år erhållit ett anslag av 2 milj. frcs för modernisering av det nuvarande laboratoriet för vägar och broar, med särskilt syfte att bereda möjlighet för studier rörande vägbeläggningar. Ett nytt laboratorium avses att uppföras i Paris, vilket synes tyda på att man anser, att de nuvarande anstalterna för vägforskning icke äro tillräckliga.

*Förenta Staterna.*

Enligt 1916 års Federal Aid Road Act och 1921 års Federal Highway Act utövar Förenta Staternas federativa styrelse en allmän och ekonomisk kontroll över vägarna i nästan alla delstaterna liksom även viss uppsikt genom den centrala vägstyrelsen, Bureau of Public Roads, i Washington. Varje delstat, som erhåller bidrag från federationen, Federal Aid, har skyldighet att låta prova allt vägmaterial enligt standardmetoder, som utarbetas av Bureau of Public Roads. För att fylla dessa uppgifter finnes ett stort antal Highway Research Laboratories med det centrala laboratoriet vid Bureau of Public Roads i spetsen. År 1929 funnos 45 dylika laboratorier i landet, vilka utförde undersökningar i mycket stor skala. De amerikanska statslaboratorierna äro i första hand materialprovningsanstalter och utföra vid sidan därav egentlig vägforskning. Några av staterna ha ej egna laboratorier utan samarbeta med tekniska högskolor.

Den egentliga vägforskningen ledes av Highway Research Board, en avdelning av National Research Council. Highway Research Board är icke en stat-

lig institution men så nära anknuten till vägväsendet, att det kan anses utgöra en del av den statliga administrationen. Denna organisation är sammansatt av representanter för olika grenar av vägforskningen, forskningskommittéer, vägadministrationen, universitet och statslaboratorier m. fl.

Den centrala vägstyrelsen, Bureau of Public Roads, har sedan år 1916 en särskild avdelning för vägförsök och vägforskning, Division of Tests, vid sidan av de båda andra, den tekniska och administrativa. Denna försöksavdelning har ett välutrustat laboratorium i Washington samt en storslagen försöksstation vid Arlington utanför samma stad.

Vid Arlington har ett stort antal vägförsök i det fria blivit utförda.

Den amerikanska vägforskningen har lett till betydande resultat, som sedan kommit till användning över hela världen.

*Holland.*

Detta land har ett statligt väglaboratorium, Rijkswegenbouwlaboratorium, tidigare förlagt vid tekniska högskolan i Delft, men nyligen förflyttat till egna lokaler i Scheveningen. Laboratoriet lyder under Rijkswaterstaat, ett holländskt ministerium, som handlägger trafik- och vattenbyggnadsärenden. Under ministern står en generaldirektör, under vilken sorterar en direktör för Wegenverbetering, vägbyggnader. Den senare står i spetsen för en styrelse för riksvägar och riksbroar. Rijkswegenbouwlaboratorium är en avdelning under denna styrelse. Laboratoriet har en direktör som chef, vilken har samma tjänsteställning som överingenjörerna vid Rijkswaterstaat.

Laboratoriets verksamhet finansieras huvudsakligen av bidrag från bilskatte- och cykelskattefonden. Kostnaderna uppgå till ungefär 45,000: — florin er (ca 100,000: — kronor) årligen. Laboratoriets uppgifter äro:

a) Kontrollanalyser för beläggningar å riksvägarna. Kostnaden härför debiteras ej.

b) Kontrollanalyser för provinsialvägar och kommunala vägar. Kostnaden härför debiteras vanligen med 50 % av den officiella taxan.

c) Forskningsarbeten, huvudsakligen avseende asfalt, tjära och cement.

d) Rådgivande verksamhet till riks-, provins- och kommunala myndigheter i vägfrågor.

Andra officiella institutioner för vägforskning saknas i Holland.

Under ledning av sin framstående direktör doktor F. J. Nellensteyn har det holländska laboratoriet utfört ett banbrytande arbete.

*Italien.*

År 1921 grundades i Milano en institution för vägforskning genom en donation av Puricelli, Instituto Sperimentale Stradale, som närmast ledes av den italienska motorklubben. Institutet har till sitt förfogande egna förstklassiga laboratorier för provning och undersökning av vägmaterial och samarbetar med tekniska högskolan i Milano. Institutet erhåller bidrag från staten samt från olika organisationer, varjämte vissa inkomster inflyta genom de provningar m. m., som utföras. Forskningsresultaten offentliggöras i en serie meddelanden. Denna italienska forskningsanstalt har bland fackmännen ett mycket gott namn.

*Norge.*

I 1932 års proposition till stortinget föreslås ett anslag av 53,000: — kronor till vägundersökningar. För beloppet skulle bl. a. göras försök med enkla me-

toder för behandling av grusvägbanor med asfalt- eller tjärämnen, vidare studier för bekämpande av tjälsvårigheterna, experiment med snöplogar m. m. För anskaffande av apparater för provning av vägmaterialier som grus och asfalt samt för undersökning rörande jordarternas tjälkänslighet begäres anslag. Apparaterna skulle uppställas inom Veidirektørkontorets lokaler. Det uttalas i propositionen, att det icke är lämpligt att överlämna dessa undersökningar till Oslo Materialprøveanstalt.

*Polen.*

I detta land bedrives vägforskning vid institutet för vägforskning, Drogowy Instytut Badawczy, ansluten till tekniska högskolan i Warschau. Institutet har utgivit ett flertal publikationer.

*Ryssland.*

Under folkkommissariatet för vägar och kommunikationer sorterar en vägforskningsbyrå, som har en avdelning för fältförsök, ett laboratorium, en avdelning för teknisk forskning samt en avdelning för vägtransportekonomi. Byrån har utgivit ett flertal publikationer.

*Tyskland.*

I detta land bedrives vägforskning vid ett flertal institutioner. Sålunda finnas vägforskningslaboratorier vid de flesta tekniska högskolor, såsom i Aachen, Berlin-Charlottenburg, Braunschweig, Breslau, Darmstadt, Dresden, Hannover, Karlsruhe, München, Stuttgart, Danzig m. fl. Staden Berlin har ett eget forskningslaboratorium, Technisches Untersuchungsamt. Med bidrag från staten har Deutscher Strassenbauverband anlagt en provväg vid Braunschweig av samma typ som den franska, d. v. s. utsatt för en konstlad trafik av utvalda fordon. Resultaten från denna provväg ha i flera avseenden legat till grund för den senaste tyska lagstiftningen rörande motorfordon.

I avsikt att organisera den på så många håll pågående vägforskningen har på rikstrafikministeriets initiativ bildats en centralorganisation »Ausschuss für praktische und wissenschaftliche Strassenbauforschung» inom ramen för den befintliga föreningen »Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau». Detta centralorgan har till uppgift att leda och samordna de pågående forskningarna, så att dubbelarbete undvikes. En uppdelning av forskningsuppgifterna verkställes mellan de olika institutionerna. Centralorganet erhåller dels bidrag från tyska riket, dels från de olika delstaterna. Centralorganet har ca 35 medlemmar, sammansatta av tre olika grupper, byggherrar, entreprenörer och vetenskapsmän. Medlemmarna äro icke personliga utan organisationer, bland dem forskningsställena vid högskolorna. De föreliggande uppgifterna ha indelats på följande sätt

a) materialprovningar
b) forskningsarbeten
   1) materialforskning med syfte att utarbeta normer
   2) studier rörande statiska och dynamiska krafter mellan hjul och vägbana samt deras inverkan
   3) systematiska iakttagelser från utförda vägar.

Dessutom finnas i flera andra länder institutioner, som bedriva vägforskning, såsom i Belgien, Schweiz och Österrike. Närmare uppgifter om deras verksamhet saknas.

Med den nya organisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som utredningsmännen föreslå och som åsyftar att stärka styrelsens ledande ställning inom vägväsendet och giva densamma den utformning, som tarvas för handhavande av dess nya uppgifter på detta område, torde det vara oundgängligt, att styrelsen, i likhet med vad som av promemorian framgår är förhållandet inom de centrala, ledande ämbetsverken i åtskilliga stater i utlandet, har till sitt förfogande ett forskningsinstitut, som med uppmärksamhet följer utvecklingen på vägområdet, bedriver självständigt forskningsarbete och biträder styrelsen vid handläggningen av ärenden rörande de beläggningar av vägbana och andra svårare vägtekniska spörsmål, vilka kräva större sakkunskap vid utförande och kontroll. Det ligger då nära till hands att *till det centrala statliga verket anknyta den institution, som redan finnes* och som för närvarande uteslutande bekostas med statsmedel. Det centrala verket kan härigenom omedelbart till sitt förfogande få den erfarenhet, som finnes inom svenska väginstitutet.

I av utredningsmännen infordrade förberedande yttranden hava så gott som alla hörda myndigheter, enskilda, föreningar och institutioner tillstyrkt en dylik anslutning med undantag dock av kungl. automobilklubben och svenska vägföreningen. Inom sistnämnda förening hava emellertid flera reservanter uttalat sig för en anslutning av svenska väginstitutet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

För egen del förorda utredningsmännen institutets anslutning till det centrala verket. Beträffande anslutningens närmare utformning synes det lämpligt, att svenska väginstitutet, som efter anslutningen torde böra benämnas statens väginstitut, icke bör inordnas såsom en byrå i verket utan åtminstone tillsvidare bör bedriva sin verksamhet såsom en verket sidoordnad institution, vars arbete fortfarande bekostas genom understöd av bilskattemedlens forskningsmedel och vars tjänstemän icke uppföras å ordinarie stat. Utredningsmännen återkomma till denna fråga vid behandling av det centrala verkets organisation.

### Det centrala verkets organisation och personaluppsättning.

#### Nuvarande.

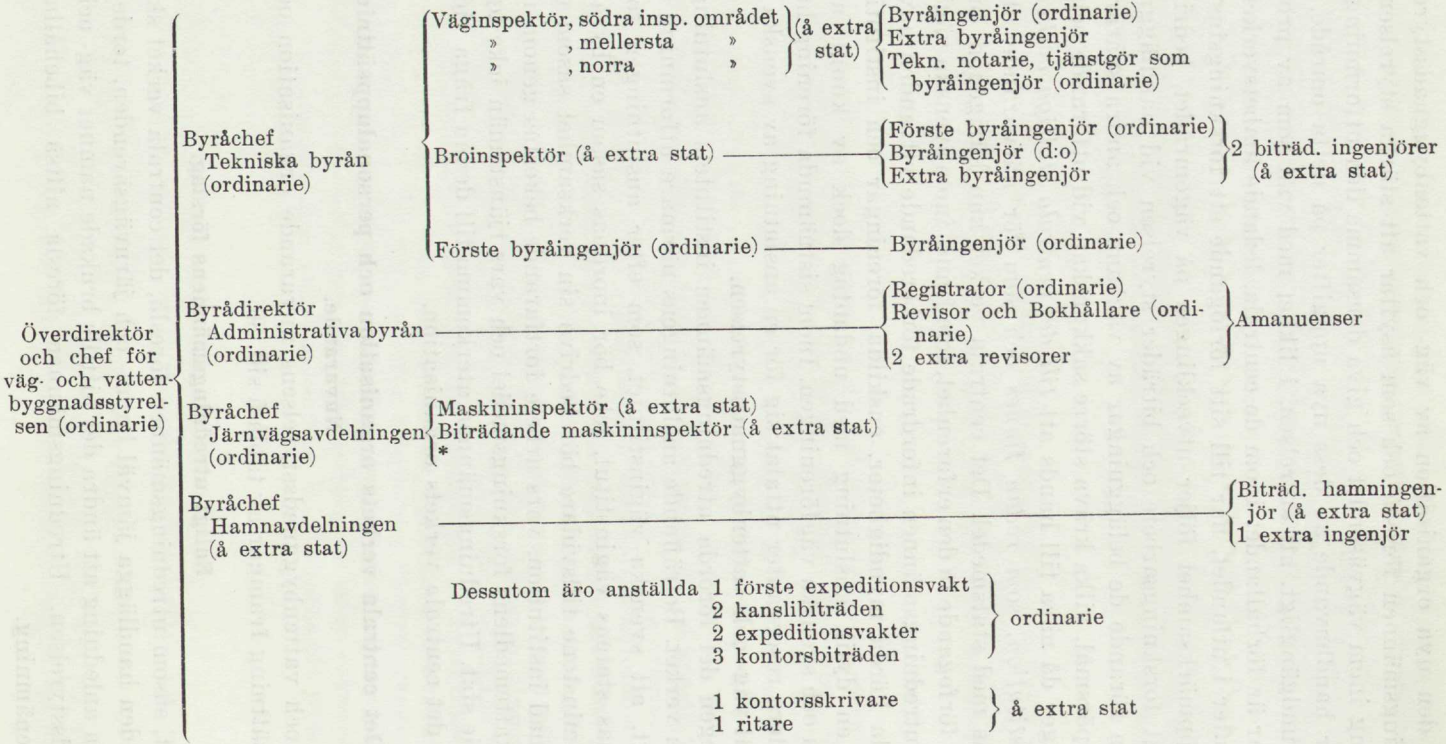
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nuvarande organisation och personaluppsättning framgår av tablå å sid. 86.

#### Enligt utredningsmännens förslag.

Det centrala verkets namn.

Därest, såsom utredningsmännen föreslå, det centrala verket skall utom vägärenden handlägga jämväl hamn- och järnvägsärenden, torde det icke föreligga anledning att ändra det hittills brukade namnet väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Utredningsmännen föreslå alltså bibehållandet av denna benämning.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nuvarande personaluppsättning.*




* Dessutom 3 st. baninspektörer (å indragningsstat), tjänstgörande på distrikt.

Styrelsens chef.

Till en början vilja utredningsmännen erinra, att kostnaderna för vägväsendet, enligt i kungl. propositionen nr 174 till innevarande års riksdag, för år 1932 beräknats till 115,6 miljoner kronor och att ansvaret för övervakningen av dessa medels riktiga användning ytterst åvilar väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef. Beloppet av de penningmedel, vilka fördelas av verket, uppgår till åtskilligt över 85 miljoner kronor. Till jämförelse må meddelas, att affärsverkens driftskostnadsstater — om statens järnvägar undantagas — icke uppgå till lika höga belopp som de i fråga om vägväsendet nyss nämnda. Postverkets driftskostnadsstat slutar sålunda å c:a 65 miljoner kronor, telegrafverkets å c:a 78 miljoner kronor, vattenfallsverkets å c:a 14 miljoner kronor och domänverkets å c:a 22 miljoner kronor. De ovan för affärsverken och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförda siffrorna äro visserligen icke fullt jämförbara men synas utredningsmännen dock giva en antydan om vikten av chefens för det sistberörda verket ämbetsgärning. Denna försvåras därjämte i icke ringa grad därav att det goda resultatet av arbetet icke beror allenast av hans och hans verks eget arbete utan till största delen av andra myndigheters åtgärder. Det gäller icke allenast att för dessa utfärda allmänna föreskrifter utan än mera att övervaka, att de efterlevas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef måste äga hög teknisk kompetens, förmåga till initiativ och arbetskraft men därtill ock förmåga till samarbete med länsstyrelser, vägstyrelser och andra vägmyndigheter under sådana former, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen blir verkligt ledande för landets vägväsende. Skall detta uppnås, måste verkets chef besitta sådana kvalifikationer ifråga om teknisk sakkunskap, administrativ erfarenhet och allmän ekonomisk skolning, att hans ledareställning måste av alla kunna utan tvekan godkännas. Utredningsmännen förmena, att detta är en ovillkorlig förutsättning för bibehållandet av systemet med länsstyrelsernas och vägstyrelsernas självständiga ställning. Utan en auktoritativ ledning är fara värt, att detta system leder till ej allenast en obotlig splittring av vägväsendet utan därjämte oekonomiskt och planlöst användande av tillgängliga medel. Då det enligt utredningsmännens förmenande fördenskull ligger en utomordentlig vikt å besättandet av chefsplatsen, måste chefen göras icke blott jämställd i tjänsteställning med länsstyrelsernas och de centrala verkens chefer utan därjämte erhålla en avlöning, som gör det möjligt att även i konkurrens med enskilda företag få posten besatt med en person med erforderliga kvalifikationer. I sådant syfte föreslå alltså utredningsmännen, att chefen erhåller generaldirektörs ställning samt att han tillsättes genom förordnande på vissa, förslagsvis sex år. I fråga om lönens storlek anse utredningsmännen, att lägre belopp än 25,000 kronor icke bör sättas ifråga.

Styrelsens organisation.

Vad först vägärendena beträffar, komma styrelsens huvudsakliga uppgifter att fördela sig på tre särskilda huvudgrupper, avseende

*dels* handhavandet av ledningen och uppsikten över länsvägarna (ortsvägar och länshuvudvägar) ävensom genomfartsgatorna i städerna;

*dels* byggandet av statsvägarna (riksvägar och ödebygdsvägar);

*dels* övervakandet av brobyggnadsverksamheten;

*dels* bestyret med beräkning, fördelning och utbetalning av underhållsbidrag m. m.;

*dels* slutligen övervakandet av vägtrafiken.

Därtill komma de arbetsuppgifter, som avse besvarandet av remisser från Kungl. Maj:t, förslag till Kungl. Maj:t rörande anslag att äskas av riksdagen i statsverkspropositionen, verkställande av de utredningar, som antingen begäras av Kungl. Maj:t eller föranledas av styrelsens ledning av rikets vägväsende, samlande och bearbetning av statistiska uppgifter rörande vägväsendet, utfärdande av enhetliga anvisningar och normalbestämmelser, avlämnande av förslag till Kungl. Maj:t angående statsbidragens uppdelning å länen samt i övrigt alla de arbetsuppgifter, som sammanhänga med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ledande verksamhet inom vägorganisationen.

Med beaktande av dessa synpunkter och då järnvägsärenden och hamnärenden torde såsom hittills tarva var sin byrå, finna utredningsmännen organisationen lämpligen böra utformas enligt härefter angivna riktlinjer.

Utredningsmännen vilja dock förutskicka, att organisationen å byråer och arbetsfördelningen icke bör från början alltför hårt bindas till formerna. Verkets blivande chef bör beredas tillfälle att inom vissa gränser ordna arbetet så, att den nydaning man med omorganisationen avser på bästa och mest praktiska sätt kan under arbetets gång utvinnas.

1) *En väginspektionsbyrå,* bestående av erforderligt antal väginspektörer.

Beträffande antalet dylika inspektörer har från flera håll framhållits, att därest nya uppgifter skola anförtros väginspektörerna, dessas antal borde ökas. De nya arbetsuppgifter, som tillagts dessa tjänstemän, huvudsakligen ökad befattning med granskning av arbetsplaner och avsyning av företag, synas emellertid icke vara mera betungande än att antalet väginspektörer kan bibehållas vid *tre* — en för mellersta, en för södra och en för norra inspektionsområdet — om man samtidigt betänker, att inspektörernas arbete å andra sidan blir minskat genom riksvägarnas inläggande under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens direkta ämbetsbefattning i stället för som nu under länsstyrelserna samt därigenom att allt arbete med upprättande av enhetliga bestämmelser för vägarbete, som hittills utförts av inspektörerna, kommer att överföras till utrednings- och byggnadsbyrån.

Väginspektörerna äro f. n. icke föredragande inför styrelsens chef, utan

föredragning av ärenden angående inspektörernas verksamhetsområde sker genom byråchefen å tekniska byrån. Detta synes vara en onödig omgång. Väginspektörerna böra vara föredragande direkt inför styrelsens chef i fråga om de specialärenden, vilka angå vars och ens inspektionsområde. Då inspektör föredrager ärende i styrelsen, bör han vad sådant ärende beträffar ingå såsom ledamot i styrelsen, varav följer, att reservationsskyldighet bör åligga honom i det fall, han hyser en från chefens avvikande mening. En av dem, nämligen inspektören för mellersta inspektionsområdet, bör benämnas överinspektör och vara ständig ledamot av styrelsen och i denna sin egenskap vara föreståndare och chef för väginspektionsbyrån. Han skall verka för enhetlighet inom inspektionsverksamheten och inför chefen föredraga, förutom ärenden från sitt inspektionsområde, de gemensamma ärenden, vilka sammanhänga med utövandet av inspektion över länsvägarna. Dessförinnan böra dessa ärenden hava varit föremål för gemensam beredning inför samtliga väginspektörer jämte chefen för den utrednings- och byggnadsbyrå, vars inrättande utredningsmännen hava för avsikt att föreslå.

Vidare skola inspektörerna samarbeta med broinspektören och övriga byråer inom styrelsen.

Väginspektörerna hava f. n. till biträden en ordinarie och en extra byråingenjör samt en notarie med teknisk utbildning. Utredningsmännen föreslå, att varje inspektör får till sitt förfogande en biträdande ingenjör; överinspektören dessutom en andre byråingenjör.

Väginspektörerna böra givetvis uppföras å ordinarie stat. Med hänsyn till att byråingenjören i stor utsträckning får tjänstgöra som inspektör, torde även han böra givas ordinarie anställning medan däremot de biträdande ingenjörerna sättas å extra stat.

Beträffande väginspektionsområdena förutsättes en förändring såtillvida, att det norra och det södra området ökas på bekostnad av det mellersta. Sålunda skulle till det södra läggas Gotlands och till det norra Gävleborgs län. Därigenom skulle inspektören för det mellersta området — överinspektören — kunna ägna erforderlig tid till behandling av ärenden, gemensamma för inspektionsområdena.

Till väginspektionsbyrån skulle höra bl. a. följande arbetsuppgifter.

Inspektion av länsvägarna, avseende granskning av arbetsplaner, upprättade av vägingenjör, övergranskning av övriga arbetsplaner samt renstakningsprofiler, avsyning av företag avseende länsvägar, besiktning av pågående vägbyggnadsarbeten samt inspektion över huvud taget av vägingenjörernas verksamhet.

Finner väginspektör under sin inspektionsverksamhet rättelse böra vidtagas i ett eller annat hänseende, har han att genom hänvändelse till länsstyrelse och vägingenjör söka rättelse i rådande missförhållande. Därest

icke åsyftad rättelse härigenom vinnes, har väginspektören att anmäla förhållandet hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varefter det ankommer på styrelsen att vidtaga de åtgärder, som anses påkallade. Det förutsättes sålunda, att väginspektör icke direkt ingriper i arbetenas utförande eller genom direkt hänvändelse till vägdistrikten söker ernå rättelse.

Å väginspektionsbyrån böra vidare handläggas ärenden inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen rörande länsvägarna, avseende framställningar från länsstyrelserna, såsom tillstånd att påbörja företag, remisser från Kungl. Maj:t rörande dessa vägar, granskning av flerårsplaner, byggnadsbidragens uppdelning å länen m. m. Gemensamt med andra byråer inom styrelsen, varvid dock inspektörerna icke äro föredragande, skola handläggas ärenden, avseende underhållsbidragens beräkning, statistiska uppgifter, normalbestämmelser, riksdagspetita m. m. Gemensamt med broinspektören, som därvid är föredragande, skola handläggas ärenden rörande större broar å länsvägarna. Gemensamt med statens väginstitut — väginspektören är därvid föredragande — skola beredas ärenden angående varaktiga eller halvpermanenta beläggningar å länsvägarna samt utövande av kontroll å dessa beläggningars utförande.

2) *En utrednings- och byggnadsbyrå.* Denna byrå bör förestås av en överingenjör, avlönad genom arvode. Byrån bör omfatta två avdelningar, en utredningsavdelning och en byggnadsavdelning, den senare för handhavande av beslutade arbetens utförande. Byråns chef skall vara ledamot av styrelsen. Utredningsavdelningens tjänstemän böra upptagas å ordinarie stat medan byggnadsavdelningens tjänstemän anställas å extra stat med avlöning från byggnadsanslagen till riksvägar, ödebygdsvägar och tillfartsvägar till inlandsbanan.

Å *utredningsavdelningen* och med byråns chef såsom föredragande skola handläggas bl. a. följande ärenden:

a) Ärenden avseende statsvägarna (riksvägar och ödebygdsvägar), såsom upprättande av generalplaner för dessa vägar, förordnande om undersökning, granskning av arbetsplaner, granskning av arbetsprofiler, utredning av ärenden i och för underställande Kungl. Maj:ts prövning, utredning av frågor rörande varaktig eller halvpermanent beläggning av riksvägar, varvid dock skall samrådas med statens väginstitut, framställningar till länsstyrelserna och Kungl. Maj:t angående dessa vägar, allt enligt de riktlinjer, som angivits i det föregående.

b) Gemensamt med broinspektören, som i detta fall blir föredragande, ärenden rörande brobyggnader å statsvägarna.

c) Ärenden avseende framställningar till och remisser från Kungl. Maj:t samt utredningar begärda av eller andra framställningar från länsstyrelserna eller andra ämbetsverk, allt i den mån ärendena ej falla helt

under annan byrås verksamhetsområde, utfärdande av enhetliga anvisningar och normalbestämmelser samt i övrigt alla de ärenden, som sammanhänga med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ledande verksamhet inom vägorganisationen. Härvid skall samråd äga rum med övriga byråer inom styrelsen, men utredningsbyråns chef skall vara den föredragande för dessa och andra ärenden angående styrelsens enhetliga ledning av vägväsendet och blir sålunda den som närmast under verkets chef skall svara för styrelsens ledande verksamhet.

d) Ärenden rörande vägstatistik, styrelsens meddelanden angående vägväsendet, såsom redogörelse för viktiga prejudikat och erfarenheter i in- och utlandet, utgivande av väginstitutets forskningsresultat, samlande av författningar m. m., vilka meddelanden styrelsen bör i likhet med andra verk utgiva och som skola vara till tjänst för länsstyrelsernas och vägdistriktens verksamhet. Samarbete skall härvid äga rum mellan styrelsens olika byråer.

e) Godkännande av undersöknings- och renstakningsförrättare.

f) Ärenden rörande städernas gator.

Till utredningsavdelningen bör, på sätt nedan vidare skall utvecklas, väginstitutet vara anslutet.

Å utredningsavdelningen torde erfordras en förste byråingenjör, vilken närmast skulle hava att svara för ärendenas beredning, vidare en andre byråingenjör, båda ordinarie, och en biträdande ingenjör å extra stat.

Genom *byggnadsavdelningens* försorg skola företag rörande statsvägarna bringas till utförande. Å avdelningen bör det finnas anställda en arbetschef och till hans biträde en andre byråingenjör och en biträdande ingenjör, samtliga med placering i styrelsen. Därjämte bör å arbetsplatserna finnas erforderligt antal arbetsledare och kontrollanter. Såsom förut framhållits, förutsättes, att dessa tjänstemän skola vara anställda å extra stat med avlöning från byggnadsanslagen.

Ärenden rörande statsvägs byggande torde komma att handläggas i följande ordning.

Så snart Kungl. Maj:t anvisat medel till statsvägs byggande, går ärendet till byggnadsbyrån för vidare handläggning. Vägen renstakas — profilen skall granskas av utredningsavdelningen — arbetet igångsättes, utlyses eventuellt å entreprenad, och entreprenadkontrakt upprättas genom styrelsens senare omnämnda ombudsman, som även biträder vid markförvärvet. Under hela arbetets gång skall intimt samarbete äga rum mellan utrednings- och byggnadsavdelningarna.

Utrednings- och byggnadsbyråns chef bör vara verkschefens ställföreträdare. Han bör bland annat genom resor övervaka ledningen av vägväsendet och sätta sig in i de olika länens vägförhållanden och vägbehov.

3) *En brobyggnadsbyrå.* Den nuvarande broinspektörstjänsten bör bibehållas. Någon anledning att hava densamma upptagen å extra stat torde emellertid ej föreligga.

Broinspektören har för närvarande som biträden en förste byråingenjör, två byråingenjörer, varav en å extra stat, samt två biträdande ingenjörer. Oaktat den minskning i avseende å granskningsskyldighet beträffande mindre broar utredningsmännen föreslå, torde antalet medhjälpare icke kunna minskas men besparing dock ske genom att som biträden anvisas en förste och en andre byråingenjör, båda ordinarie, samt tre å extra stat uppförda biträdande ingenjörer. Broinspektören är för närvarande ej föredragande inför verkets chef utan bereder ärenden, som sedermera föredragas av byråchefen å tekniska byrån. En ändring härutinnan synes påkallad, så att i stället broinspektören bör föredraga sina specialärenden direkt inför väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef. I likhet med väginspektör bör även broinspektören vara ledamot av styrelsen beträffande de ärenden, i vilkas handläggning han deltager.

Till brobyggnadsbyråns åligganden skall höra granskning av alla broförslag, som *dels,* avseende broar med större än 10 meters spännvidd, ingå i av vägingenjörerna eller av auktoriserade undersökningsförrättare upprättade arbetsplaner, *dels ock* upprättas av entreprenörerna vid anbuds avgivande; vidare granskning av alla arbetsritningar till broar under utförande samt granskning av genom vägstyrelsernas försorg infordrade anbud å broar och godkännande av entreprenör. Broinspektören åliggande granskning av broarna kommer att underlättas genom upprättande av normaltyper i nedan nämnd utsträckning.

Genom broinspektören skall vidare broarbetes utförande kontrolleras och avsynas samt färdiga broar underhållsbesiktigas. Där så erfordras skall broarbetet kontrolleras av särskild av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordnad posthavande kontrollant, vars arvode betalas av företaget. Besiktningsresor skola även kunna verkställas av förste byråingenjören.

Broavdelningen skall sålunda endast utöva kontroll över broföretagen och ej syssla med uppgörande av broförslag i annan mån än som kan betingas av att styrelsen bör låta upprätta normaltyper till mindre broar eller det i vissa särskilda fall kan finnas påkallat, att förslag upprättas genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg. Normaltyper böra upprättas för överbyggnader till broar med spännvidder upp till 20 m. Brokonstruktionerna böra i övrigt i regel uppgöras av undersökningsförrättarna, konsulterande ingenjörer eller entreprenörer. Ett upprättat förslag bör vid anbuds infordrande ej vara bindande, utan anbudsgivare böra vara berättigade att inkomma med egna förslag, vilka sedan granskas inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, allt i syfte att den rika erfarenhet å broområdet, som förefinnes hos entreprenörer och konsulterande ingenjörer, må

kunna utnyttjas och komma till sin rätt. Av största vikt är nämligen, att den ekonomisering och rationalisering genom goda, billiga konstruktioner, vilken genomförts av de svenska brobyggnadsföretagen, får fritt utveckla sig, dock naturligtvis utan eftersättande av broarnas bärighet och framtida bestånd.

4) *En revisionsbyrå.* Den nuvarande anordningen med en administrativ byrå under chefskap av en juridiskt utbildad byrådirektör och under honom revisorer, till vilken byrå sammanförts dels ärenden av juridisk natur dels ock rent kamerala ärenden, finner utredningsmännen mindre lämplig, särskilt efter den genomförda decentraliseringen till länsstyrelserna av åtskilliga förut å den administrativa byrån handlagda ärenden. Därtill kommer att juridisk fackkunskap bör vara att tillgå för cheferna å styrelsens samtliga byråer. En anordning med en juridiskt utbildad sekreterare, skyldig att tillhandagå å olika byråer, synes därför mera lämplig under nuvarande förhållanden. Utredningsmännen föreslå därför en uppdelning av nuvarande administrativa byrå på så sätt, att det inrättas dels en rent kameral revisionsbyrå och dels en sekreterar- och ombudsmansbefattning. Revisionsbyråns chef skall vara kamrerare och föredragande men ej ledamot av styrelsen i fråga om andra ärenden än dem i vilkas avgörande han deltagit. Byrån får att behandla en mångfald rent kamerala räkenskapsgranskningar, vilka böra verkställas genom specialutbildade revisorer. Kamreraren, som uppföres å ordinarie stat, bör även vara föredragande för alla utanordningar av medel inom styrelsen och för dess arbeten samt vara revisor för ärenden rörande hamnbyråns räkenskaper samt för järnvägsbyråns kamerala ärenden.

Å ordinarie stat böra vidare anställas *två revisorer* för ärenden rörande underhållsbidragens utbetalning och kontroll, bilskattemedlens fördelning, bokföring och registrering av från länsstyrelserna inkomna uppgifter angående länsvägarna samt samlande av statistiska uppgifter. Dessa revisorer böra även i mån av tid deltaga i vägingenjörernas granskning av vägdistriktens underhållsräkenskaper samt verkställa stickprovsgranskning av vägkassornas räkenskaper.

Därjämte erfordras för handläggning av ärenden rörande räkenskaperna för riksvägarna och ödebygdsvägarna samt samlande av statistiska uppgifter angående dessa vägar *en extra revisor* med avlöning från byggnadsanslagen.

Till revisorernas biträde bör anställas lämpligt antal amanuenser.

Det har även varit ifrågasatt att i stället för revisionsbyrån fördela revisorerna å styrelsens övriga avdelningar. Sålunda skulle kunna tänkas, att en revisor tjänstgjorde å byggnadsavdelningen, en å väginspektionsbyrån (ärenden rörande länsvägarna) och en å utredningsavdelningen (ärenden rörande bilskattemedlens fördelning och underhållsbidragens ut-

betalning och kontroll). Den revisor, som enligt ovanberörda förslag skulle handhava ärenden rörande avlöningar, styrelsens bokföring, hamnbyråns förvaltning m. m., borde i så fall givas ställning som förste revisor eller kamrerare och vara den som inför verkets chef skulle föredraga alla utanordningar av medel m. m. En dylik lösning är tänkbar, men är måhända mindre lämplig med hänsyn till de viktiga uppgifter, som tillkomma väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i och för åstadkommande av enhetlig bokföring inom vägdistrikten och av erforderlig kontroll över distriktens ekonomiska handhavande av statsmedlen. Dessa uppgifter torde motivera revisionens sammanhållande inom styrelsen såsom en särskild byrå under särskild chef, vilken kan verka för enhetlighet i berörda hänseenden. Liksom det centrala verket genom inspektörerna har den centrala uppsikten över vägdistriktens tekniska handhavande av vägväsendet, synes det erforderligt, att det centrala verket även bör genom sin revisionsbyrå hava möjlighet att enhetligt leda vägdistriktens ekonomiska skötsel av väguppgifterna.

5) *En sekreterare och ombudsman.* Denne, vilken såsom redan nämnts skulle äga juridisk utbildning, skulle hava till uppgift att *dels* direkt inför chefen föredraga personalärenden och disciplinmål samt sådana ärenden av rättslig natur, som chefen finner gott att för föredragning till honom överlämna, *dels ock* i övrigt biträda vid handläggandet av mera krävande ärenden rörande kungl. remisser, riksdagspetita, författningsförslag, markförvärv och andra avtal m. m. Sekreteraren bör vidare svara för styrelsens statistik och vara redaktör för styrelsens meddelanden. Till sitt biträde bör han hava en eller två amanuenser.

Då sekreteraren tjänstgör såsom föredragande, bör han ingå såsom ledamot av styrelsen och i reservationshänseende intaga samma ställning som väginspektörerna, broinspektören och kamreraren samt vara uppförd å ordinarie stat.

6) *En järnvägsbyrå.* Denna byrås uppgifter framgå av vad redan anförts å sidorna 74—78.

Järnvägsbyrån har f. n. såsom chef en byråchef å ordinarie stat. Under honom tjänstgöra dels såsom baninspektörer tre å indragningsstat ställda distriktstjänstemän dels ock en maskininspektör och en biträdande maskininspektör, de båda sistnämnda å extra stat. Utredningsmännen finna arbetskrafterna kunna bättre utnyttjas, om byråchefen samtidigt tjänstgör som baninspektör. Vid hans sida torde då erfordras en byråingenjör såsom biträdande baninspektör, båda uppförda å ordinarie stat.

Chefen för denna byrå skall liksom å övriga byråer kallas överinspektör samt vara ledamot av styrelsen. Kontrollen över den rullande materielen och det med fastställande av tjänstgöringsreglemente förenade arbetet skall liksom nu fullgöras av en maskininspektör, mot vilkens överförande

till ordinarie stat skäl icke torde kunna förebringas. Till hans biträde torde det vara tillräckligt att räkna med en å extra stat uppförd assistent.

I detta sammanhang kan lämpligen behandlas följande till utredningsmännen överlämnade ärende.

Genom kungl. brev den 26 september 1918 har maskininspektören utöver ovan angivna arbetsuppgifter tillagts uppgiften att såsom specialinspektör inom yrkesinspektionen övervaka efterlevnaden av lagen om arbetarskydd och med stöd av densamma lämnade föreskrifter i vad angår beskaffenheten av de enskilda järnvägarnas rullande materiel. Samtidigt förordnade emellertid Kungl. Maj:t, att vid statens järnvägar överinspektören för säkerhetstjänsten, överinspektören för trafiktjänsten och den förste byråingenjör på maskinbyrån, som har att utöva tillsynen av underhållet av statens järnvägars rullande materiel, skulle var och en inom sitt tjänsteområde vara specialinspektör inom yrkesinspektionen vid statens järnvägar.

Från början blevo därför de båda specialorganisationerna vid statens och de enskilda järnvägarna icke jämställda, enär de enskilda järnvägarnas inspektion blev av mindre omfattning, begränsad som den var till enbart den rullande materielen, medan specialinspektionen vid statens järnvägar kom att omfatta i huvudsak samtliga avdelningar.

I underdånig skrivelse den 15 januari 1925 har socialstyrelsen i denna fråga anfört bland annat följande.

Att beträffande de enskilda järnvägarna tillsynen sålunda inskränktes till att avse allenast den rullande materielen, torde väsentligen haft sin grund däri att handläggningen av ärenden rörande fastställande och ändring av tjänstgöringsreglementen för de enskilda järnvägarna med däruti innesluten befogenhet att ingripa reglerande ifråga om trafik- och säkerhetstjänsten vid samma järnvägar vid denna tid tillkom järnvägsstyrelsen och icke väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Genom beslut av Kungl. Maj:t den 2 mars 1923 hade emellertid handläggningen av berörda ärenden från och med den 1 juli 1923 överflyttats på sistnämnda styrelse. Samtidigt hade Kungl. Maj:t bemyndigat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, i den mån styrelsen så funne lämpligt, uppdraga åt den hos styrelsen anställde maskininspektören att bereda och föredraga ifrågavarande ärenden. En naturlig följd av den nya befogenhet, som sålunda tillagts väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, syntes socialstyrelsen vara, att nyssnämnde befattningshavares hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verksamhetsområde såsom specialinspektör inom yrkesinspektionen utvidgades att omfatta även säkerhets- och trafiktjänsten vid de enskilda järnvägarna, och hemställde socialstyrelsen därför, att det maskininspektören å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägsbyrå av Kungl. Maj:t den 26 september 1918 meddelade förordnandet att i egenskap av specialinspektör inom yrkesinspektionen tillsvidare utöva tillsyn å efterlevnaden av lagen om arbetarskydd den 29 juni 1912 och med stöd av densamma meddelade föreskrifter, i vad anginge beskaffenheten av de enskilda järnvägarnas rullande materiel, måtte utsträckas till att omfatta även säkerhets- och trafiktjänsten vid samma järnvägar.

Genom remiss den 27 april 1932 hava därefter utredningsmännen anbefallts att avgiva utlåtande över socialstyrelsens ifrågavarande hemställan.

Enligt vad utredningsmännen inhämtat, ha yrkesinspektionsärenden inom säkerhets- och trafiktjänsten vid de enskilda järnvägarna under de senaste åren i själva verket handlagts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens maskininspektör, utan att något formligt förordnande i detta hänseende för honom meddelats.

Det synes utredningsmännen lämpligt, att den sålunda praktiserade anordningen nu vinner Kungl. Maj:ts stadfästelse.

7) *En hamnbyrå.* Denna byrås arbetsuppgifter, i vilka någon förändring icke av utredningsmännen föreslagits, fullgöras för närvarande av en byråchef, en biträdande hamningenjör och en extra ingenjör, samtliga upptagna å extra stat.

Då arbetet å denna byrå icke torde giva full sysselsättning åt tre personer, föreslå utredningsmännen att jämte chefen, även här benämnd överinspektör, upptages allenast en befattningshavare såsom biträdande hamningenjör. Överinspektören torde uppföras å ordinarie stat, medan försiktigheten bjuder att bibehålla hamningenjören å extra stat.

8) *En vägtrafikbyrå.* För denna byrås arbetsuppgifter har redogörelse lämnats i utredningsmännens motivering för byråns tillkomst (sid. 78—81).

Byrån bör förestås av en överinspektör, som bör vara ledamot av styrelsen och till sitt förfogande hava två assistenter, varav den ene bör vara specialist i avseende å trafiken och den andre rörande motorfordonen. Med hänsyn till att byråns arbetsområde ännu knappast kan givas fullt fasta gränser, torde vara lämpligt, att dessa tjänstemän åtminstone tillsvidare sättas å extra stat.

*Utan särskild byråindelning* äro för närvarande *anställda* 1 ritare, 1 kontorsskrivare, 1 förste expeditionsvakt, 2 kanslibiträden, 2 expeditionsvakter och 3 kontorsbiträden. Av dessa torde endast 1 kanslibiträde kunna undvaras. Utan byråindelning skulle vidare tjänstgöra den för närvarande administrativa byrån tilldelade registratorn. Av dessa befattningshavare torde liksom nu ritaren och kontorsskrivaren kunna uppföras å extra stat.

Innan utredningsmännen lämna kapitlet om byråernas organisation, anse sig utredningsmännen böra fästa uppmärksamheten vid vikten av att *ställföreträdare vid vissa tjänstemäns frånvaro* från styrelsen finnas förordnade.

Genom arten av styrelsens verksamhet måste det ofta inträffa, att tjänstemän med självständiga uppgifter befinna sig på resor under fullgörande av sina tjänsteåligganden. Så är fallet särskilt med överingenjören, överinspektörerna, väginspektörerna, broinspektören och maskininspektören. Under dessas frånvaro från Stockholm inkomma regelmässigt

åtskilliga ärenden, vilkas avgörande icke lämpligen kan anstå till deras återkomst. Till undvikande av onödigt dröjsmål synes böra vidtagas den vid affärsverken förekommande anordningen, att dessa befattningshavares i tjänsten närmaste män automatiskt och sålunda utan särskilt förordnande inrycka såsom ställföreträdare i tjänsten. Sålunda synes som ställföreträdare böra fungera för överingenjören förste byråingenjören å utredningsavdelningen i ärenden rörande denna avdelning och arbetschefen i ärenden rörande byggnadsavdelningen, för överinspektören för väginspektionen dennes byråingenjör, för väginspektörerna vederbörande biträdande ingenjörer, för broinspektören dennes förste byråingenjör, för överinspektören för enskilda järnvägar maskininspektören, för maskininspektören byråingenjören, för överinspektören för hamnar biträdande hamningenjören och för överinspektören för vägtrafiken den assistent, som handhar trafikärenden.

Ledningen av väginstitutet.

Väginstitutet bör enligt utredningsmännens mening stå under ledning av en direktion, bestående av förslagsvis 11 ledamöter. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens chef bör vara självskriven ordförande samt chefen för utrednings- och byggnadsbyrån vice ordförande i denna direktion, vars ledamöter i övrigt väljas, en av järnvägsstyrelsen, en av ingenjörsvetenskapsakademien, en av statens provningsanstalt, en av kungl. automobilklubben, en av svenska vägföreningen, en av svenska teknologföreningen, en av svenska kommunaltekniska föreningen, en av svenska vägstyrelsernas förbund och en av någon entreprenörförening inom vägväsendet. Den direkta ledningen av institutets forskningsverksamhet bör utövas genom ett arbetsutskott, vars ordförande bör vara chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utrednings- och byggnadsbyrå. Arbetsutskottet bör dessutom bestå av tre av direktionen utsedda ledamöter. Vid institutet skola finnas anställda en föreståndare och ledare av forskningen samt erforderligt antal ingenjörer.

Väginstitutets ingenjörer torde för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens räkning kunna utses såsom platskontrollanter för beläggningsarbetena. En påtaglig brist förefinnes för närvarande beträffande kontrollen av beläggningar, i det att tillräckligt antal fackutbildade ingenjörer icke finnes att tillgå för dessa uppgifter, varför för närvarande såsom kontrollanter ofta förordnas ingenjörer, som ej äro fullt hemmastadda på detta specialområde. Denna brist skulle kunna avhjälpas, om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till sitt förfogande hade de fackutbildade tjänstemännen på väginstitutet.

Såsom tidigare framhållits, skola de olika byråerna inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samråda med statens väginstitut vid handläggningen av ärenden rörande beläggningar.

En annan viktig gren inom forskningsområdet för institutet rör den geologiska vägforskningen. Det kan därför ifrågasättas att inom väginstitutet anställa en geolog med speciell uppgift att ägna sig åt denna gren av vägforskningen eller ock att samarbete med Sveriges geologiska undersökning anordnas.

Viktigt är, att de forskningsresultat och de utredningar, vilka meddelas från väginstitutet, verkligen komma vägväsendet till godo och utnyttjas av vägdistrikten och vägingenjörerna. Anslutes institutet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och komma dess utredningar m. m. att, såsom tidigare föreslagits, publiceras i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens meddelanden, vinnes bättre garanti för att så blir fallet.

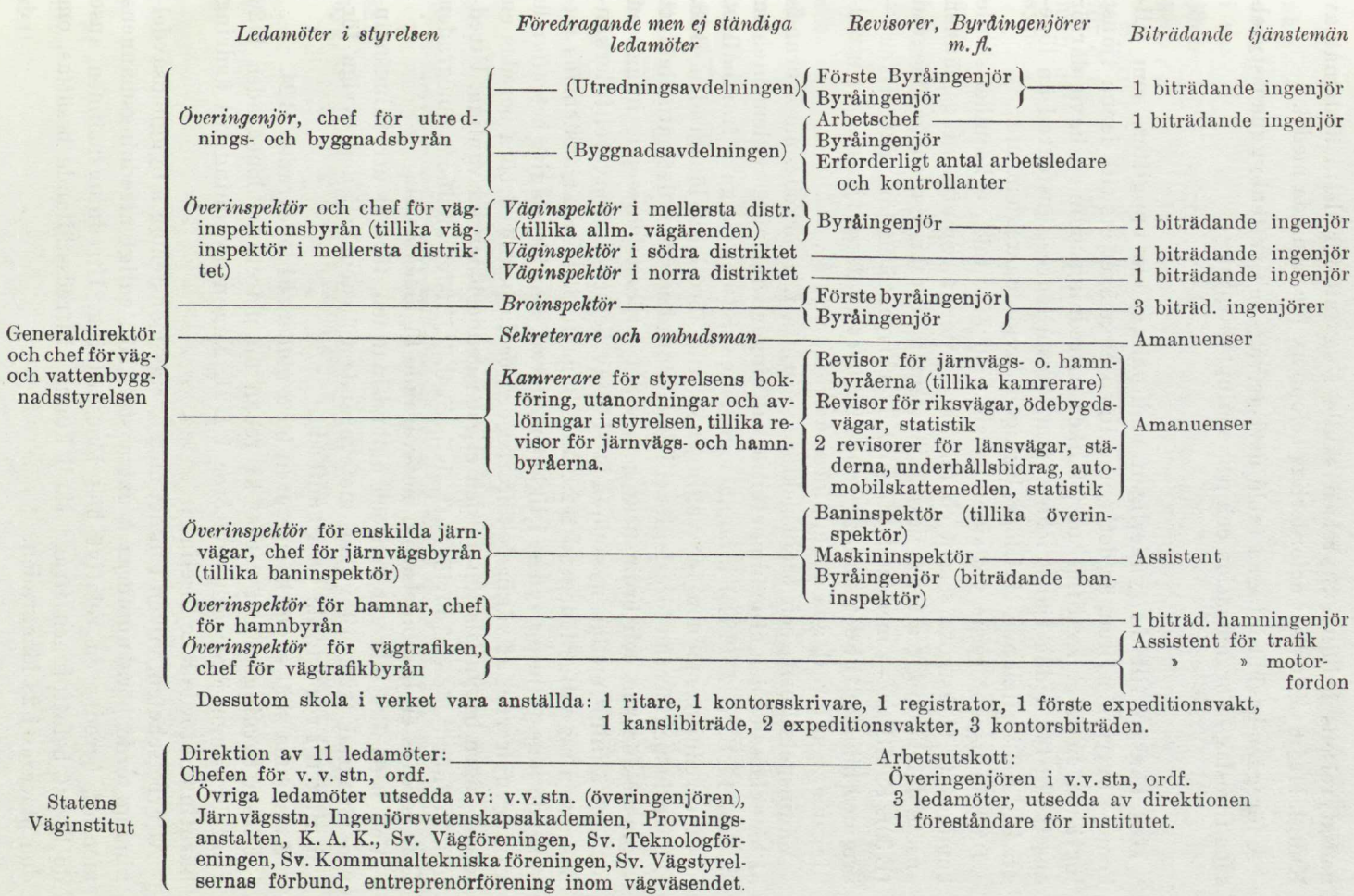
Utbildning och rekrytering.

Slutligen anse sig utredningsmännen böra omnämna, att från ingenjörshåll framförts önskemålet, att vid en omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen även borde angivas riktlinjer för utbildningen och rekryteringen av befattningshavarna å vägingenjörstjänsterna och de ordinarie tekniska tjänsterna i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Med den organisation av styrelsen, som här ovan föreslagits, skulle denna fråga få en tillfredsställande lösning på följande sätt.

Utbildningen av dessa tjänstemän skulle kunna ordnas så, att de ingenjörer, som önskade utbilda sig för inträde i den statliga vägorganisationen, skulle av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen först godkännas såsom aspiranter. Önskvärt vore, att de dessförinnan förvärvat någon praktik hos behörighetsförklarad undersökningsförrättare, entreprenör eller annorstädes. Aspiranten skulle därefter tjänstgöra såsom biträdande ingenjör i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vid väginstitutet och därunder kunna av styrelsen tillfälligt förordnas såsom posthavande kontrollant å beläggnings-, brobyggnads- eller vägarbeten. Härefter skulle han tjänstgöra såsom biträde åt vägingenjör för att sedermera kunna befordras till assistent, vägingenjör eller befattningshavare i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Önskligt vore vidare, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tid efter annan i samråd med övriga intresserade institutioner anordnade tekniska fortsättningskurser för sina tjänstemän och vägingenjörerna samt dessas biträden. Vid dessa kurser skulle nyaste rön och erfarenheter inom vägområdet meddelas.

Utbildningen av vägmästare sker f. n. dels genom svenska vägföreningen, som därför åtnjuter statsunderstöd från automobilskattemedlens forskningsmedel, och dels vid en del privata tekniska läroanstalter. Det kan ifrågasättas, att den statliga utbildningen av vägmästare eller anordnandet av fortsättningskurser för redan utbildade och hos vägdistrikten arbetande väg- eller schaktmästare borde ske under väg- och vattenbygg-




Dessutom skola i verket vara anställda: 1 ritare, 1 kontorsskrivare, 1 registrator, 1 förste expeditionsvakt, 1 kanslibiträde, 2 expeditionsvakter, 3 kontorsbiträden.

**Statens Väginstitut**

Direktion av 11 ledamöter:
Chefen för v. v. stn, ordf.
Övriga ledamöter utsedda av: v.v.stn. (överingenjören), Järnvägsstn, Ingenjörsvetenskapsakademien, Provningsanstalten, K. A. K., Sv. Vägföreningen, Sv. Teknologföreningen, Sv. Kommunaltekniska föreningen, Sv. Vägstyrelsernas förbund, entreprenörförening inom vägväsendet.

Arbetsutskott:
Överingenjören i v.v.stn, ordf.
3 ledamöter, utsedda av direktionen
1 föreståndare för institutet.

nadsstyrelsens ledning. Styrelsen skulle i så fall för detta ändamål av Kungl. Maj:t få anvisat erforderligt belopp av förenämnda medel.

Tablå över organisationen och personaluppsättningen.

Å föregående sida intagna tablå utvisar väg- och vattenbyggnadsstyrelsens föreslagna organisation och personaluppsättning.

Lönevillkor och statförslag.

Med hänsyn till de synnerligen maktpåliggande uppgifter, som tillkomma överingenjören, är det synnerligen angeläget att till denna tjänst förvärva en högt kvalificerad tekniker. Utredningsmännen hava därför ansett sig för denna tjänst icke kunna föreslå lägre tjänstegrad än lönegraden A 2 i allmänna civilförvaltningens avlöningsreglemente.

Då överinspektörerna vid sidan av sin inspekterande verksamhet skulle komma att tjänstgöra såsom chefer för byråer, hava utredningsmännen ansett det lämpligt att för dessa tjänstemän föreslå byråchefs lönegrad (B 30). Samtliga — med undantag av överinspektören för vägtrafiken — äro med hänsyn till det stadigvarande behovet av dessa tjänster av utredningsmännen föreslagna att uppföras å ordinarie stat.

Väginspektörerna och broinspektören åtnjuta f. n. arvode, motsvarande 31 löneklassen i den allmänna civilförvaltningens avlöningsreglemente den 22 juni 1921 (nr 270/1925) intagna löneplanen. Såsom tidigare framhållits, hava utredningsmännen för vägingenjörerna föreslagit lönegraden B 28. Då överinspektörerna föreslagits till 30 lönegraden, synes det naturligt, att väginspektörerna och broinspektören, vilka i tjänstehänseende intaga en mellanställning mellan nyssnämnda slag av befattningshavare, tillerkännas avlöning enligt lönegrad B 29. Med hänsyn till dessa tjänstemäns nuvarande löneställning synes, i likhet med vad som föreslagits beträffande vägingenjörerna, åt väginspektörerna och broinspektören böra beredas en något högre begynnelselön än den eljest i denna lönegrad vanliga. Utredningsmännen föreslå därför, att sistberörda tjänstemän inom lönegraden B 29 beredas en begynnelselön, motsvarande 31 löneklassen.

Vad beträffar sekreteraren och ombudsmannen, föreslå utredningsmännen lönegrad B 28, till vilken motsvarande tjänstemän i den övriga förvaltningen i regel torde vara hänförda.

Av samma skäl synes kamreraren böra placeras i lönegraden B 24.

Förste byråingenjör i verket är redan nu placerad i lönegraden B 26 samt byråingenjörer och revisorer i B 21. Någon anledning till ändring härutinnan torde icke föreligga.

Åt arbetschefen, vilken i likhet med övriga tjänstemän å byggnadsavdelningen torde böra uppföras å extra stat, bör, enligt utredningsmännens mening, beredas en relativt hög löneställning. Utredningsmännen anse dock, att befattningen ifråga skall kunna tillfredsställande besättas, om den placeras i 28 lönegraden.

Maskininspektören, hittills å extra stat i 27 lönegraden, bör såsom nämnts överföras till ordinarie stat i motsvarande lönegrad och dennes assistent, som hittills åtnjutit extrastatslön i 22 lönegraden, bör bibehållas i samma löneställning som nu. Beträffande den biträdande hamningenjören, som likaledes åtnjuter lön å extra stat i 22 lönegraden, torde icke heller någon ändring böra vidtagas.

Styrelsens biträdande ingenjörer hava åtnjutit lön enligt en lönegrad för e. o. befattningshavare, motsvarande den 21 för ordinarie tjänstemän men omfattande 19 till 23 löneklasserna. Beträffande dessa tjänstemän synes ej heller någon ändring i lönehänseende befogad.

Överinspektörens för vägtrafiken assistenter böra slutligen avlönas enligt samma grunder som de biträdande ingenjörerna.

För de utan byråindelning anställda befattningshavarna föreslås ingen ändring i löneavseende.

Vad anslagsberäkningen beträffar, få utredningsmännen framhålla, att styrelsens väginspektionsbyrå har till uteslutande uppgift att övervaka den lokala vägorganisationen och då kostnaderna för denna bestridas med av automobilskattemedel direkt utgående anslag, synes konsekvensen fordra, att lönerna till väginspektionens tjänstemän jämväl bestridas av medel av samma slag. Då broinspektionen huvudsakligen tjänar enahanda ändamål, torde även broinspektörens och hans medhjälpares löner böra bestridas av automobilskattemedel.

Med detta slags medel bör ävenledes överinspektören för vägtrafiken och dennes assistenter avlönas.

Byggnadsavdelningens personal — arbetschefen, dennes byråingenjör och biträdande ingenjör — samt den för riksvägar och ödebygdsvägar avsedda revisorn böra avlönas av det anslag, som kan komma att beviljas för riksvägars byggande.

I överensstämmelse med senare års praxis upptaga utredningsmännen särskilda anslagsposter för dyrtidstillägg och resekostnader åt den med byggnads- och automobilskattemedel avlönade personalen.

Utredningsmännen förutsätta, att kungl. kungörelsen den 22 juni 1932 ang. provisoriskt dyrortstillägg kompletteras med en föreskrift, att sådant tillägg vad beträffar befattningshavare i styrelsen, vilkas avlöning utgår av automobilskattemedel, skall avföras å dessa medels fond. I överensstämmelse med den nuvarande statberäkningen beträffande vägorganisationen i länen hava därför särskilda belopp för provisoriskt dyrortstillägg ej här upptagits.

Avlöning till hamnbyråns befattningshavare har hittills jämlikt kungl. brev den 25 april 1913 utgått från anslaget till statens fiskehamnar. Då detta anslag utgår av vanliga riksstatsmedel, torde ifrågavarande av-

löningsbelopp utbrytas ur nämnda anslag och överföras till vederbörande anslag för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Även styrelsens övriga personalkostnader böra utgå av vanliga riksstatsmedel.

Vad slutligen beträffar styrelsens expensanslag, hava utredningsmännen ansett sig böra godtaga de av styrelsen för nästkommande budgetår äskade beloppen, vilka överensstämma med de för innevarande budgetår för dessa ändamål beviljade beloppen. Ur detta anslag har emellertid utbrutits de för väginspektionen avsedda kostnadsbeloppen.

I detta sammanhang vilja utredningsmännen erinra om att chefen för nuvarande administrativa byrån byrådirektören Lindencrona, jämlikt kungl. brev den 18 juni 1927, fr. o. m. den 1 juli 1927 t. v. äger uppbära ett personligt lönetillägg å 800 kronor i syfte att i löneavseende bliva ungefärligen jämställd med byråchef. För skälen härtill hänvisa utredningsmännen till VI H T år 1927 sid. 5 o. ff. samt riksdagens skrivelse nr 6 samma år sid. 3. Vid bifall till utredningsmännens organisationsförslag torde Kungl. Maj:t finna lämpligt att jämlikt 13 § 1 mom. 2 stycket avlöningsreglementet förordna, att byrådirektören Lindencrona skall förflyttas till den nyinrättade sekreterar- och ombudsmannabefattningen. Lindencrona är då jämlikt samma bestämmelse berättigad att likväl bibehålla innehavande lönegrad. Med hänsyn till den stora arbetsbörda, som, på sätt utretts vid lönetilläggets beviljande, åvilat den administrativa byråns chef, finna utredningsmännen det med billighet överensstämmande, att Lindencrona, som har endast fem år kvar till pensionsålderns inträde, alltjämt bibehålles vid det särskilda lönetillägget samt att i sinom tid honom jämväl tillerkännes särskilt pensionstillägg, så avmätt att han i pensionsavseende blir jämställd med byråchef.

Med ovan angivna utgångspunkter hava utredningsmännen uppgjort följande förslag till stater och fördelning å olika anslag:

I. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen,* förslagsanslag, ordinarie anslag ..... 175,300: —

*Befattningshavare å ordinarie stat.*

| | |
|---|---|
| 1 generaldirektör ..... | Arvode 25,000: — |
| 1 överingenjör ..... | A 2 |
| 1 överinspektör för järnvägar ..... | B 30 |
| 1 överinspektör för hamnar ..... | B 30 |
| 1 sekreterare och ombudsman ..... | B 28 |
| 1 maskininspektör ..... | B 27 |
| 1 förste byråingenjör (utredningsavdelningen) .... | B 26 |
| 1 kamrerare ..... | B 24 |
| 2 byråingenjörer (utredningsavd., järnvägsbyrån) .. | B 21 |
| 2 revisorer ..... | B 21 |
| 1 registrator ..... | B 14 |

1 förste expeditionsvakt ..... B 7
1 kanslibiträde ..... B 7
2 expeditionsvakter ..... B 5
3 kontorsbiträden ..... B 4

Stat:

Avlöningar till ordinarie tjänstemän, förslagsvis ..... 155,500: —
Avlöningar till icke ordinarie befattningshavare m. m. ..... 19,800: —

Summa kronor 175,300: —

*II. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet,* extra anslag 30,400: —

Stat:

1 assistent (maskininspektionen) ..... B 22
1 biträdande hamningenjör ..... B 22
1 biträdande ingenjör (utredningsavdelningen) .... B 21
1 ritare ..... B 15
1 kontorsskrivare ..... B 15

*Anm.* De biträdande ingenjörerna böra åtnjuta avlöning enligt en lönegrad för e. o. tjänstemän, motsvarande den 21 för ordinarie tjänstemän och omfattande 19:e—23:e löneklasserna.

Byrådirektören G. C. A. Lindencrona bör av anslaget åtnjuta personligt lönetillägg med 800 kronor.

*III. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens väginspektion,* förslagsanslag, att direkt utgå av automobilskattemedel, ordinarie anslag ..... 74,050: —

*Befattningshavare å ordinarie stat.*

1 överinspektör ..... B 30
2 väginspektörer ..... B 29
1 broinspektör ..... B 29
1 förste byråingenjör ..... B 26
2 byråingenjörer ..... B 21

Stat:

Avlöningar till ordinarie tjänstemän ..... 68,400: —
Dyrtidstillägg ..... 5,650: —

Summa kronor 74,050: —

*IV. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens väginspektionsverksamhet,* att direkt utgå av automobilskattemedel, förslagsanslag, extra anslag ..... 66,370: —

6 biträdande ingenjörer ..... B 21

*Anm.* De biträdande ingenjörerna böra åtnjuta avlöning enligt en lönegrad för e. o. tjänstemän, motsvarande den 21 för ordinarie tjänstemän och omfattande 19:e—23:e löneklasserna.

Stat:

Avlöningar till icke ordinarie tjänstemän ..... 38,520: —
Dyrtidstillägg ..... 3,850: —
Resor ..... 24,000: —

Summa kronor 66,370: —

*V. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggnadsverksamhet*, förslagsanslag, att utgå av automobilskattemedel, extra anslag 38,920: —
1 arbetschef ..... B 28
1 byråingenjör ..... B 21
1 biträdande ingenjör ..... B 21
1 revisor ..... B 21

*Anm.* De biträdande ingenjörerna böra åtnjuta avlöning enligt en lönegrad för e. o. tjänstemän, motsvarande den 21 för ordinarie tjänstemän och omfattande 19:e—23:e löneklasserna.

Stat:

| | |
|---|---|
| Avlöning till icke ordinarie tjänstemän ..... | 30,070: — |
| Dyrtidstillägg ..... | 2,850: — |
| Resor ..... | 6,000: — |
| Summa kronor | 38,920: — |

*VI. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägtrafikinspektion*, förslagsanslag, att direkt utgå av automobilskattemedel, extra anslag ..... 28,930: —
1 överinspektör ..... B 30
2 assistenter ..... B 21

*Anm.* Assistenterna böra åtnjuta avlöning enligt en lönegrad för e. o. tjänstemän, motsvarande den 21 för ordinarie tjänstemän och omfattande 19:e—23:e löneklasserna.

Stat:

| | |
|---|---|
| Avlöning till icke ordinarie tjänstemän ..... | 23,820: — |
| Dyrtidstillägg ..... | 2,110: — |
| Resor ..... | 3,000: — |
| Summa kronor | 28,930: — |

*VII. Expenser i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, extra anslag .. 43,500: —

| | |
|---|---|
| Resekostnader för baninspektion ..... | 2,000: — |
| Resekostnader för extra inspektioner m. m. ..... | 9,000: — |
| Rese- och traktamentskostnader för maskininspektionen ..... | 2,500: — |
| Bränsle, lyse, renhållning och städning ..... | 11,000: — |
| Skrivmaterialier och papper ..... | 5,000: — |
| Telegram, telefon och annonsering ..... | 5,700: — |
| Inköp och underhåll av möbler ..... | 1,000: — |
| Bokinköp, bindning av böcker m. m. ..... | 7,300: — |
| Summa kronor | 43,500: — |

Jämförelse med nu utgående anslag.

För närvarande finnas i riksstaten för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess verksamhet i olika avseenden upptagna följande anslag:

| | |
|---|---|
| Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, förslagsanslag ..... | 167,500: — |
| Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet, extra anslag .... | 45,000: — |
| Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens inspektionsverksamhet, extra anslag ..... | 46,500: — |
| Expenser i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, extra anslag ..... | 64,500: — |
| Summa kronor | 323,500: — |

Till detta belopp komma kostnaderna för hamnavdelningen, nu utgående ur anslaget till statens fiskehamnar ..... 24,612: —

Summa kronor 348,112: —

Motsvarande summa enligt utredningsmännens förslag uppgår till 457,470: —

Skillnaden blir sålunda 109,358 kronor.

I utredningsmännens anslagsberäkningar ingår kostnad för dyrtidstillägg och resekostnader för de personalgrupper, som hädanefter skulle bekostas av automobilskattemedel, vilket icke är fallet beträffande någon av de nu fastställda staterna. För att få beloppen jämförbara bör således från utredningsmännens slutsumma först dragas för nämnda ändamål beräknade belopp eller 26,500 kronor, varigenom skillnaden nedgår till 82,858 kronor.

Än vidare är att märka, att utredningsmännens förslag innesluter kostnad för helt nya verksamhetsgrenar. Sålunda har för bestyret med statsvägarna beräknats, utöver dyrtidstillägg och resor, 30,070 kronor och för vägtrafikbyrån med samma undantag 23,820 kronor. Om jämväl dessa belopp frånräknas, blir ökningen allenast 28,968 kronor, oaktat den nya generaldirektörstjänsten med 25,000 kronors arvode tillkommit.

Då slutligen utredningsmännen föreslå, att vissa utgifter, som hittills bestritts med vanliga statsmedel, skola utgå av automobilskattemedel, tages sålunda för hela den nya organisationen av vanliga statsmedel i anspråk ett belopp, som med 98,912 kronor understiger det nu utgående.

**Jämkningar i organisationen om bestyret med riksvägar bortfaller.**

Det organisationsförslag, som utredningsmännen här ovan framlagt, utgår, såsom inledningsvis framhållits, från att 1929 års vägsakkunnigas förslag till lag om allmänna vägar och lag om vägdistrikt m. m. blir av statsmakterna godtaget och genomfört och därigenom bestyret med riksvägar tillagt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Emellertid hava nämnda sakkunniga tänkt sig, att de av dem föreslagna lagarna icke skulle lända till efterrättelse förrän från och med den 1 januari 1936. Härvid förutsattes, att lagförslaget skulle föreläggas 1933 års riksdag. Emellertid synes det av den tid, inom vilken svar å utsända remisser infordrats, framgå, att nästa års riksdag icke kan få förslaget under sin prövning. Förslagets ikraftträdande kommer således att i varje fall låta vänta på sig åtskilliga år. Utredningsmännen vilja vid detta förhållande erinra om 1929 års riksdags förut citerade uttalande, att en fast och ändamålsenlig anordning av den centrala ledningen av vägväsendet vore så maktpåliggande, att dess genomförande ej borde uppskjutas längre än som vore nödigt. Utredningsmännen dela helt denna mening och hava förut framhållit, att den nu-

varande lokala organisationen förutsätter för att kunna godtagas en fast central ledning. För vart år som går, innan en sådan får hand om vägväsendet i landet, är det fara för såväl att den lokala organisationen på sina håll fastlåses i mindre lämpliga former och arbetsmetoder som ock att planmässigheten och den ekonomiskt bästa användningen av vägmedlen eftersättas. Fördenskull anse utredningsmännen, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation bör utan avvaktan å prövning av väglagsförslaget genomföras så fort ske kan.

Skall förslaget sålunda framläggas för riksdagen före väglagsförslaget, erfordras vissa jämkningar i utredningsmännens förslag till organisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vid sådant förhållande bör byggnadsavdelningen, till vilken verkets befattning med riksvägarna koncentrerats, borttagas. Personalen skulle på detta sätt komma att minskas med en arbetschef, en byråingenjör och en biträdande ingenjör ävensom en revisor. Vidare torde man ej hava anledning att giva chefen för utredningsbyrån högre ställning än byråchef. I övrigt torde ej erfordras andra ändringar än vissa smärre jämkningar i revisorernas arbetsuppgifter. Kostnaden för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle genom dessa beskärningar minskas med 42,500 kronor.

## Särskilda yttranden.

Av *herr J. B. Johansson.*

Jag har icke ansett mig kunna tillstyrka det av utredningsmännens flertal avgivna förslaget, att chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall vara generaldirektör.

Det uppgjorda förslaget till organisation av det centrala verket bygger alternativt på den förutsättningen, att nya väglagsförslaget skulle genomföras och således genom riksvägars byggande i statens egen regi väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tilläggas nya och ökade uppgifter, vilka med tiden kunna befaras kräva ytterligare utbyggnad av organisationen. Då väl ett centralt organ bör planera och uppgöra förslag till samt utöva kontroll över byggandet av riksvägarna men själva byggandet bör handhavas av vägstyrelserna med de statsmedel, som böra ställas till dess förfogande, och således väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke utrustas som byggnadsstyrelse, anser jag redan på denna grund, att frågan om förändring av chefens ställning bör anstå till dess de ännu svävande väglagsfrågorna bliva slutligt avgjorda. Jag har under utredningen i konsekvens härmed även framhållit, att man borde söka avkoppla väg- och vattenbyggnadsstyrelsen från byggandet av ödebygdsvägar och tillfartsvägar till inlandsbanan och i stället förlägga verkställigheten därav till något organ i orterna eller länen. Då även denna sistnämnda fråga bör ses i samband med frågan om riksvägarna, har jag biträtt förslaget att låta den del av verksamheten, som angår ödebygdsvägar och tillfartsvägar till inlandsbanan, tillsvidare fortgå som hittills.

Majoriteten har gjort jämförelser med de affärsdrivande verken, men då jag anser att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke bör bliva ett affärsdrivande verk utan dess huvuduppgift över vägväsendet bör vara kontrollerande, inspekterande, rådgivande och sammanhållande, vilken verksamhet i stor utsträckning regleras genom författningar och instruktioner, så håller icke den gjorda jämförelsen. Såväl fördelning som övervakning av vägmedlen handhavas i stor utsträckning även av länsstyrelserna, biträdda av den lokala vägorganisationen. Vad chefens ställning i övrigt angår, så innebär redan chefsställningen för ett centralt, statligt verk en så pass stark position, att denne bör kunna bliva ledande på de områden och med de uppgifter som åt detta verk anvisats.

Det kan i detta sammanhang erinras därom att 1925 års sakkunniga ville jämställa chefen med cheferna för socialstyrelsen, medicinalstyrelsen,

byggnadsstyrelsen, kommerskollegium och tullverket med en avlöning av 19,000: — kronor, vilket förslag emellertid ej blev antaget.

Till slut vill jag ifrågasätta, om icke det av majoriteten uppställda villkoret, att chefen skall tagas uteslutande bland de tekniskt utbildade, bör borttagas, varigenom möjlighet beredes att bland ett ännu större antal personer utvälja en praktisk, för klokhet och kraft sig utmärkande chef.

Av *herr Ekwall.*

Jag anser mig icke kunna dela utredningsmännens mening, att inom styrelsen icke skall komma att finnas någon ledamot med juridisk-administrativ utbildning. De tekniska och de juridisk-administrativa frågorna äro ofta så sammankopplade, oftast jämväl med ekonomiska spörsmål, att enligt min mening juridisk-administrativ sakkunskap erfordras *inom* styrelsen. Denna sakkunskap har också sedan styrelsens tillkomst 1841 varit företrädd inom styrelsen och den senaste tidens utveckling på vägväsendets område endast ökar behovet av sådan sakkunskap.

De tre kommittéer, 1925, 1927 och 1928, som förut behandlat vägväsendets omorganisation liksom Kungl. Maj:t i sin proposition till 1927 års riksdag hava ock varit eniga om att en väl kvalificerad jurist bör vara ledamot av styrelsen och hava samtliga kommittéer ävensom Kungl. Maj:t föreslagit, att den nuvarande byrådirektörstjänsten skall uppflyttas i byråchefsgrad.

Jag delar härutinnan de tre föregående kommittéernas och Kungl. Maj:ts uppfattning jämväl av den anledningen att jag icke önskar, att denna befattning skall bli någon övergångsbefattning till bättre avlönad befattning i annat verk; och anser därför att utredningsmännens förslag bort innefatta, att den av dem föreslagna sekreterare- och ombudsmannabefattningen bort ersättas med en byråchefsbefattning (30 lönegraden) förenad med ledamotskap av styrelsen.

# Statens offentliga utredningar 1932

## Systematisk förteckning

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

### Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande rörande erkännande och verkställighet av utländsk civildom. [2]
Lagberedningens förslag till revision av ärvdabalken. 4. Förslag till lag om boutredning och arvskifte m. m. [16]
Promemoria ang. lagstiftning om vissa straffprocessuella tvångsmedel. [29]

### Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

1930 års pensionssakkunniga. Betänkande med förslag till reglemente ang. tjänstepension för tjänstemän, tillhörande den civila statsförvaltningen, m. m. [19]
1930 års pensionssakkunniga. Betänkande med förslag till reglemente ang. tjänstepension för arbetare i statens tjänst. [22]
Statens organisationsnämnd. Betänkande med plan för statens byggnadsverksamhet under närmast kommande tioårsperiod. [25]
Betänkande ang. reformering av vikariatssystemet vid häradsrätterna. [27]
Lantmätarelönesakkunnigas utredning och förslag beträffande lantmäterikontorens organisation. [28]
Betänkande med förslag ang. omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämte därmed sammanhängande spörsmål. [34]

### Kommunalförvaltning.

Normalförslag till byggnadsordningar m. m. 1. Byggnadsordning för stad, köping och större municipalsamhälle. [6] 2. Byggnadsordning för mindre municipalsamhälle. [7] 3. Byggnadsordningar och utomplansbestämmelser för landsbygden. [8] 4. Bilagor till normalbyggnadsordningar för städer och för landsbygden. [9].
Normalförslag till provisoriska byggnadsföreskrifter. [11]

### Statens och kommunernas finansväsen.

Skatteutjämningsberedningen 1. Statistisk utredning ang. det kommunala skattetrycket. [13]

### Politi.

Betänkande med förslag till förordning ang. handel med farmacevtiska specialiteter. [20]

### Socialpolitik.

### Hälso- och sjukvård.

Utredning och förslag ang. de civila tjänsteläkarnas ställning i städer och stadsliknande samhällen. [23]

### Allmänt näringsväsen.

Betänkande med förslag till lag om vissa ändringar i förordningar ang. patent m. m. [32]

### Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Sociala jordutredningens betänkande med förslag till vissa ändringar i den sociala arrendelagstiftningen. [1]
Jordbruksutredningens betänkanden. 6. Promemoria rörande inkomstutvecklingen inom Sveriges jordbruk i jämförelse med i andra näringsgrenar och dess sammanhang med lönepolitiken. [10] 7. Betänkande ang. åtgärder för lindrande av jordbrukets kreditsvårigheter. [12] 8. Arbetarfrågan inom det svenska jordbruket. [14]
Sociala jordutredningens betänkande med förslag till åtgärder för beredande av ökade möjligheter för mindre bemedlade personer att erhålla egna jordbruk. [33]

### Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Uppskattning av Sveriges skogstillgångar, verkställd åren 1923—1929. [26]

### Industri.

Cement- och betongbestämmelser (fjärde upplagan) jämte tilläggsbestämmelser (tredje upplagan). [24]

### Handel och sjöfart.

De ekonomiska verkningarna för sjöfarten av 1928 års lotsförfattningssakkunnigas förslag till lotsavgifter. [15]

### Kommunikationsväsen.

Betänkande rörande frivilliga sammanslutningar mellan enskilda järnvägar i Skåne m. m. [5]
Utredning rörande motorfordonsbeståndet i Sverige. [18]
Betänkande med förslag till lag om allmänna vägar och lag om vägdistrikt m. m. [21]

### Bank-, kredit- och penningväsen.

1932 års banksakkunniga. Betänkande med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 22 juni 1911 (nr 74) om bankrörelse m. m. [30]

### Försäkringsväsen.

Dödlighetsantaganden för livränteförsäkring. [4]

### Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Utredning och förslag rörande ändrade grunder för biskoparnas avlöning och därmed sammanhängande frågor. [17]
Läroverkssakkunniga. Betänkande med förslag till undervisningsplaner för rikets allmänna läroverk och de kommunala mellanskolorna m. m. [31]

### Försvarsväsen.

Luftförsvarsutredningens betänkande. Utredning beträffande hemortens och civilbefolkningens skyddande vid luftanfall mot Sverige. [3]

### Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Stockholm 1932, Ivar Hæggströms Boktryckeri A. B.
323544