

National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1950:17
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE MED FÖRSLAG RÖRANDE DECENTRALISERING INOM VÄG- OCH VATTENBYGGNADS-VERKET M. M.

STOCKHOLM
1950

Statens offentliga utredningar 1950

Kronologisk förteckning

1. Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 18. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Örebro län. Beckman. 44 s. **K.**

2. Betänkande angående tyskgruvorna och centralorgan för gruvärenden. Victor Petterson. 157 s. **H.**

3. Betänkande med förslag angående folkskolans disciplinmedel m.m. Kihlström. 137 s. **E.**

4. Skolöverstyrelsens utlåtande angående beskärning av timplanerna vid de allmänna läroverken m.fl. läroanstalter. Statens Reproduktionsanstalt. 105 s. **E.**

5. Ortsavdragskommittén. Betänkande med förslag till ändrade kommunala ortsavdrag m.m. Beckman. 199 s. **Fi.**

6. Utredning angående överflyttning av viss del av riksbankens rörelse till en statlig affärsbank m.m. Marcus. 64 s. **Fi.**

7. 1949 års uppbördssakkunniga. 1. Betänkande med förslag till vissa ändringar i uppbördsförfarandet. Marcus. 112 s. **Fi.**

8. Betänkande angående rationaliseringsverksamheten inom den offentliga förvaltningen. Beckman. 155 s. **Ju.**

9. Utredning angående de handelspolitiska arbetsformerna m.m. 2. Redogörelse för de olika avtalstyperna i det svenska avtalssystemet. Katalog och Tidskriftstryck. 74 s. **H.**

10. Den svenska elbranschens kapacitet och konkurrensförhållanden. Marcus. 175 s., 1 pl. **H.**

11. Socialvårdskommitténs betänkande. 17. Utredning och förslag angående lag om socialhjälp m.m. Beckman. 64* s., 515 s. **S.**

12. Handelsutbildningskommitténs betänkande och förslag. 1. Handelsgymnasierna. Marcus. 445 s. **E.**

13. Skyddsrum för civilbefolkningen. Nordisk Rotogravyr. 154 s. **I.**

14. Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 4. De smalspåriga västgötabanorna. Gummesson. 99 s. **K.**

15. 1948 års järnbruksutredning. Betänkande angående järnbrukens arbetskraftsförsörjning och därmed sammanhängande problem. Kihlström. 55 s. **S.**

16. Förberedande utredning angående lagstiftning på skadeståndsrättens område. Av I. Strahl. Victor Petterson. 168 s. **Ju.**

17. Betänkande med förslag rörande decentralisering inom väg- och vattenbyggnadsverket m. m. Victor Petterson. 151 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.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1950: 17
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

RÖRANDE

DECENTRALISERING INOM VÄG- OCH VATTENBYGGNADS-VERKET M. M.

VICTOR PETTERSONS BOKINDUSTRIAKTIEBOLAG
STOCKHOLM 1950

KUNGL. BIBLIOTEKET STOCKHOLM

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Skrivelse till Statsrådet och Chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet 5

A. Inledning ... 7

B. Decentraliseringsspörsmål som beröra jämväl andra organ än väg- och vattenbyggnadsverket ... 14

1. Flerårsplaner ... 15
   a) Särskilda flerårsplaner för olika slag av arbeten ... 17
   b) Flerårsplanernas giltighetstid och förnyelse ... 20
   c) Upprättande av flerårsplaner ... 21
   d) Fastställelse av flerårsplaner ... 22
   e) Avvikelse från fastställd flerårsplan ... 29
2. Arbetsplaner ... 30
3. Förändring av enskild väg till allmän ... 33
4. Indragning av väg ... 36
5. Inrättande av särskild vinterväg ... 37
6. Ledningsarbete i väg ... 39
7. Arbetslag för vintervägh̊allning på landet ... 42
8. Ärenden rörande statsbidrag till enskild väghållning ... 46
9. Ärendes hänskjutande till vägsynenämnds prövning ... 51

C. Frågor om decentralisering från Kungl. Maj:t till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ... 53

Disposition av anslag till reseersättningar s. 54; tjänsteresor till utlandet s. 55; kurser för personalen s. 56; representation s. 57; utgivande av skadestånd s. 58; byggnadsarbeten för andra statliga myndigheter s. 58; tjänstetillsättningar s. 59; flyttningskostnadsersättningar s. 62.

D. Frågor om decentralisering inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ... 66

E. Frågor om decentralisering från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till vägförvaltningarna ... 67

1. Ärenden inom vägbyråns verksamhetsområde ... 67
   a) Vägtrafikavdelningen ... 67
   b) Avdelningen för städerna ... 68
   c) Avdelningen för landsbygden ... 70

Förberedande granskning av arbetsplaner s. 70; anlitande av förrättningsmän s. 73; granskning av förrättningsmans arvodesräkning s. 76; disposition av medel för vägbyggnadsändamål s. 77.

2. Ärenden inom byggnads- och underhållsbyråns verksamhetsområde 80
a) Renstakning av vägföretag 81
b) Ärenden sammanhängande med utlämnande av arbeten på entreprenad 84
c) Ärenden rörande vägunderhållet 87
3. Ärenden inom konstruktionsbyråns verksamhetsområde 90
4. Ärenden inom förråds- och verkstadsbyråns verksamhetsområde ... 92
5. Ärenden inom kanslibyråns verksamhetsområde 97
a) Ombudsmannaexpeditionen 97
Marklösenärenden s. 97; övriga ärenden s. 100.
b) Personalavdelningen 102
c) Avdelningen för arbetareärenden 107
6. Ärenden inom kameralbyråns verksamhetsområde 107
a) Kamrerarekontoret 108
b) Revisionskontoret 108

F. Frågor om decentralisering inom vägförvaltningarna 111
1. Decentralisering inom vägförvaltningens kansli 111
2. Decentralisering från vägförvaltningens kansli till vägmästarna 118

G. Förslag till författningsändringar 122
Förslag till Lag om ändring i vissa delar av lagen den 30 juni 1943 (nr 431) om allmänna vägar 122
Förslag till Kungörelse om ändring i vissa delar av stadgan den 30 juni 1943 (nr 437) angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadgan) 128
Förslag till Lag om ändrad lydelse av 10 kap. 67 § vattenlagen 133
Förslag till Kungörelse om ändrad lydelse av 5 § i stadgan den 5 maj 1939 (nr 200) om elektriska starkströmsanläggningar 134
Förslag till Kungörelse om ändring i vissa delar av kungörelsen den 14 januari 1944 (nr 5) med vissa bestämmelser rörande telegraf-, telefon- och andra svagströmsledningar 136
Förslag till Kungörelse angående ändring av 22 § 3 mom. landshövdinginstruktionen den 19 november 1937 (nr 902) 139

H. Kommentarer till föreslagna författningsändringar 140

I. Sammanfattning av utredningens förslag 146
Särskilt yttrande av generaldirektören Hjort 150

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet.

Genom beslut den 14 februari 1947 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga för att inom departementet biträda med utredning rörande möjligheterna av en decentraliserad handläggning av vissa ärenden inom väg- och vattenbyggnadsverket. Med stöd härav uppdrog departementschefen samma dag åt ledamoten av riksdagens andra kammare folkskolläraren B. I. Jansson jämte förbundssekreteraren i svenska vägarbetareförbundet E. Grahn, byråchefen G. V. Hall, överdirektören, numera generaldirektören K.-G. M. Hjort, vägdirektören A. T. W. A. Mannerfelt samt dåvarande ledamoten av riksdagens andra kammare hemmansägaren V. J. Mattsson att verkställa den avsedda utredningen. Departementschefen uppdrog därjämte åt Jansson att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete.

Såsom sekreterare åt de sakkunniga förordnades sektionschefen, numera t.f. byråchefen A. Tånneryd.

Genom beslut den 2 maj respektive den 15 december 1947 förordnade departementschefen vägkamreraren E. H. Olsson och civilingenjören C. I. Hjort att vara experter åt de sakkunniga.

De sakkunniga ha antagit benämningen *1947 års utredning rörande decentralisering inom väg- och vattenbyggnadsverket.*

Den 23 februari 1948 har utredningen avgivit betänkande rörande vägnämndernas och länsvägnämndernas arbetsuppgifter m. m. (SOU 1948: 18). Därjämte har utredningen samma dag avgivit särskilda yttranden över motioner till 1948 års riksdag dels angående utredning av det statliga vägväsendets organisation, dels ock angående ändrad lydelse av 21 § lagen om vägnämnder och länsvägnämnder.

Utredningen har under sitt arbete samrått med olika befattningshavare inom väg- och vattenbyggnadsverket. För fullgörande av uppdraget har utredningen företagit resor för studier vid ett antal vägförvaltningar. Utredningen har samrått med 1948 års länsstyrelseutredning beträffande

frågor, som beröra länsstyrelserna. Därjämte har vid samråd under hand med den inom justitiedepartementet tillkallade decentraliseringsutredningen konstaterats att anledning icke förefunnes för sistnämnda utredning att ingå på de detaljfrågor, som innefattas i här ifrågavarande utredningsuppdrag.

Sedan uppdraget slutförts får utredningen härmed vördsamt överlämna betänkande med förslag rörande decentralisering inom väg- och vattenbyggnadsverket m. m. jämte särskilt yttrande av generaldirektören Hjort.

Stockholm den 6 mars 1950.

IVAR JANSSON

ERIK GRAHN GÖSTA HALL K.-G. HJORT

W. MANNERFELT VICTOR J. MATTSSON

/ Allan Tånneryd

A. INLEDNING

Vid behandlingen år 1942 av frågan om förstatligande av den allmänna väghållningen på landet framhölls såsom ett motiv för förstatligandet, att väghållningsuppgiften blivit för omfattande för att den dåvarande väg-organisationen med dess många självständiga små förvaltningsenheter skulle kunna på ett fullt tillfredsställande sätt lösa densamma. Den högre standard i fråga om såväl vägbyggnad som vägunderhåll, vilken framtvingats av vägtrafikens snabba utveckling, hade ställt ökade krav på administrativ, teknisk och ekonomisk kunnighet hos väghållningsorganen, varförutom de uppkomna administrativa, tekniska och ekonomiska problemen av mera allmängiltig art medfört ökat behov av enhetlighet i väghållningens bedrivande. Till följd av utvecklingen hade vägarna vidare upphört att vara av huvudsakligen lokalt intresse. Väghållningen hade i stället alltmera blivit en hela landets gemensamma angelägenhet.

Den vid förstatligandet genomförda organisationen innebar en viss centralisering inom länet till vägförvaltningen och även till den centrala myndigheten för landets vägväsende, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Hur långt denna centralisering till vinnande av erforderlig enhetlighet skulle drivas måste bedömas med hänsyn till väntade förhållanden såväl under en övergångsperiod som därefter. Vissa skäl talade för att centraliseringen i ett förstatligat vägväsende till en början borde drivas längre än som kunde anses erforderligt, då den nya organisationen verkat en tid. Vid förstatligandet skulle nämligen uppbyggas en till stor del helt ny organisation innebärande en förvaltningsapparat av stora dimensioner, vilken skulle handha omfattande uppgifter av skilda slag.

Arbetsuppgifterna vid den nya vägorganisationen kunde förutses till en början bliva i viss mån främmande för åtskilliga av organisationens befattningshavare, av vilka ett stort antal icke arbetat inom statsförvaltningen och därför saknade närmare kännedom om de betingelser, varunder statlig verksamhet bedrives. På grund av dessa förhållanden ansågs det nödvändigt att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fick ett relativt starkt grepp över förvaltningen för att redan från början kunna leda densamma in på riktiga banor. Ur väg- och vattenbyggnadsstyrelsens synpunkt bedömdes det också innebära en fördel, att styrelsen genom en sådan ordning blev i tillfälle att ingående sätta sig in i den mångfald frågor, som kunde förväntas upp-

komma. Den starka centralisering till styrelsen, som genomfördes vid vägväsendets förstatligande, hade sålunda sitt berättigande under en övergångstid.

Vid riksdagsbehandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 286 till 1946 års riksdag angående anslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägförvaltningarna, vilken proposition inrymde jämväl förslag till omorganisation i vissa delar av väg- och vattenbyggnadsverket, uttalade sig riksdagen (skrivelsen nr 368) för en ökad decentralisering av verksamheten inom verket och anförde därvid bland annat, att riksdagen vore av den meningen att de lokala myndigheterna borde tilltros att i större utsträckning än dittills under eget ansvar driva verksamheten inom sitt område. En överflyttning av ansvaret från styrelsen till dess lokala organ kunde bland annat ifrågasättas i vissa angivna fall, vilka dock icke i detalj berörts i propositionen. Riksdagen förklarade sig med det anförda ha velat belysa möjligheterna för en ytterligare decentralisering på nu ifrågavarande område, givetvis under den kontroll, som kunde befinnas erforderlig, samt förutsatte att dessa frågor av Kungl. Maj:t ägnades fortsatt uppmärksamhet.

Överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsväsendet berörde i sin berättelse rörande överrevisorernas iakttagelser under budgetåret 1945/46 dessa frågor och anförde därvid bland annat, att det vore uppenbart att hela vägadministrationen till följd av den centraliserade förvaltningen arbetade tungt och att personalens tid i alltför stor utsträckning toges i anspråk för skriftväxling till men för personalens huvudsakliga uppgifter. Det kunde icke vara ändamålsenligt att de dugliga män i styrelsen, som nu handhade ledningen av den statliga vägorganisationen, voro belastade med handläggningen av en sådan mångfald av löpande ärenden, att de omöjligen kunde få tillräcklig tid att övertänka huru den fortsatta utvecklingen borde gestaltas. För vinnande av erforderlig lättnad i arbetsbördan torde därför en ganska omfattande decentralisering vara nödvändig, och denna borde ske så skyndsamt som möjligt. Det kunde väl beträffande sådana grupper av ärenden, där erforderlig enhetlighet ännu icke vunnits, synas önskvärt att bibehålla ett centralt avgörande för att därigenom framtvinga enhetlighet. Den oenhetlighet, som kunde befaras uppkomma vid en decentralisering, borde emellertid kunna motverkas genom styrelsens kontrollerande verksamhet. Uppenbart vore emellertid att avgörandet av en stor mängd ärenden kunde utan större olägenhet för det allmänna överflyttas på vägförvaltningarna.

Även riksdagens revisorer ha, senast i sin berättelse till 1947 års riksdag, förordat åtgärder för viss decentralisering av administrationen inom det allmänna vägväsendet samt därvid framhållit bland annat, att det vore ställt utom tvivel att den i samband med förstatligandet av den allmänna väghållningen genomförda centraliseringen av vägadministrationen medfört

en väsentlig ökning av expeditionsarbetet för personalen, vilken trots en betydande förstärkning i alltför stor utsträckning toges i anspråk för skriftväxling till men för de huvudsakliga uppgifterna. Visserligen hade handläggningen av en del vägärenden överflyttats till vägförvaltningarna, vilka även i övrigt erhållit ökade befogenheter, men uppenbart vore, att vidtagna åtgärder icke vore till fyllest. En väsentligt ökad decentralisering av förvaltningen vore därför ofrånkomlig för vinnande av en effektiv ledning och kontroll av väghållningsarbetena.

I utredningens direktiv, vilka äro givna i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 14 februari 1947, redogjorde departementschefen för riksdagsbehandlingen av ovan omnämnda förslag till väg- och vattenbyggnadsverkets omorganisation och för vad revisorerna anfört i frågan samt anförde slutligen i huvudsak följande.

Väg- och vattenbyggnadsverket befinner sig för närvarande i ett skede av omorganisation. Arbetet härmed är av stor betydelse för den framtida verksamheten och innefattar bland annat en prövning av förhållandet mellan styrelsens och de lokala organens arbetsuppgifter. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ägnat uppmärksamheten häråt och vidtagit vissa åtgärder i syfte att öka de lokala förvaltningarnas befogenheter. Innan omorganisationen slutföres synas ytterligare överväganden rörande dessa frågor böra ske snarast möjligt. Detta synes så mycket mera angeläget som mycket omfattande arbetsuppgifter på väg- och vattenbyggnadsväsendets område föreligga och en kraftig ökning av dessa uppgifter är att emotse så snart nuvarande krisförhållanden upphöra. Jag vill därför tillstyrka att en särskild utredning verkställes beträffande de i det föregående berörda decentraliseringsspörsmålen.

Utredningen har företagit resor till ett antal vägförvaltningar i skilda delar av landet för att med befattningshavarna dryfta de föreliggande spörsmålen i vad avser såväl vägförvaltningarnas ställning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som de särskilda befattningshavarnas ställning inom vägförvaltningen. Utredningen har vidare tagit del av de önskemål om decentralisering, som från lokalförvaltningarna framförts till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skilda sammanhang. Vid sina sammanträden har utredningen dryftat skilda decentraliseringsspörsmål med olika befattningshavare inom väg- och vattenbyggnadsverket. Härigenom har utredningen kunnat bilda sig en uppfattning om de olika faktorer, till vilka hänsyn måste tagas vid bedömandet av frågan om decentralisering inom väg- och vattenbyggnadsverket. Vidare har utredningen beaktat vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört beträffande decentraliseringsspörsmål bland annat i ett till Kungl. Maj:t avgivet förslag till ny instruktion för väg- och vattenbyggnadsverket.

Utredningen utgår ifrån att den nuvarande organisationen med en vägförvaltning i varje län skall bibehållas och får i anslutning härtill framhålla,

att uppdelningen av den lokala vägorganisationen på icke mindre än 24 skilda organ uppenbarligen nödvändiggör ett starkare centralt grepp över arbetet än vid en distriktsindelning med ett mindre antal enheter. Vid en indelning i förhållandevis små distrikt blir nämligen antalet ärenden av vissa slag så litet, att det icke utgör tillräckligt material för att vägförvaltningarna skola kunna få den erfarenhet, som erfordras för ärendenas avgörande. Vidare kunna vid mindre förvaltningsenheter icke hållas anställda specialutbildade befattningshavare för handläggning av speciella ärenden, exempelvis sådana av juridisk art. Den nuvarande indelningen med länen såsom förvaltningsområden medför vidare avsevärda skillnader i de olika lokalförvaltningarnas storlek. Frågan om i vilken utsträckning decentralisering av beslutanderätten i vissa ärenden eller ärendegrupper skall ske bör icke lämpligen göras beroende av den särskilda lokalförvaltningens storlek. Då samtliga vägförvaltningar böra givas samma befogenheter, bli möjligheterna av en decentralisering beroende av de mindre förvaltningarnas resurser.

För att väg- och vattenbyggnadsverket skall kunna arbeta effektivt är det av betydelse att de olika instansernas befogenheter äro lämpligt avvägda. Beslutanderätten i ett ärende bör icke förläggas till högre instans än ärendets vikt kräver. Tilldelas lägre instanser större handlingsfrihet, skapas möjlighet till snabbare avgöranden varjämte skriftväxlingen begränsas och dubbelarbete undvikes. Erhålla de lägre instanserna större befogenheter och ökat ansvar torde man i allmänhet även kunna påräkna ökat intresse och större initiativkraft hos dem.

Å andra sidan får decentraliseringen icke föras så långt, att det sammanlagda arbetet blir större än vid central handläggning utan att motsvarande fördelar vinnas. Vissa ärenden äro vidare av den grundläggande och principbildande karaktär att de kräva en central handläggning hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Till ärenden, vilka böra handläggas hos styrelsen, höra också sådana mera omfattande specialuppgifter som t. ex. granskning eller upprättande av sådana arbetsritningar till broar, som icke följa standardritningar, upprättande av arbetsritningar till fältarbeten på flygplatser, slutlig granskning av kostnader för städernas arbeten m. m.

Behovet av enhetlighet har anförts såsom ett skäl för att vissa andra slag av ärenden böra handläggas centralt hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I den mån den centrala myndigheten kan leda och följa verksamheten genom att utfärda normer och förrätta inspektioner, torde det emellertid vara möjligt att utan åsidosättande i nämnvärd grad av enhetligheten decentralisera dylika ärenden till de lokala myndigheterna. Därvid måste dock förutsättas, att dessa samråda med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i tveksamma fall.

Inom väg- och vattenbyggnadsverket handläggas ärenden angående
det allmänna vägväsendet, städernas gatuväsende och de enskilda vägarna;
vägtrafiken;
hamnar, kanaler och farleder;
sjöars och vattendrags tillgodogörande för sjöfart, flottning eller andra liknande behov;
skyddsåtgärder mot skärningar och översvämningar av sådan omfattning och beskaffenhet, att åtgärderna med hänsyn till det allmännas intressen anses böra vidtagas på statens bekostnad;
vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar;
enskilda järnvägar och spårvägar, avsedda för allmän trafik; samt
byggande av flygplatser för den civila luftfarten.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är tillika chefsmyndighet för statens bilinspektion.

Den vid vägväsendets förstatligande företagna omorganisationen berörde i huvudsak endast den förstnämnda av dessa ärendegrupper, beträffande vilken en viss centralisering av handläggningen då genomfördes. Det synes också huvudsakligen vara den allmänna väghållningen — den dominerande arbetsuppgiften inom verket — som föranlett de ovan relaterade uttalandena i decentraliseringsfrågan. I övrigt synas frågor om en decentraliserad handläggning kunna uppkomma närmast i vad avser ärenden rörande hamnar, kanaler och farleder, vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar samt byggande av flygplatser för den civila luftfarten.

Med hänsyn till att frågorna om hamnar, kanaler och farleder samt vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar äro föremål för särskilda utredningar, vid vilka även lära komma att beröras organisatoriska spörsmål, har utredningen icke ansett sig böra närmare ingå på därmed sammanhängande decentraliseringsspörsmål. Utredningen har emellertid erfarit, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom beslut den 7 december 1948 genomfört viss decentralisering av ärenden, som tillhöra hamnbyråns verksamhetsområde.

Byggande av flygplatser förekommer för närvarande i så liten omfattning att decentraliseringsspörsmål beträffande därmed sammanhängande ärenden icke äro aktuella. Även vid en ökad byggnadsverksamhet torde det vara nödvändigt att i rätt hög grad centralt hos styrelsen handha till flygplatsbyggandet hörande konstruktiva uppgifter m. m., på grund av att vägförvaltningarna icke kunna förutsättas ha tillräcklig kännedom om dessa speciella företag.

Utredningen får dock beträffande de nämnda ärendegrupperna, som icke direkt beröra väghållningen, allmänt förorda att de avgöranden, som höra samman med ett arbetes utförande på platsen, i största möjliga utsträckning anförtros vägförvaltningarna. Genom en sådan decentralisering böra

de största förutsättningarna föreligga för en samordning inom ett län av utförandet av nämnda arbeten med verkets övriga byggnadsverksamhet, i syfte bland annat att ernå en ändamålsenlig personaldisposition beträffande såväl tjänstemän som arbetare ävensom ett ändamålsenligt utnyttjande av maskinparken.

Vid den följande behandlingen av frågor rörande decentralisering från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till vägförvaltningarna upptager utredningen, med ovannämnda undantag, var för sig de ärendegrupper, som falla inom verksamhetsområdet för styrelsens olika byråer.

Frågan om att delegera beslutanderätten i vissa ärenden eller ärendegrupper från högre till lägre befattningshavare har i princip samma betydelse som frågan om decentralisering från styrelsen till vägförvaltningarna. Med hänsyn till att dessa spörsmål, i vad avser de lokala förvaltningarna, äro beroende av lokala förhållanden, har utredningen, trots att dessa spörsmål förekomma i mycket stort antal, endast upptagit denna fråga till behandling i princip.

Såsom i det föregående anförts är det av betydelse, att enhetliga principer tillämpas såväl för att skapa riktig fördelning mellan olika bygder och intressegrupper av tillgängliga medel som för att förhindra en ur statsfinansiella eller andra synpunkter icke önskvärd standarduppskruvning, vilken på grund av skiljaktigheter i lokala förhållanden och lokala myndigheters begränsade möjligheter att överblicka verksamheten i dess helhet eljest lätt kan uppkomma. Ett visst centralt grepp över medelsfördelning och vägväsendets planläggning synes med hänsyn härtill ofrånkomligt. Avgörandet av vissa vägfrågor måste ske under hänsynstagande till faktorer av ekonomisk, näringspolitisk, social, kulturell och teknisk natur. Enär såväl lokala synpunkter som en mera allmän syn måste spela in vid sådana avgöranden, lösas dessa frågor genom samverkan mellan centrala och lokala myndigheter — en ordning, som utredningen anser bör bibehållas, ehuru viss förändring i handläggningen föreslås.

Bygdens och de lokala intressenas önskemål i fråga om vägväsendet skola bevakas av vägnämnderna och länsvägnämnderna, vilka också i viss utsträckning skola biträda vägförvaltningarna främst i vägfrågor där kännedom om lokala förhållanden erfordras. Utredningen har i sitt den 23 februari 1948 till Statsrådet och Chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet överlämnade betänkande rörande vägnämndernas och länsvägnämndernas arbetsuppgifter m. m., SOU 1948: 18, redogjort för de uppgifter nämnderna ha att fullgöra inom vägväsendet samt föreslagit vissa åtgärder i syfte att få till stånd ett ökat samarbete mellan nämnderna och vägförvaltningarna. Utredningen har vid den fortsatta behandlingen av decentraliseringsfrågan icke funnit anledning att ytterligare beröra nämndernas arbete.

Utredningen behandlar i kapitlet »Decentraliseringsspörsmål som beröra

jämväl andra organ än väg- och vattenbyggnadsverket» sådana vägfrågor, i vilkas behandling länsstyrelserna deltaga, och kommer därvid även in på frågor om decentralisering från Kungl. Maj:t, vilka dock närmare behandlas i ett särskilt kapitel. Utredningen föreslår jämväl en sådan decentraliserad handläggning av ärenden rörande arbetslag för vinterväghållning på landet, att kommunala myndigheter komma att deltaga i handläggningen.

De senare årens krisförhållanden ha medfört en betydande inskränkning av väg- och vattenbyggnadsverkets verksamhet. Utredningen har, av skäl som angivits i utredningsdirektiven, utgått ifrån att dessa förhållanden äro av övergående art och vid behandlingen av decentraliseringsspörsmålet i görligaste mån bortsett från med inskränkningen sammanhängande särskilda omständigheter. Spörsmålen ha sålunda behandlats med tanke på de förhållanden, som kunna beräknas råda vid normal omfattning av verksamheten. Emellertid torde vid en ansvällning av verksamheten nya, nu icke förutsebara frågor om avvägningen av befogenheterna de olika instanserna emellan komma att uppstå. Med hänsyn härtill bör spörsmålet även framgent ägnas uppmärksamhet av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och sådana ytterligare förändringar vidtagas, som anses bidraga till att öka verkets arbetseffektivitet.

Utredningen får i detta sammanhang framhålla, att åtskilliga decentraliseringsåtgärder, vilka under arbetets gång av utredningen diskuterats och befunnits lämpliga, redan genomförts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, då så kunnat ske utan att avvakta det slutliga utredningsresultatet.

B. DECENTRALISERINGSSPÖRSMÅL SOM BERÖRA JÄMVÄI ANDRA ORGAN ÄN VÄG- OCH VATTEN-BYGGNADSVERKET

Vägväsendet är så organiserat, att även organ utanför väg- och vattenbyggnadsverket skola deltaga i handläggningen av vissa vägärenden.

Utredningen har tidigare i sitt betänkande rörande vägnämndernas och länsvägnämndernas arbetsuppgifter m. m., SOU 1948: 18, behandlat frågan om på vad sätt och i vilka hänseenden dessa nämnder böra deltaga i vägfrågornas behandling.

Då länsstyrelserna med vägdirektören såsom föredragande utgöra länsorgan för vissa vägfrågor, som icke direkt sammanhänga med verkställigheten av väghållningen, har utredningen till behandling upptagit spörsmål rörande decentraliserad handläggning av vägärenden jämväl i de delar, som beröra länsstyrelserna. Utredningen har därvid även kommit in på vissa spörsmål rörande ärenden, i vilka Kungl. Maj:t är beslutande, samt frågor, som beröra kommunala organ.

Utredningen får till en början erinra om att länsstyrelserna i ett tidigare skede voro beslutande i de ärenden, som rörde planläggningen av vägbyggnadsverksamheten. Länsstyrelserna fastställde sålunda flerårsplaner för vägbyggnadsverksamheten samt ålade vägdistrikt att utföra vägbyggnad enligt upprättad arbetsplan. Jämväl i ärenden rörande indragning av väg, förändring av enskild väg till allmän och inrättande av särskild vinterväg meddelades beslut av länsstyrelse.

Omkring år 1930 gavs emellertid åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen befogenheter, vilka ökade styrelsens inflytande vid planläggningen av vägbyggnadsverksamheten. Därmed avsågs att ernå största möjliga enhetlighet i detta hänseende. Flerårsplanerna skulle granskas och sedermera — från och med budgetåret 1940/41 — godkännas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen innan de fastställdes av länsstyrelsen. Statsbidrag till visst vägföretag, för vilket arbetsplan granskats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, beviljades endast för företagets utförande enligt av styrelsen godkänd plan. Eftersom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskade arbetsplanerna till alla mera betydelsefulla vägföretag och även infordrade arbetsplaner till andra företag för granskning och då vägbyggnad utan statsbidrag knappast före-

kom, utövade styrelsen ett avgörande inflytande på frågan hur viss väg skulle byggas.

Då före biltrafikens omfattande utveckling endast lokala förhållanden, om vilka länsstyrelserna bäst ägde kännedom, voro avgörande för prövningen av vägfrågorna, var den ordningen naturlig, att länsstyrelserna meddelade besluten i vägärenden. Det sedermera ökade behovet av enhetlighet i avgörandet, särskilt nödvändigheten av att vid bedömandena taga hänsyn till vägbehoven i olika delar av riket, motiverade ett ökat inflytande för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan före vägväsendets förstatligande. Vid förstatligandet överflyttades den formella beslutanderätten i många vägfrågor till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I 1943 års väglag (14 §) föreskrives sålunda i fråga om behandling av vägfrågor av här berörda slag, att de — där ej Kungl. Maj:t annorlunda förordnar — skola prövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med länsstyrelsen.

För säkerställande av att de lokala synpunkterna bliva vederbörligen beaktade, har det lokala ståndpunktstagandet lagts i länsstyrelsernas händer. Länsstyrelse äger att taga initiativ i vägfrågor. På länsstyrelse ankommer den förberedande utredningen i vägfrågor, t. ex. att avgöra huruvida ifrågasatt vägföretag skall beaktas vid nästföljande revision av flerårsplan eller ansökning därom avslås, huruvida arbetsplan för vägbyggnad skall upprättas o. s. v.

För att länsstyrelsens uppfattning skall bliva tillräckligt beaktad vid prövningen skola de ärenden, i vilka väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelsen äro av olika mening, hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning. Ett villkor för att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall kunna meddela beslut är sålunda, att styrelsen följer länsstyrelsens förslag eller — om myndigheterna från början äro av skilda meningar — att sammanjämkning sker.

Till utredningen har framförts önskemål om decentralisering till länsstyrelserna av beslutanderätten i vissa ärenden, som beröra det lokala vägnätet. Även vissa önskemål om förändringar i övrigt av handläggningsförfarandet ha framförts i syfte att ernå en förenkling. Utredningen har beträffande dessa spörsmål samrått med 1948 års länsstyrelseutredning.

1. Flerårsplaner.

För att vägbehoven i olika landsdelar skola kunna tillgodoses på ett likformigt och rättvist sätt, erfordras inventeringar av vägbehoven inom hela riket. På grundval av dessa inventeringar upprättas för varje län flerårsplaner, i vilka företag, som beräknas komma till utförande under flerårsperioden, upptagas i angelägenhetsordning.

Redan före vägväsendets förstatligande upprättades dylika flerårsplaner i enlighet med föreskrifter i Kungl. Maj:ts brev den 25 oktober 1929 och den 31 maj 1934. Beträffande sättet för flerårsplanernas upprättande föreskrevs i omförmälda brev bland annat följande.

Planerna skulle upprättas genom länsstyrelsernas försorg och utvisa de arbeten, till vilka statsbidrag var avsett att utgå. Till ledning vid upprättandet hade länsstyrelserna att från vägstyrelserna inhämta erforderliga uppgifter. Vid flerårsplanernas uppgörande skulle samarbete sökas med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, till vilken planerna sedermera skulle översändas för granskning. Eventuellt behövliga jämkningar i planerna skulle ske genom samverkan mellan länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen försett planen med påskrift om verkställd granskning, skulle planen gälla såsom huvudsaklig ledning vid fördelning av de för länet tillgängliga anslagsmedlen.

Från och med budgetåret 1940/41 skulle planerna icke blott granskas utan även godkännas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Redan före vägväsendets förstatligande hade sålunda genom den föreskrivna handläggningen vid flerårsplanernas upprättande givits de vidgade befogenheter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka betingats av nödvändigheten att samordna vägbyggnadsverksamheten inom de olika länen för att skapa ett rationellt vägnät för landet i dess helhet.

I dessa flerårsplaner angåvos icke blott de företag, som skulle utföras under den period, planen avsåg, utan även storleken av det statsbidrag, som för de olika åren beräknats utgå till företagen. Det stod emellertid vägdistrikten fritt att under ett eller flera år nedlägga större kostnader på företagen, än som svarade mot det i flerårsplanerna angivna statsbidraget. Sådant »förskottsbyggande» förekom också i relativt stor utsträckning. Därjämte kunde vägdistrikten lämnas tillstånd att påbörja företag, som ej voro upptagna i flerårsplanerna, med rätt att utfå statsbidrag, då företagen sedlermera upptogos i planerna. Härigenom kommo vägdistrikten att efter en del år ha att tillgodoräkna sig betydande statsbidragsbelopp. Dessa flerårsplaner kommo sålunda väsentligen att utgöra finansieringsplaner.

Jämväl efter vägväsendets förstatligande upprättas flerårsplaner för vägbyggnadsverksamheten enligt de närmare bestämmelser, som givas i vägstadgan. Genom att vägbyggnadsverksamheten nu är helt beroende av de statsmedel, som kunna disponeras därför, binda dessa flerårsplaner verksamheten i större utsträckning än tidigare.

Syftet med flerårsplanerna är numera icke endast att angiva de förettag, som beräknas komma till utförande under viss tidsperiod, ordningen melllan företagen och de beräknade kostnaderna. Planerna skola även utgöra arbetsprogram i den meningen, att i desamma utvisas, hur arbetena fördelas på olika år. Denna fördelning måste först och främst ske under hänsynstagande

till förhållanden, som bestämma den arbetstakt, varmed arbetena ur ekonomisk synpunkt böra bedrivas.

Flerårsplanerna ha sålunda tillkommit för att möjliggöra ett rationellt bedrivande av vägbyggnadsverksamheten. Under de senaste årens arbetsmarknadssituation har arbetskraft emellertid icke tilldelats vägväsendet i sådan utsträckning, att planerna ens tillnärmelsevis kunnat följas. Med anledning härav ha anslagen beskurits hårt. Dessa omständigheter ha medfört att vägbyggandet för närvarande endast i ringa utsträckning kunnat bedrivas planenligt. Det kan därför ifrågasättas, om flerårsplanerna i det nuvarande läget ha någon uppgift att fylla. Utredningen förutsätter dock, att vägbyggandet vid normala förhållanden skall bedrivas planenligt och behandlar därför hithörande frågor från denna utgångspunkt.

Utredningen övergår härefter till de med flerårsplanerna sammanhängande detaljspörsmålen.

a) Särskilda flerårsplaner för olika slag av arbeten.

Enligt 8 § vägstadgan skola för varje län i mån av behov upprättas och fastställas

en femårsplan för nyanläggning av samt omläggnings- och förbättringsarbeten på huvudvägar;

en fyraårsplan för omläggnings- och förbättringsarbeten på bygdevägar och ödebygdsvägar;

en fyraårsplan för nyanläggning av bygdevägar; samt

en fyraårsplan för nyanläggning av ödebygdsvägar.

För var och en av dessa grupper beviljas årligen särskilt anslag.

Enligt 14 § vägstadgan bestämmer Kungl. Maj:t eller, där Kungl. Maj:t så förordnar, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen de i flerårsplan ej upptagna bro- och beläggningsarbeten, som skola utföras med för sådana arbeten beviljade särskilda anslag. Till ledning härför uppgöras förslag av styrelsen efter länsvägnämndernas och länsstyrelsernas hörande.

1942 års vägsakkunniga anförde i motiven till sistnämnda paragraf följande.

> Om man bortser från de broarbeten, som avses skola utföras i samband med vägbyggnadsföretag, torde det icke vara möjligt att upprätta flerårsplaner för broarbeten. Vad nu sagts gäller även beläggningsarbeten. På grund av ändrade förhållanden skulle dylika planer behöva revideras mest varje år. Det kan ju t. ex. bliva nödvändigt att använda en del av tillgängliga medel för ett reparationsarbete, som ej upptagits i planen, men som är synnerligen angeläget på grund av inträffad skada.
>
> Vägförstatligandekommittén förordade att de medel, som ställdes till förfogande för vägbeläggningsarbeten skulle fördelas — i huvudsaklig överensstämmelse med nu gällande grunder — i enlighet med ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och distriktsförvaltningarna upprättat arbetsprogram. För fördelning av bro-

anslaget skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsen varje år utarbeta och till Kungl. Maj:t överlämna en förteckning på de broföretag, upptagna i ordning efter angelägenhetsgrad, vilka borde utföras under budgetåret, varefter Kungl. Maj:t i samband med att anslaget ställdes till styrelsens förfogande, skulle — om granskning av förteckningen icke föranledde till annat — föreskriva, att anslaget skulle disponeras i huvudsaklig överensstämmelse med densamma.

Beträffande *byggande av broar* har för tiden intill budgetåret 1946/47 den ordningen tillämpats, att fördelningen av anslaget på de särskilda broföretagen verkställts av Kungl. Maj:t efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Från och med budgetåret 1946/47 tillämpas det förfarandet, att Kungl. Maj:t efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen årligen bestämmer med vilka belopp anslaget till byggande av broar skall fördelas mellan länen.

För anslagets användning för budgetåret 1947/48 har Kungl. Maj:t den 23 april 1948 meddelat följande föreskrifter, vilka alltjämt gälla.

Reservationsanslaget till byggande av broar må användas till ombyggnad eller förstärkning av befintliga broar, till anläggning av bro för ersättande av befintlig färja, till anordnande av skenfri korsning mellan järnväg och väg, allt i den mån företagen ingå i allmän väg eller för biltrafiken viktig gata, ävensom till ombyggnad eller förstärkning av befintliga broar å enskild väg, som skall förändras till allmän.

Det för varje särskilt län avsedda beloppet av reservationsanslaget till byggande av broar må användas ej endast till företag å landsbygden samt i städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare, utan jämväl till bidrag till företag i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare.

Det skall ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att — efter hörande av länsvägnämnderna samt de städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare, ävensom länsstyrelse — bestämma de broarbeten, vilka med användning av ifrågavarande för varje särskilt län avsedda medel av reservationsanslaget till byggande av broar skola utföras; dock att i händelse av meningsskiljaktighet mellan länsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen frågan skall hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställer en förteckning över företag, som skola utföras med anvisade medel. Uppkommer fråga om utbyte av företag i den fastställda förteckningen, skall ärendet handläggas såsom då fråga är om jämkning av fastställd flerårsplan.

Å anslaget till *vägbeläggningar* har under krigsåren anvisats relativt små belopp. Medlen ha av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen disponerats enligt en fördelning efter beläggningsyta, som fastställts av Kungl. Maj:t att i huvudsak ligga till grund för anslagets fördelning mellan länen.

Från och med budgetåret 1947/48 har anvisats anslag, som möjliggöra genomförande av större vägbeläggningsprogram. Anslagen ha av Kungl. Maj:t fördelats mellan länen efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Därvid har Kungl. Maj:t bemyndigat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen

att, efter hörande av länsstyrelserna och länsvägnämnderna, bestämma vilka vägbeläggningar, som skola utföras; dock att i händelse av meningsskiljaktighet mellan länsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen frågan skall hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning.

Utredningen: Numera har inom väg- och vattenbyggnadsverket företagits en inventering av broarna å landets allmänna vägar. På grundval härav har upprättats en broliggare. Då man sålunda har ingående kännedom om broarnas tillstånd och bärighet, finnas nu större möjligheter än tidigare att uppgöra en flera år omfattande plan för byggande av broar.

Jämväl behovet av vägbeläggningar har varit föremål för inventering. Även för dessa arbeten är det därför numera möjligt att upprätta flerårsplaner.

Det får anses vara lika angeläget att genom flerårsplan kunna överblicka byggnadsverksamheten i vad den avser broar och vägbeläggningar som beträffande vägbyggnadsarbeten i övrigt. Skäl tala sålunda för att bestämmelserna i vägstadgan om vilka flerårsplaner, som skola upprättas, utvidgas till att omfatta jämväl bro- och beläggningsarbeten.

Genom upprättande av sådana flerårsplaner skulle även handläggningen av dessa ärenden förenklas, då yttranden från lokala myndigheter icke behövde inhämtas varje år, såsom nu är fallet, utan endast vid förnyelse av eller avvikelse från fastställd flerårsplan. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har också numera utarbetat förslag till flerårsplaner för byggande av broar och för vägbeläggningar.

Då förutsättningar sålunda nu finnas för fastställande av flerårsplaner jämväl för brobyggnader och vägbeläggningar och då sådana planer skulle medföra fördelar bl. a. genom viss förenkling av handläggningen, föreslår utredningen att i vägstadgans 8 § införas bestämmelser därom.

Detta förslag innebär till skillnad från nu gällande ordning, att även vägnämndernas yttranden skola inhämtas beträffande flerårsplanerna för bro- och beläggningsarbeten. En på detta sätt mera likformig behandling av planerna för olika slag av arbeten anser utredningen vara önskvärd.

Det må framhållas, att de flerårsplaner, som omnämnas i nuvarande 8 § vägstadgan, omfatta även brobyggnads- och beläggningsarbeten, som ingå i vägbyggnadsföretag. Det av utredningen nu föreslagna tillägget till nämnda paragraf innebär alltså icke ändring härutinnan.

Utredningen föreslår sålunda, att flerårsplaner upprättas för

byggande av huvudvägar,
ombyggnad av bygdevägar och ödebygdsvägar,
nyanläggning av bygdevägar,
nyanläggning av ödebygdsvägar,
byggande av broar samt

vägbeläggningar.

Därvid ha flerårsplanerna givits benämningar, som överensstämma med anslagens benämningar.

Utredningen upptager här nedan frågan om flerårsplaners giltighetstid och förnyelse och föreslår därvid vissa nya, enhetliga bestämmelser avseende även de nu föreslagna flerårsplanerna för bro- och beläggningsarbeten.

b) Flerårsplanernas giltighetstid och förnyelse.

Såsom i det föregående nämnts äro enligt vägstadgans bestämmelser flerårsplanerna för huvudvägar femårsplaner, medan flerårsplanerna för andra vägar äro fyraårsplaner.

Fyraårsplanerna skola förnyas vartannat år. Femårsplanerna undergå däremot icke sådan förnyelse under den tid, för vilken de fastställts att gälla. Dock kan beträffande samtliga flerårsplaner under löpande fyra- resp. femårsperiod jämkningar företagas, om ändringar i fråga om anslagstilldelning eller andra förändrade förhållanden så påkalla. Sådan jämkning kan innebära utbyte av företag, ändring av företagens ordningsföljd eller annan ändring av medelsdispositionen o. s. v.

Vid utformningen av gällande bestämmelser om flerårsplaner ansågs en påtaglig skillnad föreligga mellan å ena sidan planläggningen av arbeten på huvudvägar och å andra sidan planläggningen av arbeten på övriga vägar. För huvudvägarna förefanns då en tämligen fullständig utredning beträffande icke blott det föreliggande behovet av arbeten utan även angelägenhetsgraden av de olika arbetena sinsemellan, bedömda med utgångspunkt från den allmänna samfärdseln. Någon lika långt framförd utredning beträffande övriga vägar fanns då icke. Därjämte ansågos de utslagsgivande förutsättningarna för ordningsföljden mellan de olika företagen m. m. skifta snabbare för lokala vägar. Flerårsplanerna för dessa vägar ansågos därför icke böra avse lika lång tid som flerårsplanerna för huvudvägar.

Numera ha emellertid behovsplaner upprättats även för bygdevägar och ödebygdsvägar. Därigenom kunna behoven av arbeten på dessa slag av vägar överblickas bättre än tidigare. Med hänsyn härtill har utredningen efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till prövning upptagit frågan om sådan förändring att flerårsplanerna skola avse lika lång tid för samtliga slag av vägbyggnadsföretag.

Genom skilda beslut har riksdagen medgivit uppskov med förnyelse av flerårsplanerna. Såsom skäl härför anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bl. a., att i planerna upptagna företag på grund av tidsläget kommit till utförande i ytterst ringa utsträckning samt att den omfattande administrativa procedur, som en revidering av planerna medför, därför icke borde igångsättas.

Utredningen: Vid förnyelse av flerårsplanerna deltaga i handläggningen vägnämnder, länsvägnämnder, länsstyrelser, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt i vissa fall Kungl. Maj:t. Handläggningen, vars omfattning betingas av att länsstyrelserna och nämnderna skola beredas möjlighet att framföra sina synpunkter, är av naturliga skäl tidsödande och arbetskrävande. Med hänsyn härtill är det önskvärt med så långa tidsintervaller som möjligt mellan förnyelserna. Ett sådant förfarande skulle även stå i överensstämmelse med önskemålet, att planläggningen får största möjliga stabilitet och att byggnadsbehoven överblickas på längre sikt. Å andra sidan bör den tid flerårsplan överspänner bestämmas med hänsyn till möjligheterna att överblicka storleken av de anslag, som kunna disponeras under kommande år. Vid uppgörande av en flerårsplan böra vidare nämnder och myndigheter taga hänsyn till företagen jämväl i andra flerårsplaner.

Då behovsinventering numera verkställes för alla slag av vägarbeten å allmänna vägar, föreslår utredningen, att samtliga flerårsplaner skola upprättas för en tid av fem år eller samma tid, som nu gäller beträffande flerårsplaner för huvudvägar. Sådan förändring kommer givetvis icke att inverka på den takt, vari byggandet av bygdevägar och ödebygdsvägar bedrives. I samband med en sådan förändring bortfaller behovet av de särskilda benämningarna femårsplan och fyraårsplan, vilka kunna ersättas med den gemensamma benämningen flerårsplan.

På grund av ovan anförda skäl finner utredningen lämpligt att förnyelse (upprättande) av samtliga flerårsplaner sker samtidigt och föreslår, att flerårsplanerna i regel skola förnyas vart tredje år. Denna tidsintervall har även av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen befunnits vara lämplig.

Särskilda förhållanden kunna föranleda att förnyelse av flerårsplanerna bör ske oftare eller uppskjutas något år. Detta sammanhänger med riksdagens medelsanvisningar. En ändring i den normala ordningen för flerårsplanernas förnyelse blir därför aktuell allenast såsom en följd av riksdagens beslut om anslag. Jämkning av tidpunkten för förnyelse av flerårsplanerna bör därför kunna beslutas av Kungl. Maj:t. Utredningen föreslår, att bestämmelser härom införas i vägstadgan.

c) Upprättande av flerårsplaner.

Enligt 10 § vägstadgan skall flerårsplan för huvudvägar utarbetas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen särskilt för varje län. Det har förutsatts, att inom styrelsen jämlikt Kungl. Maj:ts brev den 10 december 1937 verkställda utredningar om behoven av arbeten på huvudvägarna (generalplanen) läggas till grund vid planernas upprättande samt att samråd under hand därvid sker med lokala myndigheter och nämnder. Över planen skola yttranden inhämtas från vägnämnderna, länsvägnämnden och länsstyrelsen. I yttran-

dena skola länsstyrelsen och nämnderna uttala sig om huruvida i planen upptagna företag äro av den angelägenhetsgrad, att de böra utföras eller påbörjas under den period planen avser, huruvida ytterligare företag bort upptagas i planen, huruvida företagen upptagits i den ordning, i vilken de böra utföras samt huruvida det vore lämpligt att forcera eller på flera år uppdela visst arbete.

Övriga flerårsplaner skola enligt 11 § vägstadgan upprättas av länsstyrelse. Före upprättandet av sådan plan införskaffas från vägnämnderna uppgifter om de vägföretag, som anses böra utföras under den period planen avser. Över planen skola vägnämndernas och länsvägnämndens yttrande inhämtas. Det har vid stadgandena i fråga förutsatts, att ett första utkast till dessa flerårsplaner utarbetas av vägförvaltningen med ledning av från vägnämnderna infordrade uppgifter rörande förefintliga behov. Till ledning vid planens upprättande tjäna dessutom gällande flerårsplan i ej verkställda delar, resultatet av utförda vägundersökningar och utredningar i anledning av gjorda framställningar om vägföretag samt vägförvaltningarnas kännedom i övrigt om vägbehovet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämnar de lokala myndigheterna erforderliga uppgifter rörande de medelstilldelningar som böra läggas till grund för sistnämnda flerårsplaner.

Utredningen: I det föregående har redan nämnts, att det råder ett visst samband mellan de olika flerårsplanerna samt att myndigheter och nämnder därför böra taga ställning till samtliga planer samtidigt. Det synes alltså lämpligt, att även flerårsplanerna för huvudvägar liksom för övriga slag av vägbyggnader upprättas av länsstyrelsen, varvid vägförvaltningen, som bör utarbeta ett första utkast till planerna, har att samråda med vägnämnderna och länsvägnämnden. Den samordning av huvudvägnätets utbyggnad inom skilda län, som är erforderlig, förutsättes därvid komma till stånd vid samråd dels mellan vägförvaltningarna i angränsande län dels ock mellan vägförvaltningarna samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Utredningen föreslår sålunda, i överensstämmelse med från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framförd uppfattning, sådan ändring av vägstadgan, att jämväl flerårsplan för huvudvägar utarbetas av länsstyrelse.

d) Fastställelse av flerårsplaner.

Enligt 10 § vägstadgan fastställer Kungl. Maj:t flerårsplan för huvudvägar.

Flerårsplaner för andra vägar än huvudvägar (11 §) fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, därest styrelsen finner länsstyrelsens förslag böra godtagas. Anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen däremot, att jämkning av förslaget erfordras, hänskjutes frågan till Kungl. Maj:ts prövning.

1938 års vägsakkunniga (vägförstatligandekommittén) anförde i betänkande med förslag till förstatligande av den allmänna väghållningen på landet m. m., SOU 1941: 12, s. 46, att flerårsplanerna borde fastställas centralt. Då femårsplanerna för förbättringsarbeten å huvudvägar avsåge högst betydande arbeten, ansågo de sakkunniga lämpligt, att femårsplanerna fastställdes av Kungl. Maj:t. Övriga flerårsplaner, till vilka förslag skulle utarbetas inom distriktsförvaltningarna, måste under alla förhållanden granskas inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. På grund härav och då en förnyad prövning av hela frågekomplexet hos Kungl. Maj:t skulle innebära, att kommunikationsdepartementet finge sig ålagt ett tidsödande tekniskt detaljarbete, som måste verka fördröjande, föreslogo de sakkunniga, att dessa planer skulle fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det ansågs vara en fullt tillfredsställande garanti att Kungl. Maj:t fördelade anslagen mellan distrikten.

Beträffande länsstyrelsernas befattning med vägbyggnadsfrågor, närmast planläggningsverksamheten, anförde vägförstatligandekommittén, SOU 1941: 12, s. 48—49, vidare:

För att det bedömande av olika landsändars behov, som måste ligga till grund för planläggningen av vägbyggnadsverksamheten, skall kunna bli så allsidigt som möjligt, böra myndigheter och organ som väl känna dessa behov taga del i handläggningen av hithörande frågor. Framför allt böra länsstyrelserna medverka. Med hänsyn till dessa myndigheters övriga ämbetsuppgifter och ingående kännedom om förhållandena inom länen kan deras medverkan förväntas bliva av stort värde för att lära känna alla vägbehov och för ett riktigt bedömande av den inbördes angelägenhetsgraden hos olika företag.

De sakkunniga förutsätta att intimt samarbete mellan vägorganisationen och länsstyrelserna skall äga rum vid handläggningen av förevarande spörsmål, så att länsstyrelsernas kännedom om länens behov nyttiggöres på olika stadier av handläggningen.

Sammanfattningsvis skulle en länsstyrelses viktigaste uppgifter med avseende å vägbyggnadsfrågor kunna angivas på följande sätt:

Länsstyrelsen skall

vaka över att länets vägbehov tillgodoses och därför bland annat själv taga erforderliga initiativ;

avgiva yttranden över behovet och angelägenhetsgraden av ifrågasatta vägföretag samt rörande upprättade förslag till flerårs- och arbetsplaner;

äga att till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta frågor, i vilka länsstyrelsens uppfattning icke beaktats av vägorganisationen; samt

tillse att flerårsplanerna följas på sätt, som överensstämmer med länets intressen.

Vidare bör med hänsyn till länsstyrelsens större orts- och personalkännedom den förberedande utredningen om behovet av föreslaget vägföretag ske genom länsstyrelsens försorg. Av samma skäl bör länsstyrelsen även ombesörja delgivningen av utarbetade vägförslag med dem, som böra erhålla tillfälle att yttra sig däröver.

För vägfrågornas beredande skall länsstyrelse äga begära samråd med och upplysningar av vederbörande distriktsförvaltning. Skulle länsstyrelsen påkalla

mera omfattande utredning, än vad distriktsförvaltningen anser erforderligt eller möjligt med hänsyn till omständigheterna, må hänvändelse ske till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Det har ifrågasatts, att länsstyrelserna skulle erhålla större befogenhet vid handläggningen av förenämnda frågor. De sakkunnigas mening har varit att gestalta förfarandet så, att vid vägfrågornas behandling allt nödigt utrymme gives åt länsstyrelsernas stora kännedom om länens förhållanden och behov, men de sakkunniga ha ansett nödvändigt, att såväl utarbetandet av de olika planerna som det slutliga fastställandet av desamma bör — i den mån det ej behöver läggas direkt i Kungl. Maj:ts hand — ankomma på den organisation, som tillskapas för att leda och utföra arbetena och där den tekniska sakkunskapen finnes.

Genom nu gällande bestämmelser är emellertid vägdirektören föredragande i länsstyrelsen. Vidare måste väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vara med länsstyrelsen ense för att kunna fastställa flerårsplan. Härigenom erhöllo länsstyrelserna ett större inflytande på vägbyggnadsfrågornas avgörande än vad de sakkunniga avsett.

Motiveringen för det förfarande vid fastställelse av flerårsplan, som beslöts vid vägväsendets förstatligande, framgår vidare av departementschefens yttrande i propositionen 1942: 122 angående förstatligande av den allmänna väghållningen på landet. Departementschefen anförde härom följande.

I vissa yttranden över de sakkunnigas förslag har gjorts gällande, att förstatligandet av vägväsendet icke nödvändiggjorde någon ändring i den hävdvunna ordningen för vägfrågors avgörande, enär dessa redan nu prövades av statliga organ. Härvid har dock förbisetts att de formella förutsättningarna för prövning av fråga, huruvida viss väg skall byggas, förändras genom förstatligandet. Enligt gällande lag åligger det vägdistrikt att bygga varje väg, som kan anses nödig för den allmänna samfärdseln. Beslut om åläggande fattas utan prövning av behovet av vägen i förhållande till liknande behov i andra delar av riket. Efter förstatligandet måste redan vid behandlingen av frågan huruvida viss väg skall byggas, d. v. s. vid flerårsplanens fastställande, en jämförande prövning äga rum mellan vägbehoven i olika delar av riket och möjligheterna att inom ramen för tillgängliga medel tillfredsställa dessa. Härför fordras en överblick över vägbehoven i hela landet, vilken icke kan antagas föreligga inom länsstyrelserna men väl hos det centrala ämbetsverket. Det torde icke vara möjligt att skapa förutsättningar för en rättvis och riktig fördelning av vägbyggnadsmedlen utan ett centralt avgörande av frågan om och när en viss väg skall byggas. Enligt de sakkunnigas förslag skulle detta ske genom fastställande av flerårsplan, i vilken företaget upptagits. Redan enligt nu gällande ordning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, såsom nämnts, visst inflytande på vägfrågas avgörande genom föreskriften, att styrelsen skall godkänna de av länsstyrelserna upprättade flerårsplanerna. Med hänsyn till denna föreskrift innebär de sakkunnigas förslag i sak ingenting nytt. Flerårsplanerna skola emellertid fastställas i stället för att, såsom nu är fallet, godkännas. Denna skillnad betingas bland annat av att beslut om fastställande av flerårsplan skall ersätta de nuvarande utslagen i vägmål samt sålunda måste kunna överklagas, i den mån beslutet icke meddelats av Kungl. Maj:t. Flera länsstyrelser ha också i yttranden i likhet med landshövdingen Lidén i hans till sakkunnigbetänkandet avgivna reservation utgått från, att flerårsplanerna skulle fastställas

centralt. På anförda skäl finner även jag lämpligast att så sker. Därvid synas femårsplanerna för huvudvägarna lämpligen böra fastställas av Kungl. Maj:t samt övriga flerårsplaner av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har — i samband med önskemål om att upprättandet av flerårsplan för huvudvägar skulle överflyttas till länsstyrelserna — uttalat, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen normalt syntes böra fastställa samtliga flerårsplaner i syfte att ernå en förenkling av handläggningen. Även en del länsstyrelser ha gjort liknande uttalanden.

Vissa länsstyrelser ha till utredningen framfört önskemål om att beslutanderätten rörande fastställelse av flerårsplaner, avseende bygdevägar och ödebygdsvägar, skulle överflyttas till länsstyrelserna. Som motiv härför har anförts, att länsstyrelserna, i vilka vägdirektörerna äro föredragande, hade den största kännedomen om behovet av sådana vägar och därför också hade de största förutsättningarna att rätt fördela de medel, som kunna stå till disposition.

Vid överläggningar mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och utredningen har från styrelsens sida framhållits, att styrelsen vid prövning av flerårsplanerna för bygdevägar och ödebygdsvägar i regel icke hade anledning ingå på vilka företag, som upptagits i planen eller angelägenhetsordningen mellan företagen i annan mån än som erfordrades för att ernå en samordning i fråga om företag, vilka beröra mera än ett län. Styrelsens prövning avsåge i första hand det antal företag, som upptagits i planerna, samt fördelningen av medel till de särskilda företagen under olika år. Vid bestämmandet av antalet företag i en plan måste nämligen hänsyn tagas även till storleken av de anslag, som kunde beräknas bli tillgängliga för företagens färdigställande efter flerårsperiodens utgång. Medelstilldelningen under olika år till de särskilda företagen, vilken komme att angiva arbetsprogrammet för företagens utförande, måste avvägas med hänsyn till huruvida arbetena borde bedrivas maskinellt och till den för hela landet tillgängliga maskinparken.

Utredningen: Enligt nu gällande bestämmelser skola *flerårsplaner för huvudvägar* fastställas av Kungl. Maj:t. Anledningen till att dessa planer fått intaga en särställning i jämförelse med övriga flerårsplaner, vilka för närvarande i regel fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, torde ha varit att flerårsplanerna för huvudvägar förutsatts komma att omfatta högst betydande arbeten och att dessa särskilt stora arbetens genomförande motiverade granskning inom kommunikationsdepartementet och fastställelse av Kungl. Maj:t.

Erfarenheten har emellertid visat att skillnaden mellan å ena sidan flerårsplaner för huvudvägar och å andra sidan övriga flerårsplaner och andra motsvarande planer icke är så stor, som man tidigare förutsatt. Arbetena

på de mera betydelsefulla bygdevägarna äro ofta betydande och av vittomfattande karaktär. Även bro- och beläggningsarbeten, för vilka utredningen i det föregående föreslagit att särskilda flerårsplaner skola upprättas, äro ofta stora och av vital betydelse icke blott för den direkt berörda bygden utan även för samfärdseln i stort. Dessa arbeten äro ofta av samma omfattning och betydelse som arbetena på huvudvägarna. Någon anledning till att flerårsplanerna för huvudvägar med hänsyn till storleken och betydelsen av däri ingående arbeten skola intaga en särställning och därför granskas inom kommunikationsdepartementet och fastställas av Kungl. Maj:t synes alltså icke föreligga.

En överflyttning av fastställelsen av flerårsplaner för huvudvägar från Kungl. Maj:t till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle icke innebära minskad möjlighet att få fråga prövad av Kungl. Maj:t, enär väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut kunna underställas Kungl. Maj:t genom anförande av besvär liksom då fråga är om övriga flerårsplaner.

Den ledning av och kontroll över vägbyggnadsmedlens användning, som ansetts böra tillkomma Kungl. Maj:t, skulle efter dylik överflyttning alltjämt kunna ske i samband med fördelning mellan länen av vägbyggnadsmedlen och genom den redogörelse, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgiver i anslutning därtill.

Att nu ifrågasatt överflyttning skulle innebära en förenkling i handläggningen framgår bl. a. därav, att prövning av ärenden rörande flerårsplanerna sker icke blott vid planernas förnyelse, vilket utredningen föreslagit skola ske vart tredje år (för närvarande vart femte år), utan även däremellan, då fråga uppkommer om jämkning i planerna.

Något önskemål om decentralisering av fastställelsen av flerårsplaner för huvudvägar till länsstyrelserna har icke framkommit. Utredningen anser icke heller att dylik decentralisering bör ske. I frågan om huvudvägarnas utbyggnad bör nämligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsens inflytande vara större beträffande val av företag, utbyggnadstakt m. m. än när det gäller bygde- och ödebygdsvägar. Utredningen anser, att detta bör markeras genom att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställer flerårsplaner för huvudvägar.

Utredningen föreslår således sådan ändring av vägstadgan, att beslut om fastställelse eller ändring av flerårsplan för huvudvägar meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, om styrelsen finner av länsstyrelsen upprättad plan böra godtagas, och att frågan i händelse av meningsskiljaktighet mellan nämnda myndigheter hänskjutes till Kungl. Maj:ts prövning.

Utredningen har i det föregående föreslagit att särskilda *flerårsplaner* skola upprättas *för byggande av broar* samt *för vägbeläggningar*. Företagen inom ramen för dessa flerårsplaner förekomma såväl på huvudvägar som

på andra vägar. De skilja sig från de egentliga vägbyggnadsföretagen däruti, att de i alldeles särskilt hög grad avse en upprustning av det befintliga vägnätet. Ehuru bro- och beläggningsföretagen i hög grad äro ägnade att tillgodose lokala önskemål och behov, måste dock valet av företag m. m. bedömas jämväl ur trafikteknisk och tekniskt-ekonomisk synpunkt i syfte att insatserna främst göras på de platser, där eftersläpningen i vägarnas standard i förhållande till trafikbehovet är störst. Detta bör ha till följd att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på dessa två områden — liksom i fråga om företag på huvudvägarna — erhåller ett större inflytande än när fråga är om val av vägbyggnadsföretag på bygde- och ödebygdsvägar. Detta bör markeras genom att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställer dessa flerårsplaner.

Utredningen föreslår således för fastställelse av dessa flerårsplaner samma bestämmelser som ovan föreslagits för fastställelse av flerårsplaner för huvudvägar.

I frågan om fastställelse av *flerårsplaner för bygdevägar och ödebygdsvägar* ha mycket starka krav framställts om decentralisering till länsstyrelserna. Därvid har emellertid i många fall icke klarlagts huru väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ställning i frågan skulle bliva för framtiden.

Till formen innebär visserligen den nuvarande ordningen att dessa flerårsplaner fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, men då styrelsens befogenhet att fastställa planer är beroende av huruvida styrelsen är ense med länsstyrelsen, föreligger i realiteten en form av gemensamt beslut. Genom denna ordning är det sålunda sörjt för att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelsen ha lika möjlighet att inverka på beslutet.

En decentralisering till länsstyrelserna av beslutanderätten i dessa frågor kan ske på två olika sätt alltefter syftemålet med decentraliseringen, nämligen antingen så att länsstyrelsen beslutar om fastställelse av flerårsplan utan att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande över planen behöver inhämtas eller ock så att länsstyrelsen fastställer flerårsplanen om länsstyrelsen är med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ense och att ärendet eljest hänskjutes till Kungl. Maj:ts prövning.

Vad först rör frågan om sådan decentralisering till länsstyrelserna av fastställelsebesluten, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen helt uteslutes från handläggningen, må erinras om att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan före vägväsendets förstatligande hade att granska och godkänna av länsstyrelserna upprättade flerårsplaner. Att nu, när väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har det centrala ansvaret för väghållningen, införa en sådan förändrad handläggning av ärenden rörande dessa flerårsplaner, att ansvaret för ett så viktigt led i vägbyggnadsverksamheten helt undantages från styrelsen, kan icke vara lämpligt. Detta så mycket mindre som planläggningen av utbyggnaden av huvudvägnätet och även av byggandet av broar och ut-

förandet av beläggningar måste samordnas med planläggningen av utbyggnaden av bygdevägar och ödebygdsvägar.

Utredningen kan sålunda icke förorda sådan decentralisering av nu ifrågavarande ärenden, att flerårsplanerna fastställas av länsstyrelsen utan att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är medbeslutande.

Vad så rör det andra fallet, nämligen att besluten liksom hittills äro gemensamma men att de formellt meddelas av länsstyrelsen, kan ifrågasättas huruvida en sådan förändring medför någon reell fördel i jämförelse med nuvarande handläggning. Goda skäl kunna emellertid ur andra synpunkter anföras till förmån för en sådan ändrad ordning för det formella fastställelsebeslutet.

Dessa flerårsplaner gälla företag på bygde- och ödebygdsvägar, vilka som regel äro av särskild betydelse för lokal trafik. Ordningsföljden mellan företagen blir alltså beroende av bedömanden, som i allt väsentligt måste göras av myndighet med kännedom om de lokala förhållandena och behoven. Planläggningen av vägarnas utbyggnad hänger, såsom ovan anförts, nu mer än förr samman med planläggningen av samhällets ekonomiska och sociala utveckling i allmänhet och med näringspolitiska frågor överhuvud taget. Den bostadssociala politik, som statsmakterna med 1948 års riksdagsbeslut inriktat sig på, kommer också att intimt hänga samman med utbyggandet av bygde- och ödebygdsvägar. Att länsstyrelsen med vägdirektören som föredragande bör ha de största förutsättningarna vid bedömanden härvidlag är ställt utom allt tvivel. Ur den synpunkt, från vilken dessa flerårsplaner betraktas av kommunerna och allmänheten ute i länen, är det länsstyrelsens del av ställningstagandet som är det väsentliga. Detta har även vitsordats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som meddelat, att styrelsen i fråga om dessa planer tillgodoser sådana intressen som samordning av företag inom olika län, val av företag med hänsyn till tillgängliga medel, disponibla maskiner m. m., allt i syfte att möjliggöra arbetenas utförande på ett ekonomiskt riktigt sätt.

Genom en decentralisering av handläggningen av dessa ärenden till länsstyrelserna skulle man markera, att ansvaret för huru denna vägbyggnadsverksamhet planlägges med särskild tyngd åvilar länsstyrelserna, vars inflytande bör väga tyngre när det gäller val av vägbyggnadsföretag å bygdevägar och ödebygdsvägar än å huvudvägar.

De skäl, som nu anförts för decentralisering till länsstyrelserna av ifrågavarande ärenden, ha icke direkt förutsatts i de för utredningen lämnade direktiven. Enligt utredningens mening äro emellertid dessa skäl av sådan betydelse, att man icke bör bortse från dem. Utredningen förutsätter emellertid, att den föreslagna decentraliseringen icke skall medföra behov av ökad arbetskraft vid länsstyrelserna eller vägförvaltningarna.

Utredningen föreslår således sådan ändring av vägstadgan, att beslut om

fastställelse av flerårsplan för bygdevägar och ödebygdsvägar meddelas av vederbörande länsstyrelse, om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner av länsstyrelsen upprättad plan böra godtagas, och att frågan i händelse av meningsskiljaktighet mellan nämnda myndigheter hänskjutes till Kungl. Maj:ts prövning.

e) Avvikelse från fastställd flerårsplan.

Särskilda förhållanden kunna föranleda jämkning i fastställd flerårsplan. Mindre jämkningar kunna företagas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ensam. Väsentlig avvikelse från planen må dock ske endast i viss föreskriven ordning, i huvudsak överensstämmande med ordningen vid planens fastställelse (13 § vägstadgan). Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelar sålunda, efter hörande av länsvägnämnden och länsstyrelsen, beslut om sådan avvikelse från flerårsplan, som fastställts av styrelsen, såvida icke meningsskiljaktighet råder mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelsen, då frågan hänskjutes till Kungl. Maj:ts prövning. Kungl. Maj:t meddelar jämväl beslut om avvikelse från flerårsplan, som fastställts av Kungl. Maj:t.

Till väsentlig avvikelse hänföres ändring i ordningen för företagens utförande, utbyte av företag i planen och därmed jämförliga avvikelser. Sådana mindre jämkningar, som exempelvis när enligt planen två nya företag skola påbörjas samma år, men anslagen bli mindre än beräknat och det därför till vinnande av mera rationell disposition av arbetskraft och maskiner är ändamålsenligt, att medlen användas endast för det i planen först upptagna av de tvenne företagen, kunna företagas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ensam.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit förenklad handläggning av ärenden rörande avvikelser från fastställd flerårsplan.

Utredningen: Bestämmelserna rörande förfarandet vid avvikelse från fastställd flerårsplan äro utformade med tanke på att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom tekniskt verk icke bör äga vidtaga mera väsentlig avvikelse annat än efter hörande av lokala myndigheter och endast i samförstånd med vederbörande länsstyrelse.

Här uppstår emellertid även ett decentraliseringsspörsmål. Det kan nämligen i vissa fall vara lämpligt, att lokala myndigheter äga att bestämma om påbörjande av företagen i annan ordningsföljd än den i vilken de upptagits i den fastställda flerårsplanen. Av en eller annan anledning kunna hinder uppstå för igångsättning av ett företag i flerårsplanen, medan ett i planen längre ner upptaget företag kan påbörjas omedelbart. Sådana hinder kunna exempelvis vara stadsplane- eller byggnadsplanefrågor, som ej

kunnat lösas inom beräknad tid. Vidare kan det förekomma, att på en viss ort särskilda svårigheter föreligga att disponera arbetskraft för planerad vägbyggnad.

Om medel finnas tillgängliga synes det angeläget att desamma utnyttjas genom att företag i planen, beträffande vilket dylikt hinder icke föreligger, påbörjas även om företag, som stå högre upp i planen, icke kunna igångsättas. I huvudsak blir därvid fråga om omkastning i ordningsföljden mellan företag, vilka i planen stå intill varandra. En dylik ändring i ordningsföljden för företagens påbörjande behöver icke medföra omkastning av ordningsföljden för företagens färdigställande.

Med hänsyn till att vägbyggnadsbehoven äro så stora att i regel icke någon avsevärd skillnad i angelägenhetshänseende föreligger mellan de olika företagen i en flerårsplan synes ändring av ordningsföljden mellan företagen i flerårsplanen böra betraktas som en åtgärd, vilken icke behöver centralt prövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I varje fall behöver dylik prövning icke förekomma, då ändringen endast berör företag, som enligt planen skola påbörjas före nästkommande förnyelse av planen. Vidare blir ändringen därvid närmast att betrakta som en arbetsteknisk fråga, vilken bör avgöras av vägförvaltningen. Det bör dock åligga vägförvaltningen att före ändring inhämta länsvägnämndens yttrande samt att företaga ändring endast i samförstånd med länsstyrelsen.

Utifrån dessa överväganden föreslår utredningen, att, därest hinder föreligger att påbörja visst i flerårsplan upptaget företag, vägförvaltning medgives befogenhet att efter länsvägnämndens hörande och i samråd med länsstyrelsen i stället påbörja annat i flerårsplanen upptaget företag, vilket avsetts att påbörjas innan flerårsplanerna skola förnyas. Anmälan härom bör omedelbart göras till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Därvid förutsättes, att erforderliga medel av det anslag, som avsetts för företagen i planen, stå till vägförvaltningens förfogande ävensom att vägförvaltningen haft erforderligt samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen rörande disposition av övriga förnödenheter för arbetets utförande såsom maskiner m. m.

Dylik, av särskilda förhållanden föranledd omkastning av ordningsföljden för företagens påbörjande bör kunna företagas utan formell ändring av den fastställda flerårsplanen och bör sålunda icke anses innebära ett eftersättande av 13 § vägstadgan.

2. Arbetsplaner.

Utredningen behandlar här spörsmål rörande arbetsplaner i den mån de sammanhänga med länsstyrelsernas verksamhet inom vägväsendet. Vissa

frågor, som enbart beröra decentraliseringen inom väg- och vattenbyggnadsverket, upptager utredningen till behandling i ett efterföljande avsnitt.

Före vägväsendets förstatligande föranstaltade länsstyrelse om att arbetsplan för vägbyggnad upprättades på vägdistriktets bekostnad. Länsstyrelsen förordnade därvid såsom förrättningsman vägingenjör eller något av hans biträden eller konsulterande ingenjör. I fråga om de tekniska förutsättningarna för arbetsplanens upprättande bestämde länsstyrelsen vägens bredd efter förslag av förrättningsmannen. Därvid inhämtades väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande i fråga om huvudvägar och andra betydelsefulla vägar.

Granskning av arbetsplanen utfördes av vägingenjören samt för mera betydelsefulla vägar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det bör framhållas, att statsbidrag till visst företag, beträffande vilket arbetsplan och kostnadsförslag granskats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, beviljades endast för dess utförande enligt av styrelsen godkänd plan.

Sedan arbetsplan och kostnadsförslag upprättats och i vederbörlig ordning granskats samt utställts för allmänhetens eventuella påminnelser och sedan jämväl vägstyrelse och vägstämma beretts tillfälle yttra sig i ärendet, företogs detsamma av länsstyrelsen till avgörande. Beslut om anläggning av viss väg brukade ha formen av ett åläggande för vederbörande vägdistrikt att utföra företaget. Sådant beslut av länsstyrelse medförde dock icke inskränkning i markägares rätt att utnyttja mark, som enligt arbetsplanen skulle komma att tagas i anspråk för vägen, och ej heller rätt för väghållare att utan markägares medgivande taga marken i anspråk. Erfordrades expropriation av mark för vägen måste Kungl. Maj:ts tillstånd härtill inhämtas enligt den i lagen om expropriation angivna ordningen.

Vid den nu gällande ordningen avgör länsstyrelsen — då fråga ej är om huvudväg, i vilket fall avgörandet i regel sker hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — huruvida arbetsplan skall upprättas för visst företag. Detta innebär, att länsstyrelsen i fråga om andra vägar än huvudvägar bestämmer vilka företag, som skola bli föremål för projektering inom länet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan dock anbefalla utförande av de projekteringsarbeten, som styrelsen anser nödvändiga. Arbetsplan utarbetas av vägförvaltningen i länet och i vissa fall av konsulterande ingenjör. Vid planens utarbetande skall samråd ske med bl. a. länsstyrelsen.

Sedan arbetsplan upprättats och i vissa fall undergått förberedande granskning hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt av granskningen föranledd komplettering eller omarbetning utförts, underrättar länsstyrelsen berörda vägnämnder, kommunalnämnder, markägare m. fl. om planen samt utställer densamma under viss tid, då allmänheten har tillfälle inkomma med eventuella påminnelser. Länsstyrelsen kan därefter föranstalta om upprättande av alternativförslag. Då planen föreligger i det skick, den enligt

länsstyrelsens mening bör ha, överlämnar länsstyrelsen planen jämte inkomna yttranden med eget utlåtande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning. Planen skall därefter bli föremål för överarbetning, därest styrelsen förordnar härom.

Finner väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att arbetsplan, som förordats av länsstyrelsen, kan godtagas och att företaget äger tillräcklig aktualitet, skall styrelsen fastställa planen att lända till efterrättelse vid företagets utförande. Anser sig styrelsen icke kunna fastställa av länsstyrelsen förordad plan och sammanjämkning av de båda myndigheternas meningar icke kan ske, hänskjutes frågan till Kungl. Maj:ts prövning.

Det här angivna förfarandet kan förenklas, då fråga är om beläggningsarbete samt mindre omläggnings- eller förbättringsarbete. Därest i sådant fall ägare av fastighet, av vilken mark tages i anspråk för företaget, skriftligen upplåtit vägrätt till marken och av omständigheterna klart framgår, att företaget ej kan lända någon till förfång, kan detsamma efter vägförvaltningens beprövande utföras utan att planen varit utställd eller föremål för remissbehandling eller att densamma fastställts.

I fråga om rättsverkningarna föreligger en väsentlig skillnad mellan länsstyrelsernas före vägväsendets förstatligande förekommande beslut med åläggande för vägdistrikt att utföra visst vägföretag samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens eller Kungl. Maj:ts beslut att fastställa arbetsplan enligt nu gällande regler. I och med lagakraftägande beslut om fastställelse av arbetsplan enligt 18 § 1943 års väglag är nämligen ägare av fastighet pliktig att upplåta för vägen erforderlig mark. Väghållaren har dock rätt att taga marken i anspråk endast så länge beslutet är gällande, nämligen tre år från utgången av det år, under vilket beslutet vann laga kraft, därest ej Kungl. Maj:t föreskriver, att giltighetstiden skall förlängas. Den rättsverkan, som fastställelsebeslut medför, utgjorde vid förstatligandet ett betydelsefullt skäl för att prövning av fråga om fastställelse av arbetsplan ansågs böra ankomma på en central myndighet.

I vissa till utredningen inkomna yttranden i decentraliseringsfrågan har anförts, att bestyret med de lokala vägarna helt borde ombesörjas av de lokala myndigheterna. Enär, såsom ovan nämnts, länsstyrelserna med undantag för de rent tekniska spörsmålen, skola ombestyra en väsentlig del av den handläggning som kräves före och i samband med prövning av arbetsplan, skulle för länsstyrelsernas del den önskade decentraliseringen innebära, att beslut om fastställelse av arbetsplan meddelades av länsstyrelse.

De motiv, som föranledde införandet av de nuvarande bestämmelserna angående beslut om fastställelse av arbetsplan framgå av följande yttrande av departementschefen i propositionen 1942: 122, s. 74.

Väl måste vid prövning av utarbetade vägförslag näringspolitiska synpunkter beaktas, särskilt vid bestämmande av vägs sträckning. Hur en väg skall byggas är dock till övervägande del en teknisk fråga. Fastställandet av arbetsplan synes med hänsyn härtill böra ankomma på det tekniska verket. För att arbetsplanerna skola fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunna för övrigt även andra skäl åberopas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen måste sålunda under alla förhållanden granska samtliga arbetsplaner till viktiga företag eller till sådana, mot vilka anmärkningar framställts under den förberedande handläggningen. Vidare synes den slutliga granskningen böra ankomma på annan myndighet än den som upprättat planen. Länsstyrelserna sakna för övrigt förutsättningar att bedöma planerna ur teknisk synpunkt. Ett centralt avgörande är vidare önskvärt för att vinna enhetlighet. Skall fastställandet av arbetsplan medföra av de sakkunniga föreslagen verkan i expropriationshänseende — en fråga som saknar direkt sammanhang med vägväsendets förstatligande och till vilken jag därför icke nu tager slutlig ställning — torde fastställelsebeslutet böra meddelas av central myndighet. Av nu anförda skäl anser jag i likhet med de sakkunniga, att prövning av fråga angående fastställande av arbetsplan bör ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Utredningen: Enligt utredningens mening innesluter fastställelse av arbetsplan avgörande av så viktiga tekniska frågor, att den icke kan undandragas den centrala tekniska myndigheten. Detta gäller oaktat arbetsplanerna upprättas eller granskas vid vägförvaltningarna, vilka ha tillgång till teknisk personal. Rättsverkningarna av fastställelsebesluten enligt nu gällande lag tala också för en enhetlig prövning av ärendena, vilket ernås genom det nuvarande handläggningsförfarandet.

Med hänsyn till det anförda och mot bakgrunden av de skäl i övrigt, som motiverat införandet av det nuvarande handläggningsförfarandet, finner utredningen, att någon förändring av detsamma icke bör företagas.

3. Förändring av enskild väg till allmän.

Före vägväsendets förstatligande hade utretts, att länsstyrelserna i sina beslut om förändring av enskild väg till allmän (intagande av enskild väg till allmänt underhåll) tillämpade skilda principer. 1935 års vägsakkunniga föreslogo med anledning härav i sitt betänkande angående grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll, SOU 1939: 1, att till ledning för länsstyrelsernas bedömande av dylika frågor anvisningar måtte utfärdas i enlighet med av de sakkunniga upprättat förslag. De sakkunniga betonade emellertid, att med förslaget icke givits en uttömmande reglering av hithörande spörsmål. Någon fullt säker norm för tillrättaläggande av då rådande missförhållanden kunde, uttalade de sakkunniga, dylika anvisningar icke innebära. För åstadkommande av enhetlighet i avgöranden om förändring av enskild väg till allmän ansågo de sakkunniga, att man finge söka

jämväl andra medel än detaljerade föreskrifter rörande de grunder, efter vilka ärendena borde bedömas. Att det vore inom det organisatoriska området, som lösningen av problemet måste sökas, framstode för de sakkunniga såsom ganska klart. Skulle en omorganisation vidtagas, torde det, uttalade de sakkunniga till sist, vara klart, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen borde i en eller annan form beredas inflytande på ärendenas avgörande.

På grund av vad sålunda utretts föreskrevs redan före förstatligandet, att länsstyrelse skulle inhämta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande i ärenden av detta slag.

Mot bakgrunden av de sakkunnigas uttalande, vilket ju hade sin fulla giltighet även vid tiden för förstatligandet, ansågs förutsättningar för en enhetlig tillämpning kunna vinnas endast vid ett centralt avgörande av dessa ärenden. Ett ytterligare skäl för centralisering utgjorde det förhållandet, att ärenden rörande förändring av enskild väg till allmän äga sådant sammanhang med vägbyggnadsfrågor, att de borde avgöras av en och samma myndighet.

Såsom ovan nämnts fattar numera väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgörandet i stort sett i alla sådana vägfrågor — till vilka helt naturligt lagts även frågor rörande förändring av enskild väg till allmän — vilka icke hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning.

Med hänsyn till att kännedom om lokala förhållanden naturligtvis även vid frågor av nu ifrågavarande slag erfordras för ett riktigt avgörande av ärendena, skall dock enligt föreskrift i 1943 års vägstadga förutom vägnämnden samt de lokala organ och andra, vilkas hörande kan tjäna till upplysning, också länsstyrelsen medverka vid ärendenas handläggning. För att vinna säkerhet för att länsstyrelsens uppfattning blir tillräckligt beaktad vid prövningen skola de ärenden, där väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är av annan mening än länsstyrelsen, hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning.

Ansökan om förändring av enskild väg till allmän skall alltid göras hos länsstyrelsen, som — om länsstyrelsen icke finner uppenbart, att ansökningen bör avslås — föranstaltar om erforderlig utredning. Därefter överlämnar länsstyrelsen med eget utlåtande handlingarna i ärendet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning.

Vissa länsstyrelser ha i uttalanden i decentraliseringsfrågan anfört, att dessa ärenden borde avgöras av länsstyrelse, enär ärendena vore av huvudsakligen lokal betydelse. Det enklaste förfarandet och riktigaste bedömandet kunde vinnas om avgörandet lades i den lokala myndighetens hand, varvid dock centralt utfärdade anvisningar borde tillämpas för vinnande av enhetlighet. Såsom skäl för en decentralisering har även anförts, att man lättare skulle acceptera ett avslag i ett dylikt ärende, om avgörandet låge hos länets eget organ med dess intima kännedom om de lokala förhållandena, än om

beslutet meddelades av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på grundval av införskaffat utredningsmaterial.

Utredningen har från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen införskaffat vissa statistiska uppgifter om ärenden rörande förändring av enskild väg till allmän. Av dessa uppgifter framgår, att styrelsen vid utgången av år 1948 meddelat beslut i 385 sådana efter vägväsendets förstatligande till prövning upptagna ärenden. 224 framställningar ha bifallits och 161 avslagits. I flertalet fall har styrelsen meddelat det beslut, som vederbörande länsstyrelse föreslagit vid ärendets överlämnande till styrelsen för prövning. I 15 fall har sammanjämkning av de båda myndigheternas ståndpunktstagande kunnat ske, medan i 14 fall ärendena hänskjutits till Kungl. Maj:ts prövning. Sammanjämkning har skett såväl i fall då länsstyrelse till en början förordat bifall som i fall då länsstyrelse till en början förordat avslag på framställning.

I följande tabell ha sammanställts uppgifter om de avgjorda ärendena. Av tabellen framgår även, hur vägnämnderna ställt sig till ansökningarna.

År för ärendes avgörande	Ärenden i vilka ansökan bifallits				Ärenden i vilka ansökan avslagits			
	Antal	Antal ansökn. som av vägnämnd		Antal ansökn. som av länsstyrelse till en början avstyrkts	Antal	Antal ansökn. som av vägnämnd		Antal ansökn. som av länsstyrelse till en början tillstyrkts
		tillstyrkts	avstyrkts			tillstyrkts	avstyrkts	
1944	6	5	1	—	—	—	—	—
1945	40	38	2	—	41	37	4	5
1946	68	68	—	3	31	25	6	2
1947	45	44	1	—	33	24	9	5
1948	65	64	1	—	56	37	19	—
Summa	224	219	5	3	161	123	38	12

Utredningen: Redan före vägväsendets förstatligande var det uppenbart, att enhetliga bedömningsgrunder äro erforderliga vid avgörande av ärenden rörande förändring av enskild väg till allmän samt att sådana grunder icke kunde fastställas enbart genom allmänna anvisningar varför en central enhetlig prövning vore erforderlig. Av erfarenheterna av den vid förstatligandet genomförda förändringen, vilken innebär att såväl länsstyrelsen som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen deltaga i avgörandet av dylika ärenden, framgår, att förutsättningen för en enhetlig bedömning genom förändringen skapats i den utsträckning, som är möjlig. Härigenom har det också blivit möjligt att efter jämförelse med motsvarande behov inom rikets alla delar rättvist avväga anmälda behov mot varandra, och detta har även i en del fall medfört, att ansökan om förändring av enskild väg till allmän ansetts böra bifallas, ehuru de lokala myndigheterna till en

början avstyrkt framställningen. Fördelarna av denna likformiga bedömning äro uppenbara.

Det har anförts, att vederbörande intressenter lättare skulle acceptera ett avslag på en ansökan om förändring av enskild väg till allmän, därest avslaget meddelades av en lokal myndighet. Härtill må framhållas, att länsstyrelsen enligt 28 § vägstadgan bör avslå dylik framställning, om med hänsyn till kända förhållanden finnes uppenbart, att så bör ske. Sedan ett ärende översänts till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning, brukar för övrigt styrelsen, enligt vad utredningen inhämtat, i sitt beslut angiva länsstyrelsens inställning i ärendet. Länsstyrelsens inställning blir sålunda i varje fall bekant för intressenterna.

Även om ifrågavarande ärenden merendels äro av lokal betydelse finner utredningen, att såväl de skäl, vilka vid vägväsendets förstatligande föranledde införandet av den nuvarande handläggningen och vilka alltjämt äga full aktualitet, som erfarenheterna av handläggningen i fråga tala för att en förändring av den nu tillämpade handläggningen icke bör ske. Det bör också framhållas, att de enhetliga bedömningsgrunderna icke utesluta hänsynstagande till speciella förhållanden i olika landsdelar samt att tillgodoseendet av på sådana förhållanden grundade intressen vederbörligen säkerställes genom att länsstyrelsen är medbeslutande.

4. Indragning av väg.

Ärenden rörande indragning av väg handlades före vägväsendets förstatligande på samma sätt som ärenden rörande förändring av enskild väg till allmän. Beslut meddelades sålunda av länsstyrelse. Vad som i vägstadgan av år 1943 stadgas beträffande förändring av enskild väg till allmän gäller även i fråga om indragning av väg. Beslut meddelas sålunda nu av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, om styrelsen är med länsstyrelsen ense, och i annat fall hänskjutes ärendet till Kungl. Maj:ts prövning.

Även beträffande ärenden rörande indragning av väg ha vissa länsstyrelser till utredningen anfört, att beslut borde meddelas av länsstyrelse, emedan dessa frågor huvudsakligen vore av lokal karaktär. Därvid har dock i vissa fall erinrats därom, att indragning av väg väsentligen förekommer endast i samband med vägomläggning samt att beslut om indragning av väg därför borde meddelas av den myndighet, som fastställer arbetsplan för vägomläggningen. I samband härmed har anförts, att beslutanderätt i dessa avseenden bör tillkomma länsstyrelse endast i vad avser bygdevägar och ödebygdsvägar.

Utredningen: I det föregående har utredningen uttalat, att förändring i fråga om handläggningen av ärenden rörande upprättande och fastställelse

av arbetsplan icke bör ske. Frågor om indragning av väg uppkomma väsentligen endast i samband med vägomläggning. Vid beslut om fastställelse av arbetsplan för vägomläggning bör den myndighet, som meddelar beslutet, taga ställning till frågan, huruvida de delar av den gamla vägen, som icke sammanfalla med den nya vägens sträckning, skola bibehållas såsom allmän väg. Det får även anses rimligt, att markägare och andra av vägomläggningen berörda, samtidigt med att beslutet om vägens omläggning delgives dem, få besked om huruvida gamla vägen skall bibehållas såsom allmän eller indragas.

Med hänsyn till det anförda föreslår utredningen ingen förändring av handläggningen av ärenden rörande indragning av väg.

5. Inrättande av särskild vinterväg.

Till de allmänna vägarna höra även de särskilda vintervägar, som av ålder funnits. Om dylika isvägar över sjöar och mossar stadgades i 25 kap. 7 § Byggningabalken i 1734 års lag. Förutsättningarna för att särskild vinterväg skall kunna inrättas äro desamma som för byggande av väg.

Syftet med inrättandet av särskild vinterväg torde ursprungligen ha varit att åstadkomma en för den allmänna samfärdseln nödig trafikled mellan orter, vilka icke under annan tid av året än vintern ha vägförbindelse med varandra. Behov av särskild vinterväg föreligger även i de fall, då förbindelse mellan orter, som normalt uppehålles genom vanlig vägförbindelse, lättare kan åstadkommas vintertid genom särskild vinterväg. Om i sådant fall genom inrättande av särskild vinterväg den vanliga vägförbindelsen blir obehövlig, behöver denna ej hållas i fargillt skick under vintern.

Ärenden rörande inrättande av särskild vinterväg handlades före vägväsendets förstatligande på samma sätt som ärenden rörande förändring av enskild väg till allmän. Även nu gäller i tillämpliga delar vad som stadgats beträffande förändring av enskild väg till allmän. Beslut meddelas sålunda av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, om styrelsen är med länsstyrelsen ense. Om så icke är fallet, hänskjutes ärendet till Kungl. Maj:ts prövning.

I vissa länsstyrelsers yttranden i decentraliseringsfrågan har anförts, att beslut i dylika ärenden, vilka ansetts vara av enbart lokal betydelse, borde meddelas av länsstyrelse.

1945 års skärgårdsutredning har i sitt betänkande angående skärgårdstrafiken m. m., SOU 1948: 10, s. 47, berört frågan om inrättande av särskilda vintervägar och därvid framhållit behovet av vintervägar över skärgårdsisarna under den årstid, då möjligheter att upprätthålla båttrafik icke äro för handen. Skärgårdsutredningen har vidare anfört, att frågor om inrät-

tande av särskild vinterväg i allmänhet aktualiserades vintertid och i situationer då omedelbara åtgärder kunde vara påkallade och icke borde uppskjutas i avbidan på vägärendets författningsenliga behandling. Vederbörande länsstyrelse borde därför på förhand erhålla ett generellt bemyndigande att, i avbidan på i vanlig ordning meddelat beslut om inrättande av särskild vinterväg i dylika fall eller eljest, då särskilda förhållanden därtill föranleda, förordna, att vinterväg skall tills vidare under viss tid, förslagsvis högst sex månader, anordnas genom det allmännas försorg.

I propositionen 1948: 261, s. 20, angående vissa frågor rörande skärgårdstrafiken anförde departementschefen följande.

Behovet av vintervägförbindelser i skärgårdarna är framträdande. Skärgårdsutredningen har framhållit, att situationer kunna uppkomma, då omedelbara åtgärder erfordras för anordnande av vintervägar, och att i sådana fall länsstyrelserna skola äga förordna, att vinterväg skall tills vidare under viss begränsad tid anordnas genom det allmännas försorg. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt remissyttrande förklarat sig ha för avsikt att föranstalta om en inventering av behovet av särskilda vintervägar i skärgårdslänen. Intill dess att denna inventering slutförts och åtgärder i anledning av densamma vidtagits torde hinder ej böra möta att länsstyrelserna meddela förordnande, som här avses.

Utredningen: Inrättandet av särskild vinterväg får i regel anses vara en fråga av enbart lokal betydelse. Det ligger i sakens natur, att frågan, huruvida trafiken skall hänvisas till särskild vinterväg, sammanhänger med de för tillfället rådande klimatiska förhållandena och alltid bör kunna lösas snabbt. Beslut om att särskild vinterväg skall inrättas torde dock som regel icke fattas för varje år sådan fråga blir aktuell. Beslutet torde med hänsyn härtill böra avse, att särskild vinterväg i viss sträckning skall anordnas, då de klimatiska förhållandena så påkalla eller medgiva. Efter den inventering av behovet av särskilda vintervägar i skärgårdslänen, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarat sig ha för avsikt att föranstalta om, bör det vara möjligt att kunna meddela beslut om särskilda vintervägar, utgörande ett vägnät, som i förekommande fall kan sättas i funktion. Det bör vid sådant förhållande ankomma på vederbörande vägförvaltning att, när så erfordras och med hänsyn till bl. a. isens bärighet är lämpligt, iordningställa dessa vägar.

Ärenden rörande särskilda vintervägar synas som regel vara fullt jämförbara med ärenden rörande förändring av enskild väg till allmän. Skulle sådana oförutsedda fall av behov av tillfällig särskild vinterväg uppkomma, vilka äro att betrakta såsom en följd av katastrofföreteelser, såsom exempelvis, då de normala kommunikationslederna till en ort tillfälligtvis avstängas, torde länsstyrelse, på grund av departementschefens ovannämnda uttalande, vilket icke föranlett riksdagen till erinran, redan nu kunna anmoda vägförvaltningen att vidtaga erforderliga åtgärder. Frågan om huru kostnaderna skola ordnas torde i ett dylikt fall få upptagas i efterhand.

Utredningen anser, att det i fråga om anordnande av särskild vinterväg föreligger samma behov av en samordning i syfte att ernå enhetlig behandling av ärendena i olika delar av landet som i fråga om förändring av enskild väg till allmän. I anslutning till vad som i det föregående anförts beträffande sistnämnda grupp av ärenden och med hänsyn till det här anförda föreslår utredningen ingen förändring i bestämmelserna i fråga om handläggning av ärenden rörande inrättande av särskild vinterväg.

6. Ledningsarbete i väg.

Vill någon framdraga ledning inom allmän väg, måste han skaffa sig tillstånd därtill gentemot väghållaren och i de flesta fall ett medgivande av länsstyrelsen samt i vissa fall av polismyndigheten i stad.

De ledningar, varom här är fråga, äro huvudsakligen ledningar för vatten av olika slag (se 3, 7 och 8 kap. vattenlagen), ledning för elektrisk starkström och ledning för svagström. Beträffande arbete med dylik ledning inom område för allmän väg är särskilt stadgat. Utredningen framlägger i det följande förslag till ändringar i dessa stadganden, varvid vissa av dem avses få giltighet jämväl i fråga om annan ledning jämförlig med de nu nämnda, exempelvis ledning för gas.

Tillstånd gentemot väghållaren att framdraga ledning i väg kan erhållas antingen genom förrättning enligt vattenlagen, genom koncession för starkströmsledning eller genom avtal med väghållaren.

Att länsstyrelsens medgivande erfordras kan bero på en eller flera av följande omständigheter, nämligen:

1. För arbetet erfordras upplag eller annan i 32 § väglagen avsedd anordning på vägen.

2. Arbetet medför ingrepp i vägen, som kan inverka på ordning och säkerhet, varvid länsstyrelsen upptager ärendet med föranledande av 6 § landshövdinginstruktionen.

3. Arbetet kan föranleda trafikinskränkning, som fordrar beslut av länsstyrelsen jämlikt 12 § vägtrafikstadgan.

De vanligast förekommande arbetena av här avsett slag äro de, som avse anordnande av ledning för vatten av olika slag. Sådana företag av större omfattning ha i allmänhet varit föremål för handläggning enligt vattenlagen, men mindre företag — vilka lära vara de som oftast förekomma — äro icke reglerade på detta sätt. Företag avseende vattenförsörjning och avlopp, till vilka statsbidrag sökes, bliva dock föremål för viss granskning av statlig myndighet.

Beträffande ledningar för elektrisk ström finnas särskilda stadganden, som i vissa delar reglera sådan lednings framdragande inom område för

allmän väg, nämligen stadgan den 5 maj 1939 (nr 200) om elektriska starkströmsanläggningar, kommerskollegii kungörelse den 5 maj 1939 om utförande och skötsel av starkströmsledningar, kungörelsen den 14 januari 1944 (nr 5) med vissa bestämmelser rörande telegraf-, telefon- och andra svagströmsledningar samt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och telegrafstyrelsen gemensamt utfärdade anvisningar för framdragande av sådana ledningar inom område för allmän väg, som hålles av kronan. Vissa bestämmelser om tillstånd att framdraga ledning i väg ha även införts i Kungl. Maj:ts brev till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 3 december 1943 (nr 799) med anvisningar rörande den allmänna väghållningen i de städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare.

Framställningar om tillstånd (medgivande) till ledningsarbete i väg ingivas ibland till länsstyrelsen och ibland till vägförvaltningen men upptagas till behandling av länsstyrelsen och torde därvid i allmänhet anses vara att hänföra under 32 § väglagen, varför vägdirektören står som föredragande eller, såsom tillämpas i ett par län, som ensam beslutande »på länsstyrelsens vägnar». I länsstyrelsens beslut bruka intagas tekniska föreskrifter för arbetets utförande och bestämmelser om ledningsägarens ekonomiska förpliktelser gentemot väghållaren samt föreskrifter med hänsyn till samfärdseln.

Vissa länsstyrelser ha uttalat önskemål om att länsstyrelserna skulle befrias från bestyret med ärenden, som här avses, och att vägförvaltningarna i stället skulle bli beslutande. Även vägförvaltningar ha framfört dessa önskemål.

Utredningen: Ledningsarbeten i väg äro ur de synpunkter, som här äro aktuella, fullt jämförliga med vissa väghållningsarbeten, t. ex. arbeten med utförande av vägtrummor. Sålunda erfordras för ledningsarbete i de flesta fall grävning i vägen samt anordnande av upplag och vidtagande av andra åtgärder, som kunna vara till olägenhet för samfärdseln. Gäller det väghållningsarbete, är det enligt stadgad praxis väghållaren (ej länsstyrelsen), som beslutar huru arbetet skall bedrivas och huru upplag och dylikt skola anordnas. Detsamma torde gälla om väghållaren skall (jfr bl. a. vattenlagen 7: 7 och 8: 5) bygga ledning för vatten genom vägen.

Väghållaren torde vidare själv besluta om sådana trafikinskränkande åtgärder, som avses med förbudsskylten »Ej möte», eller liknande mindre genomgripande åtgärder såsom påbjudande av försiktighet, nedsatt hastighet o. d. Behöver vägen däremot helt avstängas eller tillåtet hjultryck nedsättas eller förbud mot visst eller vissa slag av fordon meddelas, beslutar länsstyrelsen därom.

Enligt utredningens mening bör jämväl då fråga är om ledningsarbete, som skall utföras av annan än väghållaren, det ovan angivna förfarandet

med fördel kunna tillämpas. Väghållarens huvuduppgift är ju att se till att vägarna äro i det skick, som erfordras för samfärdseln och torde därför få anses representera just den sakkunskap och det omdöme, som förutsättes för ärenden, som här avses.

Utredningen anser därför, att länsstyrelserna böra befrias från ifrågavarande ärenden och att dessa i stället böra ankomma på väghållaren (vägförvaltning resp. motsvarande kommunal myndighet). För åstadkommande av enhetlighet i besluten torde det få ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utfärda erforderliga anvisningar rörande de villkor och andra krav, som böra uppställas vid tillståndsgivning.

Beträffande författningsföreskrifterna i ämnet får utredningen anföra följande.

I 32 § första stycket väglagen stadgas, att å väg ej må utan länsstyrelsens tillstånd förekomma upplag, grind, eller annan anordning, som bereder olägenhet för samfärdseln eller väghållningen. Härifrån göres i andra stycket undantag beträffande upplag av ämnen, som erfordras för underhåll av väg.

Det är att märka att ordet »upplag», vilket förekom redan i 1891 års väglag, endast avsåg upplag som sådant och ej syftade på det arbete, som föranledde upplaget. Enahanda är förhållandet med ordet »anordning», vilket tillkom i 1934 års väglag. Någon ändring av ordens innebörd har icke antytts i senare betänkanden eller propositioner. Det torde därför icke vara formellt riktigt, att, såsom i allmänhet sker, betrakta en ansökan om rätt att genomgräva en väg såsom helt hänförlig under 32 § väglagen. Dit hör den endast i vad arbetet avser upplag eller annan anordning; för övrigt torde den vara att hänföra under länsstyrelsens uppgift som högsta polismyndighet. — Uttryckliga bestämmelser att väghållaren äger för väghållningen göra t. ex. ingrepp i vägen saknas i väglagen.

I 40 § väglagen säges att om framdragande av elektriska ledningar å eller utmed väg är särskilt stadgat. Denna bestämmelse förekom första gången i 1934 års väglag (37 §). Av förarbetena till denna lag (prop. 21/1934) framgår, att man ansett att ordnings- och säkerhetsföreskrifterna i väglagen icke skulle vara tillämpliga i fråga om framdragande av elektriska ledningar å eller utmed väg, utan härutinnan erforderliga bestämmelser skulle meddelas i särskilda författningar. Utredning därom påginge och det förutsattes, att den erforderliga lagstiftningen skulle bli riksdagen förelagd på sådan tid, att den kunde träda i tillämpning samtidigt med den nya väglagen. En av anledningarna till denna inställning var, att man ansåg det olämpligt att väglagen skulle tyngas med den mängd detaljföreskrifter, som behövdes beträffande elektriska anläggningar.

De författningar, som här avses, synas vara stadgan om elektriska starkströmsanläggningar och kungörelsen om svagströmsledningar. De reglera emellertid endast frågan om ledning *inom* område för väg. Några sär-

skilda författningar om ledningar *utmed* väg synas icke ha tillkommit. Det må emellertid erinras om att i den av kommerskollegium den 5 maj 1939 utfärdade kungörelsen om utförande och skötsel av starkströmsledningar bl. a. ledning *utmed* väg behandlas.

Av vad här anförts framgår att 32 § väglagen icke är avsedd att gälla beträffande elektrisk ledning. Detsamma gäller väglagens 33 §, dock torde dess bestämmelser om byggnad vara tillämpliga för elektrisk ledning, t. ex. beträffande transformatorbyggnad. Det är emellertid att märka, att kungörelsen om svagströmsledningar — i motsats till den här åberopade motiveringen — förutsätter att länsstyrelsens tillstånd till ledningsarbete kan erfordras på grund av föreskrift i lagen om allmänna vägar.

Det torde därför icke vara riktigt att, såsom sker, anse en till länsstyrelse inkommen ansökan om tillstånd att framdraga elektrisk ledning inom område för allmän väg såsom hörande under 32 § väglagen. Den torde i stället böra behandlas av länsstyrelsen såsom högsta polismyndighet.

I väglagen saknas antydan om att ledningar för vatten skulle kunna behöva framdragas i väg.

När det nu gäller att utforma författningsföreskrifter i enlighet med vad utredningen ovan föreslagit, bör det givetvis icke ifrågakomma att belasta väglagen med en mängd detaljföreskrifter. Det synes emellertid, såvitt utredningen kan bedöma, lämpligt att väglagen innehåller de grundläggande bestämmelserna om huru det skall förfaras, då ingrepp i väg skall göras för ledningsarbete. Godkännes denna princip torde det vara påkallat att även uttryckligen reglera grunderna för det liknande arbete, som representeras av väghållningen innefattande såväl byggande som underhåll.

I anslutning härtill föreslår utredningen i det följande ändringar i 32 och 40 §§ lagen om allmänna vägar, i 10 kap. 67 § vattenlagen, i stadgan om elektriska starkströmsanläggningar samt i kungörelsen med vissa bestämmelser rörande telegraf-, telefon och andra svagströmsledningar.

7. Arbetslag för vintervägh̊llning på landet.

Enligt 41 § väglagen skall, därest länsstyrelsen prövar det erforderligt, å länets landsbygd finnas ett eller flera arbetslag med uppgift att vid svåra snöfall biträda med vintervägh̊llningen, då det av vägförvaltningen prövas oundgängligt för att hålla väg öppen för samfärdseln. Varje arbetslag tilldelas viss vägsträcka.

Arbetslagen utgöra en beredskapsorganisation och böra icke upprättas å andra platser än där erfarenheten visat, att vintervägh̊llningen vid svåra väderleksförhållanden icke kan ombesörjas utan medverkan av sådana särskilda arbetslag. Arbetslag får vidare tagas i anspråk endast då det av

vägförvaltningen prövas oundgängligt för att hålla väg öppen för samfärdseln och icke förrän vägförvaltningen sökt skaffa erforderlig personal på annat sätt. För att tjänsteplikten skall bli så litet betungande som möjligt, har densamma begränsats att för vart och ett arbetslag avse arbete på viss vägsträcka. Arbetslag får alltså icke beordras att utföra snöröjning på annan vägsträcka än den, som tilldelats detsamma.

I 42 § väglagen stadgas, att arbetslag bildas genom att länsstyrelsen utser erforderligt antal personer, vilka ha hemvist eller stadigvarande arbete på lämpligt belägna fastigheter, som länsstyrelsen bestämmer. Ägare eller brukare av fastighet eller den, som äger att företräda ägaren eller brukaren, skall jämlikt 43 § väglagen på anmodan av länsstyrelsen eller den länsstyrelsen förordnar föreslå, vem eller vilka som böra uttagas för fastigheten. Länsstyrelsen uttager i första hand dem, som åtagit sig tjänstgöringsskyldighet och som prövas därtill lämpliga. Vidare föreskrives i 44 § väglagen, att länsstyrelsen för fem år i sänder förordnar fogde för varje arbetslag. I fogdes åliggande ingår bl. a. att tillse, att erforderliga åtgärder vidtagas för utseende av ersättare till den, som avgått ur arbetslaget.

I yttranden över förslaget till väglag anförde vissa länsstyrelser, att det föreslagna förfaringssättet för arbetslagens uttagande skulle bliva betungande för länsstyrelserna. I propositionen 1943: 223 anförde emellertid departementschefen bl. a., att länsstyrelsernas befattning med arbetslagen icke torde bliva så omfattande. Uppsättandet borde nämligen tillgå så, att länsstyrelsen uppdroge åt lämplig person i orten, exempelvis landsfiskalen, att efter utredning inkomma med förslag beträffande de fastigheter, från vilka personal till arbetslag borde uttagas, och det antal tjänstepliktiga, som borde uttagas för varje fastighet, ävensom att med ledning härav från fastigheternas ägare eller brukare infordra förslag på de personer, som skulle utses. Länsstyrelsens uppgift bleve sålunda att i ett sammanhang pröva dessa förslag. Hithörande ärenden vore enligt departementschefens mening av den natur, att prövningen borde ankomma på länsstyrelsen och icke på vägförvaltningen. Icke heller utseendet av ersättare för de medlemmar, som avginge, borde medföra större besvär för länsstyrelserna. Förslag till ersättare skulle nämligen avgivas av den fogde, som skulle utses för varje arbetslag. Sådant förslag behövde emellertid icke avgivas för varje gång någon avginge utan kunde, där ej särskilda förhållanden annat påkallade, ske i ett sammanhang en gång om året, exempelvis omedelbart före vinterväghållningens början.

Länsstyrelsernas befattning med arbetslagens bildande synes dock ha kommit att medföra en icke oväsentlig arbetsbelastning. Länsstyrelsen i Malmöhus län har härom anfört följande.

I Malmöhus län, där förhållandena med nödvändighet kräva inrättande av arbetslag för vinterväghållningen, finnas 757 arbetslag med 14 578 tjänstepliktiga.

För underlättande av det arbete fogde har att fullgöra för utseendet av ersättare till dem, som avgått ur arbetslaget, har till samtliga fogdar inom Malmöhus län utsänts särskild blankett.

Under vinterhalvåret 1946—47 har till länsstyrelsen inkommit 458 dylika listor upptagande sammanlagt 1 480 avgångna medlemmar ur arbetslagen — alltså mera än 10 % av hela antalet tjänstepliktiga — samt förslag å lika många nya medlemmar. Avgången ur arbetslagen har till största delen berott på vederbörandes avflyttning från orten.

De inkomna listorna hava — oaktat en såsom det förefaller tydlig uppställning med anvisningar — till stor del varit ofullständiga och föranlett ej mindre än 225 telefonsamtal för uppgifternas komplettering i ett eller annat avseende.

Till var och en av de nyuttagna tjänstepliktiga har i rekommenderat brev översänts underrättelse om uttagningen. För dylik underrättelse har använts formulär, varå endast namn och adress, arbetslagets nummerbeteckning, den tjänstepliktiges nummer inom arbetslaget samt datum ifyllas. Vidare har i arbetsbesparingssyfte s. k. fönsterkuvert använts. — Genomslagskopia av underrättelsen har översänts till vederbörande fogde, varjämte till vägförvaltningen — för användning såsom kortregister — överlämnats genomslagskopia av den del av underrättelsen, som upptager den tjänstepliktiges namn och adress, arbetslagets nummerbeteckning samt den tjänstepliktiges nummer inom arbetslaget.

Arbetet med a) telefonsamtal i 225 fall för listornas komplettering, b) beslutens intagande i protokoll, c) utskrivandet av underrättelser till 1 480 nytillkomna tjänstepliktiga, d) underrättelsernas utsändande i rekommenderat brev och e) genomslagskopiornas översändande till vederbörande fogdar och överlämnande till vägförvaltningen har varit mycket tidskrävande.

Länsstyrelsen har därefter uttalat, att länsstyrelses befattning med rekryteringen borde inskränkas till ett bestämmande av det antal personer, som inom varje kommun skall uttagas, samt att det borde ankomma på vederbörande kommun att uttaga personerna.

Utredningen: Erfarenheten har visat, att länsstyrelsernas arbete med att namneligen uttaga de personer, som skola ingå i arbetslag, är av betydande omfattning. En förenkling i uttagningsförfarandet, innebärande jämväl en avlastning av länsstyrelserna, kan dock ernås, därest kommunerna anförtros att i stället för länsstyrelserna uttaga de personer, som skola ingå i arbetslag. Den väsentliga fördelen med en dylik ändring skulle vara, att den lokala kännedom om personer och andra förhållanden, som vederbörande kommunala organ besitter, kunde direkt utnyttjas vid uttagningen i stället för att landsfiskalen eller annan tjänsteman först inhämtar på denna kännedom grundade upplysningar och sedermera vidarebefordrar dessa till länsstyrelsen.

Detta torde låta sig göra, enär ju även andra organ än länsstyrelse ansetts kunna anförtros uttagning av tjänstepliktiga. Så har dylik befogenhet exempelvis tillagts kommunerna jämlikt 10 § brandlagen den 15 juli 1944 och 26 § brandstadgan den 15 juli 1944. Prövningen av tjänstepliktens omfattning torde dock liksom hittills böra ankomma på länsstyrelse. Med hänsyn

härtill och till att arbetslag skall tjänstgöra endast å viss vägsträcka synes det lämpligt, att länsstyrelsen efter förslag av vägförvaltningen bestämmer såväl arbetslags storlek som den vägsträcka, för vilken laget är avsett. Vägförvaltningens förslag bör grundas på erfarenheter från tidigare svåra snövintrar. Därvid bör fogden kunna biträda med upplysningar. Likaledes bör fogden kunna biträda kommunen med uppgifter om personer, vilka förklarat sig villiga tjänstgöra i laget.

För bedömande av det arbete, som skulle komma att åläggas kommunerna, har utredningen införskaffat vissa uppgifter rörande Malmöhus län. Av dessa framgår, att under år 1948 ersättare för personer, som utgått ur arbetslag, behövt tillsättas i 383 arbetslag, berörande 186 kommuner. I medeltal har antalet nytillkomna i berörda arbetslag utgjort 4 och i berörda kommuner 8 personer. Det högsta antalet nytillkomna i ett arbetslag har utgjort 8 personer och det högsta antalet nytillkomna i en kommun har utgjort 16 personer. En decentralisering från länsstyrelserna till kommunerna av uttagningen bör alltså i hög grad bidraga till att underlätta handläggningen utan att medföra nämnvärd arbetsbörda eller kostnader för kommunerna.

Visserligen kan av principiella skäl erinran göras däremot att landskommunerna få befattning med och vissa kostnader för den allmänna väghållningen. Utredningen anser dock med hänsyn till det anförda, att dessa skäl icke böra utgöra hinder för en förenkling av uttagning till arbetslag. Utredningen föreslår därför sådan ändring i väglagen, att uttagning av arbetslag för vintervägh̊llningen sker på följande sätt.

Länsstyrelsen bestämmer de vägsträckor, för vilka arbetslag skola upprättas, det antal personer, som skola ingå i varje arbetslag, samt de kommuner, inom vilka arbetslagen skola uttagas. Därest till samma arbetslag skola uttagas personer från två eller flera kommuner, bestämmer länsstyrelsen det antal personer, som skola uttagas inom var och en av kommunerna.

Arbetslag för viss vägsträcka bildas genom att kommunalnämnden namneligen uttager de personer, som skola ingå i arbetslaget eller på kommunen ankommande del av arbetslaget. Dessa personer skola ha hemvist eller stadigvarande arbete på lämpligt belägna fastigheter i kommunen. Erforderligt biträde vid uttagningen bör lämnas av fogden för laget.

Kommunalnämnden tillställer vägförvaltningen och fogden för vederbörande lag förteckning med alla erforderliga uppgifter rörande de personer, som uttagits till tjänstgöring i laget samt delgiver envar uttagen beslutet om uttagningen. Blanketter, som erfordras vid uttagning till arbetslag, tillhandahållas kommunen av väg- och vattenbyggnadsverket.

Den som uttagits till arbetslag bör äga överklaga beslutet hos länsstyrelsen inom en månad efter det han därav erhållit del.

Länsstyrelsen förordnar fogde för varje arbetslag enligt nu gällande be-

stämmelser. Vederbörande kommun bör kunna hos länsstyrelsen föreslå lämplig person såsom fogde.

Enligt vad utredningen inhämtat har erfarenheten visat, att behov föreligger av ersättare för fogden med skyldighet att tjänstgöra, då den ordinarie fogden är förhindrad. Inträffar förhinder för fogden bör det ankomma på honom att därom underrätta ersättaren. Denna kan givetvis vara medlem av arbetslaget men får icke tillhöra annat arbetslag. Det bör ankomma på länsstyrelsen att förordna jämväl ersättare för fogden.

Därjämte synes i väglagens stadganden om ansvar böra införas bestämmelse om straff för arbetsgivare eller arbetsledare, som utan godtagbar anledning förvägrar anställd person nödig ledighet för tjänstgöring i arbetslag.

Genom här föreslagen ordning för uttagningen skulle länsstyrelses beslut om arbetslag praktiskt taget bliva en engångsåtgärd. De årligen återkommande åtgärder, som erfordras för att ersätta personer, vilka av en eller annan anledning icke längre kvarstå i arbetslag, komme att vidtagas av fogden för arbetslaget och den kommunala myndigheten.

På grund av vad sålunda anförts får utredningen föreslå vissa ändringar i 14, 41—44 och 61 §§ samt införande av en ny paragraf, 66 a §, i lagen om allmänna vägar. Därjämte föreslås en övergångsbestämmelse motsvarande 80 § samma lag.

8. Ärenden rörande statsbidrag till enskild väghållning.

Åren närmast före vägväsendets förstatligande beviljades bidrag till enskild väghållning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vid förstatligandet genomfördes den decentraliseringen, att beslutanderätten i dessa ärenden överflyttades till länsstyrelserna med vägdirektören som föredragande. Det utredningsarbete samt de uppskattningar och besiktningar, som tidigare ålegat särskilda länsschaktmästare, överflyttades vid förstatligandet till vägförvaltningarna, hos vilka finnas särskilda övervägmästare och vägmästare för enskild väghållning.

Handläggningen av ärenden av nu ifrågavarande slag sker i enlighet med Kungl. Maj:ts kungörelse den 3 december 1943 (nr 800) angående statsbidrag till enskild väghållning.

Ansökan om statsbidrag till byggande eller underhåll av enskild väg skall ingivas till länsstyrelsen.

Byggnadsbidrag beviljas av länsstyrelsen, som även sluter kontrakt med väghållarna angående deras skyldigheter.

Länsstyrelsen godkänner arbetsplan för företaget samt bestämmer angående den kontroll, som väghållarna skola vara underkastade, och den tid, inom vilken arbetet skall vara fullbordat. Innan beviljat bidrag utanordnas,

skall länsstyrelsen ha godkänt den säkerhet, som skall ställas för fullgörande av kontraktet och för lyftade bidrags återbäring i fall mot kontraktet brytes, ävensom, då fråga är om flera väghållare, överenskommelse dem emellan angående vägens byggande och framtida underhåll. Länsstyrelsen äger dessutom medgiva avvikelse från godkänd arbetsplan och bevilja anstånd med arbetets utförande.

Bidraget utbetalas av länsstyrelsen med en tredjedel sedan kontraktet avslutats, säkerheten ställts och arbetet inom den bestämda tiden påbörjats, med ytterligare en tredjedel efter det vederbörande kontrollant intygat att hälften av arbetet utförts och med återstående tredjedel sedan arbetet blivit vederbörligen avsynat och godkänt samt det framtida underhållet ordnats på av länsstyrelsen godkänt sätt.

Det är uppenbart, att ansvaret för den tekniska granskningen av arbetsplanerna, kontrollen av arbetet, värderingarna av utfört arbete och avsyningen av arbetet ankommer på vägdirektören i hans egenskap av föredragande i länsstyrelsen. Vägdirektören biträdes därvid av de särskilda tjänstemännen för enskild väghållning inom vägförvaltningen.

Därest ansökan om *underhållsbidrag* icke är av beskaffenhet att böra omedelbart avslås, överlämnar länsstyrelsen handlingarna i ärendet till vägförvaltningen i länet för utredning. Denna verkställes i regel av övervägmästaren för enskild väghållning. Protokollet från utredningsförrättningen överlämnas jämte övriga handlingar i ärendet till länsstyrelsen.

Med vägdirektören som föredragande prövar länsstyrelsen de under ett år inkomna ansökningarna om underhållsbidrag, vilka varit föremål för förrättning, och fattar beslut i bidragsfrågan.

Där bidrag beviljats sluter länsstyrelsen kontrakt med väghållarna och godkänner därvid eventuellt särskilt förslag avseende iståndsättningsarbeten.

Underhållsbidraget utbetalas av länsstyrelsen efter vederbörlig besiktning, vilken ankommer på vägförvaltningen, närmast dess personal för enskild väghållning. Särskilt beviljat iståndsättningsbidrag utbetalas sedan bl. a. arbetet blivit av vägförvaltningen avsynat och godkänt.

Vägförvaltningen skall övervaka, att väghållare

på ett tillfredsställande sätt underhåller vägen,

icke avstänger vägen för trafik där ej länsstyrelsen i visst hänseende eller för viss tid funnit skäligt medgiva sådant avstängande,

håller vägen fri från hinder av snö och is i den omfattning som kräves för biltrafik, i händelse länsstyrelsen funnit skäl så förordna,

fullgör övriga åligganden i statsbidragskungörelsen samt övriga allmänna villkor och bestämmelser, ävensom

använder erhållna statsbidrag till därför avsedda ändamål.

Vägförvaltningen skall minst en gång varje år besiktiga de vägar, till

vilka underhållsbidrag utgå, samt lämna rapport över besiktningen till länsstyrelsen.

Om länsstyrelsen finner anledning antaga, att den verkliga underhållskostnaden för vägen understiger den beräknade, skall vägförvaltningen genom övervägmästaren för enskild väghållning eller annan tjänsteman företaga ny förrättning på samma sätt som vid bidrags beviljande. Dylik förrättning skall eljest företagas vart femte år.

Länsstyrelsen beslutar efter sådan förrättning, huruvida statsbidrag fortfarande må utgå till vägen, och bestämmer bidragets storlek.

Där vägunderhållet eftersättes, må underhållsbidrag, till den del det belöper å tid då underhållet varit bristfälligt, icke utbetalas. Fortfar försummelsen under längre tid och låta väghållarna sig icke efter tillsägelse av länsstyrelsen rätta, kan länsstyrelsen förklara att underhållsbidrag till vägen icke vidare skall utgå. Enahanda befogenhet tillkommer länsstyrelsen i fall väghållare eljest märkbart åsidosätter sina åtagna förpliktelser.

Åsidosätta väghållare, som erhållit särskilt bidrag till iståndsättning av bro eller färja eller till ombyggnad av trumma, sina åtagna förpliktelser, äro de skyldiga att i enlighet med länsstyrelsens prövning återbetala erhållet statsbidrag eller del därav jämte fem procent årlig ränta från dagen för bidragets utbetalande.

Vid handläggningen av ärenden rörande statsbidrag till enskild väghållning utföres sålunda utredningsarbete och teknisk granskning av vägförvaltningen, regelmässigt i första hand genom övervägmästaren för enskild väghållning. Beslut i dylika ärenden fattas av länsstyrelsen med vägdirektören som föredragande. Förslag till beslut utarbetas av vägdirektören, som därvid äger anlita personal vid vägförvaltningen för tekniska utredningar och sammanställning av sakuppgifter. I några län utföres även det expeditionella arbetet inom vägförvaltningen, medan inom andra län detta arbete utföres av personal vid länsstyrelsen, som ställts till vägdirektörens förfogande för ändamålet.

Förslag till beslut om utanordning av statsbidrag upprättas å särskilda formulär, undertecknas av vägdirektören och överlämnas till länsstyrelsen, som verkställer utanordningen. I de flesta län delgives därefter vägförvaltningen länsstyrelsens utanordningsbeslut.

Beträffande biträde åt vägdirektören föreskrives i 37 a § landshövdinginstruktionen, att länsstyrelsen skall anvisa erforderlig personal till biträde åt honom i hans egenskap av föredragande i länsstyrelsen.

Skriv- och expeditionsarbete, som sammanhänger med vägärendenas handläggning i länsstyrelsen, skall sålunda ske inom länsstyrelsen. Det har ur principiell synpunkt icke ansetts riktigt, att kostnaderna härför överflyttas från länsstyrelsen till vägförvaltningen. Självfallet är det icke

något som hindrar, att vägdirektören, om så anses lämpligt, anlitar vägförvaltningens skrivbiträden för de ärenden, som skola föredragas av honom i länsstyrelsen, men denna personal får icke anlitas i sådan utsträckning, att väganslagen på grund härav måste anlitas för extra skrivhjälp.

Juridisk hjälp, som erfordras för vägärendenas handläggning i länsstyrelsen, skall anvisas av denna.

Det juridiska biträde eller den skrivhjälp, som av länsstyrelsen ställts till vägdirektörens förfogande, får dock icke användas för andra vägärenden än sådana, som ankomma på vägdirektören såsom föredragande i länsstyrelsen.

Handläggningen av ärenden rörande enskilda vägar har diskuterats såväl vid utredningens besök hos vägförvaltningarna som vid ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anordnat vägdirektörsmöte, där utredningens ledamöter närvoro. Meningarna i denna fråga ha visat sig vara mycket delade, och olika önskemål om förändringar ha framförts.

Enligt det mest genomgripande önskemålet skulle handläggningen av ifrågavarande ärenden helt överflyttas från länsstyrelse till vägförvaltning, vilken senare sålunda skulle såväl bevilja statsbidrag som även efter beviljandet handha förvaltningen av dessa medel.

Enligt ett annat önskemål skulle länsstyrelse bevilja statsbidrag i den ordning som nu sker, under det att vägförvaltning skulle ombesörja dessas utanordning m. m. Som motiv härför har bl. a. anförts, att vägförvaltningen ju är den myndighet, som uppgör förslag till utanordningsbeslut och måste föra liggare över beviljade och utanordnade statsbidrag.

Några vägförvaltningar ha med instämmande från vissa länsstyrelser förordat, att vägförvaltning — efter det länsstyrelse beviljat statsbidrag — skulle anförtros att godkänna arbetsplan och att teckna kontrakt med bidragstagare.

Slutligen ha några vägförvaltningar ansett nuvarande ordning vara tillfredsställande även med hänsyn därtill att en ändring dessutom skulle medföra en ökad arbetsbörda för vägförvaltningarna med därav följande behov av ytterligare personal.

Utredningen: Vid beviljandet av statsbidrag till enskild väghållning skall enligt gällande kungörelse i ämnet hänsyn tagas till bl. a. huruvida väghållningen är för väghållarna synnerligen betungande och huruvida vägen är av väsentlig betydelse för bygdens befolkning. Berörda spörsmål äro till övervägande del av social natur. Det slutliga bedömandet av sådana frågor synes därför icke böra åvila en teknisk myndighet. Då länsstyrelse dessutom har att handlägga vissa slag av ärenden enligt bestämmelser i lagen om enskilda vägar, finner utredningen sig icke kunna föreslå, att hand-

läggningen av ifrågavarande ärenden helt överflyttas från länsstyrelse till vägförvaltning.

De uttalade önskemålen om att från länsstyrelse till vägförvaltning skulle överflyttas befogenheten att besluta om statsbidrags utanordning ävensom befogenheten att godkänna arbetsplan och teckna kontrakt med bidragstagare ha motiverats med de olägenheter av dubbelarbete i vissa expeditionsärenden, som på sina håll förekomma, i en del fall till följd av att vägförvaltningens lokaler ligga på något avstånd från länsstyrelsens. Med dessa lokala förhållanden skulle nämligen vara förenade vissa praktiska svårigheter att utnyttja länsstyrelsens personal för expeditionsarbete i ärenden rörande enskilda vägar. Från vissa vägförvaltningar har också framförts, att det vore nödvändigt att genom särskild bokföring hos vägförvaltningarna följa anslagsbelastningen och utanordnandet av statsbidrag.

Enär det synes angeläget, att vägdirektörens ställning såsom föredragande i länsstyrelsen särhålles från hans ställning såsom chef för vägförvaltningen, finner utredningen det icke vara lämpligt, att vägförvaltningen övertager ifrågavarande befogenheter.

Emellertid vill utredningen icke frånkänna de framförda önskemålen beträffande förenkling av handläggningen av dessa ärenden ett visst berättigande. En förenkling av handläggningen inom länsstyrelsen synes därför önskvärd, och utredningen har därvid gjort följande bedömande.

Enligt 22 § 3 mom. landshövdinginstruktionen (nr 966/1947), vilket stadgande är tillämpligt även med avseende å vägdirektörs föredragning, må föredragande å länsstyrelsens vägnar ensam meddela beslut i ärenden dels av expeditionell natur, dels ock eljest av den art, att i avgörandet icke skäligen bör krävas deltagande av mera än en person. Föredraganden skall dock i sådant fall opåmint hålla landshövdingen och i förekommande fall avdelningschefen underrättad om härvid förekommande viktigare frågor, om tillämpad praxis ävensom, i fall där beslut kan väntas bliva av prejudicerande verkan eller eljest är av större räckvidd, föredraga ärendet för landshövdingen. Till ärenden, vari föredraganden äger ensam besluta och vilka icke äro allenast av expeditionell natur, må av länsstyrelsen hänföras allenast sådana, som angå vissa angivna ärendegrupper.

Vägdirektören ensam bör i allmänhet kunna avgöra sådana ärenden rörande statsbidrag till enskild väghållning, vilka utgöra följdbeslut till länsstyrelsens beslut om beviljande av statsbidrag, såsom godkännande av arbetsplan, tecknande av kontrakt med väghållarna samt ändring av i kontrakt angivna villkor för arbetes påbörjande och färdigställande. Vissa ärenden, såsom beslut om beviljande av bidrag och indragning eller återbetalning av beviljat bidrag, synas dock icke vara av den natur, att föredraganden ensam bör besluta.

Utredningen föreslår, att möjlighet beredes länsstyrelserna att till ären-

den, i vilka föredraganden — i detta fall vägdirektören — ensam äger besluta, hänföra vissa sådana ärenden, som angå statsbidrag till enskild väghållning. Härför erfordras den ändringen i 22 § 3 mom. landshövdinginstruktionen, att till däri uppräknade ärendegrupper lägges »statsbidrag till enskild väghållning, dock ej ärenden som angå beviljande av statsbidrag samt indragning eller återbetalning av beviljat statsbidrag».

9. Ärendes hänskjutande till vägsynenämnds prövning.

Vägsynenämnd skall utses för varje vägnämndsområde samt för stad och stadsliknande samhälle, som är väghållare. Nämnden består av ordförande och två ledamöter. Ordföranden och en ledamot jämte suppleant för envar av dem utses av länsstyrelsen. En ledamot jämte suppleant utses av vägnämnden, resp. staden eller samhället.

Beträffande de frågor, som prövas av vägsynenämnd, stadgas i 27—31, 33, 36, 39 och 76 §§ väglagen. Vägsynenämnd har till uppgift att besluta om borttagande eller ändring av vissa anordningar utmed väg samt om röjning av träd och buskar, att meddela väghållare tillstånd att uppsätta snöskärm och att till vägs underhåll taga grus m. m. å annan än kronan tillhörig mark samt att i nu angivna fall och vid skada i samband med vägundersökning m. m. bestämma, huruvida och i vad mån väghållare skall utbetala skadeersättning.

Den som vill påkalla vägsynenämnds prövning av något ärende skall enligt 56 § väglagen göra framställning därom hos länsstyrelsen, som beslutar om ärendets hänskjutande till nämnden. Länsstyrelsen har sålunda att avgöra, om ärendet är av den natur, att nämnden äger taga befattning med detsamma, men däremot äger länsstyrelsen icke befogenhet att göra ärendets hänskjutande till nämnden beroende av länsstyrelsens uppfattning om ärendets betydelse.

Detta stadgande överensstämmer i sak helt med motsvarande bestämmelser om vägnämnder i 1934 års väglag.

I yttranden över förslaget till 1934 års väglag anförde länsstyrelserna i Kronobergs, Gotlands och Västmanlands län, att de funne förfarandet att framställning om ett ärendes handläggning av nämnden skulle göras hos länsstyrelsen, innebära en onödig omgång. Dylik framställning borde enligt sistnämnda länsstyrelse kunna göras hos nämndens ordförande och av denne diarieföras. I lagen borde införas bestämmelse, att förteckning å vägnämndsordförandena med deras postadress årligen skulle intagas i länskungörelserna. För sådant fall, där vägnämnds ordförande vägrade att till prövning av nämnden upptaga inkommen framställning, borde länsstyrelsen

utgöra besvärsinstans. Över länsstyrelsens beslut i dylika frågor syntes besvärsrätt icke böra medgivas.

Departementschefen anförde härom i propositionen 1934: 21 med förslag till lag om allmänna vägar m. m. följande.

De framställda anmärkningarna synas icke böra föranleda avvikelse från sakkunnigeförslagets stadgande, att den, som vill påkalla vägnämndens prövning av något ärende, skall göra framställning därom hos länsstyrelsen. Länsstyrelsen har att avgöra, om ärendet är av den natur, att nämnden äger taga befattning med detsamma, men däremot torde man icke böra tillägga länsstyrelsen befogenhet att göra ärendets hänskjutande till nämnden beroende av länsstyrelsens uppfattning om ärendets betydelse. I detta sammanhang må påpekas bestämmelsen i 51 § om skyldighet att gälda nämnden tillkommande ersättning, vilket stadgande i de flesta fall torde avhålla vederbörande från att i oträngt mål påkalla nämndens prövning.

Enligt 67 § 1943 års väglag äger den, som ej åtnöjes med vägsynenämnds beslut, att anföra besvär över beslutet hos länsstyrelsen.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har i ett till utredningen överlämnat yttrande anfört, att prövningen huruvida ett ärende är av den natur, att vägsynenämnden äger taga befattning med detsamma, bör verkställas av nämndens ordförande i stället för, såsom nu sker, av länsstyrelsen.

Utredningen: Befogenhet för ordförande i vägsynenämnd att avgöra huruvida ärende är av den art, att nämnden äger till prövning upptaga detsamma, skulle givetvis medföra viss förenkling av handläggningen. Mot en dylik befogenhet kan dock göras den väsentliga invändningen, att ifrågavarande prövning, som är av rent formell art, i allmänhet lättare företages av vederbörande befattningshavare hos länsstyrelse än av vägsynenämnds ordförande, som ju icke behöver vara jurist, samt att riskerna för ärendens obehöriga upptagande och avgörande av vägsynenämnd med därav följande omgång icke synas kunna uppväga fördelarna av det eljest vunna förenklade handläggningsförfarandet. Det bör även framhållas, att det åligger vederbörande länsstyrelse att förordna allmänt ombud att bevaka det allmännas rätt eller underrätta annan myndighet, som bör förordna sådant ombud, i de fall då ärende, som hänskjutits till vägsynenämnd, angår fastighet, vilken står under allmän myndighets vård och inseende.

Med hänsyn till det anförda och till att antalet ärenden av denna art, som — såvitt hittillsvarande erfarenhet givit vid handen — länsstyrelserna ha att behandla, är så litet, att en överflyttning av beslutanderätten från länsstyrelserna till vägsynenämnderna icke kan anses medföra lättnader av nämnvärd betydelse i länsstyrelsernas arbetsbörda, anser utredningen tillräckliga skäl för en ändring av nu gällande ordning icke föreligga.

C. FRÅGOR OM DECENTRALISERING FRÅN KUNGL. MAJ:T TILL VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN

Utredningens uppdrag avser närmast att utreda möjligheterna av en decentralisering inom väg- och vattenbyggnadsverket. I samband därmed har utredningen emellertid kommit in på och ansett sig böra upptaga till behandling frågor, som icke äro egentliga decentraliseringsspörsmål inom väg- och vattenbyggnadsverket men som ändock ha sådant samband med dylika spörsmål, att de böra behandlas i anslutning härtill. I föregående kapitel har utredningen behandlat vissa sådana frågor och upptager här till behandling vissa frågor rörande förhållandet mellan Kungl. Maj:t samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Förutom genom lagstiftning utövar riksdagen ett avgörande inflytande på utvecklingen inom olika områden av vägväsendet genom att fastställa storleken av anslagen till olika vägändamål.

Kungl. Maj:t utfärdar instruktioner och föreskrifter i olika avseenden, bl. a. för användningen av anslagen. Fördelningen av anslagen mellan länen verkställes av Kungl. Maj:t efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med länsstyrelserna.

Beträffande riksdagens medelsanvisning till olika ändamål må omnämnas, att 1949 års riksdag beslutat en förenkling, vilken är att betrakta som en decentralisering. Tidigare anvisades under Väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond i vad avser garage- och förrådsbyggnader särskilda investeringsanslag för ett vart företag, som beräknats draga en kostnad överstigande 100 000 kronor. För budgetåret 1949/50 har emellertid anvisats ett kollektivt anslag benämnt Garage- och förrådsbyggnader m. m., varvid föreliggande behållningar å tidigare anvisade anslag få av Kungl. Maj:t överflyttas till det nya anslaget. Det skall sålunda tillkomma Kungl. Maj:t att besluta om dispositionen av anslagsmedlen för olika slag av arbeten.

Utredningen har icke funnit skäl föreslå ytterligare förändring av de nu gällande principerna i fråga om de olika instansernas befogenheter i nu berörda avseenden. Utredningen har emellertid till behandling upptagit vissa detaljspörsmål, i vilka främst från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida framförts önskemål om decentralisering. Ett par sådana spörsmål ha bedömts vara av mera allmän betydelse för statsförvaltningen i dess helhet och icke beröra enbart väg- och vattenbyggnadsverket. Utredningen har ansett,

att de böra behandlas i ett vidare sammanhang och har därför hos Decentraliseringsutredningen anhållit, att denna utredning upptager dem till behandling.

I det föregående s. 25—26, har utredningen föreslagit decentralisering från Kungl. Maj:t till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av beslut om fastställelse av flerårsplaner för huvudvägar.

I fråga om *dispositionen av anslagsposten till reseersättningar* under omkostnadsanslagen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört, att styrelsen borde få vissa ökade befogenheter.

Å riksstaten anvisas förslagsanslag till omkostnader dels för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen dels ock för vägförvaltningarna. Kungl. Maj:t fastställer därefter omkostnadsstater, varvid omkostnadsanslagen uppdelas på olika delposter. Vissa delposter maximeras till bestämda belopp, medan andra få karaktären av förslagsvis anvisade medel. I fråga om vägförvaltningarnas omkostnadsanslag företages icke någon maximering av delposten till reseersättningar. Beträffande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omkostnadsanslag föreskrives emellertid, att anslagsposten till reseersättningar icke må utan Kungl. Maj:ts medgivande överskridas.

Den större friheten för väg- och vattenbyggnadsverket i fråga om dispositionen av anslagsposten till vägförvaltningarnas reseersättningar torde motiveras av att medelstillgången för vägförvaltningarnas tjänsteresor icke lämpligen kan begränsas, enär inspektions- och andra tjänsteresor måste företagas i den omfattning, som kräves för att vägförvaltningarna skola kunna på ett tillfredsställande sätt ombesörja väghållningen och fullgöra andra därmed sammanhängande arbetsuppgifter.

Beträffande anslagsposten till styrelsens reseersättningar har utredningen inhämtat, att den av styrelsen fördelas mellan de olika byråerna inom styrelsen. Eftersom det möter svårigheter att på förhand göra en sådan detaljfördelning, som överensstämmer med det faktiska behovet under ett budgetår, får man ofta, när större delen av budgetåret förflutit, vidtaga åtgärder för att omfördela dispositionsrätten mellan byråerna i syfte att hålla den totala medelsförbrukningen inom den angivna ramen.

Utredningen: De ökade befogenheter, som vid en decentralisering komma att tilläggas vägförvaltningarna, samt den ökade personliga kontakt genom besök hos vägförvaltningarna av styrelsens tjänstemän, som utredningen anser bör komma till stånd, medföra behov av att styrelsens byråer få ökad frihet att utan sträng begränsning av anslagsposten till reseersättningar verkställa de resor för inspektion eller samråd med vägförvaltningarna, som befinnas erforderliga. Då därjämte större frihet att disponera över anslagsposten till styrelsens reseersättningar skulle medföra lättnader och ökad smidighet för styrelsen i det administrativa handhavandet av dessa medel,

föreslår utredningen, att anslagsposten till styrelsens reseersättningar ställes till styrelsens förfogande utan maximering av beloppet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle därigenom få samma befogenheter som de affärsdrivande verken.

Beträffande ett spörsmål om befogenhet för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att besluta om kortare *tjänsteresor till utlandet* må anföras följande.

Såsom utredningen i annat sammanhang härefter har anledning framhålla, besluta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägförvaltningarna om tjänsteresor inom riket.

För såväl styrelsens som vägförvaltningarnas personal gäller däremot som huvudregel, att Kungl. Maj:ts medgivande måste inhämtas för resor utom rikets gränser. I 26 § allmänna resereglementet är föreskrivet, att Kungl. Maj:t förordnar om resekostnads- och traktamentsersättning vid sådana tjänsteresor.

Genom Kungl. brev den 12 april 1946 och den 23 juli 1948 har emellertid meddelats vissa generella bestämmelser beträffande resor i grannländerna. Tjänstemännen vid vägförvaltningarna i vissa gränslän må sålunda vid sådana tjänsteresor mellan orter inom riket, vilka för undvikande av tidsförlust delvis företagas å norskt område, uppbära resekostnads- och traktamentsersättning enligt bestämmelserna i allmänna resereglementet. Vidare må vägdirektör och vägingenjör efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning företaga tjänsteresor för överläggningar med finska och norska vägmyndigheter. Annan tjänsteman vid väg- och vattenbyggnadsverket må medfölja på sådan resa. För resa inom Finland och Norge utgår därvid resekostnads- och traktamentsersättning enligt bestämmelserna i allmänna resereglementet.

Utomlandsresor för verkets befattningshavare äro rätt vanligen förekommande och i varje särskilt fall måste styrelsen, såvida ej fråga är om sådana resor, som omförmälas i förenämnda Kungl. brev, hos Kungl. Maj:t hemställa dels om bemyndigande att uppdraga åt viss befattningshavare att företaga utomlandsresa, dels ock om bestämmande av grunderna för vederbörandes debitering av resekostnads- och traktamentsersättning. Kungl. Maj:ts beslut brukar innehålla dels medgivande, att resan må företagas, dels föreskrift, att reseersättning utgår för personbiljetter å ianspråktagna fortskaffningsmedel, dock högst i den klass, som till sin beskaffenhet närmast motsvarar vederbörandes reseklass vid resa inom Sverige, samt att traktamentsersättning må utgå med visst angivet belopp för dag jämte ersättning för skälig kostnad för hotellrum. Stundom medgives därjämte att resan må företagas med flyg. Kungl. Maj:t beslutar även från vilket anslag kostnaderna skola bestridas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framhållit, att befattningshavare hos verket ibland behöva företaga kortare tjänsteresor främst till grannländerna för studier av någon viss maskin, arbetsmetod e. dyl. eller för deltagande i konferens. Kostnaden för sådan resa, vilken ofta företages i samband med tjänsteresa inom riket, är i allmänhet obetydlig. Det har ansetts, att styrelsen borde få besluta angående tjänsteresor till grannländerna i de fall, då vederbörande befattningshavare åtnöjes med resekostnads- och traktamentsersättning enligt allmänna resereglementet.

Utredningen: Bedömandet av huruvida behov föreligger för väg- och vattenbyggnadsverkets befattningshavare att företaga kortare tjänsteresor utomlands i visst studiesyfte eller för deltagande i konferens synes utredningen kunna överlåtas på styrelsen. Därigenom skulle ernås en enklare och snabbare handläggning än den nu tillämpade. I de fall, då vederbörande befattningshavare åtnöjes med resekostnads- och traktamentsersättning enligt allmänna resereglementet, vill utredningen därför förorda att beslutanderätten delegeras från Kungl. Maj:t till styrelsen. Vad nu sagts synes utredningen kunna gälla icke endast beträffande resor till grannländerna utan även för resor, som under samma förutsättningar företagas till andra länder.

För de utomlandsresor, som beslutas av styrelsen, böra resekostnads- och traktamentsersättningar bestridas på sätt i gällande omkostnadsstater för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna föreskrivits i fråga om kostnader för resor inom riket.

Inom väg- och vattenbyggnadsverket föreligger behov av att anordna *kurser för personalen* i syfte att bibringa den vidgade kunskaper för verksamheten främst inom vägväsendet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen disponerar icke särskilda medel för sådan kursverksamhet. I enlighet med vad som anmälts i 1946 års statsverksproposition (VI ht, s. 16) anordnar styrelsen med anlitande av vägunderhållsanslaget kurser för utbildning av personal vid vägunderhållet. I övrigt anordnas kurser efter bemyndigande av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall, varvid kostnaden för kursverksamheten bestrides med anlitande av vederbörligt sakanslag.

Utredningen anser det angeläget, att en planmässig fortbildning sker av personalen inom verket i likhet med vad som sker inom andra områden för statlig verksamhet. Planläggningen av denna fortbildning och bestämmandet av de speciella områden av verksamheten, inom vilka kursverksamhet under ett visst år bör bedrivas, synes böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kursverksamhetens totala omfattning synes däremot böra bestämmas av Kungl. Maj:t, lämpligen genom maximering av det belopp, som för varje år må användas härför.

Enligt vad utredningen inhämtat från järnvägsstyrelsen bokföras kost-

naderna för den omfattande kursverksamhet, som bedrives inom statens järnvägar, såsom gemensamma utgifter och uppdelas sålunda icke med hänsyn till de särskilda kursernas karaktär. Såsom ytterligare exempel kan nämnas, att inom arbetsmarknadsstyrelsens verksamhetsområde särskilda kurser anordnas för arbetsförmedlingstjänstemän, för vilket ändamål en särskild anslagspost upptagits under arbetsmarknadsstyrelsens omkostnadsanslag. Därjämte finnes för samma verksamhetsområde under omkostnadsanslaget för den offentliga arbetsförmedlingen upptagen en anslagspost för länsarbetsnämndernas utbildningsverksamhet, vilken anlitas bl. a. vid sammankallande av arbetsförmedlingsombud inom ett län eller mindre område för konferenser i samband med styrelsens inspektioner.

Utredningen: Enligt utredningens mening bör för kursverksamhet inom väg- och vattenbyggnadsverkets verksamhetsområde å riksstaten uppföras ett särskilt reservationsanslag till kursverksamhet för bestridande av kostnader i samband med fortbildningskurser för personalen inom verket. Av anslaget böra bestridas kostnader för expenser, resekostnads- och traktamentsersättningar till lärare och kursdeltagare, arvoden till lärare, ersättningar till utomstående sakkunniga samt avlöning till vid verket anställda befattningshavare, vilkas avlöning eljest utgår av sakanslag (t. ex. arbetsledarpersonal), och till arbetare, vilka beordras deltaga i dylik kurs, därest avlöningen icke, på grund av att kursen är förlagd till arbetsplats, anses böra utgå av vederbörligt sakanslag. Avlöning till verkets tjänstemän synes böra utgå oförändrat från vederbörligt avlöningsanslag jämväl under den tid tjänstemännen deltaga i kurs såsom lärare eller elever. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör jämväl bemyndigas att beordra tjänstemän och arbetare inom verket att deltaga i för deras arbete inom verket gagneliga kurser, som anordnas av annan myndighet eller organisation, därvid kostnaderna skulle bestridas i samma ordning, som för inom verket anordnad kurs. Det torde böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att för varje budgetår beräkna anslagsbehovet för kursverksamheten. Anslaget bör ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande.

Det förekommer ej sällan, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller vägförvaltning få *representera* det svenska vägväsendet vid besök av representanter för främmande länders vägväsende. Även vid andra tillfällen kan representationsskyldighet skäligen anses åligga verket, exempelvis vid invigning av en mera betydande väg eller bro. Det är ju också brukligt, att byggherren ordnar en enklare taklagsfest, då en husbyggnad närmar sig sin fullbordan. Även vid de fall, då hos verket anställd genom olycksfall i arbetet skadats till döds, måste representationsskyldighet enligt vedertaget bruk anses föreligga.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen disponerar icke medel för sådant ända-

mål, utan får hos Kungl. Maj:t göra framställning därom. Enligt vad utredningen har sig bekant har revisionsanmärkning riktats mot vederbörande vid en vägförvaltning, som av statsmedel bekostat begravningskrans till en arbetare, som förolyckats i arbete hos vägförvaltningen.

Utredningen: Beträffande utgifter för representation hade man möjligheter till ett betydligt smidigare handlande före vägväsendets förstatligande, då vägdistrikten kunde besluta om utgifter av detta slag, vilka visserligen icke fingo inräknas i den statsbidragsberättigade kostnaden för väghållningen, men som ändock bedömdes såsom utgifter, vilka borde bestridas av väghållaren.

Nu lär det förhålla sig så, att tjänstemännen på egen bekostnad representera vägväsendet, särskilt i de fall då behovet av representation icke kunnat förutses så lång tid i förväg, att beslut av Kungl. Maj:t kunnat inväntas eller då kostnaden i det enskilda fallet ansetts vara för liten för att dylikt beslut skulle begäras. Det lär också förekomma, att entreprenadfirma får representera i stället för det statliga vägväsendet. Dessa förhållanden anser utredningen icke tillfredsställande och får därför föreslå, att medel ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande för att användas till bestridande av representationskostnader vid besök av representanter för myndigheter och institutioner från främmande länder eller eljest, då det statliga vägväsendet bör representera. Dessa medel synas böra upptagas som en särskild delpost i styrelsens omkostnadsstat.

I fråga om *utgivande av skadestånd* föreskrives i 19 § Kungl. Maj:ts instruktion den 30 augusti 1943 för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess lokala förvaltningar följande.

Har genom styrelsens anläggningar, egendom eller arbeten skada tillfogats i styrelsens tjänst icke anställd person eller egendom, som ej står under styrelsens förvaltning, må styrelsen, efter prövning i varje särskilt fall och där fråga ej är om belopp överstigande ettusen kronor, utgiva särskilt skadestånd.

I förslag till ny instruktion har styrelsen föreslagit, att kostnadsgränsen, ettusen kronor, skulle borttagas, enär det syntes onödigt att besvära Kungl. Maj:t med dylika ärenden, om skadeståndsfrågan vore klar.

Utredningen: Utredningen tillstyrker den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna decentraliseringen. Därigenom skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i detta hänseende få samma befogenheter som affärsdrivande verk.

Det förekommer ibland, att väg- och vattenbyggnadsverket till självkostnad utför *byggnadsarbeten för andra statliga myndigheter* och även för kommuner. Hitintills har i huvudsak varit fråga om hamn- och farledsarbeten. Härför erfordras i regel tillstånd av Kungl. Maj:t i varje särskilt

fall. Genom beslut den 22 juni 1939 har emellertid Kungl. Maj:t medgivit, att arbeten, som skola utföras i lotsstyrelsens regi och som äro av den art och den storlek, att de lämpligen kunna utföras genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrås försorg, må, därest lotsstyrelsen finner skäl att hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därom göra framställning, till självkostnad utföras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dock att frågan om utförandet genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg av större arbete skall underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Därjämte har Kungl. Maj:t medgivit, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen må till självkostnad för kommuns eller enskild sammanslutnings räkning utföra mindre hamn- eller farledsarbete av sådan beskaffenhet, att, därest statsbidrag skulle ha utgått till arbetet, detsamma skulle ha utförts genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg, under villkor dock *dels* att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för intressenterna uttryckligen förklarar, att det förhållandet, att arbetet utföres genom styrelsens försorg, i och för sig icke medför möjlighet till statsbidrag, *dels* att arbetets utförande icke utgör hinder för genomförandet med tillgänglig materielupp-sättning och personal av styrelsens övriga arbetsuppgifter, *dels ock* att frågan om arbetets igångsättande är så brådskande, att densamma icke lämpligen kan underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har uttryckt önskemål, att styrelsen skulle meddelas generellt bemyndigande att utföra arbetsföretag för andra statliga myndigheter inom viss begränsad kostnadsram. Ett dylikt bemyndigande skulle medföra viss förenkling av administrationen.

Utredningen: I vad avser arbeten för statliga organ, som styrelsen avsett, synes ur principiell synpunkt intet vara att erinra mot att styrelsen åtager sig utförandet i den utsträckning styrelsens resurser medgiva. Beträffande sådana arbeten för kommuner eller enskilda, till vilka statsbidrag icke beviljats, torde däremot dylik fråga böra bliva föremål för Kungl. Maj:ts prövning i varje särskilt fall, enär styrelsen där kan komma att uppträda såsom konkurrent till entreprenadfirmor på ett annat sätt än när fråga är om statens egna arbeten.

Utredningen föreslår, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bemyndigas att utföra arbeten för andra statliga myndigheter i den mån arbetets utförande icke utgör hinder för genomförandet med tillgänglig materiel och personal av verkets övriga arbetsuppgifter.

I fråga om *tjänstetillsättningar* har utredningen gjort följande överväganden, varvid utredningen uppehållit sig vid de skillnader härutinnan, som råda mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen å ena samt de affärsdrivande kommunikationsverken å andra sidan.

Enligt allmänna bestämmelser i statens allmänna avlöningsreglemente

(Saar), vilka skola tillämpas för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, åsättes ordinarie tjänst lönegradsbeteckning och lönegradsnummer av Kungl. Maj:t med stöd av riksdagens beslut. I enahanda ordning bestämmes antalet ordinarie tjänster. Motsvarande bestämmelser gälla bl. a. i fråga om extra ordinarie tjänst, som skall tillhöra någon av lönegraderna Ce 25—37.

Annan extra ordinarie tjänst, alltså i lägre lönegrad än Ce 25, skall enligt samma bestämmelser, där ej Kungl. Maj:t annorlunda beslutat, åsättas lönegradsbeteckning och lönegradsnummer av vederbörande myndighet i enlighet med av Kungl. Maj:t meddelade bestämmelser. Antalet dylika tjänster bestämmes, där ej Kungl. Maj:t annorlunda beslutat, av vederbörande myndighet.

Enligt Kungl. Maj:ts instruktion för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess lokala förvaltningar skola ordinarie tjänstemän och extra ordinarie befattningshavare i 27 lönegraden och högre tillsättas av Kungl. Maj:t, medan övriga tjänstemän och befattningshavare tillsättas av styrelsen eller, med undantag för ordinarie tjänstemän, av chef för lokal förvaltning i den mån styrelsen så medgiver. Genom bemyndigande av Kungl. Maj:t i beslut den 28 juni 1946 angående anslag för budgetåret 1946/47 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägförvaltningarna har styrelsens befogenhet att tillsätta tjänster utvidgats att omfatta tjänster i lägre lönegrader än Ca 29 och Ce 29.

För bl. a. de affärsdrivande kommunikationsverken finnas i Saar särskilda bestämmelser. För dessa verk bestämmes antalet ordinarie tjänster inom lönegraderna Ca 1—23 av Kungl. Maj:t. Extra ordinarie tjänst, som skall tillhöra någon av lönegraderna Ce 31—37, åsättes lönegradsbeteckning och lönegradsnummer av Kungl. Maj:t. Extra ordinarie tjänst i lägre lönegrad än Ce 31 skall, där ej Kungl. Maj:t annorlunda beslutat, åsättas lönegradsbeteckning och lönegradsnummer av vederbörande myndighet. I enahanda ordning bestämmes antalet extra ordinarie tjänster.

I fråga om tjänstetillsättningar ha de affärsdrivande kommunikationsverken befogenhet att besluta om tillsättande av befattningar i lägre lönegrad än Ca 31 och Ce 31.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ifrågasatt, huruvida icke styrelsen med avseende på befogenhet att inrätta och tillsätta tjänster borde likställas med de affärsdrivande kommunikationsverken. En sådan utvidgning av styrelsens befogenheter skulle innebära, att styrelsens befogenhet att inrätta tjänster skulle utvidgas att omfatta även extra ordinarie befattningar i lönegraderna Ce 25 t. o. m. Ce 29 samt att styrelsen skulle äga tillsätta befattningar jämväl i lönegraderna Ca 29 och Ce 29. (Lönegraderna Ca 30 och Ce 30 finnas ej i väg- och vattenbyggnadsverkets personalförteckning.) Styrelsen skulle därigenom i mån av tillgång på medel exempelvis kunna

inrätta extra ordinarie vägingenjörstjänster och äga att tillsätta samtliga vägingenjörstjänster.

De sakkunniga, som tillkallades för utredning rörande omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m., framförde i sitt betänkande, SOU 1946: 10, vissa allmänna synpunkter i fråga om arten, omfattningen och betydelsen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsuppgifter i jämförelse med bl. a. verksamheten vid de affärsdrivande verken. Dessa synpunkter ha viss betydelse för ett ställningstagande till nu ifrågavarande spörsmål. De sakkunniga anförde i huvudsak följande.

Tidigare var väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till övervägande del ett kontrollerande verk, vars verksamhet väsentligen låg på det administrativa planet. Vägförstatligandet medförde emellertid en avsevärd utvidgning av styrelsens arbetsuppgifter och innebar även en grundväsentlig förändring av arten av styrelsens uppgifter. Styrelsen har blivit ett huvudsakligen planerande, byggande och förvaltande organ, medan de kontrollerande uppgifterna relativt sett fått träda mera i bakgrunden, ehuru de icke något avsevärt minskat i betydelse och omfattning. Styrelsens uppgifter ha därmed blivit mera överensstämmande med dem, som åvila de affärsdrivande verken, liksom även dess organisation med lokalförvaltningar har i stort sett samma struktur som dessa verks. Visserligen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke till någon huvudsaklig uppgift att driva affärsverksamhet, men från samhällsekonomiska och budgetära synpunkter torde det vara en angelägenhet av minst lika stor betydelse, att investeringsarbeten och underhåll liksom det därmed förenade upphandlingsarbetet handhaves på ett skickligt sätt med förutseende och förnuftig planläggning. På väg- och vattenbyggnadsstyrelsen måste i dessa hänseenden på sätt och vis ställas särskilda krav, eftersom den naturliga spärr, som kravet på ett investeringsarbetes direkta räntabilitet utgör vid ett affärsföretag, helt saknas beträffande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggnads- och underhållsarbeten. På styrelsen ankommer det att utan stöd av räntabilitetskravet handhava sin byggnads- och underhållsverksamhet på ett sätt, som tillgodoser både de statsekonomiska sparsamhetskraven och de berättigade önskemålen om en fortsatt utveckling och en lämpligt avvägd standard.

De sakkunniga anse sig så mycket mera kunna betona den här framhävda överensstämmelsen mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och de affärsdrivande verken som en del av dessa har en mer eller mindre utpräglad monopolställning, varigenom de affärsmässiga försäljningsproblemen avsevärt förenklas och knappast få någon dominerande plats.

Väg- och vattenbyggnadsverket är med avseende på omfattningen av den av verket direkt bedrivna verksamheten större än något av de till den allmänna civilförvaltningen hörande verken och står i detta hänseende i klass med de större affärsdrivande verken. Man får även räkna med att väg- och vattenbyggnadsverkets byggnadsverksamhet kommer att avsevärt utvidgas, varvid verket får den största byggnadsverksamheten inom statsförvaltningen. För väg- och vattenbyggnadsverket föreligger visserligen icke såsom för de affärsdrivande kommunikationsverken krav på direkt räntabilitet av verkställda investeringar, men viss likhet kan dock anses föreligga med

hänsyn till att vägväsendets kostnader normalt äro beroende av automobilskatteinkomsterna.

En utvidgning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens rätt att inrätta extra ordinarie tjänster skulle i och för sig icke medföra ökade personalkostnader, då den totala ramen härför angives genom de anslagsbelopp, som ställas till styrelsens förfogande. Däremot skulle genom de vidgade befogenheterna läggas i styrelsens hand att avgöra huru med hänsyn till verksamhetens rationella bedrivande de disponibla anslagsmedlen skola utnyttjas i vad avser valet mellan att till verket knyta mera kvalificerad personal eller personal med lägre kvalifikationer.

Vid bedömande av huruvida styrelsen skall tilläggas befogenhet att tillsätta ordinarie och extraordinarie befattningshavare även i 29:e lönegraden torde antalet befattningar i denna lönegrad ha viss betydelse ur den synpunkten, att en decentralisering medför lättnader i arbetet inom kommunikationsdepartementet, som därvid skulle behöva upptaga dessa tjänstetillsättningsärenden endast i de fall besvär anföras över styrelsens beslut. En decentralisering skulle även medföra förenklingar i handläggningen inom styrelsen, som redan nu har att ingående pröva dessa ärenden innan förslag avgives till Kungl. Maj:t. Å väg- och vattenbyggnadsverkets personalförteckning äro för närvarande uppförda 75 befattningar i lönegrad Ca 29 och 28 befattningar i lönegrad Ce 29. Till jämförelse må nämnas, att av Kungl. Maj:t fastställd personalförteckning för ordinarie befattningar för statens järnvägar upptager 111 befattningar i lönegrad Ca 30 och 102 befattningar i lönegrad Ca 29 samt för statens vattenfallsverk 27 befattningar i lönegrad Ca 30 och 17 befattningar i lönegrad Ca 29. Enligt vad utredningen inhämtat finnas vid statens järnvägar inrättade 26 befattningar i lönegrad Ce 30 och 16 befattningar i lönegrad Ce 29 samt vid statens vattenfallsverk 14 befattningar i lönegrad Ce 30 och 23 befattningar i lönegrad Ce 29. Med hänsyn till antalet befattningar inom väg- och vattenbyggnadsverket synes enligt utredningens mening en decentralisering av beslutanderätten vara motiverad.

Utredningen förordar, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i fråga om tjänsters inrättande och lönegradsplacering samt tjänstetillsättning gives samma befogenheter som de affärsdrivande kommunikationsverken. Därav torde också följa, att antalet ordinarie tjänster inom lönegraderna Ca 1—23 kommer att bestämmas av Kungl. Maj:t.

Enligt föreskrifterna i 1 § kungl. kungörelsen den 15 juni 1944 (nr 382) angående *ersättning för flyttningskostnad* åt vissa statens befattningshavare äger ordinarie eller extra ordinarie befattningshavare rätt till ersättning för kostnader för flyttning inom riket under förutsättning *dels* att flyttningen sker i anledning av beslut, som för befattningshavaren medför omplacering

från en stationerings- eller förläggningsort till en annan eller innebär åliggande för honom att byta bostad, *dels* att nämnda beslut antingen innebär befordran eller tillkommit utan att befattningshavaren uttryckt önskan angående omplaceringen eller bostadsbytet samt *dels slutligen* att befattningshavaren även efter omplaceringen eller bostadsbytet är ordinarie eller extra ordinarie befattningshavare.

I 3 § kungörelsen har vidare föreskrivits, att på Kungl. Maj:ts prövning skall bero om ock i vad mån ersättning må i anledning av särskilda omständigheter utgå för kostnad för flyttning, som i 1 § omförmäld befattningshavare företager i andra fall än i nämnda paragraf angives. Detta gäller även beträffande flyttning, som företages av annan innehavare av statlig anställning eller av annan på grund av dennes inträde i statens tjänst.

Med stöd av sistnämnda föreskrift eller motsvarande bestämmelse i tidigare kungörelse om flyttningskostnadsersättning har Kungl. Maj:t i olika beslut meddelat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen generellt bemyndigande att beträffande vissa grupper eljest icke ersättningsberättigade befattningshavare besluta om flyttningskostnadsersättning. Genom brev den 11 maj 1945 bemyndigade Kungl. Maj:t sålunda styrelsen, att, om och i den mån styrelsen i varje särskilt fall funne skäligt, till sådan vid väg- och brobyggnadsarbeten, flygfältsarbeten och den till styrelsens hamnbyrå hörande distriktsorganisationen anställd personal, vilken avlönades med arvode utgående av sakanslag, utbetala ersättning vid flyttning på grund av att vederbörande befattningshavare med hänsyn till tjänstgöringsförhållandena fått sig anvisad förändrad tjänstgöringsort. Vidare bemyndigades styrelsen i kungl. brev den 15 november 1946 att till sådan arvodesavlönad befattningshavare vid styrelsens hamnbyrå eller vid de under styrelsen lydande hamnarbetsdistrikten, vilken i samband med hamnarbetsavdelningarnas inordnande i vägförvaltningarna övergått till ordinarie eller extra ordinarie befattning hos styrelsen eller vid vägförvaltning och på grund härav erhållit ändrad stationeringsort, utbetala flyttningskostnadsersättning efter styrelsens beprövande i varje särskilt fall. Med återkallande av ovannämnda den 11 maj 1945 givna beslut bemyndigade Kungl. Maj:t den 12 mars 1948 styrelsen att, om och i den mån styrelsen i varje särskilt fall funne skäligt, till sådan arvodesanställd personal, som inplacerats på styrelsens arbetsledarereglemente, utbetala ersättning för flyttningskostnad, då flyttning ägt rum under i ovannämnda kungörelse angivna förutsättningar.

Enligt vad styrelsen meddelat utredningen förekomma dock fall, där flyttning sker i samband med en normal befordran inom verket eller där styrelsen tvingas att i verkets intresse företaga omplaceringar av personal men där frågan om vederbörande befattningshavare skall tillerkännas flyttningskostnadsersättning måste underställas Kungl. Maj:ts prövning. Främst är här fråga om förflyttningar i sådana fall då befattningshavare under-

kastad bestämmelserna i styrelsens arbetsledareregleme nte övergått till lönegradsplacerad tjänst. Det är nämligen att märka att den normala rekryteringen till de lönegradsplacerade vägmästarebefattningarna sker från de biträdande vägmästarna, för vilka arbetsledareregle mentet tillämpas. Vidare rekryteras i åtskilliga fall ingenjörs- och ritartjänster i lägre och mellanlönegrader bland kontrollantpersonalen och de högre arbetsledarna.

I åtskilliga fall förordnar vidare styrelsen lönegradsplacerade ingenjörer eller ritare m. fl. att tjänstgöra vid vägförvaltningarna såsom kontrollanter eller arbetsledare med lön och övriga förmåner enligt arbetsledareregle mentet. I det alldeles övervägande antalet av dessa omplaceringar är fråga om förflyttning i verkets intresse. En av förutsättningarna för att befattningshavare frivilligt skall underkasta sig omstationering är att vederbörande själv icke behöver vidkännas ekonomisk uppoffring i form av kostnad för flyttning. I dylika fall har styrelsen efter framställning till Kungl. Maj:t regelmässigt bemyndigats utbetala ersättning av statsmedel. Beträffande dessa fall har styrelsen framfört önskemål om decentralisering av beslutanderätten från Kungl. Maj:t till styrelsen.

Det förekommer även att styrelsen i utbildningssyfte låter yngre ingenjörer erhålla praktik omväxlande hos styrelsen och vägförvaltningarna. Fråga är här exempelvis om ingenjörer, som av styrelsen i enlighet med den med de övriga kommunikationsverken träffade överenskommelsen om reglerad befordringsgång för högskole- och läroverksingenjörer anställts såsom aspiranter eller extra tjänstemän. Även i dessa fall är det ett verkets intresse att omplacering sker och styrelsen har framhållit att vederbörande befattningshavare regelmässigt böra tillerkännas ersättning av statsmedel för flyttningen samt att beslutanderätten därför bör delegeras från Kungl. Maj:t till styrelsen.

För behandlingen av Kungl. Maj:t underställda ärenden rörande flyttningskostnadsersättning har styrelsen lämnat följande redogörelse.

Under tiden juli 1946—juni 1949 har styrelsen till Kungl. Maj:t överlämnat 69 framställningar om flyttningskostnadsersättning. De olika flyttningsfall varom här varit fråga fördela sig på följande sätt. Största antalet eller 45 flyttningar ha ägt rum i samband med att befattningshavare från arvodesbefattning övergått till lönegradsplacerad tjänst inom verket. Huvudsakligen har här varit fråga om arbetsledare, kontrollant eller biträdande vägmästare, anställd på styrelsens arbetsledareregle mente, som vunnit befordran till lönegradsplacerad befattning som ingenjör, vägmästare etc. Av de 45 ansökningarna om ersättning har Kungl. Maj:t funnit sig icke kunna bifalla fyra, varav dock tre gällt bilinspektörer. I tolv framställningar har fråga varit om arvodesanställd befattningshavares förflyttning till annan arvodesanställning. Av dessa tolv ansökningar har en avslagits, sedan styrelsen avstyrkt bifall till densamma. I elva fall har fråga varit om befattningshavare på lönegradsplacerad tjänst som övergått till annan lönegradsplacerad tjänst. Två av sistnämnda framställningar, varav en avsåg bilinspektör, ha avsla-

gits. I ett fall slutligen har fråga varit om ansökan om flyttningskostnadsersättning vid övergång från lönegradsplacerad tjänst till arvodesbefattning. Denna ansökan har av Kungl. Maj:t bifallits.

Utredningen: Såsom framgår av redogörelsen har det ojämförligt största antalet ärenden, vilka underställts Kungl. Maj:t, avsett fall, där befattningshavare från arvodesanställning övergått till lönegradsplacerad befattning därvid framför allt varit fråga om sådana fall, där befattningshavare underkastad bestämmelserna i styrelsens arbetsledareregelmente övergått till lönegradsplacerad tjänst. Sådana fall torde även i fortsättningen bliva de vanligaste. I fråga om dessa befattningshavare (biträdande vägmästare, kontrollanter och arbetsledare), vilka med avseende å löne- och pensionsförmåner äro helt jämställda med extra ordinarie statstjänstemän i motsvarande Ce-lönegrad, torde genom av Kungl. Maj:t hitintills meddelade beslut framgå i vilka fall flyttningskostnadsersättning bör utgå.

Det synes likaledes klart, att flyttningskostnadsersättning bör utgå i de här ovan omnämnda fallen då styrelsen i utbildningssyfte låter omplacera yngre ingenjörer från styrelsen till vägförvaltningarna eller omvänt.

En decentralisering till styrelsen av beslutanderätten i här ifrågavarande fall skulle medföra minskad omgång i handläggningen, vilket skulle innebära för styrelsen ökade möjligheter att på lämpligaste sätt utnyttja den berörda personalen och för de anställda att de ekonomiska förhållandena till följd av en förflyttning bleve bestämda samtidigt med beslutet om förflyttningen.

Utredningen föreslår, under åberopande av det anförda, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bemyndigas besluta om flyttningskostnadsersättning, då fråga är *dels* om omplacering av befattningshavare underkastad arbetsledareregelmentet vid befordran eller överflyttning utan ansökan till lönegradsplacerad tjänst, *dels* om omplacering av lönegradsplacerad befattningshavare vid förflyttning till befattning där förmånerna regleras efter arbetsledareregelmentet, *dels ock* om omplacering av Cg- eller Cf-anställd ingenjörspersonal.

D. FRÅGOR OM DECENTRALISERING INOM VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN

För handläggningen av ärenden inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finnas föreskrifter i Kungl. Maj:ts instruktion och i styrelsens arbetsordning. I huvudsak är handläggningen och beslutanderätten därigenom fördelad på följande sätt.

Generaldirektören är — med undantag för kamerala anmärkningsmål samt disciplinärenden — ensam beslutande i alla de ärenden i vilkas prövning han deltager.

Överdirektören avgör på styrelsen ankommande ärenden i den utsträckning generaldirektören bestämmer.

Chef för byrå avgör utan föredragning det alldeles övervägande antalet ärenden, som sammanhöra med styrelsens verkställighetsuppgifter, eller överlämnar till underlydande tjänsteman att avgöra sådana ärenden av mindre vikt. Hit hör exempelvis *att* beträffande fastställd arbetsplan för väg vidtaga mindre jämkningar i fråga om vägsträckning och vägbredd samt i vad avser vägarbetets utförande, *att* godkänna arbetsplan för vägbeläggningsarbete, *att* granska och godkänna förslag och arbetsritningar till hamn- och farledsarbeten, *att* granska och godkänna arbetsritningar till broar, *att* besluta om arbetes utförande på entreprenad eller i styrelsens egen regi, *att* besluta i flertalet upphandlingsärenden, *att* avsyna och tekniskt godkänna utförda arbeten, *att* besluta om kontrollåtgärder och förordna kontrollanter för arbetsföretag och leveranser samt *att* besluta om egen och underordnad tjänstemans tjänsteresa.

Inom de flesta byråer äro inrättade avdelningar för beredning av vissa slag av ärenden inom byrån. Till cheferna för dessa avdelningar ävensom till vissa andra tjänstemän inom byråerna har i stor utsträckning överlåtits att på eget ansvar avgöra vissa ärenden, som uppdragits åt dem att handlägga.

Utredningen: Utredningen har erfarit, att vid en av verkschefen gjord förfrågan hos cheferna för styrelsens byråer icke framkommit önskemål om ökad decentralisering inom styrelsen. Såvitt utredningen kan bedöma ha föreliggande möjligheter till decentralisering inom styrelsen utnyttjats i lämplig utsträckning. Utredningen finner därför icke skäl föreslå att ytterligare decentralisering nu vidtages.

E. FRÅGOR OM DECENTRALISERING FRÅN VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN TILL VÄGFÖRVALTNINGARNA

1. Ärenden inom vägbyråns verksamhetsområde.

Vägbyrån arbetar på tre avdelningar, nämligen vägtrafikavdelningen, avdelningen för städerna samt avdelningen för landsbygden.

a) Vägtrafikavdelningen.

Inom vägtrafikavdelningen handläggas ärenden rörande statens bilinspektion, i vilka samråd sker med länsstyrelser, statspolisen och statens biltrafiknämnd. Arbetsuppgiften omfattar i stort sett ledningen av bilinspektörernas arbete och därmed sammanhängande ärenden.

Vidare utföres inom vägtrafikavdelningen bearbetning av rapporter från polischeferna i landet rörande vägtrafikolyckor. Resultatet av denna bearbetning delgives vägförvaltningarna för att tagas i övervägande vid uppgörande av förslag till vägförbättringar.

De ärenden inom vägtrafikavdelningen, som mera direkt beröra vägförvaltningarna äro trafikräkningar, trafikutredningar, ärenden rörande säkerhetsanordningar vid järnvägskorsningar samt ärenden rörande vägmärken.

Trafikräkningarna utföras av vägförvaltningarna, som därefter vidtaga viss bearbetning av primärmaterialet. Den vidare bearbetningen och sammanställningen av resultaten verkställes inom vägtrafikavdelningen. Genom vägförvaltningarnas försorg utföras även trafikutredningar, vilka erfordras vid bedömanden rörande planläggningen av vägbyggnad.

Beträffande säkerhetsanordningar vid järnvägskorsningar verkställa vägförvaltningarna erforderlig besiktning av korsningarna i den ordning, som föreskrives i särskild kungörelse härom. Besiktningsrapporten insändes till bl. a. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Om därvid eller i annat sammanhang nya eller förändrade säkerhetsanordningar o. d. påkallas vid korsning i plan mellan väg och enskild järnväg föranstaltar avdelningen om erforderlig utredning, varefter styrelsen meddelar beslut. Vid sådan utredning inhämtas yttrande från länsstyrelsen.

I fråga om vägmärken verkar vägtrafikavdelningen för enhetlig tillämp-

ning av vägmärkeskungörelsen samt utfärdar råd och anvisningar för vägmärkens uppsättande.

Utredningen: Vägtrafikavdelningen handlägger ärenden av sådant slag, att de lämpligen böra avgöras centralt, samt utfärdar råd och generella anvisningar, medan hithörande verkställighetsåtgärder åvila vägförvaltningarna.

Utredningen har icke funnit behov föreligga av ytterligare decentraliserad handläggning av ärenden, som falla under vägtrafikavdelningen.

b) Avdelningen för städerna.

Avdelningen för städerna handlägger på styrelsen ankommande ärenden rörande gatu- och vägnätet i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare. Styrelsens befattning med dessa städers och samhällens vägar inskränker sig i huvudsak till allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator, till vilkas byggande och underhåll utgår statsbidrag. Styrelsen fastställer efter länsstyrelsens hörande vilka gator, som skola tillhöra sistnämnda grupp.

I fråga om underhåll av nämnda gator och vägar bestämmer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på grundval av vissa beräkningar av underhållskostnaden storleken av det statsbidrag, som skall utgå till varje stad, samt utanordnar årligen det sålunda beviljade statsbidraget. Väg- och vattenbyggnadsverket åvilande tillsyn över väg- och gatuunderhållet utövas närmast av vägförvaltningarna.

Planläggningen av gatu- och vägnätet i städerna övervakas väsentligen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i nära samverkan med byggnadsstyrelsen. Stadsplaneförslag, som berör allmän väg eller för biltrafiken viktig gata, skall byggnadsnämnden tillställa vägförvaltningen i länet för yttrande. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har emellertid funnit skäl föreskriva, att sådana stadsplaneärenden, som beröra huvudvägnätet eller eljest äro av större betydelse för trafikfrågorna, skola underställas styrelsen för granskning.

I fråga om byggnadsföretag fastställer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — med ledning av för varje stad upprättade behovsplaner och efter samråd med städer och länsstyrelser — vart annat år fördelningsplan, avseende de närmast följande två årens byggnadsverksamhet. Planen angiver hur statsbidragen skola fördelas mellan städerna och till vilka företag de skola få användas.

Om stad eller samhälle befinnes vara i behov av särskild tilldelning av statsbidrag till visst brådskande väg- eller gatubyggnadsföretag, som icke upptagits i fördelningsplanen, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter länsstyrelsens hörande till Kungl. Maj:t avgiva förslag rörande särskilt bidrag. Beslut härom meddelas sålunda av Kungl. Maj:t.

Arbetsplan för väg- och gatubyggnadsföretag fastställes resp. godkännes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskar även i förekommande fall renstakningsförslag och programhandlingar för infordrande av anbud vid arbetens utförande på entreprenad. Vidare prövar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anbudshandlingar och godkänner entreprenör. Kontrollen av arbetenas utförande åvilar vägförvaltningen. Vägförvaltningen har därvid att besiktiga och avsyna arbetsföretag samt att granska dithörande räkenskaper i enlighet med av styrelsen meddelade anvisningar.

Statsbidrag till väg- och gatubyggnadsarbeten utanordnas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i mån av arbetenas fortgång efter framställning av resp. städer. I samband med slutlig granskning av redovisningen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställer styrelsen de gatukostnadsbidrag, som skola avräknas från de redovisade kostnaderna.

Utredningen: Flertalet av de ärenden, som beröra planläggningen av städernas gatu- och vägnät samt statsbidragen till byggande och underhåll, äro av så speciell art, att en decentralisering till vägförvaltningarna i större utsträckning icke synes vara möjlig.

Vad åter avser tillsynen och kontrollen av underhåll och byggande bör den i största möjliga utsträckning anförtros vägförvaltningarna. De frågor man därvid har att lösa äro nämligen till sin art så lika vägförvaltningarnas övriga verkställighetsuppgifter, att en sådan ordning bör giva bästa möjliga resultat. Dessa arbetsuppgifter åvila redan nu vägförvaltningarna.

Utredningen har övervägt, huruvida icke i ett par avseenden en decentralisering härutöver borde ske. Närmast skulle därvid ifrågakomma, att granskning av renstakningsförslag samt granskning av programhandlingar för infordrande av anbud i viss utsträckning anförtroddes vägförvaltningarna. Vidare borde vägförvaltning kunna ha överinseendet över att gällande bestämmelser angående upphandling av arbeten för statens behov iakttagas samt i anslutning härtill godkänna entreprenör.

Emellertid skulle städerna, även om en decentralisering i dessa hänseenden företages, alltjämt i det alldeles övervägande antalet ärenden ha att vända sig direkt till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. En sådan ordning, att städerna skulle ha att vända sig till vägförvaltningarna i vissa ärenden och direkt till styrelsen i andra, skulle för städerna verka förvirrande och onödigt krånglig. Då en sådan decentralisering icke heller i högre grad skulle minska den totala arbetsbördan inom väg- och vattenbyggnadsverket, anser utredningen sig icke böra föreslå, att den genomföres. Utredningen får dock framhålla, att detta icke utesluter att styrelsen från fall till fall överlåter dessa arbetsuppgifter åt vägförvaltningarna.

c) Avdelningen för landsbygden.

Inom avdelningen för landsbygden handläggas ärenden rörande planläggning av vägnätet. Hit höra ärenden rörande flerårsplaner, arbetsplaner, intagning av väg till allmänt underhåll, indragning av väg m. m. Decentraliseringsspörsmål, som sammanhänga med dessa slag av ärenden, i vilkas handläggning deltaga jämväl nämnder och myndigheter utanför väg- och vattenbyggnadsverket, har utredningen upptagit till behandling i ett särskilt avsnitt av detta betänkande (s. 14). Utredningen behandlar här frågor rörande decentralisering av sådana ärenden inom avdelningens verksamhetsområde, vilka väsentligen handläggas internt hos väg- och vattenbyggnadsverket.

Förberedande granskning av arbetsplaner

Till förekommande av att arbetsplan, som kan behöva överarbetas, dessförinnan utställes till delgivning skola enligt 19 § vägstadgan vissa arbetsplaner före överlämnandet till länsstyrelsen underkastas en förberedande granskning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Detta gäller, där ej väg- och vattenbyggnadsstyrelsen annorlunda förordnar, alla arbetsplaner, som inrymma bro, färja, annat konstarbete eller beläggning, samt arbetsplan avseende längre sträcka av huvudväg eller annan väg, som sträcker sig genom två eller flera län, eller infartsväg till stad. Även då anledning därtill eljest förekommer, skall sådan förberedande granskning ske.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i februari 1947 utfärdat anvisningar för upprättande av arbetsplaner för väg- och broföretag på landet. Dessa innehålla dels administrativa anvisningar rörande handläggningen m. m. av hithörande ärenden dels ock tekniska anvisningar, som skola följas vid arbetsplans utarbetande. Beträffande den förberedande granskningen föreskrives i anvisningarna, att sådan skall företagas där företaget avser

1. riks- eller länshuvudväg, med undantag för mindre förbättringsarbete,
2. annan väg, som sträcker sig genom två eller flera län eller utgör infartsväg till stad,
3. väg inom område för vilket stadsplan, byggnadsplan eller liknande gäller eller är under utarbetande i de fall vägförvaltningen hyser den uppfattningen, att arbetsplanen ur vägteknisk synpunkt bör utformas på annat sätt än stadsplanen, byggnadsplanen eller liknande förutsätter,
4. bro med sammanlagd fri spännvidd större än 3,0 m, färja, brygga eller annan konstbyggnad och förslaget härtill icke är upprättat av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller
5. då anledning därtill eljest förekommer eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därom föreskriver.

Därjämte har föreskrivits, att utredningsplan alltid bör insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för förberedande granskning.

Sedermera har i styrelsens protokoll den 8 december 1947 föreskrivits, att för förberedande granskning ej behöver insändas förslag till bro upprättat med användning eller ledning av inom styrelsen utarbetade standardritningar, vilka omfatta de vanligast förekommande brotyperna.

För att eventuella ändringar skola föranleda minsta möjliga arbete, brukar, enligt vad utredningen inhämtat, arbetsplan insändas till styrelsen för förberedande granskning i koncept, innan renritning och utskrivning skett.

Ett par vägförvaltningar ha i yttranden i decentraliseringsfrågan anfört, att föreskrifterna rörande den förberedande granskningen av arbetsplaner syntes kunna bortfalla, sedan anvisningar för upprättande av arbetsplaner numera utfärdats. Vägförvaltning skulle därvid själv besluta huruvida arbetsplan borde insändas till styrelsen för granskning. Särskilt hade detaljgranskning ansetts kunna överlåtas åt vägförvaltningarna, varvid styrelsen genom inspektioner skulle övervaka, att utfärdade normer tillämpades på ett omdömesgillt sätt. En del arbete och skriftväxling skulle därigenom kunna undvikas. Det har även anförts, att en byrågranskning utan ingående kännedom om de lokala förhållandena kunde giva upphov till olämpliga ändringsförslag.

Utredningen: Den förberedande granskningen hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av vissa arbetsplaner syftar till att förebygga ett omständligt förfarande med omarbetning av en av nämnder och länsstyrelse behandlad arbetsplan. Därest sådan förberedande granskning icke sker skulle nämligen det förhållandet kunna uppstå, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid den slutliga granskningen funne, att planen i väsentliga delar borde överarbetas, varefter ny utställelse och förnyad handläggning i nämnder och länsstyrelse bleve erforderlig. Vägstadgans föreskrifter om förberedande granskning torde avse företag, med vilket sammanhänger särskilt svårbedömbara tekniska spörsmål samt större företag av vittutseende karaktär, åt vilkas tekniskt och ekonomiskt ändamålsenliga planläggning i stort väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör ägna särskild uppmärksamhet. Däremot torde icke ha avsetts, att vid den förberedande granskningen belasta styrelsen med granskning av mindre betydelsefulla företag eller granskning i detalj, i synnerhet icke i sådana detaljer, för vilkas bedömande fordras en närmare kännedom om lokala förhållanden.

På grund av den motivering, som föranlett införandet av föreskrift i vägstadgan om förberedande granskning av arbetsplaner av större betydelse, anser utredningen, att föreskriften bör bibehållas. Därest granskningen begränsas till arbetsplanens huvudsaker, torde granskningen icke innebära en alltför stor arbetsbörda för den personal hos styrelsen, som leder denna del av verksamheten. Om granskningen däremot utvidgas till att omfatta detaljer, kan detaljgranskningen komma att kräva så stor del av den mera

kvalificerade personalens tid, att den inkräktar på de större och mera betydelsefulla arbetsuppgifterna. Vidare kan granskningsarbetet totalt få sådan omfattning, att det även i betydelsefullare delar måste anförtros lägre befattningshavare inom styrelsen, vilka måhända icke besitta samma erfarenhet som vägförvaltningarnas personal. En långt driven detaljgranskning kan vidare medföra skriftväxling med förfrågningar beträffande detaljer i arbetsplanen, vilkas utformning vägförvaltningarnas personal redan tagit under omprövning med ledning av sin kännedom om lokala förhållanden. Sådan skriftväxling synes för förvaltningarna framstå såsom onödig och verka irriterande. Utredningen finner det lämpligt, att utformningen av detaljer i regel anförtros vägförvaltningarna.

Det torde kunna förutsättas, att vägförvaltningarna äro angelägna att söka det samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som erfordras för att en arbetsplan skall få sådan utformning, att den kan av styrelsen godkännas och därigenom det med den förberedande granskningen avsedda syftet nås. Åt vägförvaltningarna bör därför i stor utsträckning anförtros att bedöma huruvida arbetsplan bör insändas till styrelsen för sådan granskning. Med hänsyn härtill synas föreskrifterna om vilka arbetsplaner, som skola förberedande granskas hos styrelsen, i vissa delar böra givas en mindre kategorisk utformning än som skett i styrelsens föreskrifter.

Utredningen föreslår med hänsyn till det anförda, att punkterna 3 och 4 i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovannämnda föreskrifter bibehållas men att föreskrifterna i övrigt inom ramen för vägstadgans bestämmelser givas en modifierad utformning. Följande föreskrifter föreslås:

Arbetsplan skall av vägförvaltningen insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för förberedande granskning

då arbetsplanen avser

a) väg inom område för vilket stadsplan, byggnadsplan eller liknande gäller eller är under utarbetande, i de fall vägförvaltningen hyser den uppfattningen, att arbetsplanen ur vägteknisk synpunkt bör utformas på annat sätt än stadsplanen, byggnadsplanen eller liknande förutsätter eller

b) bro med sammanlagd fri spännvidd större än 3,0 m, färja, brygga eller annan konstbyggnad och förslaget härtill icke är upprättat av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller med användning eller ledning av inom styrelsen utarbetade standardritningar;

då anledning därtill eljest förekommer, särskilt om arbetsplanen avser längre sträcka av huvudväg eller annan väg, som sträcker sig genom två eller flera län eller utgör infartsväg till stad; samt

då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreskriver att så skall ske.

Arbetsplan, som upprättas av konsulterande ingenjör på uppdrag av vägförvaltning, bör alltid på konceptstadiet förberedande granskas av vägför-

valtningen, som därvid avgör, huruvida planen skall insändas till styrelsen för granskning. Föreskrift om sådan granskning torde böra lämnas av vägförvaltningen i samband med uppdraget.

Anlitande av förrättningsmän för uppgörande av arbetsplaner och för renstakningar

Då vid behandlingen av en vägfråga före vägväsendets förstatligande vägdistrikt ansåg, att arbetsplan borde upprättas eller renstakning utföras, hemställde vägstyrelsen hos länsstyrelsen om förordnande av förrättningsman härför. Om vägstyrelsens framställning ansågs böra bifallas, uppdrog länsstyrelsen genom förordnande åt vägingenjören eller auktoriserad förrättningsman att på vägdistriktets bekostnad upprätta arbetsplan eller verkställa renstakning. Länsstyrelsen kunde även meddela dylikt förordnande utan att ansökning härom gjorts av vägstyrelsen. Huruvida dylikt förordnande meddelades för vägingenjören eller auktoriserad förrättningsman torde i regel ha varit beroende av vägingenjörens möjligheter att för dylikt arbete disponera personal.

Vägförstatligandekommittén anförde i sitt betänkande med förslag till förstatligande av den allmänna väghållningen på landet, SOU 1941: 12, att en del anmärkningar riktats mot det dåvarande sättet för upprättande av arbetsplaner genom privata, auktoriserade ingenjörer. Man vände sig främst mot systemet att ersättningen beräknades efter väglängd oberoende av terrängens beskaffenhet. Detta system ledde till att undersökningen gjordes lättvindigt, varigenom brister i undersökningen kunde uppkomma, som föranledde missvisande kostnadsförslag. Vägförstatligandekommittén ansåg att det under alla förhållanden torde innebära större garanti för att vägundersökningarna utfördes riktigt, om arbetsplanerna upprättades av ingenjörer vid vägorganisationen, vilka stode under ledning av experter på området och i ständig kontakt med de arbetsledare, som skulle ombesörja byggnadsföretagen. Kommittén föreslog, att projekteringsverksamhet för de allmänna vägarna skulle utföras av ingenjörer vid vägförvaltningarna.

I propositionen 1942: 122 angående förstatligande av den allmänna väghållningen på landet anslöt sig departementschefen i huvudsak till kommitténs mening. Projekteringens ombesörjande av statens egna befattningshavare borde även vara ägnat att underlätta det samråd med statliga myndigheter och lokala organ, som vore en oundgänglig förutsättning för att vägundersökningen skulle ge ett gott resultat. Departementschefen ansåg sålunda, att projekteringsverksamheten för de allmänna vägarna i huvudsak borde ombesörjas av ingenjörer inom vägorganisationen. Detta borde dock icke utgöra hinder för att de arbetsuppgifter, som icke medhunnes

av den ordinarie personalen, åtminstone till en början överlämnades till konsulterande ingenjörer.

I 16 § vägstadgan föreskrives, att arbetsplan skall upprättas genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens eller vederbörande vägförvaltnings försorg. På styrelsen har i första hand ansetts böra komma större broföretag. Stadgandet innebär, att projekteringen, även i den mån den verkställes av konsulterande ingenjör, bör ske under överinseende av styrelsen eller vederbörande vägförvaltning och med ledning av direktiv, som meddelas av denna. I motiven till denna paragraf i vägstadgan anförde 1942 års vägsakkunniga, att vägförvaltningarna icke borde äga befogenhet att anlita konsulterande ingenjör annat än efter medgivande i varje särskilt fall av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

För att vägförvaltning skall få anlita konsulterande ingenjör erfordras sålunda styrelsens tillstånd. Det har meddelats, att sådant tillstånd i vissa fall lämnats under hand, samt att styrelsen erhåller del av vägförvaltningens beslut genom avskrift av den skrivelse, varigenom förrättningsmannen erhållit uppdraget.

Från vägförvaltningarna ha framförts önskemål om att förvaltning skulle erhålla generellt bemyndigande att anlita konsulterande ingenjörer. Särskilt har framhållits betydelsen härav, då det gäller att upprätta förslag eller arbetsritningar till brådskande arbeten.

Detta spörsmål har behandlats i en promemoria, vilken fogats som bilaga till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens protokoll den 3 januari 1947 angående vissa decentraliseringsspörsmål. Det av vägförvaltningarna framförda förslaget avstyrktes därvid, då det bland annat ansågs kunna medföra

a) att vägförvaltning i icke önskvärd omfattning överlämnar projekteringsverksamheten åt konsulterande ingenjörer och därigenom indirekt utökar vägförvaltningens projekteringspersonal
b) risk för att vägförvaltningen släpper en del av den önskvärda kontakten med av planerade vägföretag berörda nämnder, planförfattare, intressenter m. m.
c) en ansvällning av staben av konsulterande ingenjörer och deras biträden med därav följande svårighet för vägförvaltningarna att erhålla projekteringspersonal för egen verksamhet på den grund att de konsulterande ha möjlighet att betala biträdena högre löner
d) att icke kompetenta eller lämpliga förrättningsmän anlitas
e) risk för att vissa vägförvaltningar i så stor omfattning lämna konsulterande uppdrag att det kan innebära förfång för andra vägförvaltningar.

Utredningen: 1942 års vägsakkunnigas uttalande i samband med vägväsendets förstatligande, att vägförvaltningarna icke borde äga befogenhet att anlita konsulterande ingenjörer annat än efter medgivande i varje särskilt fall av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, måste ses mot bakgrunden av de förhållanden i fråga om projekteringsverksamheten, som rådde under åren närmast före förstatligandet. Projekteringen utfördes då åt vederbörande

vägdistrikt, som hade att bekosta densamma efter fastställd taxa, även om den utfördes av vägingenjör, i vilket fall ersättningen inlevererades till statsverket. Gentemot vägdistriktet var sålunda även vägingenjören att betrakta såsom konsulterande ingenjör, ehuru han genom sin verksamhet inom vägväsendet och kontakt även med andra frågor inom länet ofta hade större förutsättningar än en enskild förrättningsman att bedöma frågor av icke teknisk natur, som borde beaktas vid projekteringsarbetet. Den huvudsakliga delen av projekteringsverksamheten omhänderhades före förstatligandet av konsulterande ingenjörer, ehuru i några län vägingenjörerna själva utförde en relativt stor del av projekteringen. I allmänhet disponerade dock vägingenjörerna icke tillräcklig biträdespersonal för projekteringsverksamhet av någon betydande omfattning.

Förhållandet är numera annorlunda såtillvida, att projekteringsarbetet skall utföras åt vägförvaltningen, som sedermera själv eller genom vägdirektören i egenskap av föredragande i länsstyrelsen skall svara för ärendets fortsatta handläggning och även i sinom tid utföra det planlagda arbetet. Man torde kunna förutsätta, att vägförvaltningarna ha anledning att hålla intimare kontakt med projekteringsarbetets detaljer än vägingenjörerna hade före förstatligandet. Det torde även ligga i vägförvaltningarnas intresse att, med anlitande av den för projekteringen särskilt avsedda personal, som nu finnes hos vägförvaltningarna, i största utsträckning själva utföra projekteringsarbeten och att överlåta åt konsulterande ingenjörer allenast arbeten, som vid en mera tillfällig ansvällning av verksamheten icke medhinnas av förvaltningens projekteringspersonal.

Utredningen anser att vägförvaltningarnas arbete skulle i viss mån underlättas, om de själva finge bestämma, huruvida konsulterande ingenjörer skola anlitas. Åt vägförvaltningarna bör kunna överlåtas att pröva huruvida — med hänsyn till omfattningen av den projektering, som bedrives och som planlagts — förrättningsman behöver anlitas för att nödvändig projektering skall medhinnas. Utredningen förutsätter därvid, att vägförvaltningarna tillse att anlitande av konsulterande ingenjörer icke sker i sådan omfattning att de konsekvenser, som omnämnts i ovannämnda promemoria, bliva följden.

Genom fördelningen mellan vägförvaltningarna av de medel, som skola användas för planeringen, samt genom inspektioner av vägförvaltningarnas verksamhet, har styrelsen ett centralt grepp om planläggningsverksamheten. Därest styrelsen skulle anse sig närmare böra följa utvecklingen av projekteringsverksamheten genom konsulterande ingenjörer, synes vägförvaltningarna till styrelsen böra anmäla, när förrättningsman anlitas samt när ett sålunda givet uppdrag utförts.

Utredningen föreslår sålunda, att vägförvaltningarna bemyndigas att efter egen prövning och inom ramen för härför tillgängliga medel anlita konsul-

terande ingenjörer för projekteringsarbeten, som utan tidsutdräkt böra utföras och som icke medhinnas av vägförvaltningens egen personal.

Bestämmelser härom torde böra utfärdas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Granskning av förrättningsmans arvodesräkning

Såsom ovan berörts utgick före vägväsendets förstatligande arvode till förrättningsman vid väg- och broundersökning enligt fastställd taxa. Beträffande broföretag fanns vid förstatligandet en taxa, som tillämpats även därefter. Beträffande vägföretag är förhållandet dock ett annat. Fordringarna på arbetsplaner för vägar äro från och med vägväsendets förstatligande — bl. a. genom bestämmelserna i vägstadgan — avsevärt större än som förutsatts i den tidigare gällande taxan, vilken därför upphävdes vid förstatligandet.

Från vissa vägförvaltningar har till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framförts önskemål om att ny taxa för vägförrättningar skulle fastställas. Därigenom skulle bestyret med granskning av arvodesräkningar för sådan förrättning kunna decentraliseras till vägförvaltningarna. Jämväl överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsväsendet ha i sin berättelse för tiden 1 juli 1945—30 juni 1946 berört denna fråga och anfört, att taxa snarast borde fastställas och granskningen av arvodesräkningarna överlämnas till vägförvaltningarna.

Att vid förstatligandet i hast tillskapa en ny taxa för vägförrättningar var icke möjligt med hänsyn till verksamhetens beroende av synnerligen skiftande och olika, ofta svårbedömbara faktorer. Med anledning härav ansåg sig väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för att tillgodose kravet på enhetlighet icke ha annan utväg än att själv taga på sig hela arbetet med bestämmande av ersättning för de arbetsplaner, vars upprättande anförtroddes konsulterande förrättningsmän. Centraliseringen medförde den fördelen, att styrelsen fick erfarenhet på området och ett bättre underlag för bedömande av skäligheten av begärda ersättningar. Under år 1945 började styrelsen med förberedelserna för en ny taxa. Efter överläggningar med förrättningsmän och sedan yttrande över förslag till taxa inhämtats från vissa vägförvaltningar, som bland sin personal hade f. d. förrättningsmän, fastställde styrelsen genom beslut i december 1946 en fullständig taxa att gälla från och med den 1 januari 1947.

Genom beslut den 15 februari 1947 har styrelsen förordnat, att granskning och godkännande av räkningar för sådan förrättning avseende upprättande av arbetsplan, som påbörjats efter den 1 januari 1947, skall ankomma på vägförvaltningarna.

Utredningen: Genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovannämnda beslut den 15 februari 1947 ha framförda önskemål om decentralisering i detta hänseende tillgodosetts. Frågan fordrar därför intet utredningens uttalande.

Disposition av medel för vägbyggnadsändamål

Riksdagen avgör genom att fastställa storleken av de olika anslagen till vägbyggnadsändamål i stort hur vägbyggnadsverksamheten skall bedrivas. Anslagsmedlen äro med hänsyn härtill uppdelade på särskilda anslag nämligen till byggande av huvudvägar, till nyanläggning av bygdevägar, till nyanläggning av ödebygdsvägar, till ombyggnad av bygde- och ödebygdsvägar, till förstärkning och förbättringar av vägar, till byggande av broar, till vägbeläggningar samt till andra särskilda ändamål.

De särskilda vägbyggnadsanslagen fördelas av Kungl. Maj:t mellan länen efter av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med ledning av fastställda flerårsplaner gjorda förslag. Innan sådant förslag avlämnas beredas länsstyrelserna tillfälle att framföra sina synpunkter på fördelningen. Även anslag, som avse arbeten beträffande vilka flerårsplaner nu icke upprättas, såsom broföretag, vägbeläggningar samt förstärknings- och förbättringsarbeten, fördelas av Kungl. Maj:t mellan länen efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Tidigare bestämde Kungl. Maj:t beträffande det särskilda broanslaget även vilka arbeten, som skulle utföras. Från och med budgetåret 1946/47 har emellertid den decentraliseringsåtgärden vidtagits, att bestämmandet härav överlåtits på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med länsstyrelserna. För enstaka, mycket stora broföretag anvisar riksdagen särskilda anslag.

Viss mindre del av de här ifrågavarande anslagen till byggnadsändamål reserveras att stå till Kungl. Maj:ts förfogande för brådskande eller oförutsedda arbetsföretag.

I fråga om *vägföretag, som skola utföras enligt fastställd flerårsplan,* föreskrives i vägstadgan, att flerårsplanen skall i huvudsak följas vid arbetets bedrivande. I samband med fördelningen mellan länen av för budgetåret 1944/45 anvisade vägbyggnadsmedel föreskrev väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 20 juni 1945, att vederbörande vägförvaltning ägde använda medlen i huvudsaklig överensstämmelse med fastställda flerårsplaner. Det skulle åligga vägförvaltningen att, därest ändring av medlens disposition företoges, omgående lämna rapport därom till styrelsen. Dessa föreskrifter gälla alltjämt.

Beträffande *broföretag* bestämmer, såsom härovan nämnts, numera väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med vederbörande länsstyrelse, till vilka broföretag de medel av broanslaget skola användas, som för varje län ställts till förfogande. Fördelningen av medlen på särskilda företag sker

genom att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med vederbörande länsstyrelse fastställer ett program för varje år, vilket numera grundas på ett upprättat femårsprogram. Styrelsen har medgivit, att erforderliga ändringar i dispositionshänseende mellan företagen må vidtagas av vägförvaltningarna, som ha att därom lämna rapport till styrelsen på samma sätt som sker beträffande vägbyggnadsföretag, som ingå i flerårsplaner.

I fråga om *tillfartsvägar till broar,* som utföras i samband med broföretag, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämt, att fördelningen på särskilda företag av de av Kungl Maj:t för varje län bestämda beloppen skall verkställas av vägdirektören. Till styrelsen lämnas uppgift om de verkliga kostnaderna för tillfartsvägarna först i samband med att hela företaget färdigställts och redovisas.

Beträffande *vägbeläggningar* fastställer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med vederbörande länsstyrelse ett program upptagande de företag, vilka skola utföras med medel, som ställts till förfogande för arbeten i de särskilda länen. I fråga om programmet för år 1948 bestämde styrelsen bl. a., att därest vägförvaltning ansåge att ändring i dispositionshänseende mellan företagen erfordrades, förvaltningen skulle inkomma till styrelsen med rapport härom. Programmet för fördelning av anslaget för budgetåret 1948/49 (byggnadsåret 1949), gavs formen av ett tvåårsprogram och numera har ett femårsprogram upprättats. Avsikten härmed var att möjliggöra för vägförvaltningarna att efter erforderligt samråd med länsstyrelse och nämnder vidtaga jämkningar i programmen utan att dessa skulle behöva underställas styrelsen för fastställelse. Även justeringar av medelsdispositionen har därvid överlåtits åt vägförvaltningarna.

I fråga om *förstärknings- och förbättringsarbeten,* vilka utföras med det sedan budgetåret 1946/47 å riksstaten uppförda anslaget till detta ändamål, fastställde till en början väg- och vattenbyggnadsstyrelsen program, som upprättats av vägförvaltningarna efter samråd med länsstyrelser och nämnder. Vägförvaltningarna ägde dock att utan väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hörande utföra arbeten för en kostnad av högst 10 000 kronor för vart och ett. Genom beslut av styrelsen den 3 januari 1947 höjdes nyssnämnda kostnadsgräns till 30 000 kronor. I övrigt ansågs anordningen med att styrelsen skulle fastställa arbetsprogram böra bibehållas bl. a. för att styrelsen skulle få tillfälle att bedöma medlens användning i syfte att åstadkomma standardförbättringar på genomgående vägar berörande flera län och medlens fördelning med hänsyn till bl. a. behovet av förarbeten till beläggningar ävensom för att styrelsen skulle kunna kontrollera, att arbeten icke onödigtvis utfördes på vägar, för vilka en hel ombyggnad var aktuell.

Sedermera har emellertid en betydande decentralisering företagits i fråga om befogenheten att disponera ett län tilldelade medel av detta anslag. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sålunda genom beslut den 7 oktober 1947

bestämt att för disposition av till vägförvaltningarnas förfogande ställda medel av här ifrågavarande anslag föreskrifter av i huvudsak följande lydelse skola gälla.

1. Medlen skola disponeras för utförande av smärre förbättringsarbeten och arbeten, som avse genomgående standardförbättringar å vägar, där trafiken så kräver, ävensom anordnande av mötesplatser, ombyggnad av trafikfarliga passager m. m. Därvid skola i förekommande fall samråd ske med vederbörande myndigheter i närgränsande län.
2. Vägdirektören har att — efter erforderligt samråd med länsstyrelsen och länsvägnämnden — verkställa fördelning av anslaget å olika företag.
3. Det åligger vägförvaltningen att föra löpande noteringar över inkomster och utgifter för de olika företagen under anslaget så att vid budgetårets slut uppgift kan lämnas å nedlagda kostnader å de olika företagen. Som särskilda företag skola därvid uppföras företag, som vid dess igångsättande beräknats kosta över 30 000 kronor. Mindre företag och arbeten må för länet i dess helhet redovisas under rubriken »Smärre förbättringar». Någon motsvarande uppdelning å kassarapportens titelsammandrag skall icke äga rum.
4. Efter budgetsårets slut har vägförvaltningen att till styrelsen inkomma med redogörelse över anslagets användning. Härvid skola företag avseende förarbeten för beläggningar samt andra förstärknings- och förbättringsarbeten redovisas var för sig. Till nyssnämnda sammanställning skall fogas karta i skala 1 : 400 000, å vilken ifrågavarande arbeten med undantag av »Smärre förbättringar» skola angivas.

Utredningen: Enligt utredningens mening böra vägförvaltningarna beredas största möjliga frihet att disponera medel, som för skilda byggnadsändamål ställas till vägförvaltningarnas förfogande. Alltför snäva befogenheter härutinnan kunna medföra, att förvaltningarnas handlingsfrihet i så hög grad begränsas, att ett rationellt bedrivande av arbetena försvåras. Vägbyggnadsmedlens disposition i huvudsak måste givetvis bestämmas av vederbörande myndigheter efter samråd med länsvägnämnd och vägnämnder. Däremot bör vägförvaltning självständigt få besluta om sådan omdisposition, som befinnes böra företagas för att möjliggöra arbetenas utförande på ur arbetsteknisk synpunkt lämpligaste sätt.

Redan genom fastställandet av flerårsplaner, vilka utredningen föreslagit skola upprättas jämväl för byggande av broar och för vägbeläggningar (s. 19), är vägförvaltningarnas befogenhet att efter eget gottfinnande använda medel avsedda för företag i flerårsplanerna i viss mån begränsad. Syftet härmed är att vid samverkan mellan ett flertal för vägbyggnadsverksamhetens bedrivande ansvariga organ och under hänsynstagande till ett flertal faktorer åstadkomma planmässighet i vägbyggandet. Vägbyggnadsmedlens disposition är sålunda genom flerårsplanerna bestämd i huvudsak.

Genom styrelsens ovannämnda beslut den 20 juni 1945 har vägförvaltning givits befogenhet att vidtaga ändring i medelsdispositionerna under förutsättning att medlen användas i huvudsak såsom fastställd flerårsplan

angiver. Utredningen har i det föregående föreslagit, att vägförvaltning skall medgivas befogenhet att under vissa förutsättningar påbörja i flerårsplan upptagna arbeten i annan ordning än den planen angiver.

Enligt utredningens mening ernås genom tillämpning av nämnda principer en lämplig avvägning mellan önskemålet att giva vägförvaltningarna största möjliga frihet att disponera vägbyggnadsmedel och kravet på att vägbyggandet skall ske i huvudsaklig överensstämmelse med flerårsplaner, som upprättats och fastställts enligt vägstadgans bestämmelser.

De regler, som numera tillämpas i fråga om disposition av medel för förstärknings- och förbättringsarbeten, ge vägförvaltningarna möjlighet att — efter erforderligt samråd med länsstyrelser och länsvägnämnder — besluta om till vilka arbeten medlen skola användas.

Utredningen anser, att en lämplig decentralisering nåtts genom de regler för vägförvaltningarnas befogenhet i fråga om bestämmandet om disposition av vägbyggnadsmedel, till vilka man nu kommit fram. Härtill synes endast böra läggas den av utredningen (s. 30) föreslagna möjligheten för vägförvaltningarna att i förhållande till fastställd flerårsplan vidtaga jämkningar i fråga om den ordning, i vilken företagen skola påbörjas.

2. Ärenden inom byggnads- och underhållsbyråns verksamhetsområde.

Med verkställigheten av vägbyggnader och vägunderhåll sammanhängande arbetsuppgifter, som tidigare fullgjorts av vägstyrelserna inom deras relativt begränsade förvaltningsområden, samlades vid vägväsendets förstatligande hos förvaltande organ, som arbeta inom vida större områden. Förstatligandet innebar sålunda en centralisering till länets vägförvaltning eller till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Vissa hithörande arbetsuppgifter, som åtminstone i en del vägdistrikt handhades av vägstyrelserna, kommo vid förstatligandet att överflyttas till vägmästarna. Frågan om en ytterligare decentralisering till vägmästarna och eljest inom ett läns vägförvaltning behandlar utredningen i särskilda avsnitt av detta betänkande. Utredningen upptager här till behandling frågor om decentralisering från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till vägförvaltningarna av handläggningen av hithörande ärenden.

Vid den omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som företogs år 1946, inrättades byggnads- och underhållsbyrån. Denna byrå skall med biträde av styrelsens lokala organ *dels* utöva ledning av alla anläggningsarbeten, som utföras genom styrelsens försorg, samt av vägunderhållet på landet och — i den mån sådant arbete ombesörjes av styrelsen — underhållet av hamnar och farleder, *dels ock* utöva tillsyn och kontroll över sådana anläggningsarbeten, vilka under styrelsens överinseende skola ut-

föras genom försorg av kommuner eller enskilda. Den på styrelsen ankommande övervakningen av underhållsarbeten, vilka icke utföras genom styrelsens försorg — d. v. s. underhållet i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare, av allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator ävensom underhållet av statsunderstödda hamnar och farleder, allmänna flottleder samt med statsbidrag utförda vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar — avsågos däremot skola utföras av styrelsens lokala organ under överinseende av respektive utredningsbyråer (vägbyrån, hamnbyrån samt vatten- och avloppsbyrån).

a) Renstakning av vägföretag.

Renstakningshandlingar för vägföretag utarbetades före vägväsendets förstatligande av vägingenjör eller konsulterande ingenjör, sedan länsstyrelsen genom förordnande lämnat uppdrag att utföra sådan förrättning för vägdistrikt. Då renstakningshandlingar upprättats av konsulterande ingenjör, granskades desamma före arbetets igångsättande av vägingenjören.

Vid förstatligandet förutsattes att arbetsplaner till vägföretag i huvudsak skulle upprättas av vägförvaltningarna. Beträffande renstakningar lär i regel ha tillämpats den ordningen, att renstakningshandlingar upprättats av vägförvaltningens personal, som därigenom erhållit nära kännedom om arbetsföretagets detaljer och andra förhållanden, som böra beaktas vid företagets utförande såväl i egen regi som genom entreprenadförfarande.

Huvudsakligen efter vägväsendets förstatligande infördes den ordningen, att alla renstakningshandlingar skulle granskas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I betänkandet med förslag till omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m., SOU 1946: 10, berördes denna fråga. De sakkunniga ansågo, att denna granskning borde upphöra, eftersom vägförvaltningarna måste anses äga tillräcklig kompetens för dessa uppgifter och en decentralisering kunde beräknas medföra avsevärda fördelar i fråga om snabbhet i ärendenas behandling m. m.

Vissa vägförvaltningar ha i olika sammanhang framfört önskemål om att handläggningen beträffande renstakningshandlingarnas granskning borde förenklas genom att granskningen överlätes åt vägförvaltningarna. Särskilt granskningen av renstakningshandlingar för bygde- och ödebygdsvägar ha vägförvaltningarna ansett böra kunna överlåtas åt dem. Som skäl för en sådan decentralisering har anförts, att en förenklad handläggning skulle ernås och att en detaljgranskning inom styrelsen icke syntes erforderlig med hänsyn dels till den sakkunskap inom vägbyggnadsområdet, som funnes inom vägförvaltningarna, dels till att arbetsritningarna till vägbyggnad icke på förhand borde eller kunde vara fixerade i alla detaljer såsom fallet är beträffande brobyggnad.

I det decentraliseringsbeslut, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fattade den 3 januari 1947, bestämdes, att vägförvaltning har att granska renstakningshandlingar till enligt gällande ordning fastställd arbetsplan. Föranleder renstakningen ändring av i planen ingående broförslag, vilket styrelsen uppgjort eller granskat, skall dock granskning i denna del verkställas av konstruktionsbyrån. I en till styrelsens protokoll fogad promemoria har härom anförts, att renstakningshandlingar normalt icke borde granskas inom styrelsen. Tills vidare borde dock med hänsyn till hittills gjorda erfarenheter sådana handlingar, som avsåge av länsstyrelse »dömt» företag, granskas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Av praktiska skäl borde detta ske genom granskning av koncepthandlingarna.

Sedermera har vidtagits ytterligare en decentraliseringsåtgärd i detta hänseende. Genom beslut den 8 december 1947 har styrelsen meddelat följande nya föreskrifter:

När särskilda *renstakningshandlingar* upprättas, har vägförvaltningen att *granska* sådana handlingar avseende företag på bygde- eller ödebygdsväg samt beträffande företag på huvudväg, för vilket arbetsplan fastställts enligt nu gällande ordning. Därvid förutsättes *dels* att renstakning av företag, för vilket äldre arbetsplan föreligger, utföres med tillämpning av styrelsens i februari 1947 utfärdade anvisningar för upprättande av arbetsplaner till väg- och broföretag på landet, *dels* att — om renstakningen föranleder sådan ändring i förhållandet till den fastställda arbetsplanen att förnyad prövning av företaget enligt bestämmelserna i vägstadgan erfordras — åtgärder härför vidtagas. Föranleder renstakning ändring av i planen ingående broförslag, som styrelsen enligt vad nedan angives (behandlas av utredningen å sid. 90) har att uppgöra eller granska, skall erforderlig åtgärd i denna del efter framställning av vägförvaltningen vidtagas av konstruktionsbyrån.

Utredningen: Frågan om möjligheterna att decentralisera granskningen av renstakningshandlingar har varit föremål för behandling såväl vid utredningens besök vid vissa vägförvaltningar som vid sammanträden med representanter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Därefter har granskningen, såsom ovan angivits, i viss utsträckning decentraliserats till förvaltningarna.

Renstakning av ett vägföretag är, i den mån därigenom icke så stora avvikelser från den fastställda planen göras att förnyad handläggning av arbetsplanen enligt vägstadgans föreskrifter blir erforderlig, att betrakta som en med själva verkställigheten av vägbyggnadsföretaget direkt sammanhängande åtgärd. Enligt utredningens mening böra sådana frågor, som ha samband med byggnadsföretagens utförande, i största möjliga utsträckning avgöras av vägförvaltningarna, vilka ju ha det omedelbara ansvaret för att utförandet sker på lämpligaste sätt. Därigenom bör arbetet hos vägförvaltningarna underlättas icke minst med hänsyn till att hithörande frågor ofta fordra ett snabbt avgörande. I de fall, då renstakningshandlingar kunna upprättas och granskas i god tid före arbetets utförande, innebär en cen-

traliserad granskning icke större olägenheter. Om däremot, såsom ofta är fallet, renstakningshandlingarna upprättas omedelbart före arbetets utförande, måste det även för styrelsen möta svårigheter att verkställa granskning så snabbt, att arbetets verkställighet icke hindras av handläggningen. Härtill kommer att det ofta under ett arbetes utförande visar sig, att ändring av de upprättade renstakningshandlingarna behöver vidtagas. En sådan ändring fordrar ofta ett så snabbt avgörande, att det icke lämpligen kan hänskjutas till styrelsen utan att arbetets rationella utförande äventyras. Granskningen av renstakningshandlingarna bör därför i största möjliga utsträckning ske hos vägförvaltningarna. Utredningen utgår då ifrån att renstakningen sker med den standard, som förutsatts vid arbetsplanens fastställande, eller, därest fråga är om en äldre arbetsplan, den standard som vid tiden för utförandet normalt gäller för den vägtyp varom fråga är. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppgifter i samband med renstakning böra vara att lämna allmänna anvisningar, att bringa till vägförvaltningarnas kännedom gjorda erfarenheter, att genom instruktioner leda vägförvaltningarna och att kontrollera att arbetsföretagen utföras på lämpligaste sätt. Därjämte kan styrelsen givetvis förbehålla sig att granska renstakningshandlingarna till visst företag liksom vägförvaltning till styrelsen kan hänskjuta granskningen av renstakningshandlingar, som vägförvaltningen av en eller annan anledning anser böra granskas av styrelsen.

Den decentralisering, som företagits genom styrelsens ovannämnda föreskrifter av den 8 december 1947 — i vilka beträffande bygde- och ödebygdsvägar det tidigare villkoret uteslöts, att arbetsplan skulle vara upprättad enligt nu gällande ordning, för att granskning av renstakningshandlingar hos styrelsen icke skulle behöva ske — anser utredningen vara riktig. Såsom utredningen i annat sammanhang (s. 26) framhållit, föreligger ofta icke någon större skillnad i storleksordningen mellan betydelsefullare bygdevägar och vissa huvudvägar. Det synes därför icke vara nödvändigt att draga någon markerad gräns beträffande granskningen av renstakningshandlingarna för olika vägtyper. I stället bör arbetsföretagens art och svårighet vara avgörande för huruvida en granskning av renstakningshandlingarna bör företagas av styrelsen.

Med hänsyn till det anförda får utredningen föreslå en ytterligare decentralisering beträffande granskningen av renstakningshandlingar. Föreskriften härom i arbetsordningen för vägförvaltningarna föreslås därvid bliva avfattad så att vägförvaltning har att slutgiltigt granska alla renstakningshandlingar till vägföretag, utom då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för visst företag bestämt, att granskning skall ske hos styrelsen eller då vägförvaltning eljest finner sig böra överlämna renstakningshandlingarna till styrelsen för granskning. Liksom i styrelsens ovannämnda beslut den 8 december 1947 förutsättes därvid, att av styrelsen lämnade anvisningar vinna

tillämpning samt att förnyad handläggning enligt vägstadgans föreskrifter sker, om så skulle erfordras, ävensom att, beträffande broföretag, för dessa arbeten utfärdade särskilda föreskrifter iakttagas.

b) Ärenden sammanhängande med utlämnande av arbeten på entreprenad.

Jämlikt Kungl. Maj:ts instruktion för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess lokala förvaltningar åligger det vägförvaltning, att i den utsträckning styrelsen bestämmer ombesörja byggande av väg.

I den arbetsordning för vägförvaltningarna, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställde vid vägväsendets förstatligande, hade styrelsen förbehållit sig att *besluta huruvida arbete skulle utföras i verkets egen regi eller på entreprenad* utom då fråga vore om arbete, som beräknades kosta högst 20 000 kronor. Genom styrelsens beslut den 3 januari 1947 har denna kostnadsgräns höjts till 100 000 kronor. Beträffande broföretag gälla särskilda bestämmelser till vilka utredningen återkommer i samband med övriga ärenden inom konstruktionsbyråns verksamhetsområde.

Enligt instruktionen må styrelsen vid *upphandling eller utförande av arbete* för styrelsens räkning, utan hinder av gällande förordning om upphandling och arbeten för statens behov m. m., infordra anbud på sätt som i varje fall befinnes lämpligt eller, då sådant finnes vara för ändamålet fördelaktigt, träffa uppgörelse under hand. Där särskilda skäl därtill föranleda, må styrelsen medgiva lokal förvaltning sådan befogenhet i begränsad utsträckning.

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsordning för vägförvaltningarna föreskrives, att bestämmelserna i upphandlingsförordningen skola iakttagas vid upphandling. Vägförvaltning har medgivits att upphandla arbete, då den beräknade kostnaden utgör högst 50 000 kronor (före den 25 maj 1946 var gränsen 20 000 kronor) och styrelsen icke förbehållit sig att själv besluta i ärendet samt, vad beträffar broarbete, anbud icke avser annan konstruktion än vad som angivits å av styrelsen upprättad eller granskad förslagsritning. Utan iakttagande av denna kostnadsgräns äger vägförvaltning, jämlikt beslut av styrelsen den 8 december 1947, upphandla arbete, om till grund för upphandlingen ligger av styrelsen under de tre senaste åren fastställd arbetsplan eller renstakningshandlingar, som granskats enligt ovan (s. 82) angivna bestämmelser, allt såvida icke fråga är om företag, som berör mera än ett län. I fråga om beläggningsarbete skola dock före antagandet av entreprenör anbuden granskas av styrelsen. Beträffande broföretag gälla särskilda föreskrifter.

Före upphandling erfordras *upprättande av programhandlingar* för infordrande av anbud. Utom för broföretag, för vilka särskilda föreskrifter

gälla, skola programhandlingar upprättas av vägförvaltning. Granskning av programhandlingar verkställdes t. o. m. år 1946 i regel inom styrelsen. Genom beslut den 3 januari 1947 bestämde styrelsen, att programhandlingar, som äro grundade på inom de senaste tre åren fastställd arbetsplan eller inom samma tid granskade renstakningshandlingar, icke behöva insändas till styrelsen för granskning, såvida icke styrelsen i något fall bestämt att så skall ske.

Själva *anbudsinfordrandet* verkställes i regel av vägförvaltningen, som efter anbudstidens utgång har att granska de inkomna anbuden och därefter antingen antaga entreprenör om anbud avser sådant arbete, beträffande vilket styrelsen bemyndigat vägförvaltningen att verkställa upphandling, eller insända anbuden till styrelsen för prövning.

I sakkunnigebetänkandet angående omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m. anfördes att de sakkunniga funnit, att särskilt i vad avser utförande av byggnadsarbeten på entreprenad vissa uppgifter lämpligen borde överflyttas från styrelsen till vägförvaltningarna. Sålunda förordade de sakkunniga, att vägförvaltningarna i allmänhet skulle få sköta arbetet med upprättande av programhandlingar och infordrande av anbud ävensom antaga entreprenör. Därjämte borde förvaltningarna få ökade befogenheter att avgöra, huruvida åt dem anförtrodda byggnadsföretag skulle utföras på entreprenad eller i egen regi.

Vägförvaltningarna ha framfört önskemål om decentralisering av hithörande ärenden. Sålunda har anförts, att vägförvaltning borde självständigt få avgöra om visst arbete skall utföras i egen regi eller på entreprenad samt utan begränsning få besluta om upphandling av arbete, varvid icke heller programhandlingarna för anbudsinfordran skulle granskas i styrelsen. I de fall då vägförvaltningarna ansett, att viss begränsning av förvaltningarnas befogenheter borde förefinnas, har föreslagits, att som övre gräns borde sättas företag med en beräknad byggnadskostnad av 50 000, 100 000 eller 300 000 kronor eller ock att vägförvaltning, utan att någon kostnadsgräns bestämmes, i tveksamma fall skulle vara skyldig att överlåta avgörandet till styrelsen.

Utredningen: I fråga om upphandling av arbeten skedde vid vägväsendets förstatligande en betydande centralisering. Tidigare ägde vägstyrelse besluta huruvida arbeten skulle utföras i egen regi eller på entreprenad, varvid vägstyrelsen hade erforderligt samråd med länets vägingenjör. Granskning av programhandlingarna för anbudsinfordran verkställdes av vägingenjören. Ofta medverkade vägingenjören vid vägdistrikts upphandling. Länsstyrelsen skulle granska entreprenadanbud och godkänna entreprenör, varvid länsstyrelsen biträddes av vägingenjören. Beträffande broar och andra konstarbeten skulle dock väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter

vägingenjörens förberedande granskning verkställa den slutliga granskningen samt godkänna entreprenör. De statliga myndigheternas granskning och godkännande av entreprenör betingades av att staten i form av statsbidrag skulle deltaga i kostnaderna för företagets utförande.

Före vägväsendets förstatligande hade sålunda länsorganen större befogenheter i dessa upphandlingsärenden än de, som enligt den ovan lämnade redogörelsen tillkomma vägförvaltningarna. Inskränkningarna i länsorganens befogenheter torde sammanhänga med önskemålet att genom en central ledning av den nya organisationen ernå största möjliga enhetlighet. Under den tid, som nu förflutit, torde detta syfte i viss mån ha uppnåtts och som följd härav har viss decentralisering av beslutanderätten vidtagits.

Avgörande huruvida ett arbete skall utföras i väg- och vattenbyggnadsverkets egen regi eller på entreprenad sammanhänger med hur vägväsendets ledningspersonal och arbetskraft samt byggnadsmaskiner böra disponeras ävensom med lokala förhållanden beträffande arbetsföretaget ifråga. Vid avgörandet av huruvida entreprenad- eller egenregiförfarande bör väljas för lämplig disposition av tillgänglig arbetskraft bör hänsyn tagas till såväl lokala synpunkter inom ett län som till dispositioner inom vägväsendet i dess helhet. Önskemålet att den inom vägväsendet anställda arbetsstyrkan beredes så jämn sysselsättning som möjligt bör beaktas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har det centrala ansvaret härför och bör då även ha inflytande på valet av i vilken regi större företag skola bedrivas. Vid valet mellan entreprenad- och egenregiförfarande måste, särskilt i fråga om större byggnadsmaskiner, hänsyn tagas till hela väg- och vattenbyggnadsverkets innehav därav och dessas rationella utnyttjande. Ett centralt inflytande är sålunda, särskilt vid nu rådande läge med knapphet på maskiner, i detta hänseende ofrånkomligt. Frågan huruvida ett visst arbetsföretag lämpligen bör utföras i egen regi eller på entreprenad kan vidare vara beroende av lokala förhållanden, såsom företagets samband med annat arbete eller eljest omständigheter, som äro avgörande för i vilken takt företaget bör bedrivas och omfattningen av de arbeten, som böra utföras. Även om vägförvaltningen har den största kännedomen härom, bör dock vid större företag samråd med styrelsen ske.

Utifrån dessa överväganden finner utredningen sig icke böra förorda, att ytterligare decentralisering nu företages av beslutanderätten i vad avser avgöranden huruvida entreprenad- eller egenregiförfarande skall väljas. I ett annat arbetsmarknadsläge, då vägbyggnadsverksamheten får ökad omfattning, synes dock denna fråga av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen böra upptagas till ny prövning.

I fråga om *upphandling av arbete* har, såsom ovan angivits, styrelsen i instruktionen medgivits befogenhet att infordra anbud på sätt, som i varje fall befinnes lämpligt eller, då sådant finnes vara för ändamålet fördelaktigt,

träffa uppgörelse under hand ävensom att, där särskilda skäl därtill föranleda, medgiva lokal förvaltning sådan befogenhet i begränsad utsträckning.

I förslag till ny instruktion har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, att styrelsen skulle, i den omfattning styrelsen funne lämpligt, få medgiva lokal förvaltning befogenhet att verkställa upphandling på ovan angivet sätt. Utredningen förordar, att den av styrelsen föreslagna ändringen av instruktionen vidtages, då därigenom möjlighet skulle beredas styrelsen att i lämplig omfattning decentralisera dessa avgöranden till vägförvaltningarna.

Sedan det blivit bestämt att visst arbete skall utföras på entreprenad, har själva upphandlingen icke den betydelse i olika avseenden, som fallet är med valet av i vilken regi ett företag skall utföras. Vid upphandlingen gäller väsentligen att tillse, att upphandlingsförordningen och andra givna föreskrifter följas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har också tillagt vägförvaltningarna befogenhet att utan kostnadsgräns upphandla arbeten, beträffande vilka vissa förutsättningar i fråga om arbetsplan eller renstakningshandlingar föreligga. Därigenom ha vägförvaltningarna tillagts befogenhet att i det övervägande antalet fall upphandla arbete. Enligt utredningens mening bör vägförvaltningarnas befogenhet att upphandla arbete icke göras beroende av arbetsplanens ålder eller företagets kostnad. Den i det föregående nämnda kostnadsgränsen 50 000 kronor bör därför borttagas. Däremot synes alltjämt inskränkningar i vägförvaltningarnas befogenhet att upphandla arbete och antaga entreprenör böra finnas i vad avser konstarbeten eller dylikt, då på grund av arbetets art eller eljest speciell fackkunskap erfordras vid ärendets avgörande.

Programhandlingar för infordrande av anbud å vägbyggnader, vilka handlingar skola innehålla uppgifter, som på entydigt sätt angiva vad entreprenaden innefattar och entreprenörens skyldigheter i övrigt, böra de olika vägförvaltningarna avfatta på ett enhetligt sätt, ehuru lokala förhållanden kunna föranleda avvikelser. Enligt vad utredningen inhämtat försiggår inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen arbete med utarbetande av formulär för programhandlingar. Sedan dessa färdigställts, föreligger icke skäl för central granskning av upprättade programhandlingar, varför dessa arbetsuppgifter böra kunna decentraliseras till vägförvaltningarna i större utsträckning än hittills.

c) Ärenden rörande vägunderhållet.

Å byggnads- och underhållsbyråns underhållsavdelning handläggas i fråga om vägar, där kronan är väghållare, ärenden angående vägunderhållets organisation och ledning samt tekniska och ekonomiska skötsel, vägunderhålls-

stater och annan medelsfördelning samt kalkylationsbokföring i tekniskt avseende rörande vägunderhållet.

Enligt Kungl. Maj:ts instruktion för väg- och vattenbyggnadsverket ankommer på vägförvaltning, att i den utsträckning styrelsen bestämmer ombesörja bl. a. underhåll av allmän väg.

I styrelsens arbetsordning för vägförvaltningarna sägs härom, att vägunderhållet skall utföras i vägförvaltningens egen regi, såvida icke styrelsen för särskilt fall annat medgiver. För snöplogning må dock anlitas entreprenör, i den mån så anses erforderligt. Genom ett tillägg till arbetsordningen den 3 januari 1947 har vägförvaltning därjämte medgivits rätt att låta utföra smärre underhållsarbeten på entreprenad.

Vägunderhållet handhaves av vägförvaltningarna med stor självständighet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har huvudsakligen en allmänt övervakande uppgift. För att göra det möjligt för styrelsen att följa vägunderhållsarbetets ekonomi och resultat är det erforderligt, att styrelsen erhåller vissa rapporter m. m. utöver de uppgifter härom, som inhämtas vid inspektionsresor.

Varje vägförvaltning skall årligen till styrelsen ingiva en beräkning av sina vägunderhållskostnader för det kommande budgetåret. Denna beräkning har formen av en detaljerad kostnadsstat, vilken grundar sig på motsvarande uppgifter om beräknade kvantiteter och kostnader från de särskilda vägmästareområdena. Med ledning av dessa kostnadsstater beräknar styrelsen erforderligt anslag för vägunderhåll för hela riket och fördelar det för budgetåret anvisade anslaget till vägunderhåll mellan länen.

Det ekonomiska resultatet av vägunderhållsarbetet erhålles genom en efterkalkyl. Uppgifter i arbets- och maskinrapporter, som avlämnas av arbetarna och granskas av vägmästaren, samt uppgifter om kostnader och kvantiteter i övrigt sammanställas av vägförvaltningen genom kalkylationsbokföring. Ur denna bokföring lämna vägförvaltningarna numera halvårsvis rapporter till styrelsen.

Den ovannämnda kostnadsstaten är uppdelad i ett förhållandevis stort antal detaljposter. Efterkalkylen är detaljuppdelad på samma sätt. Vägförvaltningarna äro dock icke bundna av detaljerna i kostnadsstaten, utan få disponera över de medel, som anvisats för vägunderhåll inom länet på det sätt, som under budgetåret befinnes lämpligt.

Utredningen: Utredningen har icke funnit, att i fråga om ärenden sammanhängande med vägunderhållet något behov av decentralisering från styrelsen till vägförvaltningarna föreligger.

Det har till utredningen framförts, att beräkningen av kostnaderna, som verkställes ett à två år före arbetenas utförande, icke borde göras alltför detaljerad. En sådan beräkning vore nämligen särskilt under nuvarande

förhållanden vansklig och osäker, eftersom den sedan lång tid påkallade återhållsamheten i fråga om medel till vägunderhållet haft till följd att oförutsedda behov ideligen framkomma och tvinga till ändrade dispositioner. Alltför detaljerade underhållsstater bleve därför i hög grad fiktiva.

Såvitt utredningen kan bedöma är det nödvändigt, att kostnadsstaten och motsvarande efterkalkyl uppdelas i detaljposter. Det är dock angeläget, att arbetet därmed icke blir onödigt betungande genom att det göres mera detaljrikt än som är påkallat för att med tillräcklig säkerhet kunna beräkna underhållskostnaderna och följa vägunderhållsarbetets ekonomi. För sådana grupper av underhållsarbeten, som kräva en förhållandevis liten del av totalkostnaderna, synes en alltför detaljrik uppdelning böra undvikas. Likaledes bör sättet för genomförande av efterkalkylen lämpas efter den noggrannhet, som kan uppnås hos källmaterialet, närmast arbetsrapporterna.

Utredningen har samrått med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande dessa frågor och vid den beräkning av vägunderhållskostnaderna, som gjordes för budgetåret 1949/50, uteslötos vissa tidigare detaljer i statberäkningen. Det bör givetvis stå vägförvaltningarna fritt att i de fall, då ett visst underhållsarbete anses böra studeras i detalj, göra den ytterligare uppdelning i efterkalkylen, som anses lämplig.

Det nu berörda arbetet har sålunda förenklats allteftersom erfarenheter vunnits. Utredningen förutsätter, att ytterligare förenklingar vidtagas i den mån så befinnes lämpligt.

Utredningen anser sig även böra omnämna, att arbetsbesparande förenklingar vidtagits i en annan detalj, nämligen i fråga om rapportering av vägunderhållsverksamheten till styrelsen. Från och med budgetåret 1948/49 sker rapportering av kostnader, kvantiteter och arbetstimmar för vägunderhållet halvårsvis enligt av styrelsen fastställda formulär. I samband därmed ha vägförvaltningarna erhållit möjlighet att tillämpa ett förenklat förfaringssätt för att få fram kalkylationsbokföringens slutresultat. Genom denna omläggning har viss tidigare föreskriven rapportering upphört, nämligen:

kvartalsrapport rörande kostnaderna för vägunderhållet,

årssammandrag (budgetår) för kostnader, väglängder och vissa arbetsenheter,

årsrapport (budgetår) rörande för vägunderhållet utförda arbetskvantiteter samt

extra årsrapport (budgetår) avseende fördelning på olika konton av avlöningar, vissa maskintimmar och gruskvantiteter.

I samband med kvartalsrapporternas slopande har dock styrelsen erinrat vägförvaltningarna om skyldigheten att avgiva rapport så snart ske kan, därest kostnaden för vägunderhållet på grund av svårartad vinter kan förutses avsevärt överskrida den av styrelsen beräknade kostnaden.

3. Ärenden inom konstruktionsbyråns verksamhetsområde.

Konstruktionsbyråns verksamhetsområde berör olika slag av arbetsprojekt, som utföras eller kontrolleras av väg- och vattenbyggnadsverket, såsom broar, stödmurar, färjlägen och färjor, hamnar och farleder, vissa i vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar ingående anordningar (intag, pumpstationer, reningsverk och reservoarer), husbyggnader m. m. Beträffande hithörande ärenden svarar byrån närmast för, att den konstruktiva utformningen erhåller en, med hänsyn till av vederbörande utredande organ angiven förutsättning, lämplig lösning ur bl. a. hållfasthets- och kostnadssynpunkt. Inom byrån utarbetas eller granskas förslag till konstarbeten samt upprättas eller granskas arbetsritningar till dylika arbeten. Därjämte bedrivas inom byrån vissa utrednings- och forskningsarbeten.

De arbetsuppgifter, som beröra broar, äro dominerande och det är även i stort sett endast i fråga om dessa uppgifter, som spörsmål om decentralisering till vägförvaltningarna föreligga. Dessa spörsmål begränsas även till broar i det vägnät, där kronan är väghållare.

Beträffande handläggning av broärenden har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i protokoll den 8 december 1947 meddelat föreskrifter av följande innehåll i vad avser vägförvaltningarnas befogenheter.

Såsom bro räknas i detta sammanhang konstruktioner med sammanlagd fri spännvidd större än 3 m. Konstruktioner ej överstigande denna spännvidd utföras av vägförvaltningarna utan att ärendet i något avseende underställts styrelsens granskning.

Från handläggningsföreskrifterna rörande broar äro undantagna jämväl inläggande av ny överbyggnad på befintliga landfästen och pelare, under förutsättning att dessa vid av vägförvaltningen verkställd undersökning befunnits kunna i huvudsak bibehållas oförändrade och att överbyggnaden utföres enligt av styrelsen utarbetad standardritning. Vägförvaltningen upprättar härvid erforderliga sammanställnings- och detaljritningar, vilka jämte standardritningen utgör arbetsritning. Sedan arbetet utförts, har vägförvaltningen att till konstruktionsbyrån insända ritningarna ifråga.

För broföretag i övrigt gäller, att vägförvaltning upprättar förslag till fast bro med en sammanlagd fri spännvidd av upp till 30 m. Övriga förslag upprättas av styrelsen.

Broförslagen granskas i styrelsen. Dock behöver förslag, som upprättats med användning eller ledning av inom styrelsen utarbetade standardritningar, icke insändas till styrelsen för sådan förberedande granskning, som föreskrives i 19 § vägstadgan. Om fastställelse av förslaget enligt vägstadgan icke erfordras, behöver det ej heller slutgiltigt granskas i styrelsen. Det förutsättes därvid, att vägförvaltningen erhåller vissa arbetsritningar från styrelsen innan åtgärder för arbetets utförande vidtagas.

Programhandlingar för infordrande av anbud upprättas av vägförvaltningarna. Beträffande stor eller mera komplicerad brobyggnad uppgöras dock dessa handlingar i styrelsen i den mån styrelsen så bestämmer. Till grund för anbudsinfordran får läggas endast förslags- eller arbetsritningar, som upprättats eller granskats och fastställts av styrelsen senare än den 1 januari 1946.

Programhandlingar granskas i styrelsen utom i följande fall, nämligen beträffande dels bro, för vilken arbetsritningen fastställts av styrelsen (hit räknas även av styrelsen upprättade standardritningar), dels ock fast bro med en sammanlagd fri spännvidd upp till 20 m, för vilken förslagsritning upprättats av eller granskats i styrelsen.

Anbud å bro infordras av vägförvaltningen, såvida icke styrelsen för särskilt fall annorlunda beslutar.

Vägförvaltning antager entreprenör för broarbete, om anbudet är avgivet på av styrelsen fastställda arbetsritningar eller eljest för fast bro vid anbudssumma intill 100 000 kronor, om anbudet icke avviker från programhandlingarna i tekniskt avseende eller förutsätter speciellt arbetsförfarande. Såsom entreprenör för svetsad konstruktion må dock antagas allenast verkstad, som upptagits på förteckning över av styrelsen för sådant arbete godkända verkstäder.

Vägförvaltning har numera jämlikt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut den 29 november 1947 att avgöra, huruvida vattendomstols tillstånd att utföra brobyggnad skall inhämtas. Beslut därom meddelades tidigare av styrelsen i samband med granskning av arbetsplan.

Till förtydligande av vägförvaltnings befogenheter, då fråga är om provisorisk förstärkning av bro, har styrelsen i skrivelse den 5 mars 1949 meddelat, att vägförvaltning utan styrelsens hörande äger att vidtaga provisorisk förstärkning av bro med fritt upplagd överbyggnad med en fri spännvidd upp till 20 m, när fråga är om sådana åtgärder som inläggande av extra stålbalkar, utbyte av träbjälkar mot grövre sådana eller mot stålbalkar och anordnande i samband därmed av upplag, understöttning med bockar eller upphängning av bro i överliggande balkar. Det är dock vägförvaltning obetaget att även i dessa ärenden hemställa om hjälp från styrelsen. Styrelsen har därjämte meddelat, att vägförvaltning oberoende av utfärdade bestämmelser skall vid katastroffall vidtaga alla de åtgärder, som vägförvaltningen kan finna nödvändiga för att trygga trafiksäkerheten och begränsa skadornas omfattning.

Då fråga är om sådant ärende rörande byggande av bro, i vilket styrelsen beslutar, har vägförvaltningen att avgiva yttrande till styrelsen. I samband därmed verkställer vägförvaltningen förberedande granskning av ritningar, anbud o. d.

För att konstruktionsbyrån skall ha kännedom om vilka åtgärder, som

vidtagas i fråga om broar, underrätta vägförvaltningarna styrelsen om de beslut, som fattats. Till styrelsen lämnas sålunda avskrift av upphandlingsprotokoll med därtill hörande förteckning över anbud samt av kontrakt. Vidare lämnar vägförvaltning rapport om vidtagen provisorisk förstärkning av bro samt om vid katastroffall inträffad skada å bro och i anledning därav vidtagna åtgärder.

Utredningen: Handläggningen av broärenden har såväl före som närmast efter vägväsendets förstatligande varit starkt centraliserad till styrelsens konstruktionsbyrå (brobyrå). Beträffande dessa ärenden liksom konstruktionsuppgifterna i övrigt äro förutsättningarna för att genomföra en mera vittgående decentralisering begränsade, enär dessa arbetsuppgifter i många fall kräva speciell expertis. Genom en central behandling av sådana arbetsuppgifter ernås större effektivitet än om de behandlas hos vägförvaltningarna. En decentralisering blir därigenom möjlig endast i den mån anvisningar och normer utfärdas av styrelsen, som kunna tjäna till ledning vid uppgifternas lösande.

Under år 1947 har styrelsen utfärdat »Föreskrifter rörande broar, färjleder och andra konstbyggnader», »Anvisningar för upprättande av arbetsplaner till väg- och broföretag på landet» samt formulär för upprättande av programhandlingar. Därjämte ha standardritningar utarbetats för vissa vanligen förekommande typer av broar. Härigenom har det varit möjligt för styrelsen att till vägförvaltningarna decentralisera vissa konstruktionsuppgifter m. m.

Utredningen förutsätter att styrelsen, när förhållandena det medgiva, söker att till vägförvaltningarnas eget bedömande överföra ytterligare ärenden. Utredningen har därför icke anledning att nu föreslå ytterligare decentralisering av ärenden inom konstruktionsbyråns verksamhetsområde.

4. Ärenden inom förråds- och verkstadsbyråns verksamhetsområde.

Före vägväsendets förstatligande inköpte i regel vederbörande vägdistrikt vart för sig de maskiner och övriga inventarier samt förbrukningsartiklar, som erfordrades för vägunderhållsarbetets bedrivande och för utförande av vägbyggnader. Det förekom emellertid i viss utsträckning, att vägdistrikten i ett län vid inköp av förbrukningsartiklar, varav större behov förelåg, gjorde gemensam upphandling av årsbehovet för hela länet. Endast beträffande större maskiner erfordrades väg- och vattenbyggnadsstyrelsens godkännande för att kostnaden för inköpet skulle få inräknas i vägdistriktets statsbidragsberättigade kostnader.

Vid förstatligandet inrättades den centraliserade förrådsrörelsen med en

förrådsbyrå (numera förråds- och verkstadsbyrå) i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Därmed avsågs att ernå ett förbilligande av upphandlingen samt en ur ekonomisk och även militär synpunkt önskvärd standardisering av inventarier och redskap. En då ifrågasatt decentralisering av förrådsrörelsen till distriktsförvaltningarna ansågs vid en indelning i länsdistrikt icke lämplig, då omfattningen av uppköpen i varje distrikt i allmänhet icke skulle bli så stor, att man med säkerhet kunde räkna med att uppnå lika förmånliga inköpspris som vid en central upphandling.

Den centraliserade förrådsrörelsen verkar i fråga om upphandling på det sättet att förråds- och verkstadsbyrån verkställer alla större upphandlingar för verket samt träffar s. k. centralavtal med leverantörer angående leverans av varor till väg- och vattenbyggnadsverket under viss tid och till bestämda priser. De lokala förvaltningarnas inköp ske i stor utsträckning så, att förvaltningarna genom avrop hos leverantörer uttaga behövliga varor rörande vilka centralavtal träffats.

Det lager av effekter, som anses erforderligt inom verket, är upplagt i depåförråd inom länen samt i arbetsförråd inom vägmästareområdena eller vid arbetsplatserna. Depåförråden utgöra förrådsrörelsens förråd av effekter i förlag. Från dessa förråd levereras effekter till arbetsförråden efter rekvisition från vägförvaltning. Arbetsförråden skola vara försedda med förnödenheter i en omfattning, som kräves för arbetets behöriga fortgång.

Väg- och vattenbyggnadsverkets maskiner och fordon äro bokföringsmässigt sammanförda till ett centralt förråd, maskincentralförrådet. För de maskiner, som vägförvaltningarna använda i sin verksamhet, utgå hyror efter av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställd taxa, därvid hyreskostnaden påföres respektive byggnads- eller underhållsanslag allt eftersom maskin användes för det ena eller andra ändamålet. Med inflytande hyror göras behövliga avskrivningar å maskinparken och finansieras vissa av centralförrådets omkostnader.

Även grustag och större förråd av väglagningsämnen sammanhållas bokföringsmässigt i ett centralt förråd.

Vid behov av maskin tillhörande maskincentralförrådet har vägförvaltning — därest behovet icke kan tillgodoses genom omflyttning av maskin, som disponeras av vägförvaltningen — att rekvirera maskinen hos förråds- och verkstadsbyrån, som beordrar omflyttning av ledig maskin eller inköper ny maskin.

Utredningen: Vissa vägförvaltningar ha vid lämnande av uppgifter om önskade decentraliseringsåtgärder berört ärenden inom förråds- och verkstadsbyråns verksamhetsområde. I stort sett ha förvaltningarnas önskemål redan kunnat bifallas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Utredningen begränsar sig till att härom nämna ett par exempel.

Styrelsen har sålunda medgivit att *vägförvaltning må inköpa grustag o. d.* intill ett för varje budgetår för vägförvaltningen bestämt belopp under förutsättning, att kostnaden per kubikmeter av materialet ej överskrider visst belopp.

I fråga om *uthyrning av maskiner till enskilda väghållare* o. d. ha förenklingar vidtagits i syfte att minska väntetiden för väghållarna. Vägförvaltning får sålunda fr. o. m. år 1947 uthyra maskincentralförrådet tillhörig maskin till utomstående, dock för en beräknad tid av högst 10 dagar. Denna tidsbegränsning har införts, för att vägförvaltning icke för längre tid skall uthyra maskin, som kan vara behövlig för annan vägförvaltning.

Beträffande *maskinreparationer* bestämdes vid vägväsendets förstatligande, att styrelsens tillstånd måste inhämtas om reparationen beräknades kosta över 300 kronor. Sedermera har vägförvaltningarnas befogenhet att beordra reparationer utvidgats. I fråga om mera omfattande reparationer, såsom renovering av hel maskin eller liknande, eller om reparation beräknas kosta över 2 000 kronor, skall dock alltjämt styrelsens tillstånd inhämtas innan reparationen beordras.

Ett par vägförvaltningar ha till utredningen anfört, att gränsen för deras befogenheter i vad avser reparation av maskiner borde avsevärt höjas. Styrelsen har emellertid icke ansett sig kunna tillmötesgå detta önskemål. Skälen härtill ha angivits vara bl. a. *att* motorrenoveringar vore specialarbeten, *att* de verkstäder som kunde anlitas vore jämförelsevis få och därtill olikformigt fördelade över landet, *att* vägförvaltningarna på grund därav skulle vid sina reparationsorder komma att konkurrera inbördes om tillgänglig verkstadskapacitet, *att* vägförvaltningarna utan kännedom om verkstädernas belastning med order från andra än vägväsendet icke kunde utlägga order å verkstad med kortaste leveranstid, *att* rapportering från verkstäderna om tillgängliga utbytesmotorer icke lämpligen kunde ske till 24 förvaltningar *samt att* granskning av fakturor beträffande motorrenoveringar icke kunde göras av annan än en på dessa arbeten specialiserad ingenjör och en granskning av fakturorna kunde verkställas effektivt endast om granskaren även varit med om att utlägga beställningarna. Det kunde vidare nämnas, att det system beträffande motorrenoveringar, som tillämpades av styrelsen, även användes vid statens järnvägar och enligt uppgift fungerade till belåtenhet även där.

Beträffande den i förrådsordningen intagna bestämmelsen, att reparationer till en beräknad kostnad överstigande 2 000 kronor av maskincentralförrådet tillhörig materiel icke utan styrelsens hörande får beordras av vägförvaltning, har styrelsen anfört, att bestämmelsen tidigare diskuterats i samband med undersökningar föranstaltade av statens sakrevision. Härvid hade styrelsen framhållit, att reparationer dragande en kostnad överstigande 2 000 kronor under alla förhållanden vore av den storleksordning,

att de icke kunde utföras omgående samt att bestämmelsen av denna anledning icke torde medföra någon tidsförlust vid reparationernas genomförande. Bestämmelsen torde komma att mista all aktualitet vid genomförandet av det av verkstadskommittén 1945 för väg- och vattenbyggnadsväsendet i betänkande med förslag till verkstadsorganisation för väg- och vattenbyggnadsväsendet föreslagna systemet med förebyggande underhåll å maskiner, enligt vilket vägförvaltningarna inom ramen av fastställda revisionsschema och arbetsplaner erhölle full handlingsfrihet beträffande reparationsarbetet. Detta system komme att bli fullt utbyggt genom slutligt genomförande av depåverkstädernas organisation. Därefter komme att kvarstå endast åliggande att rapportera rena haverier. Haverier medförande en reparationskostnad överstigande 2 000 kronor vore såväl till antal och natur som till tiden för reparationsarbetet i allmänhet av den art, att någon allvarlig erinran icke kunde resas mot att i dessa fall kontakt toges med specialisterna hos styrelsen, då därigenom påtagliga fördelar kunde vinnas.

Med hänsyn till den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämnade motiveringen för den nu gällande inskränkningen i vägförvaltningarnas ifrågavarande befogenheter samt med hänsyn till att antalet ärenden rörande maskinreparationer för en kostnad överstigande 2 000 kronor får anses vara förhållandevis litet finner utredningen icke skäl föreslå, att ytterligare decentralisering i detta hänseende nu genomföres. Utredningen får dock framhålla, att det synes lämpligt att vägförvaltningarnas befogenheter i den mån så är möjligt angivas på annat sätt än genom en kostnadsgräns, förslagsvis genom angivande av de slag av reparationer, för vilkas utförande styrelsens tillstånd skall vara erforderligt.

Ett par vägförvaltningar ha också anfört att *vissa smärre maskiner ej borde tillhöra maskincentralförrådet* utan inköpas av vägförvaltning och avskrivas direkt.

Utredningen finner det uppenbart, att maskiner med högre anskaffningskostnad i regel böra tillhöra maskincentralförrådet. Maskiner med lägre anskaffningskostnad synas däremot kunna utan olägenhet inköpas med anlitande av sakanslag och avskrivas direkt. Denna princip bör icke utesluta möjligheten av att vissa maskiner med högre anskaffningskostnad, vilka så gott som uteslutande användas i vägunderhållet, kunna inköpas med anlitande av vägunderhållsmedel.

Enligt de uppgifter utredningen erhållit i denna fråga synas de nu nämnda principerna ha i huvudsak tillämpats vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens bedömanden. Vid maskincentralförrådets uppläggning intogos exempelvis icke snöplogar i detsamma. Sedermera ha från maskincentralförrådet avförts vissa maskiner, såsom Warsop bergborrmaskiner, handdrivna asfaltspridare samt ej specialbyggda släpvagnar. På grund av det anförda finner utredningen icke skäl till ytterligare uttalande i detta spörsmål.

Ett par andra vägförvaltningar ha anfört, att den centrala upphandlingen medförde att tillräckliga hänsyn icke kunde tagas till de särskilda *vägförvaltningarnas önskemål i fråga om materielens typ och fabrikat.*

Det synes utredningen uppenbart, att styrelsen i all möjlig utsträckning bör använda sig av vägförvaltningarnas erfarenhet vid val av materiel och maskiner. Det är emellertid å andra sidan uppenbart, att en enskild vägförvaltnings önskemål icke alltid kan tillgodoses vid den standardisering av materielen, som har avsetts med den centraliserade förrådsrörelsen. Då denna motsättning icke synes kunna lösas genom en decentralisering utan efter övervägande från fall till fall föranleder densamma intet förslag av utredningen.

Såsom utredningen i det föregående (s. 87) anfört har styrelsen i ett till Kungl. Maj:t avgivit förslag till ny instruktion för verket föreslagit, att styrelsen skulle, i den omfattning styrelsen finner lämplig, äga medgiva lokal förvaltning samma befogenhet, som tillkommer styrelsen, att verkställa upphandling på sätt, som i varje fall befinnes lämpligt.

Utredningen finner angeläget, att jämväl de lokala förvaltningarna ha befogenhet att snabbt och på smidiga, affärsmässiga grunder kunna fatta beslut i de upphandlingsärenden, som ankomma på dem att avgöra. Med hänsyn härtill förordar utredningen att denna vidgade möjlighet till decentralisering medgives styrelsen.

I fråga om *upphandling av kontorsmateriel och kontorsinventarier* ha vissa önskemål framställts från styrelsen och vägförvaltningarna. De föreskrifter, som gälla för inköp för statsverkets behov av kontorsmateriel genom generalpoststyrelsen och kontorsinventarier genom krigsmaterielverket, innebära bl. a., att rekvisitioner för lokal förvaltning skola insändas genom den centrala chefsmyndigheten.

Detta har medfört, att vägförvaltningarnas rekvisitioner till en början insänts genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I oktober 1947 har träffats överenskommelse mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt generalpoststyrelsen av innebörd, att vägförvaltningarna bemyndigats att direkt till generalpoststyrelsen insända sina rekvisitioner av kontorsmateriel.

Efter framställning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har utredningen till behandling upptagit frågan om motsvarande decentralisering beträffande rekvisition av kontorsinventarier. Sedan utredningen gjort hänvändelse till krigsmaterielverket i detta spörsmål har verket i skrivelse till utredningen meddelat, att verket intet hade att erinra mot att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokalförvaltningar direkt hos krigsmaterielverket rekvirerade kontorsinventarier. Med anledning härav har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i mars 1949 bemyndigat vägförvaltningarna att insända sina rekvisitioner av kontorsinventarier direkt till krigsmaterielverket.

Dessa detaljer i fråga om decentralisering vid upphandling ha sålunda under utredningens gång reglerats och en förenklande handläggning därigenom ernåtts.

5. Ärenden inom kanslibyråns verksamhetsområde.

Kanslibyrån arbetar på tre avdelningar, nämligen ombudsmannaexpeditionen, personalavdelningen och avdelningen för arbetareärenden.

a. Ombudsmannaexpeditionen.

På ombudsmannaexpeditionen ankommer att handlägga ärenden angående den rättsliga vården av fastigheter, som styrelsen äger eller eljest förfogar över, samt att bevaka kronans rätt och utföra dess talan i mål och ärenden, som röra styrelsens förvaltning. Expeditionen tillhandagår vid behov byråerna och vägförvaltningarna med juridisk sakkunskap, t. ex. vid upprättande eller tolkning av kontrakt eller andra handlingar av rättslig betydelse. Ombudsmannaexpeditionen handlägger jämväl på styrelsen ankommande ärenden angående marklösen samt ersättning för vägrätt och annat intrång i samband med ny- eller omläggning av väg (marklösenärenden). Utredningen har funnit skäl att behandla sistnämnda ärenden i ett särskilt avsnitt och därefter övriga ärenden inom ombudsmannaexpeditionen.

Marklösenärenden

Enligt 1943 års väglag är ägare av fastighet pliktig att upplåta den mark, som erfordras för väg enligt arbetsplan fastställd genom lagakraftägande beslut. I fråga om vägföretag, beträffande vilket arbetsplan fastställts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller Kungl. Maj:t (efter år 1943), är sålunda genom fastställelsen bestämt vilken mark, som skall avstås för vägföretaget.

Emellertid föreligga arbetsplaner till åtskilliga vägföretag beträffande vilka länsstyrelse meddelat beslut före ikraftträdandet av 1943 års väglag. Giltigheten av sådant beslut upphörde den 1 januari 1950, därest icke företaget dessförinnan påbörjats eller Kungl. Maj:t föreskrivit förlängning av tiden för beslutets giltighet. I fråga om vägföretag, beträffande vars utförande länsstyrelse meddelat beslut (före år 1944), har väghållaren att söka medgivande av fastighetsägaren att taga för vägen erforderlig mark i anspråk eller att söka erhålla sådan rätt genom expropriation.

Föreligger lagakraftägande beslut eller överenskommelse om rätt för väghållaren att taga mark i anspråk för väg, har väghållaren att söka träffa överenskommelse med markens ägare om den ersättning, som skall utgivas.

Där ej överenskommelse träffas, skall frågan om ersättningens storlek prövas av ägodelningsrätten, eller fastställas vid expropriation.

Beträffande handhavandet av marklösenfrågor har i Kungl. Maj:ts instruktion för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess lokala förvaltningar för styrelsens del icke lämnats särskild föreskrift. I instruktion föreskrives allmänt, att styrelsen har att pröva frågor om byggande av allmän väg och att ombesörja den kronan åvilande väghållningen. I fråga om vägförvaltningarna har i instruktionen föreskrivits, att på förvaltning ankommer att handlägga marklösenfrågor.

Enligt den arbetsordning för vägförvaltningarna, som fastställdes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid vägväsendets förstatligande, ägde vägförvaltningen själv träffa omedelbart bindande avtal om marklösen allenast i följande fall, nämligen

då fråga vore om ersättning intill 20 000 kronor för flyttning eller rivning av byggnad, brunn, ledning o. d. samt

då det gällde förvärv av mark eller annan intrångsersättning än ovan sagts och kostnaden icke överstege 200 kronor.

Vägförvaltningarna erhöllo sålunda i marklösenärenden endast mycket begränsade befogenheter. I en till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut den 3 januari 1947 fogad promemoria anfördes, att anledning till begränsningen vore, förutom att styrelsen ansett kravet på enhetlighet fordra en ganska långt driven centralisering, att styrelsen på grund av sina erfarenheter från tiden före vägväsendets förstatligande, då i många fall alldeles onödigt stora ersättningar utgått, funnit det nödvändigt att själv söka leda utvecklingen på området in på riktiga banor, detta så mycket mer som marklösenkostnaderna inom vägväsendet uppginge till mycket stora belopp. Denna styrelsens inställning hade visat sig vara väl befogad. Styrelsen hade sålunda i många fall dels kunnat hindra, att avtal träffades om för höga ersättningar och dels genomdrivit, att hänsyn tagits till genom vederbörande vägföretag uppkommen båtnad för av företaget berörda fastigheter, vilket senare på flera håll varit en fullkomlig nyhet. De medel, som därigenom sparats, vore avsevärda.

Av yttranden rörande önskvärda decentraliseringsåtgärder, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen infordrade under hösten år 1946, framgick, att nästan alla vägförvaltningar ansågo, att förvaltningarna borde givas ökade befogenheter i marklösenfrågor. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fann också, att efter den ledning styrelsen givit vägförvaltningarna genom den ditintills tillämpade centrala handläggningen av dessa ärenden, en decentralisering kunde ske. Styrelsen meddelade den 3 januari 1947 härom följande beslut:

Vägförvaltningen äger träffa avtal om förvärv av vägmark och om ersättning för av vägföretag uppkommande skada och intrång. Kan överenskommelse icke träffas

utan erfordras ägodelningsrätts prövning (eller ev. expropriation), skall ärendet i den del sådan prövning erfordras överlämnas till styrelsen. Är fråga om större företag eller annat företag där marklösenkostnaden kan antagas komma att uppgå till mera avsevärt belopp (såsom i tätbebyggelse) eller om företag beläget i mera än ett län, skall ärendet i sin helhet överlämnas till styrelsen.

Utredningen: Såsom av den ovan lämnade redogörelsen framgår utgöra marklösenfrågor en grupp av ärenden hos väg- och vattenbyggnadsverket, beträffande vilken vägförvaltningarnas befogenheter till en början voro mycket begränsade. Genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut den 3 januari 1947 har emellertid en betydande decentralisering skett. Genom beslutet har även i stor utsträckning lagts i vägförvaltningarnas hand att avgöra om visst företag i marklösenhänseende skall anses vara av sådan vikt, att prövningen bör överlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. På grund av föreskriften, att marklösenärende skall överlämnas till styrelsen i de fall då ägodelningsrätts prövning eller expropriation erfordras, komma dock även ärenden av mindre omfattning att stundom underställas styrelsen. Med hänsyn till att vägförvaltningarna i allmänhet icke ha hos sig anställda befattningshavare med juridisk utbildning anser sig utredningen emellertid icke böra föreslå en generell decentralisering till vägförvaltningarna av här ifrågavarande ärenden. Utredningen förordar dock, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, sedan styrelsen lämnat de instruktioner som anses erforderliga, uppdrager åt vägförvaltning att inför ägodelningsrätten föra väghållarens talan, även om denna icke kan utföras utan juridiskt biträde från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Det kan även förekomma fall, då överenskommelse icke kunnat träffas mellan vägförvaltningen och markägaren och då styrelsen det oaktat vid prövningen av ärendet finner det lämpligare, att uppgörelse om markförvärvet träffas på av markägaren ställda villkor än att frågan hänskjutes till ägodelningsrätt. Därest vägförvaltningen i dylikt fall redan lämnat markägaren besked, att väg- och vattenbyggnadsverket icke kan gå med på hans ersättningsanspråk utan att frågan skall prövas av ägodelningsrätten, kan styrelsens beslut komma att försämra vägförvaltningens ställning vid andra markuppgörelser. Med hänsyn härtill böra dylika ärenden av vägförvaltningarna handläggas med beaktande av att styrelsens beslut kan komma att bli det nyssnämnda. I anslutning härtill föreslår utredningen att andra meningen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovannämnda föreskrifter gives följande lydelse. »Finner vägförvaltningen, att markägares slutliga villkor för markupplåtelsen icke kunna godtagas eller eljest att ägodelningsrätts prövning eller expropriation erfordras, skall vägförvaltningen överlämna handlingarna i ärendet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.»

Övriga ärenden

Då väg- och vattenbyggnadsverkets motorfordon som regel icke äro trafikförsäkrade, ankommer regleringen av skador till följd av trafik med dem på styrelsen. Styrelsen har icke heller tecknat ansvarsförsäkring avseende skador, som i övrigt genom verkets anläggningar, egendom eller arbeten tillfogas annan, varför även reglering av sådana skador ankommer på styrelsen.

På grund av föreskrift i 19 § gällande instruktion må styrelsen utgiva skadestånd med belopp icke överstigande 1 000 kronor. Då fråga är om större skadestånd har styrelsen att efter erforderlig utredning underställa frågan Kungl. Maj:ts prövning, såvida frågan icke hänskjutes till avgörande av domstol.

Inom styrelsen handläggas hithörande ärenden på ombudsmannaexpeditionen. Samtidigt som ombudsmannaexpeditionen sålunda bedriver en omfattande skaderegleringsverksamhet, avseende såväl person- som sakskador, har expeditionen att bevaka kronans rätt, där väg- och vattenbyggnadsverkets egendom tillfogats skada genom annans anläggningar, egendom eller arbeten.

Vid skaderegleringen eftersträvar styrelsen att i den mån så är möjligt få till stånd uppgörelse utan rättegång. Det är emellertid självfallet att en skaderegleringsverksamhet av den art och omfattning, varom här är fråga, i många fall måste leda till rättegång. Detta gör att ledningen av verksamheten bör vara anförtrodd åt jurister med rättegångsvana. Många av hithörande ärenden äro emellertid ur juridisk synpunkt relativt okomplicerade och kunna därför utan olägenhet handläggas av icke jurister. En viss decentralisering har därför genomförts på detta område. Sålunda har styrelsen genom beslut den 10 april 1945 bemyndigat vägförvaltningarna att reglera skada med ett belopp av högst 200 kronor under förutsättning att kronans skadeståndsskyldighet är uppenbar och frågan icke är av prejudicerande eller eljest av principiell natur.

Genom beslut den 3 januari 1947 har styrelsen vidare bemyndigat vägförvaltningarna att bevaka kronans rätt, då verkets egendom skadats till följd av trafik uteslutande med främmande motorfordon eller då väg skadats genom otillåten körning. Vägdirektören eller den han därtill förordnar äger i dylika fall utföra målsägandetalan vid domstol. Efter nya rättegångsbalkens ikraftträdande torde detta emellertid icke behöva förekomma annat än i rena undantagsfall, då allmänne åklagaren som regel utan fullmakt utför sådan talan på vägförvaltningens begäran.

Har något av väg- och vattenbyggnadsverkets motorfordon varit engagerat i händelse, varigenom kronans egendom skadats, skall ärendet överlämnas till styrelsen. Detsamma gäller i alla sådana fall då bevakandet av kronans rätt gör det nödvändigt att anhängiggöra talan vid domstol.

Vad beträffar övriga till ombudsmannaexpeditionens verksamhetsområde hörande mål och ärenden bemyndigade styrelsen den 1 juli 1946 vägförvaltningarna att utföra och bevaka kronans talan.

vid syneförrättning enligt 10 kap. vattenlagen;

inför vattendomstol, där fråga ej är om stämningsmål;

inför taxeringsnämnd eller fastighetstaxeringsnämnd i mål angående taxering av kronan tillhöriga under styrelsens förvaltning stående fastigheter;

inför vägsynenämnd; samt

vid lantmäteriförrättning, vari även inbegripes rätt att godkänna vid lantmäteriförrättning träffad förening.

Samtidigt bemyndigades vägförvaltningarna att till högre instans fullfölja talan i nämnda mål och ärenden. Om överklagande sker, skall detta dock anmälas till styrelsen med angivande av skälen. Mål eller ärende, som på grund av sin omfattning eller av annan orsak är svårbedömbart, bör vägförvaltningen överlämna till styrelsens ombudsmannaexpedition för handläggning.

Genom beslutet den 3 januari 1947 ha vägförvaltningarna vidare bemyndigats

att utföra och bevaka kronans talan i mål och ärenden angående inmutning och utmål enligt gruvlagen;

att begära betalningsföreläggande för utfående av klar och förfallen fordran; samt

att medgiva relaxering, nedsättning eller dödning (helt eller delvis) av inteckning.

Från vissa vägförvaltningar ha framförts önskemål om vidgade befogenheter för vägförvaltningarna att föra kronans talan inför domstol samt om höjning av kostnadsgränsen för vägförvaltningarnas befogenhet att utgiva skadestånd. Andra vägförvaltningar ha däremot förklarat, att ytterligare decentralisering icke önskades i dessa hänseenden.

Utredningen: Beträffande här ifrågavarande ärenden genomfördes vid vägväsendets förstatligande centralisering till styrelsen. Detta var onekligen nödvändigt, enär vägförvaltningarna som regel saknade personal med juridisk utbildning. Efter hand ha emellertid betydande decentraliseringsåtgärder genomförts av styrelsen och nuvarande fördelning av arbetsuppgifterna mellan styrelsen och vägförvaltningarna synes vara väl avvägd.

I fråga om skadeståndsärenden anser utredningen, att säkerhetsintresset och kravet på enhetlighet i tillämpningen väga tyngre än de skäl, som kunna anföras för en decentralisering av handläggningen. Utredningen kan alltså icke förorda en ytterligare decentralisering av skadeståndsärenden, innebärande principiell ändring av nuvarande ordning.

Frågan huruvida kostnadsgränsen för vägförvaltningarnas befogenheter i skadeståndsärenden är rätt avvägd kan självfallet diskuteras. Utredningen anser dock icke tillräckliga skäl föreligga för höjning av nämnda gräns. Enligt vad utredningen inhämtat har förekommit, att styrelsen efter prövning av inkommet skadeståndskrav mot kronan återställt handlingarna i ärendet till vederbörande vägförvaltning med meddelande att skadeståndskravet i princip godkänts samt uppdragit åt vägförvaltningen att träffa uppgörelse med den skadeståndskrävande om skadeståndets storlek. Styrelsen har dock först förvissat sig om att det yrkade skadeståndet icke överstiger vad styrelsen själv äger utgiva. Detta innebär onekligen en förenkling och tillmötesgår i viss utsträckning från en del vägförvaltningar framförda önskemål om decentralisering. Slutligen må framhållas, att frågan om höjning av för vägförvaltningarna angiven kostnadsgräns är beroende av den gräns, som gäller för styrelsens befogenheter i detta avseende. Därest sistnämnda gräns höjes eller slopas, vilket utredningen i det föregående, s. 58 tillstyrkt, förutsätter utredningen att styrelsen upptager denna fråga till omprövning.

Beträffande frågan om utökade befogenheter för vägförvaltningarna att föra kronans talan inför domstolar och andra myndigheter anser sig utredningen — då vägförvaltningarna som regel sakna personal med juridisk utbildning — icke kunna förorda någon generell decentralisering. Enligt vad utredningen inhämtat har styrelsen — utöver ovannämnda generella bemyndigande — efter prövning i varje särskilt fall överlåtit åt vederbörande vägdirektör eller den han förordnar att föra kronans talan i mål av mindre svår beskaffenhet. Den sålunda inslagna vägen förefaller utredningen vara den riktiga.

Ytterligare åtgärder för decentralisering av här behandlade ärenden anser utredningen alltså icke vara påkallade.

b. Personalavdelningen.

Inom personalavdelningen handläggas ärenden angående befattningshavare hos såväl styrelsen som vägförvaltningarna och statens bilinspektion samt därmed sammanhängande organisationsfrågor, utnämningar och förordnanden.

Enligt den för styrelsen och dess lokala förvaltningar fastställda instruktionen samt Kungl. Maj:ts brev den 28 juli 1946 angående anslag för budgetåret 1946/47 till styrelsen och vägförvaltningarna skola ordinarie befattningshavare med undantag för innehavare av vissa högre befattningar tillsättas av styrelsen. Icke-ordinarie befattningshavare, likaså med undantag för innehavare av vissa högre extraordinarie befattningar, skola tillsättas av styrelsen eller, i den mån styrelsen så medgiver, av chef för lokal förvaltning.

Under de tre första åren efter vägväsendets förstatligande tillsattes så gott som samtliga icke-ordinarie befattningshavare av styrelsen.

Genom styrelsens beslut den 3 januari 1947 genomfördes emellertid den decentraliseringen, att vägförvaltningarna bemyndigades att inom ramen för fastställda personalstater eller eljest meddelade bestämmelser samt i mån av tillgängliga medel tillsätta och entlediga extra ordinarie och extra befattningshavare i högst 7 lönegraden och tillfällig personal i högst 1 löneklassen (enligt nu gällande löneplan 11 lönegraden respektive 5 löneklassen). Efter tillkomsten av reglerad befordringsgång för viss biträdespersonal i statens tjänst gäller dock beträffande extra och tillfällig biträdespersonal för kontorsgöromål att vägförvaltning äger anställa och entlediga dylik personal, dock att vid bestämmande av lönegrad för extra befattningshavare bestämmelserna i 8 § kungörelsen den 30 juni 1947 angående reglerad befordringsgång skola beaktas. Genom beslutet den 3 januari 1947 bemyndigades också vägförvaltningarna att anställa och entlediga praktikanter.

Genom styrelsens beslut den 8 december 1947 bemyndigades vidare vägförvaltningarna att beträffande personal underkastad föreskrifterna i arbetsledareregelementet anställa och entlediga biträdande arbetsledare, biträdande kontrollanter och utsättare samt att, vad de sistnämnda beträffar, besluta om inplacering i löneklass. Antalet utsättare äger vägförvaltning anpassa efter omfattningen av byggnadsverksamheten, men beträffande antalet biträdande arbetsledare och biträdande kontrollanter skall vägförvaltning inhämta styrelsens beslut samt tid efter annan reglera antalet anställda efter behovet.

Styrelsen har genom beslut den 21 juni 1944 samt den 14 februari och 6 december 1949 bemyndigat vägförvaltningarna att anställa elever vid byggnads-, underhålls- eller projekteringsverksamheten. Det skall därvid ankomma på vägförvaltningen att fastställa arvodet, vilket må utgå efter högst 8 löneklassen.

Beträffande personalärenden i övrigt är i instruktionen föreskrivet, dels att fördelning av semester mellan tjänstemännen vid vägförvaltningarna fastställes, vad angår vägdirektör av styrelsen samt vad angår övriga tjänstemän av vägdirektören, dels ock att styrelsen, i den omfattning styrelsen finner lämplig, äger överflytta på vägdirektör att bevilja honom underlydande befattningshavare ledighet, utom där fråga är om tjänstledighet för studier, samt att vid behov förordna vikarier.

I den för vägförvaltningarna fastställda arbetsordningen bemyndigade styrelsen — med anledning av nämnda bestämmelse i instruktionen — vägdirektör att — utom för studier eller utbildning till annan verksamhet — bevilja underlydande personal tjänstledighet för dels egna angelägenheter under högst 15 dagar av kalenderår, dels svag hälsas vårdande eller sjukdom under högst sex månader, dels ock militärtjänstgöring eller havande-

skap, samt att, i den mån så erfordras och annat ej blivit av styrelsen bestämt, förordna vikarie för befattningshavare, som han enligt bemyndigande i instruktionen eller arbetsordningen beviljat ledighet.

Genom styrelsens beslut den 3 januari 1947 tillades vägförvaltningarna befogenhet att bevilja tjänstledighet för offentligt uppdrag, att förordna vikarie då befattning i högst 26 lönegraden — enligt nu gällande löneplan 29 lönegraden — är vakant samt att besluta om författningsenligt inträdande löneklassuppflyttningar. Enligt praxis äger vägförvaltning jämväl besluta om inplacering i löneklass i överensstämmelse med allmänna avlöningsreglementets bestämmelser av nyanställd eller befordrad extra, extraordinarie och ordinarie befattningshavare.

Genom beslut den 12 juli 1945 har styrelsen bemyndigat vägförvaltningarna att, om så befinnes erforderligt med hänsyn till brådskande utanordningar, förordna lämplig person att tjänstgöra såsom vikarie för vägkamreraren, då denne på grund av tjänsteresa är tillfälligtvis frånvarande.

Genom beslut den 8 december 1947 har styrelsen vidare bemyndigat vägförvaltningarna att besluta om tillstånd för befattningshavare i högst 21 lönegraden att med sin tjänst förena tjänstebefattning eller därmed jämförligt uppdrag samt att, under beaktande av vad därom är särskilt stadgat, förordna vikarie för vägingenjör, som beordrats företaga tjänsteresa, såväl där resan kräver längre tids frånvaro från förvaltningen som även eljest, där så befinnes påkallat med hänsyn till arbetets behöriga gång.

Genom samma beslut — den 8 december 1947 — bestämde styrelsen även vägförvaltningarnas befogenheter beträffande personal underkastad föreskrifterna i arbetsledareregelmentet. Sålunda bemyndigades vägförvaltningarna att beträffande sådana befattningshavare besluta om tillstånd att förena befattning med annan tjänst eller uppdrag, att bestämma stationeringsort, att låta anstå med omstationering vid förflyttning, att meddela beslut om semester, tjänstledighet, tjänstledighetsavdrag, vikariatsersättning, sjukvård och begravningshjälp ävensom meddela erforderliga vikariatsförordnanden, att bestämma resekostnads- och traktamentsersättningar i enlighet med i reglementet lämnade föreskrifter samt ersättning för användande av cykel ävensom att avstänga befattningshavare från tjänstgöring under den tid utredning pågår om förhållanden, som kunna medföra hans entledigande. Vidare bemyndigades vägförvaltningarna att beordra underställd arbetsledare- och kontrollantpersonal att med bibehållen avlöning från vederbörligt sakanslag tjänstgöra å vägförvaltningen under sådana mellantider, då ifrågavarande personal icke kan sysselsättas vid arbetsplatser, dock att beslut om tjänstgöring med längre varaktighet än 30 dagar skall delgivas styrelsen.

Det må även omnämnas, att vägförvaltningarna äga handlägga ärenden rörande befattningshavare tillkommande flyttningskostnadsersättning och

omplaceringstraktamente ävensom ärenden rörande tillämpning av gällande bestämmelser om reglerad befordringsgång för biträdespersonal, dock att beslut om tillgodoräknande av tidigare anställningstid i statens tjänst skall underställas styrelsen. Vägförvaltningarna äga dessutom utfärda tjänstgöringsbetyg och tjänstgöringsintyg beträffande personal underkastad föreskrifterna i arbetsledareregelementet samt beträffande övrig personal i högst 23 lönegraden. Slutligen har styrelsen beträffande tjänsteresor bemyndigat vägdirektör att besluta om egen tjänsteresa inom vägförvaltningens arbetsområde och — därest besök hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller hos annan vägförvaltning av särskilda skäl är påkallat — jämväl om därför erforderlig tjänsteresa, att beordra underordnad tjänsteman att företaga dylik resa, att besluta om egen tjänsteresa till möte eller sammanträde för behandling av större aktuell fråga, ävensom att beordra underordnad tjänsteman i ledande ställning att företaga dylik resa.

Från vägförvaltningarna ha i fråga om befogenhet att anställa personal framförts högst varierande synpunkter. Vissa vägförvaltningar ha ansett, att de befogenheter, som erhållits genom styrelsens beslut den 3 januari 1947, äro tillfyllest, under det att andra framfört rätt långtgående önskemål. En vägförvaltning har sålunda uttalat önskemål om att vägförvaltning skulle bemyndigas att anställa såväl ordinarie som icke-ordinarie personal i högst 21 lönegraden. Vad beträffar personal underkastad föreskrifterna i arbetsledareregelementet ha likaså olika önskemål om decentralisering framförts. De mest långtgående innebära, att vägförvaltning skall äga tillsätta arbetsledare.

De önskemål i personalärenden, som i övrigt framförts av vägförvaltningarna, äro till väsentliga delar tillgodosedda genom styrelsens här ovan relaterade decentraliseringsbeslut.

Utredningen: Beträffande personalärendena genomfördes, liksom beträffande de juridiska ärendena, vid vägväsendets förstatligande centralisering till styrelsen. Detta motiverades med att vägförvaltningarna vid förstatligandet i stor utsträckning tillfördes personal, som saknade erfarenhet av statlig förvaltning. Genom sina hittillsvarande befogenheter i dylika ärenden ha vägförvaltningarna emellertid tillvunnit sig viss erfarenhet på området. Utredningen anser därför, att frågan om ytterligare decentralisering i detta avseende bör övervägas.

Såsom här ovan nämnts ha vägförvaltningarna redan erhållit vittgående befogenheter i de flesta slag av personalärenden. Det enda område, där decentraliseringsönskemål framförts av vägförvaltningarna och där enligt utredningens förmenande ytterligare decentralisering kan förordas, är i fråga om tjänstetillsättning.

Ytterligare decentralisering av befogenheten att fatta beslut rörande

tjänstetillsättningar skulle otvivelaktigt medföra en förenkling för verket, enär vägförvaltningarna icke skulle åsamkas mera arbete genom beslut om tjänstetillsättning än genom att avgiva förslag i ärendet, och styrelsen icke skulle behöva besväras med de anställningsfrågor, som överlätes på vägförvaltningarna. Det måste vid en sådan decentralisering förutsättas, att vägförvaltningarna genom hittills vunna erfarenheter komme att även med de vidgade befogenheterna grunda sina beslut på en objektiv bedömning av sökandenas meriter. Vidare måste förutsättas att vägförvaltningarnas beslut i ärendena skulle tillvinna sig samma respekt som om styrelsen beslutat. Om så icke bleve fallet torde besvär över vägförvaltningens beslut om tjänstetillsättning bli vanliga, och den åsyftade arbetsbesparingen för verket utebliva.

Vid bestämmande av den gräns, som bör dragas för vägförvaltnings befogenheter i här ifrågavarande avseende, torde en jämförelse med affärsdrivande verk vara av intresse. Vid telegrafverket äger lokal förvaltning besluta i ärenden beträffande tillsättning av viss ordinarie och icke-ordinarie personal i högst 14 resp. 18 lönegraden. Vid statens järnvägar ankommer på lokal förvaltning att tillsätta ordinarie tjänstemän i högst 18 lönegraden, dock med undantag för förste kansliskrivare och kansliskrivare, samt icke-ordinarie befattningshavare i högst 23 lönegraden. De ordinarie tjänster vid statens järnvägar, beträffande vilkas tillsättning undantag gjorts, äro jämförbara med vägkassörstjänsterna vid väg- och vattenbyggnadsverket. Då vägförvaltningarnas personalstater icke upptaga ordinarie tjänster i 14 lönegraden, förordar utredningen i anslutning till denna jämförelse att vägförvaltningarna givas befogenhet att tillsätta tjänstemän i högst 13 lönegraden. Det synes icke föreligga anledning att genomföra någon åtskillnad beträffande vägförvaltnings befogenheter att tillsätta ordinarie och icke-ordinarie personal.

Beträffande personal underkastad föreskrifterna i arbetsledareregementet synas övervägande skäl tala för att även biträdande vägmästare böra tillsättas av vägförvaltningarna. Sökande till dessa befattningar utgöras i stor utsträckning av vägförmän och arbetsledarepersonal. För att kunna upprätta förslag i ärendet måste vederbörande vägförvaltning inhämta ingående upplysningar om sökandena, framför allt från andra vägförvaltningar. Det må även framhållas, att ledigförklarade befattningar som regel locka ett stort antal sökande, varför genomgång av ansökningshandlingarna och bedömandet av de sökandes meriter är tidsödande. Det torde vara onödigt, att även styrelsen besväras därmed. Vidare må framhållas, att i en del fall vederbörande sökande icke bör direkt anställas som biträdande vägmästare utan först prövas som aspirant å dylik befattning. Vederbörande vägförvaltning torde ha största möjligheten att bedöma, huruvida aspiranten bör befordras till biträdande vägmästare och när detta i så fall bör ske.

Slutligen må framhållas, att vägförvaltningarna helt naturligt eftersträva bästa möjliga rekrytering och att därför sökande från det egna länet icke torde komma att otillbörligt gynnas. Enär den biträdande vägmästarens närmaste förman, vederbörande vägmästare, är väl förtrogen med vägmästareområdet, finnes som regel icke anledning för vägförvaltningen att fästa större avseende vid sökandens lokalkännedom.

Utredningen föreslår, att vägförvaltningarna tilldelas befogenhet dels att anställa och entlediga ordinarie tjänstemän samt extra ordinarie och extra befattningshavare i högst 13 lönegraden, ävensom aspiranter i högst 11 lönegraden, därest vederbörande tjänster och befattningar äro upptagna i de för vägförvaltningarna fastställda personalstaterna och erforderliga medel disponeras för ändamålet, dels ock att anställa biträdande vägmästare till det antal och i de vägmästareområden styrelsen bestämmer ävensom att entlediga dylik personal.

c. Avdelningen för arbetareärenden.

Avdelningen för arbetareärenden handlägger ärenden rörande bl.a. kollektivavtal och därmed sammanhängande avtalsförhandlingar samt ärenden rörande semester, sjukvård, olycksfall i arbete och pension för arbetare.

Vägförvaltningarna äga anställa och entlediga arbetare. Vidare ankomma på vägförvaltningarna verkställighetsåtgärder i fråga om arbetares semester, sjukvård, sjukavlöning och ersättning för olycksfall i arbete samt tillämpning av arbetarpensionsreglementena m. m. Genom styrelsens beslut den 3 januari 1947 ha vägförvaltningarna vidare bemyndigats att besluta om arbetares rätt att kvarstå i tjänst efter uppnådd pensionsålder.

Utredningen: Beträffande de arbetsuppgifter, som ankomma på avdelningen för arbetareärenden, har under utredningsarbetet icke framkommit något som bör föranleda ytterligare decentralisering. I viss utsträckning torde för övrigt frågan om fördelningen av arbetsuppgifterna mellan styrelsen och vägförvaltningarna vara bestämd i gällande kollektivavtal.

Utredningen anser sålunda att decentraliseringsspörsmål icke föreligga beträffande ärenden inom denna avdelning.

6. Ärenden inom kameralbyråns verksamhetsområde.

Kameralbyrån arbetar på två avdelningar, nämligen kamrerarekontoret och revisionskontoret.

a. Kamrerarekontoret.

Kamrerarekontoret svarar för väg- och vattenbyggnadsverkets medelsredovisning. Det ombesörjer huvudbokföringen för verket och kontrollerar belastningen å anslagen för styrelsen och lokalförvaltningarna med undantag för avlöningsanslagen, vilka kontrolleras av kanslibyråns personalavdelning. Kontoret ombesörjer även styrelsens och statens bilinspektions kassarörelse. Vidare må framhållas att kontoret har att granska lokalförvaltningarnas kassarapporter, att i samråd med andra byråer verkställa fördelning av anslag samt att lämna råd och direktiv till lokalförvaltningarna angående deras bokföring.

Vägförvaltningarna ha att i enlighet med instruktionen för verket, arbetsordningen för vägförvaltningarna samt av styrelsen i övrigt utfärdade föreskrifter ävensom gällande författningar ombesörja medelsförvaltning, medelsredovisning och kassarörelse.

Utredningen: Från vägförvaltningarna ha icke framförts några önskemål om decentralisering av inom kamrerarekontorets verksamhetsområde fallande göromål. Dessa göromål äro vad förhållandet till vägförvaltningarna beträffar av rådgivande och kontrollerande natur. Utredningen anser därför, att decentraliseringsspörsmål icke föreligga beträffande hithörande ärenden.

b. Revisionskontoret.

Revisionskontoret granskar lokalförvaltningarnas räkenskaper. Vid granskningen kontrolleras, att räkenskaperna äro siffermässigt riktiga och att de överensstämma med gällande bokföringsföreskrifter, avlöningsreglementen, kollektivavtal och andra hithörande författningar och bestämmelser. Kontorets revisionsarbete, som står under ledning av en revisionskommissarie, utföres av å styrelsen tjänstgörande revisionspersonal. Enligt beslut av styrelsen den 28 oktober 1947 skall emellertid detta revisionsarbete i viss utsträckning förläggas till lokalförvaltningarna. Sålunda bör varje vägförvaltning årligen besökas av den revisor eller revisorsassistent, till vilkens revisionslott vägförvaltningen hör. Styrelsen har uttalat, att sådant revisionsbesök bör omfatta minst en vecka.

Beträffande revisionsarbetet har ifrågasatts, huruvida icke detta skulle kunna helt förläggas till vägförvaltningarna. Då emellertid en vägförvaltnings medelsförvaltning är av för ringa omfattning för att en revisor skall kunna helt sysselsättas vid varje vägförvaltning har föreslagits, att vägförvaltningarna skulle sammanföras i grupper (revisionsområden) om tre eller flera vägförvaltningar. Revisorn skulle stationeras vid en av de i revisions-

området ingående vägförvaltningarna. Övriga vägförvaltningar i revisionsområdet skulle revideras vid besök av revisorn.

Fördelarna med en sådan omläggning av revisionsarbetet skulle vara dels att ännu bättre kontakt skulle skapas mellan revisorn och vederbörande tjänstemän på vägförvaltningarna, dels att skriftväxlingen mellan styrelsen och vägförvaltningarna i revisionsfrågor skulle till större delen bortfalla, enär i ännu större utsträckning än vad nu är fallet fel skulle kunna rättas under hand. Vidare skulle för vägförvaltningarnas del icke erfordras kopior av verifikationerna, emedan vägförvaltningarna icke såsom nu är fallet skulle behöva avvara originalverifikationerna annat än under den kortare tid, som erfordras för den särskilda maskinbokföringen å förråds- och verkstadsbyrån. Därigenom skulle en betydande pappersbesparing vinnas och vägförvaltningarna befrias från att taga avskrifter av fakturor, som ingivas i endast ett exemplar. Därjämte skulle vägförvaltningarna icke behöva insända avskrifter av kontrakt och protokoll till styrelsen, såvida icke sådana avskrifter erfordrades för annat ändamål än för revisionen.

Nackdelarna skulle främst bestå i försämrad kontakt dels revisorerna emellan, dels mellan revisorerna och styrelsens tekniska byråer, dels ock mellan revisorerna och vissa centrala verk, främst riksräkenskapsverket. Vidare skulle tjänstgöringsförhållandena för revisorerna bli ogynnsamma, enär revisorerna skulle vara nödsakade att under större delen av året tjänstgöra å annan ort än stationeringsorten. Därigenom skulle redan nu befintliga svårigheter för styrelsen att rekrytera revisionspersonal avsevärt ökas. Den försämrade kontakten mellan revisorerna och mellan dessa och revisionskommissarien skulle även försvåra utbildningen av revisionspersonal. Slutligen skulle de besvärliga tjänstgöringsförhållandena samt ökade kompetensfordringar på revisionspersonal till följd av en mera isolerad tjänstgöring sannolikt medföra krav på förbättrad löneställning för revisionspersonalen, varjämte kostnadsfördyring skulle uppkomma genom ökade resekostnads- och traktamentsersättningar.

Från Statens organisationsnämnd har framhållits, att frågan om länsorgan för statlig revision är under utredning och att frågan om omorganisation av vägförvaltningarnas revision därför möjligen icke bör lösas separat.

I fråga om revisionskontorets verksamhet har utredningen inhämtat, att den ändring, som genomförts efter styrelsens beslut den 28 oktober 1947, varigenom revisionsarbetet i viss utsträckning förlagts till vägförvaltningarna, medfört betydande fördelar. Genom de på grund av beslutet företagna resorna har framförallt uppnåtts en god kontakt mellan den kamerala personalen vid vägförvaltningarna och styrelsens revision. Då vederbörande revisionstjänsteman, innan han besöker en vägförvaltning, granskar dennas räkenskaper för t. ex. sex månader, kunna vissa därvid gjorda iakttagelser

muntligen diskuteras vid besöket hos vägförvaltningen. Promemorieskrivandet har sålunda i viss utsträckning kunnat ersättas av rättelser under hand, varigenom irritation kunnat undvikas.

Vägkamrerarna bruka ofta upptaga aktuella problem till diskussion vid besöken. En del av dessa problem kunna kanske lösas direkt, under det att andra kunna besvaras först sedan vederbörande revisionstjänsteman haft tillfälle att samråda med befattningshavare å den egna byrån eller å någon av styrelsens övriga byråer.

Vid diskussioner och samtal mellan vederbörande revisionstjänsteman och vägförvaltningens personal rörande felaktigheter och feltolkningar av skilda bestämmelser har vunnits en mera positiv inställning hos vägförvaltningen till revisionsarbetets syftemål. Genom att taga del av vägförvaltningens önskemål och inställning till diverse praktiska spörsmål har revisionstjänstemannen å sin sida kunnat tillföra revisionskontoret nya synpunkter.

Genom besöken hålles dessutom vägförvaltningens kamerala personal à jour med revisionskontorets inställning till aktuella granskningsfrågor och goda uppslag av allmängiltig betydelse kunna förmedlas från en vägförvaltning till en annan.

Emedan uppehållen vid vägförvaltningarna i regel vara minst en vecka medhinnas också besök vid vägmästarekontor, varigenom revisionstjänstemannen beredes möjlighet att bilda sig en uppfattning om samarbetet i kamerala angelägenheter mellan vägförvaltningarna och de under dem hörande vägmästarna. Under besök vid arbetsplatser, garage, depåförråd, grustag, krossplatser etc. erhålles också inblick i vägförvaltningarnas skiftande arbetsuppgifter.

Utredningen: Utredningen anser, att vissa fördelar skulle vinnas genom att helt förlägga revisionsarbetet till vägförvaltningarna. Vissa olägenheter skulle emellertid också vara förknippade med en dylik anordning. Då erfarenheterna av styrelsens beslut den 28 oktober 1947 att i viss utsträckning förlägga revisionen till vägförvaltningarna äro goda, synes det utredningen riktigast att denna ordning tills vidare bibehålles och att styrelsen, om så erfordras, utvidgar revisionsbesöken hos vägförvaltningarna.

Av anförda skäl finner därför utredningen, att ytterligare decentraliseringsåtgärder för närvarande icke böra vidtagas beträffande ärenden inom revisionskontorets verksamhetsområde.

F. FRÅGOR OM DECENTRALISERING INOM VÄGFÖRVALTNINGARNA

1. Decentralisering inom vägförvaltningens kansli.

I Kungl. Maj:ts instruktion för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess lokala förvaltningar (väg- och vattenbyggnadsverket) finnas allmänna föreskrifter rörande vägförvaltnings åligganden. På vägförvaltning ankommer såväl att ombesörja de arbetsuppgifter, vilka sammanhöra med vägförvaltningens egenskap av länsorgan inom väg- och vattenbyggnadsverket, som att lämna länsstyrelsen visst biträde vid handläggningen av vägärenden och av ärenden rörande statsbidrag till enskild väghållning.

Chef för vägförvaltning är vägdirektör. Han svarar för att vägförvaltningens arbetsuppgifter fullgöras i enlighet med instruktionen eller eljest utfärdade föreskrifter.

Vägdirektören är i vägärenden föredragande hos länsstyrelsen i enlighet med vad därom stadgas i landshövdinginstruktionen. Även vid länsstyrelsens handläggning av andra, kommunikationsväsendet berörande ärenden kan erfordras yttrande eller biträde av vägförvaltningen. I den för väg- och vattenbyggnadsverket gällande instruktionen har vägdirektör därför ålagts att på anmodan av länsstyrelsen avgiva yttrande jämväl i dylika ärenden eller att vid föredragning i länsstyrelsen närvara för att tillhandagå med upplysningar.

Enligt 10 kap 52 § tredje stycket vattenlagen erfordras i fråga om plan, vari ingår anordnande eller ändring av vattenavlopp genom allmän väg eller som eljest berör allmän väg, yttrande av vederbörande vägingenjör. Efter vägväsendets förstatligande åligger det enligt instruktionen vägdirektör att avgiva dylikt yttrande.

Vägdirektör har slutligen rätt och, efter framställning av vägnämnds eller länsvägnämnds ordförande, även skyldighet att själv närvara eller utse annan tjänsteman vid vägförvaltningen att närvara vid nämndens sammanträde.

Föreskrifter om ärendenas fördelning inom vägförvaltning finnas intagna i en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdad arbetsordning. Enligt arbetsordningen skola ärendena efter sin beskaffenhet handläggas på en teknisk eller en kameral avdelning. Vägdirektören fördelar under iakt-

tagande av givna föreskrifter för vederbörlig beredning och handläggning förekommande ärenden och arbetsuppgifter mellan vägförvaltningens befattningshavare.

I arbetsordningen sägs att bestämmelserna om arbetets fördelning huvudsakligen avse att tjäna till ledning. Någon långt driven formell bundenhet vid arbetsordningens bestämmelser om arbetets fördelning borde därför icke förekomma. Före och utöver den vägledande arbetsordningens bestämmelser borde gå det praktiska och kloka bedömandet av å vilken avdelning, av vilken tjänsteman och under vilken samverkan en arbetsuppgift bör fullgöras.

På vägförvaltning ankommande ärenden avgöras av vägdirektören eller, enligt vad därom föreskrives i arbetsordningen, av underlydande befattningshavare. I arbetsordningen föreskrives, att vägdirektör *bör* uppdraga åt underlydande befattningshavare att på eget ansvar avgöra på vägförvaltningen ankommande ärenden av mindre betydelse och att vidtaga sådana vid vägbyggnad och vägunderhåll erforderliga åtgärder, för vilka allmänna riktlinjer och anvisningar utfärdats. Expedition i sådant ärende skall undertecknas »Vägförvaltningen i — — — — — — — — län, Enligt uppdrag» jämte den beslutandes namnunderskrift. Befattningshavare, som erhållit sådant uppdrag, åligger att utan onödigt dröjsmål underrätta vägdirektören om enligt uppdraget vidtagna åtgärder.

Vad beträffar vissa upphandlingsärenden må vägdirektör överlåta åt arbetschef eller vägingenjör att fatta beslut. I den arbetsordning som utfärdades vid vägväsendets förstatligande föreskrevs vissa begränsningar härutinnan, nämligen att vägdirektör kunde överlåta avgörandet av upphandling av arbete, då den beräknade kostnaden utgjorde högst 2 000 kronor, upphandling av varor för en beräknad kostnad av högst 1 000 kronor samt övriga upphandlingar, som enligt styrelsens medgivande finge ombesörjas av arbetschef eller vägingenjör. Genom styrelsens beslut den 1 oktober 1947 har arbetsordningen ändrats därhän att vägdirektör må överlåta åt arbetschef eller vägingenjör att avgöra på vägförvaltningen ankommande upphandlingsärenden. Då någon övre gräns härför icke angivits, ha vidgade möjligheter att delegera beslutanderätten erhållits.

I vägdirektörs allmänna befogenheter ingår att meddela de föreskrifter, som, utöver vad arbetsordningen innehåller, erfordras angående sättet och ordningen för göromålens utförande inom vägförvaltningen.

Vid vägväsendets förstatligande utfärdades i ett par län närmare föreskrifter för arbetet vid vägförvaltningen, vilka även innehöllo vissa bestämmelser rörande befattningshavarnas befogenheter. Dessa bestämmelser äro nu i vissa avseenden föråldrade men ha till övervägande del icke ersatts med nya. Vid ett par vägförvaltningar har man vid försök att utfärda skriftliga bestämmelser angående befattningshavarnas befogenheter erfarit, att

det visat sig svårt att utforma sådana föreskrifter, som kunna generellt tillämpas. Befattningshavarnas befogenheter grunda sig nu i regel på en efter hand utbildad praxis, enligt vilken vissa ärendegrupper generellt och andra ärenden från fall till fall överlåtas åt underställd befattningshavare att avgöra.

I fråga om upphandlingsärenden tillämpas vid de olika vägförvaltningarna skilda principer i vad gäller befogenheterna för vägdirektören underställda befattningshavare. De flesta vägdirektörer ha delegerat beslutanderätten i upphandlingsärenden i stort sett i den utsträckning, som angavs i den vid förstatligandet fastställda arbetsordningen. I vissa län har arbetschef eller vägingenjör medgivits att självständigt besluta om upphandling till högre belopp än de som ursprungligen angåvos i arbetsordningen. Skriftliga bestämmelser härom ha i ett par län utfärdats, exempelvis rörande rätt att upphandla arbete, då den beräknade kostnaden utgör högst 20 000 kronor och avser entreprenader för schaktning och transporter, ävensom förvärv av sidotag och torvtäkter samt inköp av virke och rör till en beräknad kostnad av högst 10 000 kronor. Vid andra vägförvaltningar åter har beslutanderätten i upphandlingsärenden delegerats i betydligt mindre utsträckning och ej ens i den utsträckning, som medgavs i den ursprungliga arbetsordningen. Föreskrift i arbetsordningen, att inkomna anbud skola förvaras oöppnade under lås tills anbudstiden utgått, då de skola överlämnas till vägdirektören, har av en vägdirektör fattats så, att vägdirektören måste närvara vid själva anbudsöppningen.

Även i fråga om beslut i andra ärenden, vilka ha karaktär av ekonomisk uppgörelse för vägförvaltningen, tillämpas vid de olika vägförvaltningarna skilda principer. Vid vissa vägförvaltningar får arbetschef eller vägingenjör besluta exempelvis i ärenden, som avse kontrakt angående snöplogning, förhyrande av lokaler till kontor, förråd och arbetarförläggningar m. m. eller avtal rörande förbrukning av elektrisk energi, fraktkredit med järnvägsförvaltning o. dyl., medan vid andra vägförvaltningar alla dylika ärenden avgöras av vägdirektören. Att besluten fattas av vägdirektören har i ett par län motiverats med att det icke ansetts lämpligt att dylikt avtal undertecknas »enligt uppdrag».

I skrivelser till utredningen ha vägdirektörerna i några län angivit, att vägingenjör, arbetschef eller vägkamrerare fattar beslut i ärenden, vilka äro av den art att vägdirektören tidigare kunnat taga ställning till vilka principer, som skola tillämpas vid avgörandet av dylika ärenden. Det har också framhållits, att då dylika ärenden, i vilka beslutanderätten delegerats, avvika från de vanligen förekommande av samma slag eller eljest äro av sådan art att prövning av principfråga är erforderlig, ärendena föreläggas vägdirektören, som därvid fattar beslutet. Även i detta hänseende äro emellertid förhållandena vid vägförvaltningarna mycket olika, och vid vissa

vägförvaltningar avgör vägdirektören alla ärenden, i vilka besluten expedieras skriftligen.

De viktigaste ärendegrupperna i vilka beslutanderätten delegerats äro följande.

Vägtrafikärenden, ärenden rörande vägmärken och annonstavlor, avstyckningss- och byggnadsplaner samt stadsplaner, som ej äro av väsentlig betydelse för vägfrågorna, dispenser från byggnadsförbund, tillstånd till anslutning av enskild väg till allmän och till genomgrävning av väg samt vattendomstolsärenden och ärenden rörande diknings- och torrläggningsföretag, då beslutet ej innebär förpliktelse för vägförvaltningen.

Yttranden och meddelanden till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sakfrågor, exempelvis rörande antagande av entreprenör, trafikräkningar, tekniska och ekonomiska rapporter, trafikskador, broritningar m. m.

Ansökningar om byggnadstillstånd.

Ärenden sammanhängande med tillsyn av städernas väghållning.

Besiktningar av järnvägskorsningar och inspektion av broar samt därmed sammanhängande rapporter m. m.

Ärenden rörande biträde åt enskild väghållare med vägunderhåll eller vintervägh åll ning och andra tjänster till vägväsendet utomstående.

Korrespondens med myndigheter, nämnder, förrättningsmän och enskilda rörande projekteringsarbeten samt med entreprenörer rörande detaljer i arbetens utförande m. m.

Upprättande av arbetsplaner och kostnadsförslag.

Fördelning av vägunderhållsanslag på vägmästareområden.

Detaljer vid vägunderhållet och vägbyggnader, såsom direktiv angående arbetsstyrkor, ackordssättning, planläggning och utförande av arbetet, smärre avvikelser från renstakningar och arbetsprogram, materialprovning, kontroll m. m.

Fortlöpande underhåll och reparation av byggnader samt maskinparkens omvårdnad och disposition ävensom rekvisition av maskiner och effekter.

Militära ärenden och ärenden rörande driftvärn.

Vissa personalfrågor, såsom beviljande av semester enligt av vägdirektören godkänd plan, anställande av semester- och sjukvikarier samt praktikanter, beslut om tjänsteresor för underställd personal, beslut om tjänsteårsberäkning och pensionsärenden samt i vissa ärenden rörande kollektivavtal.

Skatte- och införselärenden, taxeringsärenden, lagfarts- och inteckningsärenden, avstyckningsärenden samt ärenden rörande säkerhetshandlingar.

Marklösenfrågor.

Utredningar rörande fakturor, krav, m. m.

Ärenden rörande trafikolyckor, skadeståndsärenden m. m.

Ärenden rörande arbetarskydd samt olycksfallsärenden och andra sjukvårdsärenden.

Frågor rörande inre revisionen och kassaärenden samt vissa expensärenden.

Frågor rörande diarier, arkiv m. m.

Några vägdirektörer ha härjämte meddelat, att övervägmästaren för enskilda vägar tämligen självständigt sköter korrespondensen med vägintressenterna.

Utredningen: De arbetsuppgifter en vägförvaltning har att lösa ha i många avseenden ett nära samband med samhällsplaneringen samt näringslivet och dess utveckling inom länet. Det måste i första hand vara vägdirektören, som bör ha kännedom om dessa problem. Det är sålunda angeläget att vägdirektören personligen tager hand om arbetsuppgifter, som äro att hänföra till de större frågorna inom vägväsendet, och dessas samband med samhällsplaneringen och näringslivet. I fråga om väghållningens tekniska och ekonomiska spörsmål bör vägdirektören främst ägna sig åt frågor av större räckvidd. För att vägdirektören skall kunna i största möjliga utsträckning ägna sig åt frågor av nu berörd art, är det erforderligt, att åt vägdirektören närmast underställda befattningshavare överlåtes att självständigt handlägga och avgöra ärenden av mindre betydelse samt ärenden, till vilkas behandling vägförvaltningen tidigare tagit ställning i princip och i vilka viss praxis utbildats. Därvid skall det dock åligga vederbörande befattningshavare att underställa vägdirektören ärenden, som icke helt kunna följa tidigare tillämpad praxis, ävensom ärenden, som äro av större räckvidd eller kunna bliva prejudicerande.

Inom ramen för bestämmelserna i arbetsordningen för vägförvaltningarna synas möjligheter redan nu förefinnas att delegera beslutanderätten i enlighet med nu angivna principer. I vilken omfattning detta bör ske inom de särskilda vägförvaltningarna sammanhänger med sådana förhållanden som befattningshavarnas läggning och kvalifikationer samt vägförvaltningens storlek, såväl i vad avser ärendenas antal och arbetsuppgifternas omfattning som antalet befattningshavare. Med hänsyn härtill anser utredningen det icke möjligt eller lämpligt att i en arbetsordning för vägförvaltningarna fullständigt specificera de ärenden, i vilka beslutanderätten skall delegeras. Beslut härom bör meddelas av vägdirektören. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör dock tillse, att enhetlighet härutinnan förefinnes i den mån detta är möjligt med hänsyn till att förutsättningarna för delegering av beslutanderätten av olika orsaker icke äro lika vid alla vägförvaltningar. Utredningen har med uppräkningen i det föregående av delegerade ärenden endast velat redogöra för de slag av ärenden, i vilka delegering av beslutanderätten genomförts vid vissa vägförvaltningar. Utredningen anser, att uppräkningen

ger exempel på ärendegrupper, i vilka beslutanderätten i allmänhet kan delegeras. Utredningen anser dock att vägdirektören själv bör fatta beslut i så viktiga ärenden som exempelvis i uppräkningen omnämnda fördelning av vägunderhållsmedel.

Såsom i det föregående nämnts åligger det enligt arbetsordningen befattningshavare att utan onödigt dröjsmål underrätta vägdirektören om åtgärder, som vidtagits enligt meddelat uppdrag. Denna bestämmelse torde icke böra tolkas så, att redogörelse alltid skall lämnas för vidtagen åtgärd i varje särskilt ärende. Därigenom skulle vägdirektörens tid komma att upptagas med dylika redogörelser i stort sett i samma omfattning, som om varje ärende förelades vägdirektören för avgörande och delegeringen av beslutanderätten sålunda icke medföra den minskning av vägdirektörens arbetsbörda, som åsyftats. Det synes tillräckligt, att vägdirektören fortlöpande hålles underrättad om vidtagna viktigare åtgärder beträffande ärenden i vilka beslutanderätten delegerats samt om tillämpad praxis i fråga om ärenden närmast hänförliga till rutingöromål.

För arbetet inom vägförvaltningen ävensom för personalens fortbildning är det angeläget, att även vägdirektören närmast underställda befattningshavare, vilka handha var sitt särskilda område av vägförvaltningens arbetsuppgifter, såsom vägunderhållet, vägbyggnadsverksamheten, projekteringen och de kamerala arbetsuppgifterna, i stora drag hållas underkunniga om vad som sker inom vägförvaltningen i dess helhet. Därigenom vinnas även större möjligheter för befattningshavarna att, då så erfordras, temporärt fullgöra varandras arbetsuppgifter.

Vid vissa vägförvaltningar har man uppmärksammat betydelsen härav och tillämpar olika metoder för att nå detta syfte. Sålunda tillämpas vid en del vägförvaltningar det förfarandet, att de s. k. avdelningscheferna — vägingenjörerna (arbetschefen) och vägkamreraren — varje dag samlas hos vägdirektören för s. k. postöppning, varvid de viktigaste ärendena för dagen genomgås i samband med att ärendena fördelas. Vid andra vägförvaltningar tillämpas, med eller utan gemensam postöppning, det förfarandet, att koncepten av dagens skrivelser jämte de sista diariebladen få cirkulera mellan vissa befattningshavare

Utredningen anser att inom varje vägförvaltning bör tillses att nyssnämnda befattningshavare få en allmän kännedom om vad som sker inom vägförvaltningens olika delar. Vilket förfarande, som därvid skall tillämpas, synes böra överlåtas åt vägdirektören att avgöra och behöver sålunda icke bestämmas i arbetsordningen. Det är dock angeläget att det tillämpade förfarandet blir så ringa tids- och arbetskrävande som möjligt.

I samband med frågan om delegering av beslutanderätten till vägdirektör underställda befattningshavare uppställer sig frågan hur en expedition skall undertecknas i ett ärende i vilket s. k. avdelningschef självständigt fattat

beslut. Undertecknande av skrivelser »enligt uppdrag» torde kunna tolkas så att befattningshavaren handlagt ärendet enligt närmare instruktion av förman. Vid vägförvaltningarna förekommer, att även lägre befattningshavare än de s. k. avdelningscheferna underteckna skrivelser i enklare ärenden på detta sätt. Utredningen finner skäl tala för, att undertecknandet av skrivelser, föranledda av beslut som fattats av s. k. avdelningschef, sker på sådant sätt, att därav tydligt framgår att den som underskrivit expeditionen också fattat beslutet.

Vid behandlingen av frågan om vägväsendets förstatligande föreslog vägförstatligandekommittén, att vägförvaltningarna för ombesörjande av de på dem ankommande arbetsuppgifterna lämpligen borde organiseras på avdelningar, vilka förutom vägdirektörsexpeditionen skulle vara underhållsavdelningen, projekteringsavdelningen, byggnadsavdelningen och kameralavdelningen. I propositionen 1942: 122 anförde departementschefen, att lämpligheten av en fast organisation på avdelningar kunde ifrågasättas vid en indelning av landet i 24 vägförvaltningsdistrikt. Departementschefen ansåg, att det i varje fall icke kunde vara klokt, att redan från början binda sig för en så strängt avgränsad uppdelning på olika avdelningar.

Emellertid har, efter hand som vägförvaltningarnas arbetsuppgifter ökat och arbetet nått en viss grad av stadga, helt spontant en viss uppdelning på avdelningar kommit att ske. Denna uppdelning har emellertid mera syftat till en uppdelning av de huvudsakliga arbetsuppgifterna vid vägförvaltningen än en indelning i avdelningar ur personalsynpunkt. Vägdirektörerna ha sålunda oberoende av denna uppdelning på avdelningar kunnat disponera personalen på ett sådant sätt, att ojämnhet i arbetsbelastningen för de olika avdelningarna undvikits. Vidare ha vissa ärenden, som icke äro utpräglade vägunderhållsärenden, byggnadsärenden etc., vid de olika vägförvaltningarna icke hänförts till samma avdelningar, utan har hänsyn tagits till särskilda förhållanden vid vägförvaltningen. Genom denna i ringa grad bundna uppdelning har personalen kunnat utnyttjas på ett effektivt sätt.

När utredningen därför i det följande tillstyrker att den uppdelning av arbetet på vägförvaltningarna, som redan skett även formellt bekräftas, syftar utredningen icke därmed till att viss personal skall vara varaktigt bunden till viss avdelning. Tvärtom anser utredningen den nuvarande ordningen, varigenom personalen på vägförvaltningens kansli av vägdirektören fritt kan disponeras till förekommande arbetsuppgifter vara lämplig med hänsyn ej minst därtill att arbetsbelastningen skall bliva i möjligaste mån jämn för alla befattningshavare inom förvaltningen. Utredningen har ansett angeläget framhålla detta, då fall med synnerligen ojämn arbetsfördelning kommit till utredningens kännedom.

Ärendenas fördelning på och sammanförande till vissa avdelningar kommer emellertid även att befrämja den decentralisering från vägdirektör till

avdelningschef, som utredningen i det föregående förordat och som inom vissa vägförvaltningar icke är genomförd i den utsträckning, som är önskvärd.

En delegering av beslutanderätten till vägdirektören närmast underställda befattningshavare är liktydig med att de s. k. avdelningscheferna fatta beslut i vissa ärenden. Med hänsyn härtill föreslår utredningen, att expedition i sådant ärende undertecknas exempelvis »Vägförvaltningen i — — — — — — län, Kameralavdelningen» jämte den beslutandes namnunderskrift eventuellt med kontrasignation av den, som uppsatt expeditionen. Det torde få ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter förslag av vägdirektören bestämma vilka avdelningar, som skola finnas vid viss vägförvaltning. Därvid torde för de minsta vägförvaltningarna en uppdelning i Kameralavdelningen och Tekniska avdelningen vara tillräcklig, medan vid de större kunna förekomma Kameralavdelningen, Underhållsavdelningen, Projekteringsavdelningen, Byggnadsavdelningen (ev. Byggnads- och projekteringsavdelningen), Hamnavdelningen samt Vatten- och avloppsavdelningen. Inrättandet av de sistnämnda två avdelningarna blir beroende av de beslut, som komma att fattas av statsmakterna rörande den framtida organisationen av den statliga administrationen för planering och byggande av hamnar och farleder samt vatten- och avloppsanläggningar. Därjämte synas ärenden angående enskilda vägar, vilka beredas av övervägmästaren för enskild väghållning jämte dennes biträden, böra hänföras till en särskild avdelning benämnd Avdelningen för enskilda vägar.

I samband med fastställandet av vilka avdelningar, som skola finnas vid vägförvaltning, bör i stora drag angivas de huvudgrupper av ärenden, som skola hänföras till viss avdelning. Kvar bör dock alltjämt stå vägdirektörs rätt att därutöver fördela arbetet inom vägförvaltningen samt att hänföra personal till viss avdelning.

2. Decentralisering från vägförvaltningens kansli till vägmästarna.

I den instruktion för vägmästare, som införts i arbetsordningen för vägförvaltningarna, föreskrives, att vägmästare inom sitt område, under iakttagande av vad i arbetsordningen sagts och vägdirektören bestämmer, skall biträda vid fullgörandet av vägförvaltningens arbetsuppgifter. I sådant hänseende åligger det vägmästare bland annat

att planlägga och organisera vägunderhållsarbetena och verka för att dessa bliva utförda på ett ekonomiskt och ändamålsenligt sätt;

att leda och öva tillsyn över dessa arbeten, vara närmast ansvarig arbetsledare för inom området arbetande personal samt tillse, att denna väl utnyttjar sin arbetstid och fullgör sina skyldigheter;

att verkställa uppmätningar för ackordsarbeten ävensom att, i enlighet med vad därom särskilt föreskrives, granska arbetsrapporter och tidsuppgifter samt upprätta avlöningshandlingar m. m., som avse av vägmästarna ledda arbeten och honom underställd personal, samt till vägförvaltningen insända dessa och övriga föreskrivna rapporter;

att förutom de resor, som i övrigt erfordras i tjänsten, företaga inspektionsresor å vägarna i så stor utsträckning, att han ständigt äger kännedom om deras tillstånd och skall han därvid ägna särskild uppmärksamhet åt broar och trummor;

att föra dagbok över tjänsteresor; i tjänsten gjorda iakttagelser och vidtagna åtgärder m. m.;

att omedelbart efter erhållen kännedom om uppkommen brist å väg vidtaga erforderliga åtgärder för bristens avhjälpande och trafiksäkerhetens tryggande;

att tillse att upplag, stängsel, grind, byggnad eller annan anordning icke anbringas å eller utmed väg i strid mot bestämmelserna i 32 och 33 §§ väglagen eller att annonstavla, reklamskylt eller dylikt icke uppsättes i strid mot bestämmelserna i 39 § samma lag samt att — när rättelse icke kan erhållas genom direkt hänvändelse till vederbörande — anmäla förhållandet till vägförvaltningen;

att i övrigt hava uppmärksamheten riktad på behovet av sådana åtgärder, som avses i 36 § väglagen och i förekommande fall göra anmälan till vägförvaltningen;

att tillse att utmed väg ej upptages grop eller grav av beskaffenhet att medföra fara för vägens bestånd och att i förekommande fall göra anmälan till vägförvaltningen;

att ansvara för vården av vägväsendets byggnader, förråd och grustag samt för att maskiner, redskap och övrig materiel äro i betryggande skick samt skötas och utnyttjas på bästa sätt;

att utfärda rekvisitioner å erforderlig materiel m. m. samt mottaga och övervaka leveranser, som avse vägunderhållet;

att attestera och enligt givna anvisningar kontera räkningar och andra mottagningshandlingar, som avse under hans ledning och tillsyn stående arbeten och förråd samt av honom kontrollerade leveranser;

att direkt från leverantör rekvirera effekter intill ett belopp av 400 kronor för oförutsedda, brådskande arbeten, därest rekvisition i vanlig ordning skulle medföra avsevärt dröjsmål;

att enligt vägförvaltningens bemyndigande direkt hos leverantör rekvirera sådana effekter, för vilka centralavtal träffats;

att tillse, att inom hans verksamhetsområde gällande lagstiftning rörande arbetarskydd samt förvaring av sprängämnen och eldfarliga oljor m. m. efterlevas;

att avgiva och till vägförvaltningen för vidare befordran insända anmälningar om olycksfall i arbete samt i övrigt ombesörja insändande av föreskrivna rapporter m. m.;

att efter bemyndigande av vägförvaltningen anställa arbetare och därom omedelbart insända rapport till vägförvaltningen ävensom att underrätta denna om förändring i arbetares civilstånd, adress m. m.;

att, under iakttagande av att flera arbetare icke skola finnas anställda än som motsvarar behovet i förekommande fall entlediga arbetare och därom omedelbart insända rapport till vägförvaltningen;

att beträffande honom underställd personal årligen i god tid upprätta och för fastställelse till vägförvaltningen insända förslag till semesterfördelning under året;

att bevilja honom underställd personal annan ledighet än semester under högst 15 dagar i följd;

att i enlighet med vad ovan stadgats i fråga om vägunderhåll leda och öva tillsyn över de byggnadsarbeten, som anförtros honom; samt

att på särskilt uppdrag biträda med avsyningar m. m. på enskilda vägar.

I arbetsordningen föreskrives vidare att vägmästare är skyldig inhämta förmans direktiv i frågor angående åtgärd av större betydelse, åtgärd, som avviker från vanligen förekommande, samt av annan än styrelsen eller vägförvaltningen föreslagen eller påyrkad åtgärd, som berör allmän väg.

Vid de flesta vägförvaltningar har det befunnits lämpligt, att åtminstone i mindre omfattning uppdraga åt vägmästare att företräda vägförvaltningen vid förrättningar avseende exempelvis torrläggningsföretag, gränsbestämningar och enskild väg, i vilken vägförvaltningen är intressent. Vidare ha vid några vägförvaltningar vägmästarna bemyndigats att besluta om tjänster av mindre omfattning till vägväsendet utomstående, exempelvis mindre underhållsarbeten å enskild väg ävensom att meddela tillstånd till enskild vägs anslutning till allmän och till uppsättande av s. k. mjölkbord vid väg. Vid avgörandet av sådana ärenden samråda dock vägmästarna ofta med vederbörande vägingenjör och hänskjuter ärendet till vägförvaltningens avgörande i tveksamma fall.

Utredningen: Instruktionen för vägmästarna innehåller en förhållandevis detaljerad uppräkning av vissa uppgifter, som åligga vägmästarna. Det framgår dock av de härovan återgivna inledande allmänna föreskrifterna rörande vägmästarnas åligganden, att uppräkningen icke är avsedd att vara fullständig. Det bör ej heller möta något hinder för vägdirektören att meddela beslut om avvikelse från eller förtydligande av detaljerna i dessa bestämmelser i synnerhet om detta är betingat av för ett län speciella förhållanden.

Tidigare har vid åtskilliga tillfällen påtalats, att vägmästarna vid vägväsendets förstatligande fingo en alltför stor arbetsbörda och framför allt, att de blevo belastade med skrivbordsarbete till men för andra arbetsuppgifter. Denna mening har även framförts till utredningen från vägmästarehåll. En del vägdirektörer ha uttryckt farhågor för att vägmästarnas arbetsbörda, särskilt i vad avser skrivbordsarbete, skulle komma att öka vid en ökad decentralisering. Utredningen vill dock framhålla, att en decentralisering av bestämmanderätten till vägmästarna icke är liktydig med att dessa få ökat arbete. Här gäller liksom eljest inom förvaltningen att arbetsuppgifterna böra fördelas mellan instanserna, så att de kräva minsta möjliga arbete. Det kräver nämligen i många fall mindre arbete för en lägre instans att fullgöra en viss uppgift än att till en högre instans avgiva förslag till hur uppgiften bör fullgöras. I vad avser vägmästarna finner utredningen

angeläget, att detaljerna i de arbetsuppgifter, som åligga dem, i största möjliga utsträckning överlämnas till deras självständiga bedömande. Vägförvaltningarnas ledning av arbetet ute i vägmästareområdena bör förutom inspektioner på arbetsplatsen i största möjliga utsträckning få formen av allmänna direktiv och planer eller arbetsschemata, som omspänna längsta möjliga tidrymd. Självfallet bör vägmästare i enlighet med instruktionen inhämta vägingenjörens direktiv i fråga om åtgärd av större betydelse eller åtgärd, som avviker från det vanligen förekommande.

Förändringarna vid förstatligandet, vilka syftade till ett enhetliggörande och effektiviserande och därmed även förbilliggande av bl. a. vägunderhållsarbetet, voro givetvis i högsta grad märkbara för vägmästarna. Den första tiden torde detta också ha medfört, att vissa vägmästare kände sig i högre grad bundna i sitt handlande än som i själva verket var avsett. Anledningarna härtill voro flera. Till viss del kan det tillskrivas införandet av enhetligt rapportsystem. Ehuru rapporteringen var grundad på system, som använts i vissa av de forna vägdistrikten, innebar den för flertalet vägmästare en nyhet och kändes betungande. De ansträngningar, som från verkets sida gjordes redan från början att effektivisera väghållningen, inneburo att direktiv lämnades rörande arbetenas utförande, vilket betraktades som ett intrång i det fria handhavandet av vägunderhållet. Men allt eftersom vägmästarna blivit vana vid de nya förhållandena och därjämte börjat skönja resultatet av rationaliseringssträvandena har arbetet flutit lättare. Av den ovan angivna instruktionen för vägmästarna framgår även, att de ha en betydande frihet i sitt arbete.

Utredningen anser, att den nuvarande arbetsordningen medgiver möjlighet att till vägmästarna delegera beslutanderätten i sådan utsträckning, att arbetet inom vägmästareområdena kan skötas på ett effektivt sätt och finner därför icke skäl föreslå ändring härutinnan.

Slutligen vill utredningen framhålla, att de här anförda principiella synpunkterna i stort sett äga giltighet även vad avser decentralisering till arbetsledningen vid vägbyggnader och andra byggnadsarbeten. Dessa arbeten äro emellertid mycket varierande i svårighetsgrad och storlek. Då härtill kommer att ledningspersonalen vid byggnadsarbetena har mycket olika kvalifikationer, måste frågan om delegering av beslutanderätten i än högre grad bliva en fråga, som får avgöras från fall till fall.

G. FÖRSLAG TILL FÖRFATTNINGSÄNDRINGAR

Förslag
till
Lag om ändring i vissa delar av lagen den 30 juni 1943 (nr 431) om allmänna vägar.

Härigenom förordnas *dels* att 14, 15, 32, 40—44 och 61 §§ lagen den 30 juni 1943 om allmänna vägar skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels ock* att i samma lag skall införas en ny paragraf, betecknad 66 a §, av nedan angivna innehåll.

(Gällande lydelse)	(Föreslagen lydelse)
14 §.	14 §.
Fråga om byggande av väg, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg eller om indragning av väg skall, *där ej Konungen annorlunda förordnar, prövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med länsstyrelsen. Stannar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i annan mening än länsstyrelsen, skall ärendet hänskjutas till Konungens prövning.* Ordnings- och säkerhetsfrågor, så ock vissa särskilt angivna frågor prövas enligt vad nedan sägs av länsstyrelsen eller av vägsynenämnd.	Fråga om byggande av väg, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg eller om indragning av väg skall, *i enlighet med vad därom i denna lag eller eljest är särskilt stadgat, prövas av länsstyrelsen eller av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller hänskjutas till Konungens avgörande.* Ordnings- och säkerhetsfrågor, så ock vissa särskilt angivna frågor prövas enligt vad nedan sägs av länsstyrelsen, vägsynenämnd, *väghållare eller kommunalnämnd.*
15 §.	15 §.
Innan väg bygges, skall arbetsplan för vägen upprättas och, efter utställelse för granskning, fastställas av *myndighet som i 14 § första stycket*	Innan väg bygges, skall arbetsplan för vägen upprättas och, efter utställelse för granskning, fastställas av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*

(Gällande lydelse)

avses; dock erfordras ej utställelse och fastställelse i fråga om sådant förbättringsarbete eller mindre omläggningsarbete, som ej kan antagas lända till förfång för ägare av fastighet vilken beröres av vägföretaget eller för nyttjanderätts- eller servitutsrättshavare.

Beslut om — — — tre år.

32 §.

Å väg — — — eller väghållningen.

Utan hinder av vad nu sagts må ämnen, som erfordras för underhåll av väg, därå uppläggas. Å vägbana må dock sådant upplag förekomma allenast under pågående arbete med vägens underhåll. Upplag skall så anordnas, att därigenom, såvitt möjligt, olägenhet ej vållas samfärdseln och vägens avvattning ej försvåras.

Tillstånd till — — — av grinden.

Vad i — — — riksförsvarets behov.

(Föreslagen lydelse)

efter samråd med länsstyrelsen. Stannar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i annan mening än länsstyrelsen, skall ärendet hänskjutas till Konungens prövning. Utställelse och fastställelse erfordras dock ej i fråga om sådant förbättringsarbete eller mindre omläggningsarbete, som ej kan antagas lända till förfång för ägare av fastighet vilken beröres av vägföretaget eller för nyttjanderätts- eller servitutsrättshavare.

Beslut om — — — tre år.

32 §.

Å väg — — — eller väghållningen.

Tillstånd till — — — av grinden.

Utan hinder av vad i första stycket sagts må å väg upplag eller annan anordning förekomma och grävning eller liknande åtgärd företagas, då så erfordras för arbete, som utföres av väghållaren eller för arbeten som avses i 40 §. Erfordras i fall, som här avses, att vägen avstänges eller att annan väsentlig trafikinskränkning påbjudes, har väghållaren att hos vederbörande myndighet utverka beslut därom.

Vad i — — — riksförsvarets behov.

(Gällande lydelse)

40 §.

Om framdragande av elektriska ledningar å eller utmed väg är särskilt stadgat.

41 §.

Därest länsstyrelsen prövar det erforderligt, skall å länets landsbygd finnas ett eller flera arbetslag med uppgift att vid svåra snöfall biträda med vinterväghållningen, då det av vägförvaltningen prövas oundgängligt för att hålla väg öppen för samfärdseln. *Varje arbetslag tilldelas viss vägsträcka.*

42 §.

Arbetslag bildas genom att *länsstyrelsen utser erforderligt* antal personer, vilka ha hemvist eller sta-

(Föreslagen lydelse)

40 §.

Vill någon inom område för väg framdraga elektrisk ledning, ledning för vatten eller annan därmed jämförlig ledning, skall han, innan arbetet påbörjas, därom göra ansökning hos väghållaren. För arbetets bedrivande och för rätten att hava upplag eller annan anordning på vägen skola, utöver vad därom kan vara särskilt stadgat eller eljest bestämt, gälla de föreskrifter, som med hänsyn till samfärdseln och väghållningen meddelas av väghållaren. Vad här stadgats gäller jämväl beträffande arbete å redan framdragen ledning.

41 §.

Därest länsstyrelsen prövar det erforderligt, skall å länets landsbygd finnas ett eller flera arbetslag med uppgift att vid svåra snöfall biträda med vinterväghållningen, då det av vägförvaltningen prövas oundgängligt för att hålla väg öppen för samfärdseln.

Länsstyrelsen tilldelar varje arbetslag viss vägsträcka och fastställer antalet medlemmar i arbetslaget. Ligger sådan vägsträcka inom två eller flera kommuner, bestämmer länsstyrelsen det antal personer, som inom varje kommun skall uttagas till arbetslaget.

42 §.

Arbetslag bildas genom att *kommunalnämnden utser fastställt* antal personer, vilka ha hemvist eller sta-

(Gällande lydelse)

digvarande arbete på lämpligt belägna fastigheter, som *länsstyrelsen* bestämmer.

Den, som fyllt sexton år men ej sextio år, vare skyldig att tjänstgöra i arbetslag.

Vad nu sagts gäller dock ej

a) den som av ämbete eller allmän tjänst är hindrad att tjänstgöra i arbetslag;

b) den som i yrke eller anställning skulle lida synnerligt förfång, om han utkallas till tjänstgöring i arbetslag;

c) den som eljest uppgiver hinder, vilket godkännes av *länsstyrelsen.*

För den som avflyttar från orten upphör tjänstgöringsskyldigheten.

43 §.

Ägare eller brukare av fastighet eller den, som är satt att företräda ägaren eller brukaren, skall på anmodan av *länsstyrelsen* eller den *länsstyrelsen* förordnar föreslå, vem eller vilka som böra uttagas för fastigheten. I första hand böra föreslås personer, vilka förklarat sig villiga att tjänstgöra i arbetslaget.

Länsstyrelsen uttager i första hand dem, som åtagit sig tjänstgöringsskyldighet och som prövas därtill lämpliga.

44 §.

Länsstyrelsen förordnar tills vidare för fem år i sänder fogde för arbetslaget.

Fogde som tjänstgjort fem år är ej skyldig att mottaga nytt förordnande.

(Föreslagen lydelse)

digvarande arbete på lämpligt belägna fastigheter, som *kommunalnämnden* bestämmer.

Ägare eller brukare av fastighet eller den som är satt att företräda ägaren eller brukaren skall på anmodan av *kommunalnämnden* eller den *kommunalnämnden* förordnar föreslå, vem eller vilka som böra uttagas för fastigheten. I första hand böra föreslås personer, vilka förklarat sig villiga att tjänstgöra i arbetslaget.

Kommunalnämnden uttager i första hand dem, som åtagit sig tjänstgöringsskyldighet och som prövas därtill lämpliga.

Den, som fyllt sexton men ej sextio år vare skyldig att tjänstgöra i arbetslag.

Vad nu sagts gäller dock ej

a) den som av ämbete eller allmän tjänst är hindrad att tjänstgöra i arbetslag;

b) den som i yrke eller anställning skulle lida synnerligt förfång, om han utkallas till tjänstgöring i arbetslag;

c) den som eljest uppgiver hinder, vilket godkännes av *kommunalnämnden.*

För den som avflyttar från orten upphör tjänstgöringsskyldigheten.

43 §.

Länsstyrelsen förordnar tills vidare för fem år i sänder fogde för arbetslaget *och ersättare för denne. Beslut härom skall delgivas vägförvaltningen och vederbörande kommunalnämnd.*

(Gällande lydelse)

Fogden vare pliktig

a t t på anmaning av vägförvaltningen kalla arbetslagets medlemmar till tjänstgöring,

a t t under vägförvaltningens överinseende övervaka och leda fullgörandet av de arbetsuppgifter, arbetslaget fått sig förelagda, samt

a t t tillse att erforderliga åtgärder vidtagas för utseende av ersättare till den, som avgått ur arbetslaget.

Instruktion för fogde utfärdas av länsstyrelsen.

61 §.

Bryter någon ——— föreskrift däri;

eller underlåter ——— tredje stycket;

(Föreslagen lydelse)

Fogde *eller ersättare* som tjänstgjort fem år är ej skyldig att mottaga nytt förordnande.

Fogde vare pliktig

a t t på anmaning av vägförvaltningen kalla arbetslagets medlemmar till tjänstgöring,

a t t under vägförvaltningens överinseende övervaka och leda fullgörandet av de arbetsuppgifter, arbetslaget fått sig förelagda,

a t t hos kommunalnämnden föreslå efterträdare till den som avgått ur arbetslaget samt

a t t då han är förhindrad tjänstgöra skyndsamt underrätta sin ersättare därom.

Ersättare för fogde vare pliktig tjänstgöra som sådan, då fogden är därtill förhindrad.

Instruktion för fogde utfärdas av länsstyrelsen.

44 §.

Varje till arbetslag uttagen person skall av kommunalnämnden genom rekommenderad försändelse underrättas om uttagningen. Meddelande om uttagningen skall samtidigt tillställas vägförvaltningen, fogden för arbetslaget och ersättaren för denne.

Hos kommunalnämnden skall föras förteckning över till arbetslaget uttagna personer.

61 §.

Bryter någon ——— föreskrift däri;

eller underlåter ——— tredje stycket;

(Gällande lydelse)

eller eftersätter ——— honom åligger;

eller underlåter ——— sitt ställe,

straffes med ——— trehundra kronor.

(Föreslagen lydelse)

eller eftersätter ——— honom åligger;

eller underlåter ——— sitt ställe;

eller förvägrar arbetsgivare eller arbetsledare anställd nödig ledighet för tjänstgöring i arbetslag, oaktat ledigheten kunnat utan synnerlig olägenhet medgivas,

straffes med ——— trehundra kronor.

66 a §

Är någon missnöjd med kommunalnämndens beslut i fråga, som omförmäles i denna lag, äger han överklaga beslutet hos länsstyrelsen inom trettio dagar efter det han erhållit del av detsamma.

Övergångsbestämmelser.

Denna lag träder i kraft den ——.

Av länsstyrelse jämlikt äldre lag meddelat beslut om arbetslag skall icke till följd av denna lags ikraftträdande upphöra att gälla. Länsstyrelse skall i god tid före denna lags ikraftträdande tillställa vederbörand kommunalnämnd erforderliga uppgifter om förefintliga arbetslag.

Förslag
till

Kungörelse om ändring i vissa delar av stadgan den 30 juni 1943 (nr 437) angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadgan).

Härigenom förordnas att 5, 8 och 10—14 §§ stadgan den 30 juni 1943 angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadgan) skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives:

(Gällande lydelse)	(Föreslagen lydelse)
5 §.	5 §.
Finner länsstyrelsen, att vägen icke är av den betydelse, att den må byggas såsom allmän, eller att företaget, vid jämförelse med andra ifrågasatta arbeten, icke är av den angelägenhetsgrad, att medel till detsamma kunna påräknas under de närmaste åren, skall ansökningen avslås, där ej annat föranledes av vad i andra stycket sägs. Eljest skall frågan, om företaget bör komma till stånd, prövas vid uppgörande av flerårsplan för arbeten av det slag, vartill företaget hör, eller vid upprättande av sådant förslag, som i 14 § avses. För sådant fall skall länsstyrelsen, där fråga är om annan väg än huvudväg, pröva, huruvida företaget är av den angelägenhetsgrad, att arbetsplan beträffande detsamma bör omedelbart upprättas. Avser ansökningen huvudväg, hänskjutes frågan om *företagets upptagande i flerårsplan och om* upprättande av arbetsplan till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.	Finner länsstyrelsen, att vägen icke är av den betydelse, att den må byggas såsom allmän, eller att företaget, vid jämförelse med andra ifrågasatta arbeten, icke är av den angelägenhetsgrad, att medel till detsamma kunna påräknas under de närmaste åren, skall ansökningen avslås, där ej annat föranledes av vad i andra stycket sägs. Eljest skall frågan, om företaget bör komma till stånd, prövas vid uppgörande av flerårsplan för arbeten av det slag, vartill företaget hör, eller vid upprättande av sådant förslag, som i 14 § avses. För sådant fall skall länsstyrelsen, där fråga är om annan väg än huvudväg, pröva, huruvida företaget är av den angelägenhetsgrad, att arbetsplan beträffande detsamma bör omedelbart upprättas. Avser ansökningen huvudväg, hänskjutes frågan om upprättande av arbetsplan till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.
Där synnerliga ——— närmaste åren.	Där synnerliga ——— närmaste åren.

(Gällande lydelse)

8 §.

För att tjäna till ledning vid fördelningen av de medel, som beviljas för olika vägbyggnadsändamål, skola för varje län i mån av behov upprättas och fastställas

a) *en femårsplan för nyanläggning av samt omläggnings- och förbättringsarbeten på* huvudvägar;

b) *en fyraårsplan för omläggnings- och förbättringsarbeten på* bygdevägar och ödebygdsvägar;

c) *en fyraårsplan för* nyanläggning av bygdevägar; *samt*

d) *en fyraårsplan* för nyanläggning av ödebygdsvägar.

Fyraårsplanerna skola förnyas vartannat år.

10 §.

Femårsplan för huvudvägar utarbetas särskilt för varje län av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Över planen skola yttranden inhämtas från vägnämnderna, länsvägnämnden och länsstyrelsen. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därefter vidtagit de jämkningar i förslaget, som må påkallas av yttrandena, överlämnas detta jämte yttrandena till Konungen för prövning och fastställelse.

11 §.

Fyraårsplan upprättas av länsstyrelsen. Före upprättandet införskaffas från vägnämnderna uppgifter om

(Föreslagen lydelse)

8 §.

För att tjäna till ledning vid fördelningen av de medel, som beviljas för olika vägbyggnadsändamål, skola för varje län i mån av behov upprättas och fastställas *flerårsplaner för*

a) *byggande av* huvudvägar;

b) *ombyggnad av* bygdevägar och ödebygdsvägar;

c) nyanläggning av bygdevägar;

d) nyanläggning av ödebygdsvägar;

e) *byggande av broar; samt*

f) *vägbeläggningar.*

Flerårsplan skall avse fem år och förnyas vart tredje år. Påkallas av särskilda förhållanden annan tid för förnyandet beslutar Konungen härom.

10 §.

Flerårsplan upprättas av länsstyrelsen. Före upprättandet införskaffas från vägnämnderna uppgifter om de företag, som anses böra utföras under den tid planen avser. Över planen skola vägnämndernas och länsvägnämndens yttranden inhämtas. Därefter vidtager länsstyrelsen de jämkningar i planen, som påkallas av yttrandena.

Sedan flerårsplan för byggande av huvudvägar, för byggande av broar eller för vägbeläggningar på ovan angivet sätt upprättats, överlämnas planen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning. Finner styrelsen planen böra godtagas, skall densam-

(Gällande lydelse)

de vägföretag, som anses böra utföras under den tid planen avser. Över planen skola vägnämndernas och länsvägnämndens yttranden inhämtas. Sedan länsstyrelsen vidtagit de jämkningar i planen, som påkallas av yttrandena, insändes denna jämte yttrandena till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning.

Finner styrelsen planen böra godtagas, skall densamma av styrelsen fastställas. Anses åter jämkningar i planen erforderliga, hänskjutes frågan till Konungens prövning.

12 §.

Fastställd flerårsplan skall genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg delgivas länsstyrelsen, länsvägnämnden, vederbörande vägnämnder, överlantmätaren och länsarkitekten, *varjämte* meddelande om fastställelsebeslutet skall intagas i länskungörelserna.

13 §.

Fastställd flerårsplan — — — vägarbetenas bedrivande.

Påkallas på grund av förändrade förhållanden eller eljest ändring i ordningen för företagens utförande eller annan mera väsentlig avvikelse

(Föreslagen lydelse)

ma av styrelsen fastställas. Anses åter jämkningar i planen erforderliga, hänskjutes frågan till Konungens prövning.

Annan flerårsplan överlämnas efter i första stycket angiven behandling till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för yttrande. Anser styrelsen planen böra godtagas, skall densamma av länsstyrelsen fastställas. Anser åter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämkningar i planen erforderliga, hänskjutes frågan till Konungens prövning.

11 §.

Fastställd flerårsplan *för byggande av huvudvägar, för byggande av broar eller för vägbeläggningar* skall genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg delgivas länsstyrelsen, länsvägnämnden, vederbörande vägnämnder, överlantmätaren och länsarkitekten.

Annan fastställd flerårsplan skall genom länsstyrelsens försorg delgivas i den utsträckning, som i föregående stycke sagts, varjämte väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall underrättas om fastställelsen.

Meddelande om fastställelsebeslutet skall intagas i länskungörelserna.

12 §.

Fastställd flerårsplan — — — vägarbetenas bedrivande.

Påkallas på grund av förändrade förhållanden eller eljest ändring i ordningen för företagens utförande eller annan mera väsentlig avvikelse

(Gällande lydelse)

från flerårsplanen, äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, efter länsvägnämndens och länsstyrelsens hörande, förordna härom, såvitt avser *plan som fastställts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.* I händelse av meningsskiljaktighet mellan länsstyrelse och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall frågan hänskjutas till Konungens prövning. *Är fråga om avvikelse från flerårsplan, som fastställts av Konungen, beslutar Konungen härom.*

Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat beslut om avvikelse från flerårsplan skall genom styrelsens försorg delgivas länsstyrelsen, länsvägnämnden och vederbörande vägnämnder, *varjämte* meddelande om beslutet skall intagas i länskungörelserna.

14 §.

Med ledning av förslag, som uppgjorts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter länsvägnämndernas

(Föreslagen lydelse)

från flerårsplanen, äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, efter länsvägnämndens och länsstyrelsens hörande, förordna härom, såvitt avser *flerårsplan för byggande av huvudvägar, för byggande av broar eller för vägbeläggningar; beträffande annan flerårsplan äger länsstyrelsen efter länsvägnämndens och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hörande samma befogenhet.* I händelse av meningsskiljaktighet mellan länsstyrelse och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall frågan hänskjutas till Konungens prövning.

13 §.

Beslut om avvikelse från flerårsplan *för byggande av huvudvägar, för byggande av broar eller för vägbeläggningar* skall genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg delgivas länsstyrelsen, länsvägnämnden och vederbörande vägnämnder.

Beslut om avvikelse från annan flerårsplan skall genom länsstyrelsens försorg delgivas i den utsträckning, som i föregående stycke sagts, varjämte väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall underrättas om beslutet.

Meddelande om beslutet skall intagas i länskungörelserna.

14 §.

Med ledning av förslag, som uppgjorts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter länsvägnämndernas

(Gällande lydelse)

och länsstyrelsernas hörande, bestämmer Konungen eller, där Konungen så förordnar, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen de i flerårsplan ej upptagna *bro- och beläggningsarbeten*, som skola utföras med beviljade anslag.

(Föreslagen lydelse)

och länsstyrelsernas hörande, bestämmer Konungen eller, där Konungen så förordnar, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen de i flerårsplan ej upptagna *företag*, som skola utföras med beviljade anslag.

Denna kungörelse träder i kraft den — — —.

Förslag
till

Lag om ändrad lydelse av 10 kap. 67 § vattenlagen.

Härigenom förordnas, att 10 kap. 67 § vattenlagen skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

Sedan erforderliga — — — angående företaget.

Utlåtandet skall — — — dylik avgift.

Skola två — — — därom gjord.

Innehåller utlåtandet föreskrift om anordnande eller ändrande av vattenavlopp genom allmän väg, skall, där arbetets utförande åligger annan än vägens ägare, tillika meddelas bestämmelse, att innan sådant arbete påbörjas, *vederbörande väginnehavare skall underrättas om tiden därför.* Vad nu sagts om anordnande eller ändrande av vattenavlopp genom allmän väg skall äga motsvarande tillämpning i fråga om åtgärd till skydd för sådan väg.

(Föreslagen lydelse)

Sedan erforderliga — — — angående företaget.

Utlåtandet skall — — — dylik avgift.

Skola två — — — därom gjord.

Innehåller utlåtandet föreskrift om anordnande eller ändrande av vattenavlopp genom allmän väg, skall, där arbetets utförande åligger annan än vägens ägare, tillika meddelas bestämmelse, att innan sådant arbete påbörjas *ansökan, som avses i 40 § lagen om allmänna vägar, skall ingivas till väghållaren.* Vad nu sagts om anordnande eller ändrande av vattenavlopp genom allmän väg skall äga motsvarande tillämpning i fråga om åtgärd till skydd för sådan väg.

Denna lag träder i kraft den — —.

Förslag

till

Kungörelse om ändrad lydelse av 5 § i stadgan den 5 maj 1939 (nr 200) om elektriska starkströmsanläggningar.

Härigenom förordnas att 5 § i stadgan den 5 maj 1939 (nr 200) om elektriska starkströmsanläggningar skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)	(Föreslagen lydelse)
Framdrages starkströmsledning — — — till efterrättelse.	Framdrages starkströmsledning — — — till efterrättelse.
1. Förlägges ledningen — — — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer.	1. Förlägges ledningen — — — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer.
Ledningen skall — — — vägbanan erhålles.	Ledningen skall — — — vägbanan erhålles.
Till förekommande — — — kommerskollegium bestämmes.	Till förekommande — — — kommerskollegium bestämmer.
2. Förlägges ledningen — — — upprensat skick.	2. Förlägges ledningen — — — upprensat skick.
Är ledningens — — — angivande läget.	Är ledningens — — — angivande läget.
3. Vid ledningens anbringande, nyttjande eller borttagande skall ledningens innehavare vidtaga och bekosta sådana åtgärder, att fara eller hinder icke uppstår för den allmänna trafiken eller för utförandet av normalt förekommande vägunderhållsarbete.	3. Vid ledningens anbringande, nyttjande eller borttagande skall ledningens innehavare vidtaga och bekosta sådana åtgärder, att fara eller hinder icke uppstår för den allmänna trafiken eller för utförandet av normalt förekommande vägunderhållsarbete.
Innan arbete påbörjas med framdragande i jorden av starkströmsledning eller i luften av starkströmsledning för högspänning, skall ledningens innehavare *därom göra anmälan till länsstyrelsen. Vid arbetets utförande skola lända till efterrättelse de föreskrifter, som med hänsyn till*	

(Gällande lydelse)

trafiksäkerheten å vägen meddelas av länsstyrelsen beträffande arbetets bedrivande.

4. *Har vägen till följd av ledningens anbringande, nyttjande eller borttagande upprivits eller eljest skadats, skall ledningens innehavare på egen bekostnad återställa vägen i fullgott skick. Underlåter han detta, äger polismyndigheten rätt att på hans bekostnad låta verkställa det arbete, som för sådant ändamål är nödigt.*

5. Ledningens innehavare skall hålla *vederbörande väghållningsskyldiga* skadeslösa för det fördyrade vägunderhåll, som av ledningsanläggningen må föranledas.

6. Behöver ledningens ——— dennas innehavare.

7. Meddelas av ——— minsta möjliga.

(Föreslagen lydelse)

4. Innan arbete påbörjas med framdragande i jorden av starkströmsledning eller i luften av starkströmsledning för högspänning, skall ledningens innehavare *till väghållaren ingiva ansökan, som avses i 40 § lagen om allmänna vägar.*

5. Ledningens innehavare skall hålla *väghållaren* skadeslös för det fördyrade vägunderhåll, som av ledningsanläggningen må föranledas.

6. Behöver ledningens ——— dennas innehavare.

7. Meddelas av ——— minsta möjliga.

Denna kungörelse träder i kraft den ———.

Förslag
till

Kungörelse om ändring i vissa delar av kungörelsen den 14 januari 1944 (nr 5) med vissa bestämmelser rörande telegraf-, telefon- och andra svagströmsledningar.

Härigenom förordnas, att 1 och 3 §§ i kungörelsen den 14 januari 1944 med vissa bestämmelser rörande telegraf-, telefon- och andra svagströmsledningar skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives samt att 4 § i samma kungörelse skall upphöra att gälla.

(Gällande lydelse)	(Föreslagen lydelse)
1 §.	1 §.
Telegraf-, telefon- eller ——— därtill erhållits,	Telegraf-, telefon- eller ——— därtill erhållits,
beträffande kronan ——— marken står,	beträffande kronan ——— marken står,
beträffande område för allmän väg av *vederbörande vägförvaltning eller, såvitt avser väg i Stockholm, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt	beträffande område för allmän väg av *väghållaren* samt
beträffande område ——— av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.	beträffande område ——— av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.
Telegrafverket äge ——— eller väghållningen.	Telegrafverket äge ——— eller väghållningen.
Tillstånd vare ——— uppsatta stolpar.	Tillstånd vare ——— uppsatta stolpar.
Vid meddelande av tillstånd enligt dessa bestämmelser skall, där fråga är om framdragande av ledning *över mark som ej tillhör eller nyttjas av kronan* och samtycke till åtgärden ej inhämtats av den, som äger eller nyttjar marken, erinras att det meddelade tillståndet ej medför befrielse från skyldighet att inhämta sådant samtycke.	Vid meddelande av tillstånd enligt dessa bestämmelser skall, där fråga är om framdragande av ledning *inom område för enskild järnväg eller spårväg* och samtycke till åtgärden ej inhämtats av den, som äger eller nyttjar marken, erinras att det meddelade tillståndet ej medför befrielse från skyldighet att inhämta sådant samtycke.
För provisorisk ——— särskilt stadgas.	För provisorisk ——— särskilt stadgas.

(Gällande lydelse)

3 §.

Med avseende ——— särskilda bestämmelser.

1. *Kan ledningsarbete antagas bereda olägenhet för samfärdseln eller väghållningen, skall, innan arbetet påbörjas, anmälan därom göras beträffande väg, som hålles av kronan, hos vägförvaltningen i länet samt beträffande annan väg hos väghållaren.*

2. Där luftledning eller stag korsar allmän väg, skall avståndet till vägbanan från nedersta ledningstråden respektive staget vara minst 4,5 meter.

3. Ledningsstolpe eller därtill hörande stag eller sträva må ej anbringas på körbana, cykel- eller gångbana, vägren eller därtill ansluten skyddsbankett, ej heller på sådant sätt, att avrinning i dike försvåras. Utan särskilt medgivande av *vägförvaltningen* må stolpe, stag eller sträva ej placeras på slänt eller på markbankett, anordnad mellan slänt och dike.

4. Vid lednings anläggande och underhåll skola i övrigt iakttagas de föreskrifter och anvisningar rörande säkerhetsanordningar å väg samt om placering av stolpar, stag eller strävor och om framdragande av jordkablar, som äro eller må bliva i vederbörlig ordning utfärdade.

4 §.

Har hos vägförvaltning begärts tillstånd till framdragande av svagströmsledning inom område för allmän väg eller har vägförvaltning

(Föreslagen lydelse)

3 §.

Med avseende ——— särskilda bestämmelser.

1. Där luftledning eller stag korsar allmän väg, skall avståndet till vägbanan från nedersta ledningstråden respektive staget vara minst 4,5 meter.

2. Ledningsstolpe eller därtill hörande stag eller sträva må ej anbringas på körbana, cykel- eller gångbana, vägren eller därtill ansluten skyddsbankett, ej heller på sådant sätt, att avrinning i dike försvåras. Utan särskilt medgivande av *väghållaren* må stolpe, stag eller sträva ej placeras på slänt eller på markbankett, anordnad mellan slänt och dike.

3. Vid lednings anläggande och underhåll skola i övrigt iakttagas de föreskrifter och anvisningar rörande säkerhetsanordningar å väg samt om placering av stolpar, stag eller strävor och om framdragande av jordkablar, som äro eller må bliva i vederbörlig ordning utfärdade.

4 §.

(Utgår)

(Gällande lydelse)

mottagit anmälan, som i 3 § under 1. avses, åligger det vägförvaltningen, därest ledningsarbetet på grund av föreskrift i lagen om allmänna vägar icke må utföras utan särskilt tillstånd av länsstyrelsen, att skyndsamt påkalla länsstyrelsens prövning av frågan om sådant tillstånd.

(Föreslagen lydelse)

Denna kungörelse träder i kraft den — — —.

Enligt äldre bestämmelser meddelat tillstånd till framdragande av svagströmsledning inom område för allmän väg skall icke till följd av denna kungörelses ikraftträdande upphöra att gälla.

Förslag
till

Kungörelse angående ändring av 22 § 3 mom. landshövdinginstruktionen den 19 november 1937 (nr 902).

Härigenom förordnas, att 22 § 3 mom. landshövdinginstruktionen[1] skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)	(Föreslagen lydelse)
3 mom. Föredragande må — — för landshövdingen.	3 mom. Föredragande må — — för landshövdingen.
Till ärenden — — — folkbokföring *samt* allmän omsättningsskatt, dock ej ärenden som omförmälas i 2 mom.	Till ärenden — — — folkbokföring, allmän omsättningsskatt, dock ej ärenden som omförmälas i 2 mom. *samt* *statsbidrag till enskild väghållning, dock ej ärenden, som angå beviljande av statsbidrag samt indragning eller återbetalning av beviljat bidrag.*

Denna kungörelse träder i kraft den — — —.

[1] Senaste lydelse se 1947:966.

H. KOMMENTARER TILL FÖRESLAGNA FÖRFATTNINGSÄNDRINGAR

Några av utredningen föreslagna förändringar i handläggningsförfarandet föranleda ändringar av vissa författningar. Beträffande motiven till dessa ändringar hänvisar utredningen till vad som anförts i det föregående vid behandlingen av de särskilda spörsmålen. Utredningen lämnar här endast korta kommentarer till de föreslagna författningstexterna.

Förslaget till lag om ändring i vissa delar av lagen den 30 juni 1943 (nr 431) om allmänna vägar (väglagen).

14 §.

I anslutning till utredningens förslag (s. 27) i fråga om fastställelse av flerårsplaner avseende byggande av bygdevägar och ödebygdsvägar har gjorts en ändring av innebörd, att vägfråga kan prövas jämväl av länsstyrelsen. Därvid har även införts en hänvisning till vad därom är särskilt stadgat i vägstadgan.

I sista stycket har tillagts väghållare, som utredningen föreslår skall pröva frågor om ledningsarbete i väg, samt kommunalnämnd, som enligt utredningens förslag kommer att verkställa uttagning av arbetslag för vinterväghållningen på landet.

15 §.

Ändringarna i 14 § föranleda vissa redaktionella ändringar av 15 §.

32 §.

Paragrafens tredje stycke innehåller uttrycklig bestämmelse att väghållare får verkställa vägarbete eller annat arbete å väg utan länsstyrelsens tillstånd. Genom den föreslagna formuleringen »arbete, som utföres av väghållaren» gäller stadgandet — förutom för väghållning — jämväl för arbeten bestämda enligt vattenlagen eller annat arbete för utomstående, som väghållaren av praktiska skäl anser sig själv böra utföra. Genom hänvis-

ning till 40 § i dess nya utformning klarlägges principen att länsstyrelsen icke skall behöva befatta sig med ledningsarbeten i väg, i enlighet med vad utredningen i det föregående föreslagit (s. 40—42).

För här avsett arbete kan vara erforderligt att vägen avstänges eller att annan väsentlig trafikinskränkning påbjudes, exempelvis nedsättning av hjultryck eller förbud för vissa fordon. Väghållaren har då att hos vederbörande myndighet utverka att sådant påbud meddelas med stöd av vägtrafikstadgan.

40 §.

I denna paragraf har införts de av utredningen (s. 42) föreslagna bestämmelserna, att väghållare skall äga att lämna medgivande till ledningsarbete i väg. Särskilt har omnämnts elektrisk ledning liksom i nuvarande paragrafen samt ledning för vatten, vilka torde vara vanligast förekommande. Annan därmed jämförlig ledning kan vara exempelvis gasledning. Tillstånd att nedlägga ledningen kan ha meddelats genom koncession, vattendom eller syneförrättning. Om dylikt tillstånd icke föreligger kan väghållaren, därest skäl därtill finnes, vägra medgivande till ledningens utförande på det ställe eller på det sätt som sökanden angivit.

Utöver de villkor för ledningsarbetet, som väghållaren kan meddela, skall gälla vad »därom kan vara särskilt stadgat eller eljest bestämt». Här åsyftade stadganden och bestämmelser äro *dels* stadgan den 5 maj 1939 (nr 200) om elektriska starkströmsanläggningar och kungörelsen den 14 januari 1944 (nr 5) med vissa bestämmelser rörande telegraf-, telefon- och andra svagströmsledningar, jämte kommerskollegii kungörelse den 5 maj 1939 om utförande och skötsel av starkströmsledningar och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och telegrafstyrelsen utfärdade anvisningar i anslutning till kungörelsen om svagströmsledningar, *dels* de bestämmelser i vattenlagen, som behandla arbetets utförande, *dels ock* vad som kan ha bestämts i synerätts utlåtande rörande vattenledning eller i koncession för elektrisk ledning.

Väghållaren torde komma att vid angivandet av villkoren för ledningsarbetet reglera de ekonomiska mellanhavandena mellan sig själv och ledningsägaren, där detta icke skett genom syneförrättning eller dylikt. Denna reglering torde i huvudsak komma att gå ut på att väghållaren ej skall drabbas av kostnader för arbetet, att vägbanan skall återställas i förutvarande skick, att t. ex. återställande av beläggning utföres av väghållaren till självkostnad o. s. v.

Bestämmelsen torde icke innebära nämnvärd förändring av nu gällande förhållanden i vad avser väg i stad eller stadsliknande samhälle, som är väghållare, enär i dessa städer och samhällen längden av allmänna vägar i regel är förhållandevis liten och dylika arbeten redan nu i allmänhet lära utföras av stadens eller samhällets egna organ. Beträffande väg på

landet kan möjligen göras erinran mot att vägförvaltningen själv kommer att bestämma ledningsägarens ekonomiska förpliktelser. Utredningen anser emellertid icke att detta bör utgöra hinder mot införandet av den föreslagna ordningen. I varje fall kunna besvär anföras över vägförvaltningens beslut, därest ledningsägaren icke åtnöjes med detsamma.

41 §.

I denna paragraf och de tre följande behandlas uttagning av arbetslag för vintervägh åll ning i enlighet med det förändrade förfarande, som utredningen föreslagit (s. 44—46).

Paragrafen angiver vad som i fråga om arbetslag åvilar länsstyrelsen.

42 §.

Uttagningen av arbetslag verkställes av kommunalnämnden i stället för av länsstyrelsen enligt nu gällande föreskrifter.

I andra och tredje styckena ha införts bestämmelser motsvarande dem, som nu finnas intagna i 43 §.

Bestämmelserna om tjänstgöringsskyldighet kvarstå oförändrade.

43 §.

Paragrafen motsvaras av nuvarande 44 §. Då det visat sig erforderligt, att ersättare för fogde förordnas, ha bestämmelser härom införts. Länsstyrelsens beslut skall delgivas vägförvaltningen och kommunalnämnden.

44 §.

Kommunalnämnd skall underrätta en var uttagen om sitt beslut. Därjämte erfordras att vägförvaltningen och fogden för arbetslaget samt dennes ersättare få underrättelse om vilka som uttagits. Formulär till ifrågavarande underrättelser synas böra utarbetas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Av praktiska skäl bör hos kommunalnämnden föras förteckning över till arbetslaget uttagna personer.

61 §.

Bestämmelse har införts om straffpåföljd därest arbetsgivare eller arbetsledare vägrar ledighet för tjänstgöring i arbetslag. Motsvarande stadgande gäller i fråga om tjänsteplikt enligt brandlagen.

66 a §.

Enär kommunalnämnd införts i lagen såsom beslutande i fråga om uttagning till arbetslag har införts stadgande om besvär över kommunalnämnds beslut.

Övergångsbestämmelser.

Det synes lämpligast, att av länsstyrelse meddelat beslut om arbetslag skall gälla även efter de föreslagna lagändringarnas ikraftträdande. För kommunalnämndens fortsatta arbete med uttagningen erfordras, att länsstyrelsen lämnar uppgifter om de beslut av länsstyrelsen, som äro gällande.

Förslaget till kungörelse om ändring i vissa delar av stadgan den 30 juni 1943 (nr 437) angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadgan).

5 §.

Utredningen har (s. 22) föreslagit, att samtliga flerårsplaner skola upprättas av länsstyrelse. Med anledning härav utgår det nuvarande stadgandet att vid ansökan avseende huvudväg frågan om företagets intagande i flerårsplan skall hänskjutas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

8 §.

Då samtliga flerårsplaner skola avse lika lång tid, ha benämningarna femårsplan och fyraårsplan utgått.

Flerårsplaner skola enligt utredningens förslag upprättas jämväl för byggande av broar samt för vägbeläggningar (s. 19). Flerårsplanernas benämningar överensstämma med benämningarna å motsvarande anslag. Det må här erinras om, att byggande av väg enligt 4 § väglagen avser ej blott anläggning utan jämväl ombyggnad av väg.

Flerårsplanerna skola avse en femårsperiod och förnyas vart tredje år, där ej Konungen annorlunda förordnar (s. 21).

10 §.

Stadgandena om upprättande och fastställelse av flerårsplan, vilka i nu gällande väglag äro införda i 10 och 11 §§ ha sammanförts i denna paragraf.

För samtliga flerårsplaner skall tillämpas samma förfarande vid upprättandet. Därefter blir handläggningen olika för olika flerårsplaner. Är fråga om flerårsplan för byggande av huvudvägar, för byggande av broar eller för vägbeläggningar skall länsstyrelsen överlämna ärendet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning. Beträffande annan flerårsplan skall länsstyrelsen inhämta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande.

Äro de båda myndigheterna ense om flerårsplanens utformning skall, då fråga är om flerårsplan för förstnämnda slag av arbeten, planen fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och, då fråga är om annan flerårsplan, av länsstyrelsen.

11 §.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 12 §. Paragrafen har överarbetats med hänsyn till att fastställande myndighet kan vara antingen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller länsstyrelsen.

12 §.

Beslut om avvikelse från flerårsplan meddelas av den myndighet, som fastställt flerårsplanen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelsen skola liksom vid fastställande av flerårsplan vara ense om beslutet, i annat fall skall frågan hänskjutas till Konungens prövning.

13 §.

Paragrafen motsvarar andra stycket i nuvarande 12 § och har utformats i överensstämmelse med den nya 11 §.

14 §.

Då de nya flerårsplanerna tillkomma utgår nuvarande stadgandet beträffande »bro- och beläggningsarbeten». Paragrafen bibehålles dock och avser helt allmänt »företag», som ej upptagits i flerårsplan. Detta stadgande bör dock icke medföra hinder för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att åt vägförvaltning överlåta att i samråd med länsstyrelse och länsvägnämnd bestämma den närmare dispositionen av anslagsmedel på särskilda företag, såsom nu sker beträffande arbeten, som utföras med anlitande av anslag till förstärkning och förbättring av vägar.

Förslaget till lag om ändrad lydelse av 10 kap. 67 § fjärde stycket vattenlagen.

I vattenlagen bör väghållaren omnämnas och med hänsyn till utredningens förslag rörande ledningsarbeten i väg (s. 40—42) en hänvisning göras till vad i 40 § väglagen sägs. Såvitt utredningen kan bedöma kan detta lämpligen göras i denna paragraf.

Förslaget till kungörelse om ändrad lydelse av 5 § stadgan den 5 maj 1939 (nr 200) om elektriska starkströmsanläggningar.

Ändringarna äro föranledda av utredningens förslag rörande ledningsarbete i väg (s. 40—42).

Andra stycket i nuvarande punkten 3 har intagits som punkt 4 varvid »anmälan till länsstyrelsen» ersatts med »ansökan till väghållaren». Därjämte har bestämmelsen om länsstyrelsens föreskrifter ersatts med en hänvisning till väglagen.

Nuvarande punkten 4 har uteslutits enär villkoren för arbetets utförande utfärdas av väghållaren, då denne jämlikt 40 § väglagen lämnar medgivande därtill. Underlåter ledningens ägare att vidtaga föreskrivna åtgärder synes det f. ö. lämpligare att väghållaren och icke polismyndigheten låter verkställa nödigt arbete på ledningsägarens bekostnad, vilket kan inrymmas i de ovan nämnda villkoren.

I punkten 5 har »vederbörande väghållningsskyldige» utbytts mot »väghållaren».

Förslaget till kungörelse om ändring i vissa delar av kungörelsen den 14 januari 1944 (nr 5), med vissa bestämmelser rörande telegraf-, telefon- och andra svagströmsledningar.

Ändringarna äro föranledda av utredningens förslag rörande ledningsarbete i väg (s. 40—42).

1 §.

Det f. n. gällande förfarandet innebär att tillstånd till framdragande av ledning inom område för väg i stad skall sökas hos vägförvaltning respektive väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Därjämte erfordras enligt 3 § anmälan till väghållaren innan visst arbete påbörjas.

Detta förfarande synes onödigt omständligt. Det synes tillräckligt med föreskrift att väghållarens tillstånd skall inhämtas. Väghållaren kan därvid meddela närmare bestämmelser bl. a. rörande tidpunkten för arbetets utförande samt rörande anmälningsskyldighet till vägmästare eller annat platsbefäl.

I anslutning härtill har näst sista stycket ändrats till att avse område för enskild järnväg och spårväg.

3 §.

Nuvarande punkten 1 blir ej erforderlig, enär väghållare vid meddelande av tillstånd enligt 1 § kan föreskriva, att anmälan skall göras.

4 §.

Med den ändrade lydelse utredningen föreslagit beträffande 32 och 40 §§ väglagen synes denna paragraf kunna utgå.

Förslaget till kungörelse angående ändring av 22 § 3 mom. landshövdinginstruktionen den 19 november 1937 (nr 902).

Till detta moment har gjorts ett tillägg i enlighet med utredningens förslag å s. 51.

I. SAMMANFATTNING AV UTREDNINGENS FÖRSLAG

Utredningen redogör i inledningen för de principiella spörsmålen och finner i samband därmed skäl att från den fortsatta behandlingen av detaljspörsmål undantaga ärenden rörande hamnar och farleder, vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar samt byggande av flygplatser.

Utredningen upptager till en början decentraliseringsspörsmål som beröra jämväl andra organ än väg- och vattenbyggnadsverket. I fråga om byggande av väg, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg och om indragning av väg finner utredningen därvid icke skäl föreslå förändring i annat avseende än vad avser flerårsplaner.

Utredningen föreslår, att — förutom de flerårsplaner, som nu upprättas — flerårsplaner böra upprättas även för byggande av broar samt för vägbeläggningar (s. 19). Utredningen upptager även till behandling frågan om flerårsplaners giltighetstid och förnyelse och föreslår därvid, att samtliga flerårsplaner skola avse fem år och förnyas vart tredje år med möjlighet för Kungl. Maj:t att besluta om jämkning av tidpunkten för förnyelse av planerna (s. 21).

Flerårsplaner avseende arbete å huvudväg upprättas nu av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medan övriga flerårsplaner upprättas av länsstyrelse. Utredningen föreslår att samtliga flerårsplaner skola upprättas av länsstyrelse (s. 22).

Enligt nu gällande bestämmelse i vägstadgan fastställer Kungl. Maj:t flerårsplan för byggande av huvudvägar medan övriga flerårsplaner fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, om styrelsen är med länsstyrelsen ense. Om så icke är fallet, hänskjutes frågan till Kungl. Maj:ts prövning. Enahanda bestämmelser gälla i fråga om ändring av fastställd flerårsplan. Utredningen föreslår, att beslut om fastställelse eller ändring av flerårsplan avseende byggande av huvudvägar, byggande av broar samt vägbeläggningar skall meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt att motsvarande beslut i fråga om annan flerårsplan skall meddelas av länsstyrelse. I likhet med nu gällande bestämmelser skola därvid de båda nämnda myndigheterna vara ense om planens utformning, eljest skall frågan hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning (s. 25—29).

Utredningen förordar vidare, att det utan formell ändring av flerårsplan skall förefinnas möjlighet för vägförvaltning att efter hörande av länsväg-

nämnden och i samråd med länsstyrelsen under vissa förutsättningar påbörja företagen i annan ordning än den, i vilken de upptagits i flerårsplan (s. 30).

Utredningen föreslår, att länsstyrelserna skola befrias från ärenden rörande tillstånd till ledningsarbete i väg och att väghållaren i stället skall äga fatta beslut i dylika ärenden (s. 40—42).

Beträffande arbetslag för vinterväghållning på landet föreslår utredningen, att uttagningen anförtros åt vederbörande kommunalnämnd, under det att övriga befogenheter skulle liksom hittills ligga hos länsstyrelsen (s. 44—46).

Utredningen föreslår en sådan decentralisering av beslutanderätten i ärenden rörande statsbidrag till enskild väghållning, att vägdirektör i egenskap av föredragande i länsstyrelse erhåller befogenhet att fatta beslut utom i ärenden, som angå beviljande av statsbidrag samt indragning eller återbetalning av beviljat statsbidrag (s. 49—51).

Utredningen har även till behandling upptagit vissa frågor om decentralisering från Kungl. Maj:t till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och förordar därvid, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhåller vidgade befogenheter beträffande dispositionen av anslaget till reseersättningar samt att styrelsen tillägges befogenhet att besluta beträffande vissa tjänsteresor till utlandet. Utredningen förordar vidare, att styrelsen skall äga disponera särskilda anslag till kursverksamhet och till representation m. m. samt att styrelsen bemyndigas utföra byggnadsarbeten för andra statliga myndigheter. I fråga om tjänstetillsättningar förordar utredningen, att styrelsen gives samma befogenheter som de affärsdrivande kommunikationsverken. Slutligen förordar utredningen vidgade befogenheter för styrelsen att besluta om ersättning för flyttningskostnad (s. 53—65).

Utredningen har icke funnit skäl föreslå att ytterligare decentralisering nu företages inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (s. 66).

Utredningen behandlar vidare decentraliseringsspörsmål, som endast beröra väg- och vattenbyggnadsverket, i ett avsnitt rörande frågor om decentralisering från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till vägförvaltningarna. Därvid lämnar utredningen redogörelse för nuvarande förhållanden samt för den decentralisering som skett under utredningsarbetets gång och föreslår därutöver viss ytterligare decentralisering (s. 67 ff.).

I fråga om ärenden inom vägbyrån föreslår utredningen sålunda, att det i ökad utsträckning bör överlåtas på vägförvaltning att bedöma huruvida arbetsplan bör insändas till styrelsen för förberedande granskning samt att vägförvaltningarna bemyndigas att efter ingående prövning och inom ramen för tillgängliga medel anlita konsulterande ingenjörer för sådana projekteringsarbeten, som böra utan tidsutdräkt utföras och som icke medhinnas av vägförvaltningens egen personal (s. 75).

Beträffande ärenden inom byggnads- och underhållsbyrån föreslår ut-

redningen, att vägförvaltning skall bemyndigas att slutgiltigt granska alla renstakningshandlingar till vägföretag, utom då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för visst företag bestämt, att granskning skall ske hos styrelsen, eller då vägförvaltning eljest anser sig böra överlämna renstakningshandlingarna till styrelsen för granskning. Rörande arbetenas utförande finner utredningen, att det alltjämt bör ankomma på styrelsen att bestämma huruvida större vägföretag skola utföras i egen regi eller på entreprenad. Utredningen föreslår dock, att möjlighet beredes styrelsen att i lämplig omfattning till vägförvaltningarna decentralisera befogenheten att avgöra, på vilket sätt anbud böra infordras. Därjämte uttalar utredningen, att vägförvaltningarnas befogenhet att verkställa upphandling av arbete och antaga entreprenör icke bör göras beroende av kostnaden för arbetet men däremot begränsas i vad avser konstarbete eller dylikt, då på grund av arbetets art eller eljest speciell fackkunskap erfordras vid ärendets avgörande.

Utredningen redogör för den decentralisering av marklösenärenden, som vidtagits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i början av år 1947. Utredningen anser sig icke böra föreslå en generell decentralisering till vägförvaltningarna av marklösenärenden men förordar dock, att styrelsen åt vägförvaltningarna uppdrager att inför ägodelningsrätten föra väghållarens talan även om denna icke kan utföras utan juridiskt biträde från styrelsen (s. 99).

I fråga om personalärenden föreslår utredningen, att vägförvaltningarna erhålla befogenhet att *dels* anställa och entlediga ordinarie, extra ordinarie och extra befattningshavare i högst 13 lönegraden ävensom aspiranter i högst 11 lönegraden, därest vederbörande tjänster och befattningar äro upptagna i för vägförvaltningarna fastställda personalstater och erforderliga medel disponeras för ändamålet, *dels ock* anställa biträdande vägmästare till det antal och i de vägmästareområden styrelsen bestämmer ävensom att entlediga dylik personal.

Beträffande revisionen förordar utredningen, att den under utredningsarbetets gång införda ordningen med revisionsbesök av styrelsens revisorer hos vägförvaltningarna tills vidare bibehålles och eventuellt kompletteras.

För att belysa möjligheterna till delegation av beslutanderätten från högre till lägre befattningshavare inom en vägförvaltnings kansli redogör utredningen för i vilka avseenden en sådan delegation skett vid en del vägförvaltningar. Utredningen anser dock icke möjligt eller lämpligt att i arbetsordningen för vägförvaltningarna bestämma i vilken utsträckning delegation bör ske. Beslut härom bör meddelas av vägdirektören ehuru styrelsen bör tillse att största möjliga enhetlighet härutinnan är rådande vid skilda vägförvaltningar. Utredningen förordar att de s. k. avdelningscheferna — arbetschefer, vägingenjörer och vägkamrerare — få befogenhet att självständigt handlägga rutinärenden och ärenden till vilkas behandling vägförvaltningens ställning i princip tidigare klarlagts. I anslutning härtill

förordar utredningen, att — såsom redan skett vid en del vägförvaltningar — de huvudsakliga arbetsuppgifterna uppdelas på avdelningar, vilket dock icke innebär att personalen vid vägförvaltningarna skall vara bunden vid viss avdelning, utan alltjämt kunna disponeras av vägdirektören på det sätt, som kräves för arbetets fullgörande. En följd härav torde bli, att expedition i ärende, i vilket avdelningschef fattat beslut, bör undertecknas »Vägförvaltningen i ..... län, ... avdelningen» i stället för »Enligt uppdrag» såsom nu sker (s. 111—118).

I fråga om decentralisering från vägförvaltningens kansli till vägmästarna förordar utredningen, att detaljerna i de arbetsuppgifter, som åligga dem, i största möjliga utsträckning överlämnas till deras självständiga bedömande. Utredningen anser dock, att den nuvarande arbetsordningen, för vilken utredningen redogör, medgiver möjlighet att till vägmästarna delegera beslutanderätten i sådan utsträckning, att arbetet inom vägmästareområdena kan skötas på ett effektivt sätt (s. 118—121).

Slutligen lämnar utredningen förslag till författningsändringar, som utredningen bedömt erforderliga för genomförandet av vissa av utredningens förslag (s. 122 ff.).

Särskilt yttrande av generaldirektören Hjort.

Frågorna om i vilken omfattning vägförvaltning bör tillgodoses med egen personal för projekteringsverksamhet och i vilken omfattning vägförvaltning bör beredas tillfälle att för ändamålet anlita konsulterande ingenjör äro beroende av varandra. Ökas projekteringspersonalen, minskas behovet att anlita konsulterande ingenjör och tvärtom.

Förutom den till de olika vägförvaltningarna mera direkt knutna projekteringspersonalen finnes viss sådan personal, som efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens bedömande fördelas mellan vägförvaltningarna allt efter behov. Anlitandet av konsulterande ingenjör innebär indirekt en förstärkning av vägförvaltnings projekteringspersonal, och det har därför ansetts helt naturligt, att dessa frågor sammanhållits och bedömts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Någon ändring av dessa förhållanden har icke ifrågasatts beträffande möjligheten att anställa personal. En sådan är icke heller möjlig med hänsyn till att tillgången på medel för anställande av personal för vägväsendet i dess helhet är begränsad. Härvid bör erinras om de uttalanden vid olika tillfällen, som gjorts i frågan om begränsning av vägväsendets personal.

Även möjligheten att anlita konsulterande ingenjörer är begränsad av medelstillgången på det anslag, som får användas bland annat för detta ändamål. Anslaget skall emellertid användas även för rese- och traktamentskostnader för konsulterande ingenjörer samt för hantlangningskostnader vid alla förrättningar — även de som utföras av vägförvaltningens egen personal. Att på sätt utredningens majoritet föreslagit (s. 75) medgiva vägförvaltning rätt att anlita konsulterande ingenjör inom ramen för tillgängliga medel skulle medföra svårighet för styrelsen i fråga om disponerandet av anslaget.

Då de konsulterande ingenjörerna arbeta över flera län, skulle det föreslagna förfaringssättet därjämte i många fall kunna medföra konkurrensförhållande de olika vägförvaltningarna emellan vid bedömandet av de olika förslagens angelägenhet. En sådan fråga kan icke överblickas och på tillfredsställande sätt bedömas av en enskild vägförvaltning. Redan för närvarande måste styrelsen ingripa i fråga om turordning de olika företagen emellan.

Antalet ärenden, som skulle försvinna från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom en decentralisering av beslutanderätten i denna fråga, är mycket litet. Särskilt genom det sätt varpå dessa ärenden handläggas, äro de icke betungande vare sig för styrelsen eller för vägförvaltningarna.

Av anförda anledningar anser jag skäl icke föreligga att genomföra decentralisering på detta område.

Utredningens majoritet har (s. 99) förordat att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdrager åt vägförvaltning att inför ägodelningsrätten föra väghållarens talan, även om denna icke kan utföras utan juridiskt biträde från styrelsen.

Enligt mitt förmenande bör fråga, huru väg- och vattenbyggnadsverkets talan föres inför ägodelningsrätt, bedömas efter förhållandena i varje särskilt fall. Med rätten att föra verkets talan måste nämligen förenas bland annat befogenheten att besluta om innehåll i stämningsansökan m.m. Detta kan emellertid icke i samtliga de fall, som kunna komma i fråga, bedömas och beslutas av vägförvaltning. Det är ett oavvisligt krav att styrelsen, i fall som de åsyftade, fritt kan göra arbetsfördelningen och därvid, i mån av behov, lämna vederbörande specialutbildade tjänsteman befogenhet att utföra sitt arbete på det sätt och i den form att han kan ta det ansvar, som alltid kommer att påläggas honom i rättegång, där han uppträder.

Av denna anledning anser jag det av utredningens majoritet gjorda uttalandet icke böra föranleda någon ändring i det sätt, varpå väg- och vattenbyggnadsverket nu äger föra sin talan inför rätta i marklösenärenden.

Statens offentliga utredningar 1950

Systematisk förteckning

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

Allmän agstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Förberedande utredning angående lagstiftning på skadeståndsrättens område. [16]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Ortsavdragskommittén. Betänkande med förslag till ändrade kommunala ortsavdrag m.m. [5]
1949 års uppbördssakkunniga. 1. Betänkande med förslag till vissa ändringar i uppbördsförfarandet. [7]

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Betänkande angående rationaliseringsverksamheten inom den offentliga förvaltningen. [8]
Socialvårdskommitténs betänkande. 17. Utredning och förslag angående lag om socialhjälp m.m. [11]

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 18. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftskostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Örebro län. [1]
Den svenska elbranschens kapacitet och konkurrensförhållanden. [10]

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande angående tyskgruvorna och centralorgan för gruv ärenden. [2]

Industri.

1948 års järnbruksutredning. Betänkande angående järnbruken arbetskraftsförsörjning och därmed sammanhängande problem [15]

Handel och sjöfart.

Utredning angående de handelspolitiska arbetsformerna m.m. Redogörelse för de olika avtalstyperna i det svenska avtals systemet. [9]

Kommunikationsväsen.

Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 4. D smalspåriga västgötabanorna. [14]
Betänkande med förslag rörande decentralisering inom väg- oc vattenbyggnadsverket m. m. [17]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Utredning angående överflyttning av viss del av riksbankens rörels till en statlig affärsbank m.m. [6]

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Betänkande med förslag angående folkskolans disciplinmedel m. m [3]
Skolöverstyrelsens utlåtande angående beskärning av timplanern vid de allmänna läroverken m.fl. läroanstalter. [4]
Handelsutbildningskommitténs betänkande och förslag. 1. Handels gymnasierna. [12]

Försvarsväsen.

Skyddsrum för civilbefolkningen. [13]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Stockholm 1950. Victor Pettersons Bokindustriaktiebolag