



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

KUNGL. BIBL.

250

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962:46

Kommunikationsdepartementet

SOU  
1962:46 TF



---

# VÄGVÄSENDETS DISTRIKTSORGANISATION

BETÄNKANDE AVGIVET AV INOM VÄG- OCH  
VATTENBYGGNADSSTYRELSEN TILLSATT KOMMITTÉ

---

Stockholm 1962

# STATENS

## OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962

### *Kronologisk förteckning*

1. Skogstillgångarna i Jämtlands län. Idun. 100 s. + 1 utvikskarta. S.
2. Yrkesutbildningen på trädgårdsområdet. Statens Reproduktionsanstalt. 71 s. Jo.
3. Totalförsvarets personalfrågor. Beckman. 305 s. Fö.
4. Arbetsuppgifter och utbildning för viss sjukvårdspersonal. Beckman. 165 s. I.
5. Vildgad vuxenutbildning på gymnasietadlet. Kihlström. 116 s. E.
6. Statsbidrag till enskild väghållning, m. m. Idun. 92 s. K.
7. Kommunal beredskap. Idun. 198 s. I.
8. Finansplan för budgetåret 1962/63 samt Preliminär nationalbudget för år 1962. Marcus. XXIII + 61 s. Fi.
9. Städernas särskilda rättigheter och skyldigheter i förhållande till staten. Kihlström. 259 s. Fi.
10. Svensk ekonomi 1960—1965. Idun. 220 s. Fi.
11. Svensk ekonomi 1960—1965. Bilagor 1—5. Idun. 296 s. Fi.
12. Aspekter på utvecklingsbiståndet. Idun. 268 s. U.
13. Skärpta regler för rusdrycksinköp. Idun. 125 s. Fi.
14. Atomansvarighet II. Idun. 205 s. Ju.
15. Den allmänna näringslagstiftningen. Idun. 212 s. H.
16. Korrespondensundervisningen inom skolväsendet. Tryckeribolaget Värmlands Folkblad, Karlstad. 141 s. E.
17. Arbetstidsförkortningens omfattning och utläggning. Idun. 141 s. S.
18. Automatisk databehandling inom folkbokförings- och uppbördsväsendet. Del II. Idun. 87 s. Fi.
19. Utlandssvenskars deltagande i allmänna val. Idun. 50 s. Ju.
20. Nedre justitierevisionens arbetsorganisation. Idun. 84 s. Ju.
21. Kommunalt stöd åt studerande från utvecklingsländerna. Kihlström. 35 s. I.
22. Samhällsfarlig asocialitet. Idun. 232 s. I.
23. Försvarets tandvård. Idun. 100 s. Fö.
24. Expropriation för sanering av historiskt eller kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Marcus. 45 s. Ju.
25. Reviderad nationalbudget för år 1962. Marcus. IV + 52 s. Fi.
26. Avgiftsbelagda trafikaneläggningar. Idun. 70 s. K.
27. Radions juridiska ansvar. Idun. 131 s. Ju.
28. Skolväsendets centrala ledning. Idun. 408 s. E.
29. Säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar. Kihlström. 101 s. K.
30. Arbetstidsreglering för militär personal och civilmilitär. Idun. 82 s. Fö.
31. Stadshypoteks- och bostadskreditinstitutionerna. Norstedt & Söner. 153 s. Fi.
32. Automatisk databehandling. Kihlström. 311 s. Fi.
33. Veterinärmedicinsk forskning och undervisning. Del I. Statens Reproduktionsanstalt. 168 s. Jo.
34. Försvarsmedicinsk forskning i totalförsvaret. Idun. 191 s. + 1 utviksblad. E.
35. Svensk trafikpolitik III. Idun. 108 s. K.
36. Naturen och samhället. Statens Reproduktionsanstalt. 440 s. Jo.
37. Byggnadsstyrelsens arbetsuppgifter och personalorganisation. Idun. 115 s. K.
38. Utbildning av sjukvårdsadministratörer. Idun. 112 s. I.
39. Ortsprisindex. Idun. 132 s. C.
40. Beredskapslagring av olja 1963—1969. Idun. 13 s. H.
41. Mål och medel i stabiliseringspolitiken—Remissyttrandet. Norstedt & Söner. 270 s. Fi.
42. Avdrag för representationskostnader, m. m. Kihlström. 112 s. Fi.
43. Socionomutbildningen. Idun. 197 s. E.
44. Ny semesterlag. Kihlström. 254 s. S.
45. Jordbrukstekniska institutet och statens forskningsanstalt för lantmannabyggnader. Kihlström. 174 s. Jo.
46. Vägväsendets distriktsorganisation. Idun. 137 s. + 1 utvikskarta. K.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962:46

*Kommunikationsdepartementet*



# VÄGVÄSENDETS DISTRIKTSORGANISATION

BETÄNKANDE AVGIVET AV INOM VÄG- OCH  
VATTENBYGGNADSSTYRELSEN TILLSATT KOMMITTÉ

IDUNS TRYCKERIAKTIEBOLAG ESSELTE AB  
STOCKHOLM 1962



1960 med stadsfullmäktige för vägförvaltning och vattenbyggnadsstyrelsen. Enligt denna beslutning skulle vattenbyggnadsstyrelsen utreda möjligheten till en förändring i vägförvaltningens organisation och vattenbyggnadsstyrelsen utreda möjligheten till en förändring i vägförvaltningens organisation.

Styrelsen har utrett och utredningen har visat att en förändring i vägförvaltningens organisation är möjlig och att en förändring i vägförvaltningens organisation är möjlig.

Enligt beslutet skulle vattenbyggnadsstyrelsen utreda möjligheten till en förändring i vägförvaltningens organisation och stadsfullmäktige skulle besluta om en förändring i vägförvaltningens organisation.

**Till Konungen**

Styrelsen har utrett och utredningen har visat att en förändring i vägförvaltningens organisation är möjlig och att en förändring i vägförvaltningens organisation är möjlig.

Enligt beslutet skulle vattenbyggnadsstyrelsen utreda möjligheten till en förändring i vägförvaltningens organisation och stadsfullmäktige skulle besluta om en förändring i vägförvaltningens organisation.

Styrelsen  
Lasse Lillberg

Stadsfullmäktige

Genom beslut den 22 januari 1960 bemyndigade Kungl. Maj:t väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa en förutsättningslös utredning om vägförvaltningarnas framtida organisation, varvid styrelsen hade att över-

lägga med samarbetsdelegationen för vägväsendet och berörda myndigheter samt att efterhand lägga fram de förslag, vartill utredningen kunde föränsleda.

För utredningsuppdragets fullgörande tillsatte väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en särskild kommitté.

Sedan kommittén nu slutfört sitt uppdrag har den till styrelsen överlämnat sitt till Konungen ställda betänkande »Vägväsendets distriktsorganisation».

Det förslag till distriktsindelning och personalorganisation kommittén framlägger utgör enligt styrelsens mening en förutsättning för en rationell inriktning av verksamheten. Styrelsen vill understryka de av kommittén påtalade olägenheterna ur arbetssynpunkt med den nuvarande distriktsindelningen, som icke tillåter förvaltningar med ett tillräckligt arbetsunderlag för uppbyggnad av den för verksamheten erforderliga personalorganisationen. Av grundläggande betydelse är även att distriktsindelningen baseras på trafikförhållandena, vilka är avgörande för insatserna i vad avser byggnads- och underhållsverksamheten. Såväl i fråga om personalorganisationens uppbyggnad som distriktens anknötning till naturliga trafikområden samt den näringsgeografiska strukturen finner styrelsen förslaget böra ligga till grund för ett principbeslut om den framtida regionala vägorganisationen.

Samarbetsdelegationen för vägväsendet har givit sin anslötning till förslagen.

Styrelsen anser det erhållna uppdraget härmed fullgjort. I handläggningen av detta ärende har, förutom undertecknade, deltagit förrådsdirektören Morting, överingenjörerna Klingberg, Ekström, Ekberg, Hawerman och Ström samt byråcheferna Fjellström, Olsén och Liljeberg.

Underdånigst

*Gust Vahlberg*

*Gösta Hall*

## Innehåll

|  |    |
|--|----|
| Skrivelse till Konungen . . . . .  | 9  |
| Sammanfattning . . . . .   | 11 |
| Kap. 01. Vägvesendets allmänna utveckling fram till vägförstatligandet . . . | 17 |
| 01.1. Tiden före 1934 års väglagstiftning . . . . .                          | 17 |
| 01.2. 1934 års väglagstiftning . . . . .                                     | 18 |
| Kap. 02. Vägvesendets förstatligande . . . . .                               | 21 |
| 02.1. Tidigare utredningar . . . . .   | 21 |
| 02.2. 1938 års förstatligandeutredning . . . . .                             | 22 |
| 02.3. Beslut om förstatligande . . . . .                                     | 26 |
| Kap. 03. Den statliga vägorganisationen. . . . .                             | 28 |
| 03.1. Organisationsändringar . . . . .                                       | 28 |
| 03.2. Den nuvarande organisationen . . . . .                                 | 31 |
| 03.21. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen . . . . .                            | 31 |
| 03.22. Vägförvaltningarna . . . . .  | 32 |
| 03.23. Distriktsingenjörsorganisationen för vatten och avlopp . . . . .      | 33 |
| 03.24. Statens bilinspektion . . . . .                                       | 34 |
| Kap. 04. Trafikens och vägnätets utveckling . . . . .                        | 35 |
| 04.1. Bilbeståndets förändringar . . . . .                                   | 35 |
| 04.11. Lastbilar. . . . .  | 35 |
| 04.12. Personbilar. . . . .  | 38 |
| 04.2. Trafikutvecklingen . . . . .   | 39 |
| 04.3. Vägnätets utveckling . . . . .   | 42 |
| 04.31. Allmänna vägar på landsbygden . . . . .                               | 42 |
| 04.32. Städernas vägar och gator . . . . .                                   | 46 |
| 04.33. Det enskilda vägnätet . . . . .                                       | 47 |
| Kap. 05. Vägbyggnads- och vägunderhållsverksamhetens utveckling . . . . .    | 48 |
| 05.1. Investeringsverksamheten på vägområdet . . . . .                       | 48 |
| 05.11. Allmänna vägar på landet . . . . .                                    | 48 |
| 05.12. Vägar och gator i städer . . . . .                                    | 50 |
| 05.13. Enskilda vägar . . . . .  | 52 |
| 05.2. Vägbyggnadsteknikens förändring . . . . .                              | 52 |
| 05.21. Projekteringsverksamheten . . . . .                                   | 53 |
| 05.22. Vägbyggnadsverksamheten . . . . .                                     | 54 |
| 05.3. Vägunderhållet . . . . .   | 56 |
| Kap. 06. Vägorganisationens arbetsuppgifter . . . . .                        | 59 |
| 06.1. Långtidsplanering . . . . .  | 60 |
| 06.2. Projektering och byggande av väg . . . . .                             | 60 |



|  |            |
|--|------------|
| 06.201. Fastställande av behovet av viss väg och dess dimensionering m. m. . . . .       | 61         |
| 06.202. Angelägenhetsgradering . . . . .   | 61         |
| 06.203. Uppskattning av byggnadskostnaderna . . . . .                                    | 61         |
| 06.204. Inplacering i flerårsplan. . . . .   | 62         |
| 06.205. Alternativa sträckningar . . . . .   | 62         |
| 06.206. Val av sträckning . . . . .  | 63         |
| 06.207. Detaljprojektering . . . . .   | 63         |
| 06.208. Arbetsplan . . . . .   | 63         |
| 06.209. Driftsplanering . . . . .  | 65         |
| 06.210. Marklösen. . . . .   | 65         |
| 06.211. Byggnadsprogram . . . . .  | 66         |
| 06.212. Val av utförandeform . . . . .   | 66         |
| 06.213. Upprättande av programhandlingar . . . . .                                       | 67         |
| 06.214. Utförande. . . . .   | 67         |
| 06.215. Entreprenadkontroll . . . . .  | 68         |
| 06.216. Efterkalkyl . . . . .  | 68         |
| 06.3. Underhåll av väg . . . . .   | 68         |
| 06.31. Underhållsbehovets fastställande . . . . .  | 69         |
| 06.32. Planläggning av vägunderhållsverksamheten . . . . .                               | 69         |
| 06.33. Materialförsörjning . . . . .   | 70         |
| 06.34. Färjdrift. . . . .  | 71         |
| 06.35. Uppföljning av vägunderhållsverksamheten . . . . .                                | 71         |
| 06.4. Städernas väg- och gatuhållning . . . . .  | 71         |
| 06.5. Enskild väghållning . . . . .  | 73         |
| 06.51. Byggande av enskild väg . . . . .   | 73         |
| 06.52. Underhåll av enskild väg. . . . .   | 73         |
| <b>Kap. 07. Ny regional indelning. . . . .</b>   | <b>75</b>  |
| 07.1. Distriktens storlek ur väghållningssynpunkt . . . . .                              | 79         |
| 07.2. Näringsgeografiska synpunkter på distriktens avgränsning . . . . .                 | 83         |
| 07.3. Avgränsningen av områden för distriktsförvaltningarna . . . . .                    | 90         |
| <b>Kap. 08. Distriktsförvaltningens organisation . . . . .</b>                           | <b>99</b>  |
| 08.1. Distriktschef . . . . .  | 101        |
| 08.2. Projekteringsavdelning. . . . .  | 102        |
| 08.3. Driftsavdelning . . . . .  | 104        |
| 08.4. Sektion för enskilda vägar . . . . .   | 106        |
| 08.5. Kansliavdelning. . . . .   | 106        |
| <b>Kap. 09. Förslag till personalsammansättning för en distriktsförvaltning. . . . .</b> | <b>108</b> |
| 09.1. Distriktschefen . . . . .  | 110        |
| 09.2. Avdelningscheferna . . . . .   | 110        |
| 09.3. Projekteringsavdelningen . . . . .   | 111        |
| 09.31. Avdelningschef . . . . .  | 111        |
| 09.32. Trafiksektion. . . . .  | 111        |
| 09.33. Vägsektion. . . . .   | 112        |
| 09.34. Ritkontor . . . . .   | 112        |
| 09.4. Driftsavdelningen . . . . .  | 112        |
| 09.41. Avdelningschef . . . . .  | 112        |
| 09.42. Sektion för driftsplanering . . . . .   | 112        |
| 09.43. Byggnadssektion . . . . .   | 113        |
| 09.44. Underhållssektion. . . . .  | 113        |

|  |     |
|--|-----|
| 09.45. Maskin- och förrådssektion . . . . .  | 113 |
| 09.46. Marksektion . . . . .   | 114 |
| 09.5. Sektionen för enskilda vägar . . . . .   | 114 |
| 09.6. Kansliavdelningen . . . . .  | 114 |
| 09.61. Avdelningschef . . . . .  | 114 |
| 09.62. Personalsektion . . . . .   | 114 |
| 09.63. Kameralsektion . . . . .  | 115 |
| Kap. 10. Den regionala och lokala samordningen av vägfrågorna . . . . .                        | 116 |
| 10.1. Länsstyrelsernas befattning med vägfrågorna . . . . .                                    | 116 |
| 10.2. Övriga regionala och lokala samarbetsorgan . . . . .                                     | 119 |
| Kap. 11. Den nya organisationens genomförande . . . . .  | 122 |
| Bil. 01. Redogörelse för arbetsuppgifter och personalsammansättning inom sektionerna . . . . . | 125 |
| B 01.1. Projekteringsavdelningen . . . . .   | 125 |
| B 01.11. Trafiksektion . . . . .   | 125 |
| B 01.12. Vägsektion . . . . .  | 127 |
| B 01.13. Ritkontor . . . . .   | 128 |
| B 01.2. Driftsavdelningen . . . . .  | 128 |
| B 01.21. Sektion för driftsplanering . . . . .   | 128 |
| B 01.22. Byggnadssektion . . . . .   | 129 |
| B 01.23. Underhållssektion . . . . .   | 131 |
| B 01.24. Maskin- och förrådssektion . . . . .  | 132 |
| B 01.25. Marksektion . . . . .   | 133 |
| B 01.3. Sektionen för enskilda vägar . . . . .   | 134 |
| B 01.4. Kansliavdelningen . . . . .  | 134 |
| B 01.41. Personalsektion . . . . .   | 134 |
| B 01.42. Kameralsektion . . . . .  | 136 |





lägga med samarbetsdelegationen för vägväsendet och berörda myndigheter samt att efterhand lägga fram de förslag vartill utredningen kunde föranleda.

Med stöd av nämnda bemyndigande beslöt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att tillsätta en utredningskommitté bestående av representanter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och samarbetsdelegationen för vägväsendet. Till ledamöter i kommittén utsågs från styrelsen generaldirektören G. Vahlberg — tillika kommitténs ordförande — överdirektören G. Hall, förrådsdirektören I. Morting samt vägdirektören i Stockholms län P. O. Tjällgren varjämte samarbetsdelegationen för vägväsendet till ledamöter i kommittén inom sig utsåg byggnadschefen K. Björklund, direktören C.-B. Nathhorst samt skogschefen C.-G. Sundberg.

Till sekreterare i kommittén utsåg väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom beslut den 26 april 1960 byrådirektörerna i styrelsen E. Ericson och R. Johanson.

Sedan utredningsuppdraget nu slutförts får kommittén härmed i underdånighet överlämna sitt förslag till »Vägväsendets distriktsorganisation».

Underdånigst

*Gust Vahlberg*

*K. Björklund*

*Gösta Hall*

*I. Morting*

*C.-B. Nathhorst*

*Carl Gustaf Sundberg*

*Per Olov Tjällgren*

*/ Eric Ericson*

*Ragnar Johanson*

Genom beslut den 22 januari 1960 bemyndigade Regeringen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa en förordningsutredning om väglösvalmyndighets förändrad organisation. Vattenbyggnadsstyrelsen hade till fört...

## Sammanfattning

Den nuvarande organisationen av vägväsendets distriktsförvaltningar med anknytning till länen tillkom vid vägväsendets förstatligande år 1944. Det i trafikvarande motorfordonsbeståndet var under då rådande krisförhållanden obetydligt och nådde först år 1947 förkrignivån, ca 240 000 fordon. Sedan dess har bilbeståndet undergått en snabb ökning till ca 1 440 000 vid 1962 års ingång, innebärande en ca 7 gånger större biltäthet än år 1936. Denna snabba expansion beror till största delen på personbilarnas antalsökning. Men även ifråga om lastbilsparken har skett en betydande tillväxt. Det mest betydelsefulla draget i lastbilsparakens utveckling är emellertid den förskjutning som ägt rum mot tyngre enheter och som medfört en rationalisering av godstransporterna.

Angivna utveckling har medfört helt andra trafikförhållanden och därigenom ställt nya och växande krav på väghållningen. Den fyrdubbling av trafiken som skett från år 1950 till 1959 har medfört, att det befintliga vägnätet, vilket med avseende på bl. a. bredd och linjeföring till största delen icke är byggt med tanke på modern motorfordonstrafik, icke svarar mot nutida standardkrav. Bärighetsstandarden tillåter icke heller framförande av så tunga transportenheter som ur transportekonomisk synpunkt skulle vara lönande. Olägenheterna härav är så mycket större som en växande del av godstransporterna numera sker på landsväg.

Med hänsyn till otillräckligheten hos det befintliga vägnätet att tillgodose de

nuvarande och framtida trafikbehoven har en översiktlig planläggning av vägbehoven gjorts. Resultatet härav redovisas i Vägplan för Sverige (SOU 1958: 1 och 2), vilken innehåller förslag till utbyggnad av ett riksvägnät, som skall bilda huvudleder, samt principerna för länsvägnätets upprustning. Statsmakterna har år 1959 godtagit vägplanen som ett program för vägnätets upprustning. Dock har man icke tagit ställning till i vilken takt denna skall ske.

Genom utredningsmaterialet i vägplanen och de kompletterande utredningar som efterhand verkställes erhålles underlag för en rullande planering. Den översiktliga behandling vägfrågorna fått i vägplanen har även skapat förutsättningar för en ny inriktning av verksamheten. Verksamheten kan härigenom koncentreras till företag av större storleksordning för snabbare färdigställande av särskilt betydelsefulla leder och fullständigare utnyttjning av resurserna. I vägplanen angiven vägbyggnadsstandard överensstämmer med de sedan år 1955 tillämpade normerna, vilka är anpassade efter nutida trafikförhållanden.

Redan i slutet av 1940-talet påbörjades en längre gående mekanisering av vägarbetena, en utveckling, som under 1950-talet försiggått i allt mer ökat tempo. Denna utveckling betingades av förändringar i byggnadstekniken innebärande bl. a. större massförflyttningar för tillgodoseande av den successivt ökade bärighetsstandarden och den förbättrade linjeföringen. Mekaniseringen har inneburit, att maskin- och transportkostna-

dernas andel i totalkostnaderna ökat väsentligt och numera utgör 50 å 60 procent av totalkostnaden. Samtidigt härmed har skett en reducering av den icke yrkeskunniga arbetskraften.

En annan väsentlig förändring, som radikalt ändrat förutsättningarna för verksamheten, är den utveckling som vägprojekteringen undergått. Genom tillkomsten av nya tekniska hjälpmedel har utvecklats en ny metodik, som bl. a. gör det möjligt att snabbare och med större noggrannhet projektera längre sammanhängande alternativa sträckningar. Jämsides härmed har även ställts krav på en allt fullständigare teknisk projektering, bl. a. innebärande mer omfattande undersökningar beträffande markens bärighet och kostnaderna för olika alternativ. Likaså har den ökade betydelse, som vägväsendet genom bilismens utveckling fått för samhällsekonomi och samhällsbyggnad, medfört krav på mer omsorgsfulla och ingående utredningar för vägfrågornas lösning. Som följd härav har uppkommit behov av ökad sakkunskap och mer omfattande samråd med företrädare för andra samhällsfunktioner och enskilda intressen.

Målsättningen för vägorganisationens verksamhet är att åstadkomma ett rationellt vägsystem och erhålla största möjliga behovstäckning. På grundval av föreliggande trafikundersökningar och trafikprognoser bör verksamheten inriktas på att i första hand utföra de mest angelägna projekten. Härför kräves omfattande utredningar för kartläggning av vägbehoven på längre sikt. Detta förutsätter även en avvägning av åtgärdernas omfattning. I den mån investeringsmedel icke kan anvisas i tillräcklig omfattning för en fullständig ombyggnad är det nödvändigt att genom förstärknings- och förbättringsarbeten tillsvidare upprätthålla framkomligheten.

Den tekniska utveckling, som ovan beskrivits, har medfört att verksamheten blivit mer komplicerad. Utförandet av arbetena sker vidare numera mycket snabbare än tidigare och kräver därför noggrannare planläggning. En mer differentierad och kvalificerad handläggning erfordras och som följd härav har efter hand utvecklats ett ökat behov av vissa specialfunktioner. Bland de områden som fordrar speciella fackkunskaper kan nämnas samhällsplaneringen, den fotogrammetriska projekteringen, de geotekniska frågorna, de trafiktekniska anordningarna, markfrågorna och även vissa kontrollfunktioner på utförandesidan. Behovet av kvalificerad personal föreligger emellertid icke enbart ifråga om angivna funktioner utan hänför sig i lika hög grad till ledningen och samordningen av verksamheten. Detta medför, att mycket stora krav måste ställas på cheferna för distriktsförvaltningarna och på deras närmaste medarbetare för att verksamheten skall kunna bedrivas på sådant sätt att bästa arbetsutbyte erhålles.

Möjligheter föreligger icke att inom samtliga av de nuvarande vägförvaltningarna bygga upp personalorganisationen till den storlek och sammansättning som vid angiven målsättning erfordras för att behandlingen av frågorna skall kunna ske på ett allsidigt och sakkunnigt sätt. Det är därför nödvändigt, att flertalet av de nuvarande områdena för distriktsförvaltningarna förstoras, så att bl. a. arbetsmängden tillåter en arbetsfördelning, som möjliggör effektiv utnyttning av personalresurserna och anställande av specialinriktad personal i vidgad omfattning. Härigenom skapas även förutsättningar för en bättre hushållning med de ledande krafterna inom organisationen.

Alltefter angelägenhetsgraden för olika projekt varierar verksamhetens om-

fattning såväl geografiskt som tidsmässigt. Vid nuvarande distrikt kan dessa variationer i arbetsomslutningen bli mycket stora, vilket avsevärt försvårar en effektiv utnyttjning av resurserna. Större områden för distriktsförvaltningarna medför förbättrade möjligheter att utjämna fluktuationerna i arbetsvolymen.

Den nuvarande avgränsningen av distriktsförvaltningarna har icke anknytning till vare sig trafikförhållanden eller bebyggelse- och näringsstruktur. För att kunna åstadkomma en rationell samordning måste det ur väghållningssynpunkt vara angeläget att sammanhålla större tätortsbildningar med i flera avseenden gemensamma trafikproblem inom ett distrikt. Sådana områden konstitueras av styrkan av de trafik samband, som redovisas genom trafikundersökningar och vilka även visar styrkan av tätorternas influens ur trafiksynpunkt. Dessutom bör distriktsindelningen anknyta till näringsgeografiska områden. Gränserna mellan distrikten bör sålunda i möjligaste mån förläggas till lågtrafikerade områden, där sambandet ur trafiksynpunkt och influensen från städer och andra tätorter är svagt. Slutligen bör i största möjliga utsträckning distriktens gränser ansluta till länsgränserna.

Kommittén föreslår att landet indelas i 12 distrikt enligt följande.

| <i>Centralort</i> | <i>Distrikt</i>  |
|-------------------|--|
| Malmö             | Malmöhus och Kristianstads län samt Halmstadsregionen i Hallands län   |
| Växjö             | Kronobergs och Blekinge län, Rydaholms kommun i Jönköpings län samt Kalmar län med undantag av Vimmerby/Hultsfreds- och Västerviksregionerna |
| Jönköping         | Jönköpings län med undantag av Rydaholms kommun,   |

|           |  |
|-----------|--|
| Göteborg  | Skaraborgs län utom Mariestads- och Vararegionerna samt östra delen av Ulricehamnsregionen i Älvsborgs län<br>Göteborgs och Bohus län, Hallands län utom Halmstadsregionen, Älvsborgs län utom östra delen av Ulricehamnsregionen och Åmålsregionen samt Vararegionerna i Skaraborgs län |
| Linköping | Östergötlands län samt Vimmerby/Hultsfreds- och Västerviksregionerna i Kalmar län  |
| Karlstad  | Örebro län, Värmlands län, Åmålsregionen i Älvsborgs län samt Mariestadsregionen i Skaraborgs län  |
| Stockholm | Stockholms-, Södertälje- och Norrtäljeregionerna i Stockholms län samt Gotlands län  |
| Västerås  | Södermanlands län, Västmanlands län, Uppsala län utom den del som hör till Gävleregionen i Gävleborgs län samt Stockholms län utom Stockholms-, Södertälje- och Norrtäljeregionerna  |
| Falun     | Gävleborgs län, Kopparbergs län, del av Gävleregionen i Uppsala län samt Svegområdet i Jämtlands län   |
| Härnösand | Västernorrlands län samt Jämtlands län utom Svegområdet  |
| Umeå      | Västerbottens län  |
| Luleå     | Norrbottens län  |

Kommittén har även omnämmt möjligheten av att genomföra en distriktsindelning genom sammanslagning av län.



Omfattningen och arten av de mer kvalificerade arbetsuppgifter som åvilar distriktsorganisationen nödvändiggör uppbyggnad av en ny personalorganisation. Härvid har befunnits lämpligt att i huvudsak bibehålla den tidigare funktionella avdelningsindelningen, dock med den ändringen att de förutvarande byggnads- och underhållsavdelningarna sammanföres till en driftsavdelning. Distriktsförvaltningarna föreslås organiserade på fyra huvudenheter nämligen en projekteringsavdelning, en driftsavdelning, en sektion för enskilda vägar och en kansliavdelning. Avdelningarna har utbyggt väsentligt för att kunna ombesörja de nya funktioner, som tillkommit, och den allsidigare handläggning av ärendena som den ovan beskrivna utvecklingen nödvändiggör. En väsentlig utbyggnad har bl. a. skett för de ovan nämnda specialistfunktionerna.

Vid organisationens uppbyggnad har särskilt beaktats behovet av att i möjligaste mån avlasta vägdirektören sådana göromål som kan skötas av avdelningscheferna. Denna delegering har i sin tur krävt att på avdelningschefer och även sektionschefer måste ställas särskilt höga krav. Löneställningen har avvägs med hänsyn härtill.

Inom projekteringsavdelningen skall dels långtidsplaneringen utföras och samordning ske med samhällsplaneringen i övrigt, dels vägärenden beredas från företagens uppkomst till och med det stadium, då färdig arbetsplan föreligger, ävensom de kompletterande utredningar som erfordras. Med hänsyn till arbetsuppgifternas olika karaktär har kommittén funnit lämpligt föreslå att projekteringsavdelningen organiseras på en trafiksektion, en vägsektion samt ett ritkontor.

Liksom ifråga om projekteringen har beträffande driftsavdelningen eftersträvat en renodling av arbetsuppgifterna

bl. a. innebärande att byggnads- och underhållssektionerna avlastas en väsentlig del av driftsplaneringen. All driftsplanering med undantag för detaljplaneringen föreslås sammanförd till en särskild sektion. Med hänsyn till maskinfrågornas stora betydelse torde dessa böra handläggas inom en sektion till vilken även bör knytas förrådsfrågorna. Till avdelningen har även förts markfrågorna.

Samtliga frågor rörande den enskilda väghållningen, såväl projektering som byggande och underhåll bör liksom inom de nuvarande vägförvaltningarna handläggas inom en fristående sektion.

Inom kansliavdelningen skall handläggas ärenden av administrativ och organisatorisk art, såsom personalfrågor och kamerala ärenden.

Kommittén understryker värdet och betydelsen av att det regionala inflytandet på vägfrågorna bibehålles och framhåller angelägenheten av att utrymme lämnas för de synpunkter och den sakkunskap, som företrädes av länsstyrelsen och andra offentliga organ. Kommittén föreslår därför icke i princip någon ändring av den nuvarande ordningen för vägärendenas handläggning. Eftersom väglagstiftningen utgår från länen som regionala enheter medför en ändrad distriktsindelning behov av viss anpassning av lagstiftningen. Sålunda föreslås bl. a. att flerårsplanerna för vägbyggnadsverksamheten upprättas distriktsvis.

I fråga om den lokala representationen föreslås att de nuvarande länsvägnämnderna ersättas av distriktsvägnämnder med en allsidigare sammansättning. Vägnämndernas funktioner föreslås övertagas av kommunerna.

Kommittén konstaterar att det framlagda förslaget utgör ett principförslag, vars realiserande förutsätter ett ställningstagande från statsmakternas sida

beträffande distriktsindelningen jämte centralorter.

Kommittén förordar att den nya organisationen genomföres successivt inom en femårsperiod och att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdrages att i samråd med statskontoret utföra kompletterande utredningar. Detaljförslagen föreslås skola framläggas efterhand av styrelsen.

Lönekostnaderna för förslaget har kommittén endast kunnat beräkna på grundval av den normerande organisationen. Enligt denna beräkning skulle lönekostnaderna för förslaget något överstiga äskade avlöningsmedel för budgetåret 1963/1964. Till viss del sammanhänger denna ökning med ändrad finansiering av kostnaderna.



## KAPITEL 01

### Vägväsendets allmänna utveckling till vägförstatligandet

Reformerna på vägväsendets område sedan slutet av 1800-talet har bl. a. inneburit att staten successivt övertagit en allt större del av kostnaderna för väghållningen. Denna utveckling avslutades i och med vägväsendets förstatligande den 1 januari 1944, varigenom staten helt övertog kostnaderna för byggande och underhåll av de allmänna vägarna på landet.

Väghållningen på landet ombesörjdes i äldre tid vanligen häradsvis av bönderna, varvid skatteplikten oftast fullgjordes genom naturaprestationer. Genom indelningen i väghållningsdistrikt enligt 1891 års lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet skapades fastare former för väghållningen. Antalet väghållningsdistrikt, i regel omfattande ett härad, var omkring år 1930 ca 380.

Behovet av större distrikt gjorde sig emellertid gällande med allt större styrka såväl för att åstadkomma en skatteutjämning som för att förbättra förutsättningarna för en rationell väghållning. Genom 1934 års lagstiftning utvidgades därför distrikten, vilka fick benämningen vägdistrikt, och antalet minskades till 170. Ytterligare krav på utjämning av vägskattebördan föranledde statsmakterna att upptaga frågan om statens övertagande av hela kostnaden för de allmänna vägarna, vilket ledde till förstatligande av väghållningen.

#### 01.1. Tiden före 1934 års väglagstiftning

Fram till slutet av 1800-talet ålåg väghållningen på landet uteslutande ägare och brukare av jord. Man skilde å ena sidan mellan större stråkvägar — vanligen kallade lands- eller kungsvägar — vilka förde till tingsställen eller andra betydande samlingsplatser eller utgjorde förbindelseleder mellan landskap, härad eller socknar och å andra sidan vägar till kyrka, kvarn, åker och äng samt utfartsvägar från byarna. Den senare gruppen benämndes byvägar. Medan bönderna torde ha ägt ganska stor frihet att själva bestämma om byvägarna, skulle anläggning eller omläggning av landsväg prövas av häradsrätten, som ursprungligen även utövade uppsikten över väghållningens fullgörande. Tillsynen över anläggning och underhåll av landsvägarna övertogs efterhand av staten, liksom snart också fördelningen av väghållningsbördan för dessa vägar. Härigenom uppkom i administrativt hänseende en tydligare skillnad mellan landsvägar och byvägar. De förra fick benämningen allmän väg och så småningom uppstod såsom motsats härtil begreppet enskild väg.

Redan på 1700-talet började krav framställas om lindring i jordbrukets väghållningsbördan. Från år 1841 beviljade staten årliga anslag — till en början med mycket små belopp — till nyanläggning och omläggning av mindre goda vägar. Strävandena till ett bre-

dare skatteunderlag blev emellertid framgångsrika först genom 1891 års lag om väghållningsbesvärets utgörande på landet. Denna avsåg vägar på landet som befanns vara av betydelse för den allmänna samfärdseln (allmän väg).

För väghållningen svarade enligt 1891 års lag särskilda för ändamålet bildade kommunala samfälligheter, väghållningsdistrikt, i allmänhet omfattande ett härad. Fortfarande var det främst jordbruksfastigheterna, som fick bära väghållningsbördan. Dessa hade sålunda att efter vägdelning in natura ombesörja underhållet av vägarna. Till övriga kostnader bidrog emellertid även andra beskattningsobjekt genom en vägskatt, som tillfördes distriktets vägkassa. Denna förvaltades av en vägstyrelse. Med medel ur vägkassan finansierades vägbyggnad, vinterväghållning, underhåll av ny väg till dess den blivit föremål för vägdelning, underhåll av större broar, förvaltningskostnader m. m. Till vägunderhållet utgick statsbidrag med  $\frac{1}{10}$  av kostnaden för naturaunderhållet.

Under 1900-talet har statsmakterna ägnat allt större uppmärksamhet åt vägfrågorna och vägbeskattningen. År 1905 genomfördes sålunda vissa ändringar i 1891 års lag, innebärande att väghållningsskyldigheten utsträcktes till flera förut fritagna beskattningsobjekt och skärptes för en del andra. Samtidigt höjdes det ordinarie statsbidraget till  $\frac{3}{20}$  av den uppskattade underhållskostnaden med föreskrift att bidrag skulle utgå även för underhåll av oindelasad väg, bro och färja. Likaså kunde väghållningsdistrikt i vissa fall erhålla särskilt stöd utöver ordinarie underhållsbidrag.

För att reglera vägskattebördan till förmån särskilt för jordbruksfastigheterna och åstadkomma förutsättningar för ett bättre vägunderhåll vidtogs ytterligare ändringar i 1891 års lag. Sålunda höjdes år 1918 det ordinarie

statsbidraget till vägunderhållet till  $\frac{3}{10}$ . Vidare fick genom lagändring år 1921 väghållningsdistriktet ökade möjligheter att bestrida underhållskostnaderna för samtliga allmänna vägar ur vägkassan. Statsbidraget till vägunderhållet skulle dessutom beräknas på de verkliga kostnaderna. Den genom vägtrafikens ökning starka stegringen av vägunderhållskostnaderna medförde att staten i allt högre grad måste träda emellan. Den år 1922 införda samt därpå efter successivt utvidgade och skärpta beskattningen av motorfordonstrafiken möjliggjorde en väsentlig ökning av de statsbidrag till väghållningen, som årligen utgick vid sidan av det lagstadgade bidraget.

Genom utvecklingen hade 1891 års lag — vilken byggde på principen om vägunderhållets utförande in natura — efter hand kommit att sakna tillämpning. Detta, liksom behovet av att genom en minskning av antalet väghållningsdistrikt åstadkomma en ytterligare skattutjämning och skapa bättre förutsättningar för en rationell väghållning, aktualiserade en ändring i lagstiftningen. De ökade statsbidragen hade vidare medfört krav på ett större statligt inflytande på den vägkommunala förvaltningen.

#### 01.2. 1934 års väglagstiftning

Frågan om en ändrad vägdistriktindelning behandlades av bl. a. 1916 års vägkommission, som föreslog att landstingsområdet skulle utgöra distrikt för väghållningen med primärkommunerna som arbetskretsar. Förslaget ledde emellertid icke till någon ändring. Sedermera föreslog 1920 års vägsakkunniga, att landstingsområdet icke blott skulle utgöra ekonomisk enhet utan även ombesörja utförandet av väghållningen. Förslaget, som behandlades vid 1922 års riksdag, vann icke riksdagens bifall.

En ändring av väglagstiftningen blev emellertid allt nödvändigare. Enligt förslag av 1929 års vägsakkunniga borde distrikten göras större. Landstingen, som väljes efter i huvudsak politiska linjer, ansågs emellertid icke äga en sammansättning som lämpade sig för handläggning av vägfrågor. De sakkunniga förordade därför att distrikten för väghållningen gjordes större än de befintliga men av mindre omfattning än landstingsområdena. Härom anförde de sakkunniga bl. a.<sup>1</sup>

»Såsom det primära framstår därvid för de sakkunniga angelägenheten av en sådan distriktsindelning, att möjligheter öppnas till genomförande av en allmän rationalisering av väghållningen. Därförutän kan en stabilisering av väghållningskostnaderna ej ernås. Detta är i sin tur den oundgängliga förutsättningen för en bestående lindring i vägskattebördan och i den av väghållningen orsakade belastningen av statsbudgeten. Vid bedömandet av förevarande spörsmål inverka emellertid åtskilliga omständigheter av den art, att man icke utan vidare kan fastslå, att ett vägdistrikt under alla förhållanden lämpligen bör hava en viss storlek, uttryckt i ett bestämt antal vägmil. Sålunda måste hänsyn tagas till trafikens art och omfattning, faktorer vilka äro av särskild betydelse för väghållningen. Ytterligare bör beaktas, att vägdistriktets område icke bör vara så utsträckt, att vägarbetet därigenom försvåras och fördyras.

I landsändar med tätmaskigt vägnät kan ett distrikt lämpligen omfatta en större väglängd än i trakter, där vägnätet är glest. Erfarenheterna från verksamheten inom de nuvarande distrikten giva emellertid vid handen, att ett distrikt med en sammanlagd väglängd av omkring 50 mil i allmänhet kan anses till omfattningen väl avvägt. Skötsel av ett vägnät av denna storlek kan i de flesta fall utan svårighet omhänderhavas av en vägstyrelse utan att styrelsens ledamöter behöva allt för mycket tagas i anspråk och dess verksamhet byråkratiseras. Arbetsmängden inom ett dylikt distrikt motiverar väl anställande av tekniskt skolad personal och medgiver ett effektivt utnyttjande av erforderliga maskiner, varigenom vägarbetet kan bedrivas på ett såväl tekniskt som ekonomiskt tillfreds-

ställande sätt. Härmed är givetvis icke sagt, att en god och ekonomisk väghållning icke kan utföras i distrikt, där vägnätets längd avviker från den nyss angivna måttstocken. Vanskligt är att därutinnan uppdraga bestämda gränser, men enligt de sakkunnigas mening bör, om önskvärdheten av en tekniskt och ekonomiskt tillfredsställande väghållning tillmätas avgörande betydelse, väglängden inom ett distrikt icke understiga 30 och icke överstiga 70 mil. Med det nu sagda hava de sakkunniga angivit vissa riktlinjer för distriktsindelningen. Vid denna göra sig emellertid även andra synpunkter gällande än de förut omnämnda. Hänsyn till den nuvarande indelningen synes böra tagas så tillvida, att nya, större distrikt i allmänhet böra bildas genom sammanslagning av hittillsvarande distrikt. Uppdelning av sådant distrikt bör endast i undantagsfall förekomma. I vissa fall lärer det dock av praktiska skäl vara befogat att i någon mån lämpa distriktsindelningen mera efter de väggeografiska förhållandena än efter nuvarande väghållningsenheter, varvid klyvning av hittillsvarande distrikt stundom icke kan undvikas. De sakkunniga syfta härvid närmast på det förut berörda fallet, att en väg — och detta gäller särskilt de större vägarna — på endast en kort sträcka genomlöper ett vägdistrikt för vilket som helhet sett vägen saknar större betydelse. Härav följande olägenheter i skilda hänseenden böra, i den mån så lämpligen kan ske, undanröjas genom avskiljande av en eller annan socken, som vägen genomlöper, från det gamla distriktet för att tilläggas det nya distrikt, inom vilket vägen i övrigt sträcker sig. Uppdelning av en socken på olika vägdistrikt bör givetvis icke ifrågakomma. I sakens natur ligger, att ett vägdistrikt bör vara geografiskt sammanhängande, så att vägarnas skötsel ävensom kontrollen däröver icke försvåras. Detta önskemål bör dock icke hindra sammanslagning av de nuvarande ödistrikten med närliggande fastlandsdistrikt. Måhända kan det dock i vissa fall befinnas lämpligt att alltjämt bibehålla större öar som särskilda vägdistrikt.»

Förslaget resulterade i 1934 års lag om allmänna vägar och om vägdistrikt.

1934 års lag om allmänna vägar, som blev allmän civillag, innehöll bestämmelser om vad som skulle hänföras till

<sup>1</sup> SOU 1932: 21 sid. 104.

allmän väg och till väghållning, vem väghållningen ålåg, ordningen för behandling av frågor om byggande av väg eller vägs övertagande till allmänt underhåll, tillsyn av väghållningen samt angående enskildas av väghållningen berörda förhållanden. Lagen avsåg — till skillnad från 1891 års lag — allmänna vägar såväl på landet som i stad. Väghållningen på landet ålades vederbörande vägdistrikt och inom stads område staden och stod under överinseende av länsstyrelserna samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess tjänstemän i länen. Länsstyrelserna hade att besluta om vägbyggnadsförslag med vissa undantag i fråga om stad.

Lagen om vägdistrikt, som blev kommunallag, innehöll bestämmelser om rikets indelning i vägdistrikt, om dessa distrikts beslutande, verkställande och kontrollerande organ, om utgifts- och inkomststat samt om medel till bestridande av vägdistrikts utgifter. Landsbygden indelades i 170 vägdistrikt, vilka i medeltal omfattade ca 50 mil väg. Väghållningen bekostades huvudsakligen med statsbidrag och genom vägskatt. Väghållningen i stad skulle ombesörjas av den kommunala nämnd eller styrelse, som därtill utsågs och var sålunda en kommunal angelägenhet, som i huvudsak reglerades av lagen om kommunalstyrelse i stad och på grund av denna tillkomna stadgar och reglementen.

Det statliga inflytandet på den allmänna väghållningen i städerna utövades — förutom genom länsstyrelsernas beslutanderätt i vägbyggnadsfrågor — främst genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillsyn över att lämnade statsbidrag på lämpligaste sätt användes för därmed avsett ändamål. Fördelningen inom varje län av statsbidragen till vägbyggnader på landet ankom på länsstyrelsen och skedde i huvudsaklig överensstämmelse med en av länsstyrelsen upprättad flerårsplan för allmänna vägars byggande.

Den centrala tekniska och ekonomiska uppsikten över vägväsendet tillkom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Den omorganisation av den statliga vägororganisationen som genomfördes år 1930 medförde en decentralisering av vägfrågorna från Kungl. Maj:t och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till länsstyrelserna. Genom omorganisationen år 1934 erhöll väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — utan rubbning av den lokala organisationen — större möjlighet att som ett ledande statligt vägorgan ingripa icke blott kontrollerande i efterhand utan, där så erfordrades, även för att vinna större enhetlighet och undvika lokala misstag. Styrelsen hade sålunda att ingripa både i utformandet av landets vägsystem och i utförandet av de särskilda vägföretagen.

## KAPITEL 02

### Vägväsendets förstatligande

#### 02.1. Tidigare utredningar

Frågan om ett förstatligande av vägväsendet behandlades redan långt före reformens genomförande av ett flertal utredningar, såsom 1916 års vägkommission samt 1920 och 1929 års vägsakkunniga. Man fann härvid att utvecklingen visserligen medfört att de allmänna vägarna i hög grad blivit ett statligt intresse men ansåg dock övervägande skäl tala mot ett förstatligande av väghållningen. Vägkommissionen uttalade sålunda att järnvägarnas och vattenvägarnas utveckling hade medfört en lokalisering av de allmänna vägarna, varigenom dessas ursprungliga uppgift att förmedla den genomgående person- och godstrafiken allt mer kommit att tillhöra en förgången tid, något som den ökade användningen av automobiler icke syntes kunna förändra. Liknande skäl mot statens övertagande av det allmänna vägväsendet framfördes av 1920 års vägsakkunniga.

Vid framläggandet av 1929 års vägsakkunnigas förslag<sup>1</sup> konstaterade departementschefen att de fördelar, som kunde vinnas i ett eller annat avseende genom ett förstatligande, icke syntes vara av sådan betydelse att de kunde väntas uppväga olägenheterna av en statlig väghållning. I den mån vägbyggandet och vägunderhållet ytterligare standardiserades, vägväsendet utvidgades samt vägtrafikens ställning och uppgift i förhållande till andra trafikgrenar komme att klarläggas och

fastställas, kunde skälen för reformen måhända öka. Kravet på en efter de olika förhållandena i landet väl avpassad och ekonomisk väghållning kunde tillsvidare bäst tillgodoses genom att bibehålla väghållningen som en kommunal angelägenhet.

Frågan om vägväsendets distriktsindelning bedömdes olika av de nämnda utredningarna. Vägkommissionen föreslog, att vägunderhåll och vinterväghållning inom landstingsområdena skulle verkställas av mindre arbetskretsar sammanfallande med primärkommunerna under ledning av särskilda kommunvägstyrelser. Alla vägbyggnadsarbeten skulle utföras direkt av en till landstinget knuten vägstyrelse. Samtliga kostnader för väghållningen skulle täckas genom vägs katt. Det föreslagna systemet förordades emellertid icke, då det icke ansågs främja intresset hos primärkommunerna för en god väghållning.

1920 års vägsakkunniga förordade, att landstingsområdet icke blott skulle bilda den ekonomiska enheten för väghållningen utan även själv ombesörja densamma. Härigenom skulle man vinna en effektivare utjämning av väghållningsbesväret. På grund av landstingsområdets större ekonomiska bärkraft skulle det bli möjligt att anskaffa för ett rationellt vägunderhåll erforderliga redskap och att åstadkomma ett gott vägunderhåll.

Förslaget vann remissinstansernas

<sup>1</sup> Prop. nr 21/1934.



gillande med endast något undantag och förordades av departementschefen i proposition till 1922 års riksdag.<sup>1</sup> Förslaget avstyrktes emellertid vid utskottsbehandlingen. Utskottets majoritet anslöt sig visserligen till förslagets huvudgrunder, men ville ansluta sig till förslaget endast under förutsättning att vissa ändringar vidtogs i fråga om vägskattegrunderna och statsbidragen till väghållningen.

Enligt 1929 års vägsakkunnigas förslag skulle distriktsindelningen ankomma på Konungen. Olägenheterna med den gällande indelningen vore bl. a., att de flesta distrikten vore alltför små för att möjliggöra ett effektivt utnyttjande av för en effektiv väghållning erforderliga tekniska hjälpmedel. Med den ringa väglängden i många distrikt vore anskaffandet av maskinell utrustning knappast ekonomiskt försvarbart, inom andra åter, där en maskinanskaffning kunde vara ekonomiskt motiverad, kunde maskinernas kapacitet ej helt utnyttjas, varigenom vägunderhållet onödigtvis skulle fördyras. Motsvarande förhållanden gällde i fråga om personalrekryteringen. Denna kunde enligt de sakkunnigas mening icke ens lösas genom samverkan mellan angränsande distrikt. Indelningen i 376 vägdistrikt medförde vidare en ur administrativ synpunkt alltför tungrodd och dyrbar förvaltningsapparat.

De sakkunniga konstaterade vidare att förhållandena inom vägväsendet vore helt annorlunda än år 1922, då statsmakterna senast tagit ställning till distriktsindelningen. Den starkt ökade vägtrafiken hade nödvändiggjort ett intensifierat vägunderhåll och den som följd därav stegrade medelsförbrukningen hade tillsammans med ökningen av övriga administrativa göromål ytterligare skärpt anspråken på de verkställande organen. En distriktsindel-

ning efter landstingsområden bedömdes därför otvivelaktigt medföra vissa fördelar. Emellertid ansåg sig de sakkunniga icke kunna förorda en dylik indelning, bl. a. beroende dels på att landstingen, som valdes efter politiska linjer, i allmänhet icke hade en sådan sammansättning att de kunde anses vara särskilt lämpade för prövning av vägärenden, dels på att landstingens arbetsbörda bedömdes vara så tyngande att de icke lämpligen kunde påläggas så vidlyftiga arbetsuppgifter, som vore förenade med väghållningen. Med hänsyn till de skäl, som sålunda framfördes beslöts vid 1934 års riksdag<sup>2</sup> en indelning i större — från landstingen fristående — distrikt. Landsbygden kom härigenom att indelas i 170 vägdistrikt.

#### 02.2. 1938 års förstatligandentredning

1938 års sakkunniga för utredning om vägväsendets förstatligande framlade år 1941 förslag om statens övertagande av väghållningen.<sup>3</sup> Vid remissbehandlingen av de sakkunnigas förslag framfördes den uppfattningen, att vägfrågorna kunde lösas inom den befintliga organisationens ram utan att en så radikal åtgärd vidtogs som statens övertagande av det allmänna vägväsendet. Departementschefen konstaterade emellertid vid framläggandet av propositionen<sup>4</sup> att — om vägväsendet bibehölls som en kommunal angelägenhet — det icke vore möjligt att vare sig åstadkomma en fullt rättvis fördelning av bördorna för de allmänna vägarna och övriga med dem jämställda trafikleder eller att på ett tillfredsställande sätt tillgodose behovet av en rättvis

<sup>1</sup> Prop. 100/1922.

<sup>2</sup> Prop. 21/1934.

<sup>3</sup> SOU 1941: 12.

<sup>4</sup> Prop. 122/1942.



Fig. 02:1. Föreslagna distrikt för våghållningen enligt alt. I i 1938 års förstatligandutredning.

utjämning av de onormalt höga skattetrycken på landsbygden. Ett förstatligande av vägväsendet måste därför framstå som önskvärt.

Likaså skulle med hänsyn till den rationalisering av väghållningen, som kunde genomföras med en helt statlig vägorganisation, det bli möjligt att få större valuta för nedlagda kostnader på vägväsendet. Reformen skulle vidare medföra stora fördelar under lågkonjunkturer, eftersom en sådan organisation borde äga större möjlighet att smidigt anpassa sig efter verksamhetens omfattning. Vägbyggnader vore synnerligen lämpliga arbetsobjekt i tider av arbetslöshet och om dessa arbeten kunde bedrivas i statlig regi, vore det avsevärt lättare än med den befintliga organisationen att snabbt och på lämpliga ställen få i gång sådana företag.

Distrikten borde enligt utredningen ur statsfinansiell synpunkt icke vara fler än vad som oundgängligen krävdes, då personalbehovet och därmed kostnaderna för hela organisationen beräknades stiga med ett större antal distrikt. För väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vore ett mindre antal distrikt att föredraga för att förenkla och begränsa arbetet inom styrelsen. Å ena sidan borde antalet distrikt icke vara större än att vägdirektörspostererna kunde besättas med tillräckligt kompetenta krafter, medan å andra sidan ett distrikt icke finge bli större än att vägdirektören ingående kunde lära känna dess vägfrågor och hinna verka ledande på vägområdet. Hänsyn borde även tagas till att organisationen blev väl lämpad att omhänderha den teknisk-ekonomiska verksamheten.

De sakkunniga ansåg principiellt att distrikten icke behövde sammanfalla med länen. Länsstyrelsernas övervakning av att vägnätet tillgodosåg byg-

dens behov skulle emellertid underlättas, om distriktens gränser i största möjliga mån anslöt sig till länsgränserna. De sakkunniga utarbetade två alternativa förslag till indelning. Enligt det första skulle landet indelas i tolv till arbetsmängden ungefär lika distrikt och enligt det andra skulle distrikten sammanfalla med länen, dock att de två minsta länen, Gotlands och Blekinge län, ansågs för små för att bilda egna enheter och därför borde sammanföras med Stockholms respektive Kronobergs län.

Förslaget enligt det första alternativet — 12 distrikt — byggde på följande förutsättningar:

1. Landet skulle indelas i enheter av ungefär två normalläns storlek.

2. I första hand skulle lämpligaste enhet ur teknisk och ekonomisk synpunkt eftersträvas. Länen finge uppdelas, men länsgränserna skulle bibehållas i möjlig utsträckning.

3. Ett lämpligt kommunikationsområde skulle eftersträvas.

4. Distrikten skulle göras så jämbördiga som möjligt med hänsyn till väglängd, underhåll och övriga på arbetsuppgifterna inverkan faktorer.

5. Den årliga ekonomiska omslutningen för ett distrikt ansågs lämpligen kunna uppgå till 10—12 miljoner kronor.

Distrikten gavs följande utformning, jfr fig. 02: 1.

I. Första distriktet, omfattande Kristianstads och Malmöhus län, med Malmö såsom stationsort för distriktsförvaltningen.

II. Andra distriktet, omfattande Hallands län, Kinds och Marks vägdistrikt av Älvsborgs län, Östbo, Västbo och Mo vägdistrikt av Jönköpings län samt Sunnerbo vägdistrikt av Kronobergs län, med Halmstad som stationsort.

III. Tredje distriktet, omfattande dels

Östra och Västra härads vägdistrikt i Jönköpings län, dels Kronobergs län utom Sunnerbo distrikt, dels Kalmar län med undantag av Norra och Södra Tjusts vägdistrikt och Sevede härad och Kristdala socken, och dels Blekinge län. Stationsort: Växjö.

IV. Fjärde distriktet, omfattande dels Göteborgs och Bohus län med undantag för de två nordligaste vägdistrikten, dels Ås och Redvägs, Boråsbygdens, Kullings och Vättle samt Väne och Ale vägdistrikt av Älvsborgs län, och dels Skaraborgs län. Stationsort: Skara.

V. Femte distriktet, omfattande Östergötlands län, Tvetå, Norra Vedbo och Vista, Visingsö och Södra Vedbo vägdistrikt av Jönköpings län ävensom Norra Tjusts och Södra Tjusts vägdistrikt samt Sevede härad och Kristdala socken av Kalmar län. Stationsort: Linköping.

VI. Sjätte distriktet, omfattande dels Värmlands län, dels Sunnervikens och Bullarens samt Norrvikens vägdistrikt av Göteborgs och Bohus län, dels Östra Dals, Valbo och Vedbo vägdistrikt av Älvsborgs län, dels ock Bjurtjärns socken av Örebro län. Stationsort: Karlstad.

VII. Sjunde distriktet, omfattande dels Södermanlands län, dels Örebro län med undantag av Bjurtjärns socken, dels Västmanlands län med undantag av Västmanlands östra vägdistrikt och dels den väster om Södertälje kanal belägna delen av Stockholms läns södra vägdistrikt. Stationsort: Örebro.

VIII. Åttonde distriktet, omfattande dels Stockholms län med undantag av nyssnämnda, väster om Södertälje kanal belägna del, dels Uppsala län, dels Gotlands län och dels Västmanlands östra vägdistrikt. Stationsort: Stockholm.

IX. Nionde distriktet, omfattande Kopparbergs och Gävleborgs län samt

Svegs vägdistrikt av Jämtlands län. Stationsort: Falun.

X. Tionde distriktet, omfattande dels Jämtlands län med undantag av Svegs vägdistrikt, dels ock Västernorrlands län med undantag av Själevads och Arnäs vägdistrikt. Stationsort: Sollefteå.

XI. Elfte distriktet, omfattande Västernorrlands län samt Själevads och Arnäs vägdistrikt av Västernorrlands län. Stationsort: Umeå.

XII. Tolfte distriktet, omfattande Norrbottens län. Stationsort: Luleå.

De sakkunniga beräknade, att vägbyggnadsverksamheten distriktsvis skulle bli så stor att särskilda projekterings- och byggnadsavdelningar skulle erfordras för varje distrikt. I den mån verksamheten blev mer omfattande än vad den fasta personalen kunde medhinna — något som förutsattes bli fallet i de flesta distrikten — avsåg de sakkunniga att denna stomme skulle förstärkas med extra personal avlönad från sakanslag. Den fasta personalen vid nämnda avdelningar skulle därför göras lika stor i samtliga distrikt.

Enligt det *andra* alternativet skulle länen utgöra distrikt. Gotlands och Blekinge län ansågs dock med hänsyn till sin ringa storlek icke böra bilda självständiga enheter utan skulle sammanföras med Stockholms respektive Kronobergs län. I en särskild utredning om distriktsindelningen anfördes följande:<sup>1</sup>

»Gotlands län, som har sina huvudkommunikationer till Stockholm skulle härvid sammanföras med Stockholms län.

Beträffande Blekinge län föreligga olika möjligheter med hänsyn till sammanslagning med andra län. Att härvid dela upp Blekinge län för att sammanslå de olika delarna med skilda grannlän har icke ansetts böra ifrågakomma, då här i första hand åsyftas minsta möjliga förändringar i länshänseende. Trenne möjligheter åter-

<sup>1</sup> SOU 1941: 12, sid. 107.

stå, nämligen att Blekinge i sin helhet sammanslås med någotdera av Kristianstads, Kalmar eller Kronobergs län. Kristianstads län är emellertid i väghänseende ett av de större i landet och skulle genom sammanslagning med Blekinge län bilda en enhet, som i förhållande till övriga distrikt bleve oproportionerligt stor, varför denna kombination avstyrkes. Genom att sammanföra Blekinge med Kalmar län skulle ett alltför långsträckt och därigenom mycket svårskött distrikt erhållas, varför ej heller denna kombination kan förordas. Slutligen återstår möjligheten att sammanföra Blekinge och Kronobergs län. Dessa bägge län sammanhänga på ett gynnsamt och naturligt sätt ur såväl geografisk som kommunikationsteknisk synpunkt. Härtill kommer att jämförelsekvantiteterna visa godtagbara storleksförhållanden för denna kombination. Det synes därför på anförda skäl motiverat och lämpligt att sammanföra Blekinge med Kronobergs län.»

De sakkunniga konstaterade, att arbetsuppgifterna för de 22 distrikten skulle bli av mycket olika omfattning och personaluppsättningen skulle anpassas härefter.

### 02.3. Beslut om förstatligande

Vid framläggandet av proposition om förstatligande av den allmänna väghållningen vid 1942 års riksdag konstaterade departementschefen, att det av de sakkunnigas flertal förordade alternativet — indelning i 12 distrikt — skapade förutsättningar för ett rationellt ordnande av väghållningen. Med färre distrikt skulle det bli lättare att effektivt utnyttja personal och maskiner. Denna distriktsindelning kunde måhända erbjuda större möjligheter till besparing än en indelning, som anslöte sig till länen.

Distriktsindelningen finge emellertid icke ses endast ur synpunkten av hur väghållningsarbetena skulle organiseras mest rationellt. Hänsyn måste även tagas till planläggningen av vägbyggnadsverksamheten och handläggningen av övriga vägfrågor. I yttrande över de

sakkunnigas förslag hade länsstyrelserna framhållit, att indelningen enligt det första alternativet — 12 distrikt — skulle medföra avsevärda olägenheter vid planläggning av vägbyggnadsverksamheten. I propositionen framhöll departementschefen att det vore obestridligt att det skulle bli svårare för länsstyrelserna att göra sitt inflytande gällande på vägfrågornas avgörande, om distrikten icke sammanföle med länen. Samarbetet mellan länsstyrelser och distriktsstyrelser, vilket vore en oeffektiv förutsättning för att planlägningsverksamheten skulle kunna bedrivas på bästa sätt, komme härvid väsentligen att försvåras. Dessa olägenheter kunde icke uppvägas av vad man skulle vinna i rationaliseringshänseende vid ett genomförande av denna distriktsindelning. Enda möjligheten att undvika dessa olägenheter vore att låta distrikten sammanfalla med länen. På grund härav och då den rationalisering av väghållningen, som vore ett av skälen för ett förstatligande i huvudsak kunde åstadkommas även om antalet distrikt bleve så stort som 24, ansåg sig departementschefen böra förordas att de statliga vägdistrikten skulle helt anslutas till länsindelningen.

1942 års riksdag tillstyrkte i princip propositionen om ett förstatligande av vägväsendet. Departementschefen framhöll, att betänkligheterna mot ett förstatligande under dåvarande krisartade förhållanden syntes böra stå tillbaka för intresset av en snar lösning av kommunalskattefrågan. Med hänsyn härtill ansåg departementschefen det lämpligt, att riksdagen redan vid denna tidpunkt sattes i tillfälle att yttra sig om den ifrågasatta reformen och grunderna för en statlig vägorganisation. Därest riksdagen delade departementschefens uppfattning kunde förstatligandet genomföras den 1 januari 1944.

Kungl. Maj:t tillkallade sedermera 1942 års vägsakkunniga för att biträda med utarbetandet av förslag till de författningar samt de åtgärder i organisations- och övriga hänseenden, som erfordrades för förstatligandet av den allmänna väghållningen på landet. På grundval av de sakkunnigas förslag

framlades proposition<sup>1</sup> angående den statliga vägorganisationen till 1943 års riksdag. Efter några smärre justeringar antog riksdagen propositionen och den statliga vägorganisationen trädde i funktion den 1 januari 1944.

<sup>1</sup> Prop. 223/1943.

## Den statliga vägorganisationen

### 03.1. Organisationsändringar

Jämlikt 1 § Kungl. Maj:ts instruktion den 30 augusti 1943 (SFS nr 681) för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess lokala förvaltningar, vilken trädde i kraft den 1 januari 1944, hade styrelsen och förvaltningarna samt övriga underlydande organ att handlägga ärenden angående

det allmänna vägväsendets, städernas gatuväsende och de enskilda vägarna;

vägtrafiken och bilbesiktningsväsendet; 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;

vatten- och avloppsledningsanläggningar; enskilda järnvägar och spårvägar, avsedda för allmän trafik;

samt den civila luftfarten.

Ändringar beträffande styrelsens uppgifter och arbetssätt har därefter skett, dels år 1945 i samband med tillkomsten av luftfartsstyrelsen, dels år 1946, då organisationen i vad avser handläggningen av tekniska ärenden mycket väsentligt ändrades, och dels år 1955 genom överflyttning av vissa arbetsuppgifter till den nyinrättade sjöfartsstyrelsen. Därjämte utbröts år 1958 vägtrafikavdelningen ur vägbyrån och bildade en självständig byrå, varjämte för rationaliseringsverksamheten och teknisk-ekonomisk revision bildades fristående

organ. En kortfattad redogörelse för nämnda reform och ändringar lämnas här nedan.

Vägväsendets förststatligande innebar beträffande de allmänna vägarna på landsbygden, att väghållningen från att ha varit en kommunal angelägenhet, som med statsbidrag ombesörjdes av för ändamålet bildade vägdistrikt, övergick till att bli en statlig uppgift, som omhänderhaves av kronan genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och under styrelsen lydande vägförvaltningar. Skillnaden i väghållningsavseende mellan land och stad jämkades i så måtto, att Kungl. Maj:t numera kan besluta, dels att kronan skall vara väghållare i stad, dels ock att köping (eller annat stadsliknande samhälle) själv skall vara väghållare. Den länsstyrelserna av ålder tillkommande befogenheten att i vissa avseenden leda och övervaka vägväsendet inskränktes till att i huvudsak avse planerandet av vägnätets utveckling och vissa ordningsfrågor; länsstyrelserna biträdades därvid av vägförvaltningarna. För tillgodoseende av de lokala vägintrössena tillskapades särskilda organ, vägnämnder och länsvägnämnder, och för prövning av vissa ordnings- och säkerhetsfrågor inrättades vägsynenämnder. Statens övervakande av och deltagande i kostnaderna för städernas väg- och gatuväsende underkastades jämväl väsentliga ändringar och beträffande den enskilda väghållningen gjordes den

ändringen, att statsbidragsverksamheten på området, som förut ombesörjts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, överflyttades till länsstyrelserna, vilka även i dessa frågor biträdades av vägförvaltningarna.

Den genom reformen erforderliga centralstyrelsen organiserades genom utbyggnad av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Härvid sammanfördes till en byrå, vägbyrån, alla ärenden rörande planläggning, konstruktion, byggande och underhåll av vägar på landet ävensom städernas väg- och gatuväsende samt vägtrafiken. Frågor rörande byggande av broar ankom liksom förut på brobyrån. De dåvarande 174 vägdistrikten ersattes med 24 vägförvaltningar, en i varje län, med underlydande vägmästareområden. För ledning av förrådsrörelsen vid vägväsendet inrättades en förrådsbyrå. Någon ändring beträffande hamnbyråns uppgifter skedde icke; den skulle fortfarande jämte densamma underställda hamnavdelningar handha alla ärenden rörande hamnar, farleder, vatten- och avloppsanläggningar och vissa andra speciella uppgifter.

Den 1 juli 1945 utbröts luftfartsavdelningen ur dåvarande järnvägs- och luftfartsbyrån och ombildades till luftfartsstyrelsen. 1946 års omorganisation innebar, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, beträffande tekniska uppgifter, övergick från s. k. vertikal till s. k. horisontal organisation. Enligt den vertikala organisationen handlägges ett byggnadsärende i huvudsak från början till slut på en och samma byrå under det att enligt den horisontala fördelningen av arbetet sker efter arten av de problem som förekommer. För de på styrelsen ankommande tekniska uppgifterna inrättades tre utredningsbyråer, vägbyrån, hamnbyrån och vatten- och avloppsbyrån, en konstruktionsbyrå

samt en byggnads- och underhållsbyrå. Samtidigt omorganiserades styrelsens militäravdelning till en försvarsbyrå.

För ärenden angående hamnar och farleder hade styrelsen sedan länge haft en distriktsorganisation. Denna omfattade t. o. m. år 1946 sex hamnarbetsavdelningar men bestod den 1 januari 1947 av fyra hamnavdelningar anslutna till vägförvaltningarna i Stockholm, Karlskrona, Göteborg och Härnösand. Under styrelsen lydte vidare hamnmästare vid statens 33 fiskehamnar samt personal vid Falsterbokanalerna, Sotenkanalen, Väddö kanal och Strömma kanal. Fr. o. m. den 1 juli 1945 ställdes Södertälje kanalverk under styrelsens förvaltning. Vid inrättandet av sjöfartsverket den 1 januari 1955 överflyttades såväl styrelsens hamnbyrå som dess distriktsorganisation till det nya ämbetsverket.

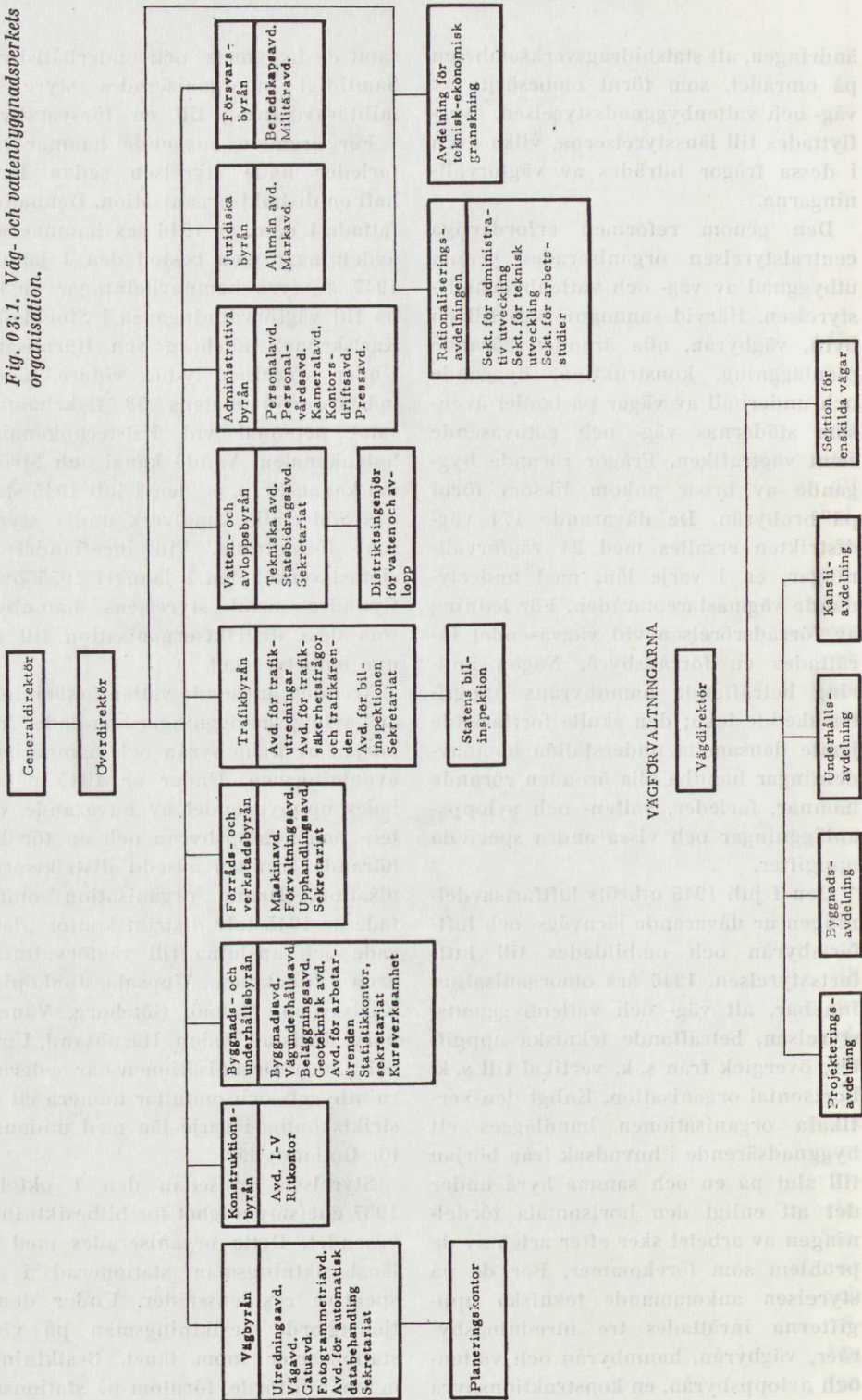
Ärenden angående vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar handlades från början av hamnbyrån och hamnarbetsavdelningarna. Under år 1945 påbörjades uppbyggandet av nuvarande vatten- och avloppsbyrån och en för hörande ärenden avsedd distriktsorganisation. Denna organisation omfattade år 1945 tolv distriktskontor placerade och anslutna till vägförvaltningarna i Stockholm, Uppsala, Jönköping, Karlskrona, Malmö, Göteborg, Vänersborg, Karlstad, Falun, Härnösand, Umeå och Luleå. Organisationen har sedermera utbyggts och omfattar numera ett distriktskontor i varje län med undantag för Gotlands län.

Styrelsen är sedan den 1 oktober 1937 chefsmyndighet för bilbesiktningsväsendet. Detta organiserades med en länsbesiktningsman stationerad i respektive residensstäder. Under denne tjänstgjorde besiktningsmän på vissa stationsorter inom länet. Besiktningsmännen utförde, förutom på stationsor-



VÄG- OCH VATTENBYGGNADSTYRELSEN

Fig. 03.1. Väg- och vattenbyggnadsverkets organisation.



terna, förrättningar på s. k. mottagningsorter, på vilka enligt styrelsens beslut regelbunden mottagning skall äga rum.

Den 1 januari 1948 omorganiserades bilbesiktningssystemet till statens bilinspektion. Organisationen är uppbyggd på 15 distrikt, omfattande ett till två län under ledning av en förste bilinspektör, placerad på en s. k. centralort. Under denne sorterar bilinspektörer, placerade minst en på varje stationsort. Därjämte utföres som tidigare förrättningar på mottagningsorter.

### 03.2. Den nuvarande organisationen

Väg- och vattenbyggnadsverket ledes av en generaldirektör och en överdirektör och består av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämte 24 vägförvaltningar, en i varje län, samt 23 till respektive vägförvaltning anknutna distriktsingenjörskontor, ett i varje län utom Gotlands län. Verkets organisation framgår av fig. 03: 1.

03.21. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*  
Styrelsen består av generaldirektören, överdirektören samt cheferna för styrelsens nio byråer, vägbyrån, konstruktionsbyrån, byggnads- och underhållsbyrån, förråds- och verkstadsbyrån, trafikbyrån, vatten- och avloppsbyrån, administrativa byrån, juridiska byrån och försvarsbyrån. Rationaliseringsavdelningen och den teknisk-ekonomiska granskningsverksamheten sorterar direkt under verksledningen. De olika byråernas huvudsakliga arbetsuppgifter redovisas här nedan.

*Vägbyrån* verkställer utredningar, främst av trafikteknisk och trafikekonomisk art för vägnätets planläggning och utbyggnad samt handlägger frågor rörande vägnätets standard och normerande bestämmelser för dess dimensionering.

Inom byrån granskas och fastställs av vägförvaltningarna utarbetade arbetsplaner. Fastställelse av flerårsplaner och fördelningsplaner sker inom byrån. Byrån granskar region-, general-, stads- och byggnadsplaner som berör viktiga trafikleder. Byrån utarbetar styrelsens anslagsäskanden beträffande väghållningen. Vidare handlägges ärenden rörande statsbidrag till byggande av vägar och gator i städer och samhällen, som är väghållare samt till enskilda vägar. Inom byrån finns även särskilda avdelningar för fotogrammetri och elektronisk databehandling. Bland viktigare utredningsuppgifter kan nämnas kvalitetsgradering av vägnätet, antalsräkningar och vägningar av trafiken samt godstransport- och destinationsundersökningar.

Planeringskontor, f. n. placerade i Stockholm och Göteborg för motorvägsplanering, lyder direkt under vägbyrån.

*Konstruktionsbyråns* verksamhet är i huvudsak förlagd till broområdet. De löpande arbetsuppgifterna utgöres väsentligen av projektering och förslagsgranskning, upprättande respektive granskning av detaljritningar och hållfasthetsberäkningar, entreprenadärenden, utförandekontroll och underhållsfrågor. Byrån upprättar därjämte standard- och typritningar, utarbetar tekniska föreskrifter och anvisningar samt bedriver härför erforderlig utrednings- och undersökningsverksamhet.

*Byggnads- och underhållsbyrån* handlägger frågor rörande byggande och underhåll av de allmänna vägarna. Byrån utövar tillsyn av att vägbyggnadsverksamheten och vägunderhållet bedrivs på ett tekniskt-ekonomiskt riktigt sätt. I detta syfte granskas vägförvaltningarnas program för bedrivande av verksamheten samt uppföljes genom inspektioner och driftskontroll arbetenas utförande. Bl. a. genom försöks- och

rationaliseringsverksamhet i samarbete med styrelsens rationaliseringsavdelning och vägförvaltningarna söker byrån utveckla och förbättra arbetsmetoderna. Geoteknisk expertis finnes inom byrån.

Kollektivavtalsfrågor samt verkets arbetarskyddsverksamhet omhänderhas av en särskild avdelning. Driftsstatistik utarbetas av statistikkontoret.

Under byggnads- och underhållsbyråns sorterar även verkets kursverksamhet.

*Förråds- och verkstadsbyråns* verksamhet omfattar upphandling och förvaltning av vägväsendets fastigheter, vägmaskiner och andra maskiner, motorfordon, färjor, grustag och effektförråd. För att möjliggöra en effektiv centralisering av inköpsverksamheten inrättades vid vägförstatligandet en särskild kapitalfond, väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond, som förvaltas av byrån enligt av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser.

*Trafikbyrån* handlägger ärenden avseende trafiksäkerheten såväl ur vägteknisk som fordonsteknisk synpunkt. Undersökningar av trafikförhållandena, frågor rörande vägtrafikförfattningarnas tillämpning, vägmärken och trafiksignaler samt dispenser i vissa fall är exempel på ärenden inom byråns verksamhetsområde. En stor grupp av ärenden utgör tekniska anvisningar till besiktningsmännen vid statens bilinspektion, vilken sorterar under byrån. Inom trafikbyrån handlägges även ärenden avseende kontroll av enskilda järnvägar och vissa spårvägar.

*Vatten- och avloppsbyråns* arbetsuppgifter omfattar planerings-, forsknings- och normarbete inom vatten- och avloppsområdet, samordningsfrågor i anslutning till regionala lösningar av vattenförsörjnings- och avloppsproblem samt tekniska frågor rörande vatten- och avloppsanläggningar. Byrån utövar rådgivande verksamhet på området samt

handlägger ärenden angående statsbidrag till vatten- och avloppsanläggningar. Byrån leder och samordnar distriktsingenjörskontorens verksamhet.

*Administrativa byrån* omhänderhar ärenden, som rör anställningsförhållanden m. m. för tjänstemannapersonalen vid styrelsen, vägförvaltningarna och statens bilinspektion. Vidare handlägges ärenden rörande verkets medelsförvaltning och förfogandet av vägförvaltningarnas anslag samt kontorsdriftsfrågor.

*Juridiska byråns* arbetsuppgifter består av ärenden angående skadereglering och entreprenader, vattenrättsliga och allmänt juridiska frågor samt ärenden rörande marklösen. Skaderegleringsärendena avser främst trafikskador, skador på grund av bristande väghållning och sprängningsskador. Konsultationsverksamheten tillgodoser de övriga byråernas behov av juridisk sakkunskap. Marklösenärendena gäller förvärv av mark för vägföretag samt ärenden angående ersättning för skada och intrång å direkt berörda fastigheter.

*Försvarsbyrån* handlägger ärenden, som berör totalförsvaret samt förmedlar samråd mellan styrelsen och andra totalförsvarsmyndigheter. Byrån är huvudansvarig för verkets krigsorganisation samt för planläggning och utbildning för verksamheten i krig.

### 03.22. Vägförvaltningarna

Inom länen är vägförvaltningarna närmast ansvariga för väghållningen. Förvaltningarna, som ledes av resp. vägdirektörer, är organiserade enligt följande.

*Projekteringsavdelningen* utför projektering av vägar och broar samt deltagar i samhällsplaneringen i länet, varvid avdelningen har att bevaka frågor angående vägnätets utveckling i

stort. Avdelningen granskar och godkänner arbetsplaner avseende det bidragsberättigade väg- och gatunätet i städer och samhällen, som är väghållare. Vidare handlägger avdelningen bl. a. ärenden angående förändring av enskild väg till allmän, indragning av allmän väg, enskild vägs anslutning till allmän väg och uppförande av byggnad, bensinstation m. m. intill väg. Samråd med andra myndigheter i fråga om allmänna vägar sker genom avdelningen.

*Byggnadsavdelningen* organiserar och leder väg- och brobyggnadsverksamheten i egen regi samt utövar kontroll över entreprenadarbeten. Avdelningen granskar programhandlingar och anbud avseende statsbidragsberättigade väg- och gatuarbeten i städer och samhällen, som är väghållare, samt utför besiktning av sådana företag.

*Underhållsavdelningen* omhänderhar vägunderhållet samt utför därvid bl. a. inspektioner av vägar och broar. Avdelningen svarar även för underhåll och vård av byggnader och andra fasta anläggningar tillhöriga styrelsen, som vägförvaltningen disponerar. Frågor rörande vägförvaltningens krigsorganisation samt dess verksamhet under beredskaps- och krigstillstånd åvilar även avdelningen.

Under avdelningen sorterar länets vägmästarområden och — med vissa

undantag — verkstäder och fasta förrådsanläggningar. Avdelningen omhänderhar huvuddelen av den styrelsen tillhöriga maskinpark, som vägförvaltningen disponerar.

*Kansliavdelningen* svarar för vägförvaltningens kamerala verksamhet, handlägger personalärenden och förvaltningens rättsfrågor. Under avdelningen sorterar marklösendetaljen, som i samråd med de tekniska avdelningarna har att förhandla med markägare och andra sakägare om upplåtelse eller överlåtelse av mark. Under kansliavdelningen sorterar även förrådsdetaljen, som handhar vägförvaltningens upphandling av effekter och bistår de tekniska avdelningarna vid inrättandet och skötseln av arbetsförråd.

*Sektionen för enskilda vägar* handlägger ärenden rörande statsbidrag till byggande och underhåll av enskilda vägar samt utför besiktningar av sådana vägar, för vilka statsbidrag utgår eller söks. Samråd med andra myndigheter i fråga om den enskilda väghållningen sker genom sektionen.

### 03.23. *Distriktsingenjörsorganisationen för vatten och avlopp*

Vatten- och avloppsorganisationen inom länen utgöres av 23 distriktsingenjörskontor, ett i varje län utom Gotlands län. Huvudansvaret för distriktsingen-

#### *Distriktsindelning för statens bilinspektion*

| Län                   | Centralort | Län                      | Centralort |
|-----------------------|------------|--------------------------|------------|
| 1 Stockholms .....    | Stockholm  | 7 Älvsborgs .....        | Vänersborg |
| Gotlands              |            | Skaraborgs               |            |
| 2 Södermanlands ..... | Norrköping | 8 Värmlands .....        | Örebro     |
| Östergötlands         |            | Örebro                   |            |
| 3 Jönköpings .....    | Jönköping  | 9 Uppsala .....          | Västerås   |
| Kronobergs            |            | Västmanlands             |            |
| 4 Kalmar .....        | Kalmar     | 10 Kopparbergs .....     | Falun      |
| Blekinge              |            | 11 Gävleborgs .....      | Gävle      |
| 5 Kristianstads ..... | Malmö      | 12 Västernorrlands ..... | Härnösand  |
| Malmöhus              |            | 13 Jämtlands .....       | Östersund  |
| 6 Hallands .....      | Göteborg   | 14 Västerbottens .....   | Umeå       |
| Göteborgs och Bohus   |            | 15 Norrbottens .....     | Luleå      |

jörskontoren bäres av en distriktsingenjör, som lyder direkt under styrelsen.

03.24. *Statens bilinspektion*

Statens bilinspektion är organiserad på

15 distrikt, som i södra och mellersta landet omfattar två län och i norra delen ett län vardera. Distriktens omfattning och centralorterna framgår av sammanställningen å föregående sida.

Statens bilinspektion är organiserad på 15 distrikt, som i södra och mellersta landet omfattar två län och i norra delen ett län vardera. Distriktens omfattning och centralorterna framgår av sammanställningen å föregående sida.

Statens bilinspektion är organiserad på 15 distrikt, som i södra och mellersta landet omfattar två län och i norra delen ett län vardera. Distriktens omfattning och centralorterna framgår av sammanställningen å föregående sida.

| Distriktnamn          | Län                     | Centralort          |
|-----------------------|-------------------------|---------------------|
| 1. Göteborg och Bohus | Göteborgs och Bohus län | Göteborg            |
| 2. Hallands           | Hallands län            | Halmstad            |
| 3. Jönköpings         | Jönköpings län          | Jönköping           |
| 4. Östergötlands      | Östergötlands län       | Östergötlands län   |
| 5. Kristianstads      | Kristianstads län       | Kristianstad        |
| 6. Blekinges          | Blekinges län           | Blekinges län       |
| 7. Skånes             | Skånes län              | Malmö               |
| 8. Södermanlands      | Södermanlands län       | Södermanlands län   |
| 9. Gotlands           | Gotlands län            | Gotlands län        |
| 10. Stockholms        | Stockholms län          | Stockholm           |
| 11. Västmanlands      | Västmanlands län        | Västmanlands län    |
| 12. Örebro            | Örebro län              | Örebro              |
| 13. Västergötlands    | Västergötlands län      | Västergötlands län  |
| 14. Västernorrlands   | Västernorrlands län     | Västernorrlands län |
| 15. Norrlands         | Norrlands län           | Norrlands län       |

## Trafikens och vägnätets utveckling

De i föregående avsnitt beskrivna organisatoriska förändringarna på vägväsendets område syftade till en ökad rationalitet. I och med bilismens växande betydelse och de otillfredsställande vägförhållandena blev behovet härav allt mer framträdande, i all synnerhet som det befintliga vägnätet endast till obetydlig del bestod av för biltrafik byggda vägar. Den stora ökningen av trafiken under efterkrigstiden har ytterligare ökat svårigheterna att med tillgängliga medel tillgodose de ständigt växande vägbehoven.

### 04.1. Bilbeståndets förändringar

#### 04.11. Lastbilar

År 1923 fanns i Sverige ca 12 000 lastbilar. Under de följande åren tillväxte

antalet snabbt till inemot 40 000 år 1930. Till följd av minskat transportbehov under depressionen i början av 1930-talet skedde en nedgång i lastbilsbeståndet, vilket dock åter ökade till drygt 60 000 under högkonjunkturen fram till år 1939. Till följd av trafikrestriktionerna under kriget avställdes en stor del av bilbeståndet, medförande en minskning till ca 40 000 fordon. Efter krigsslutet skedde en snabb återhämtning och redan år 1947 hade förkrignivån passerats. Därefter har skett en ökning av lastbilsbeståndet till ca 120 000 fordon vid 1960 års slut. Under de senaste åren har antalsökningen jämfört med tidigare år varit avsevärt mindre och endast uppgått till 2 000 å 3 000 fordon. I fråga om lastbilbeståndets sammansättning har skett

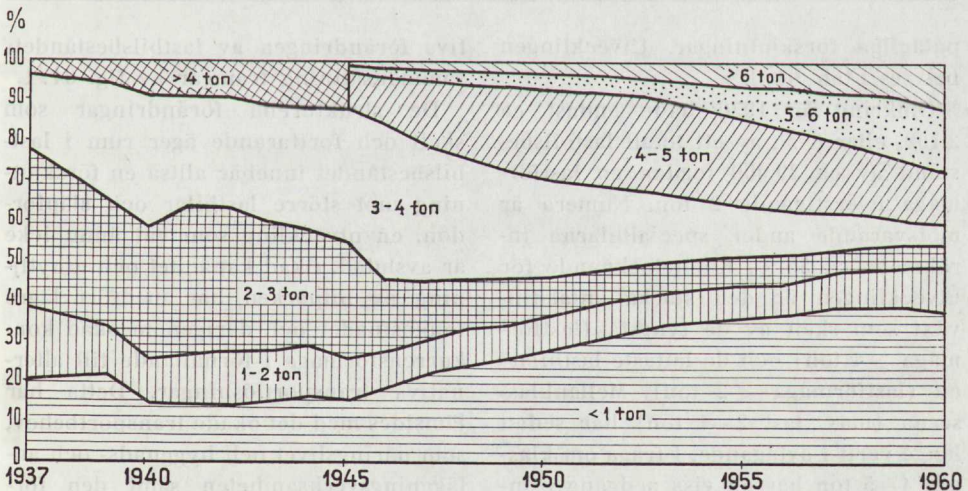


Fig. 04:1. Lastbilsbeståndet i Sverige vid slutet av åren 1937-60 (exkl. specialbilar) fördelat efter lastförmåga.

Tab. 04: 1. Lastbilsbeståndets antalsmässiga utveckling och fördelning efter fordonens lastförmåga

| År   | Antal lastbilar med en lastförmåga av |         |         |         |         |         |         | Specialbilar | Totalt  |
|------|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------|---------|
|      | ≤ 1 ton                               | 1—2 ton | 2—3 ton | 3—4 ton | 4—5 ton | 5—6 ton | > 6 ton |              |         |
| 1925 | 14 641                                | 2 866   | 1 245   |         | 450     |         |         |              | 19 202  |
| 1930 |                                       | 37 659  |         |         | 412     |         |         |              | 38 071  |
| 1935 | 10 063                                | 8 449   | 19 589  |         | 3 702   |         |         | 313          | 42 116  |
| 1936 | 10 403                                | 7 141   | 21 378  |         | 5 653   |         |         | 329          | 44 904  |
| 1937 | 10 406                                | 8 877   | 20 678  |         | 11 497  |         |         | 1 635        | 53 093  |
| 1938 | 11 818                                | 7 970   | 20 131  |         | 16 096  |         |         | 1 719        | 57 734  |
| 1939 | 13 314                                | 7 493   | 18 753  |         | 21 602  |         |         | 1 866        | 63 028  |
| 1940 | 5 977                                 | 4 593   | 13 568  |         | 17 154  |         |         | 1 792        | 43 084  |
| 1941 | 5 405                                 | 4 706   | 13 658  |         | 13 319  |         |         | 1 910        | 38 998  |
| 1942 | 5 150                                 | 4 996   | 13 003  |         | 13 262  |         |         | 2 089        | 38 500  |
| 1943 | 5 466                                 | 4 479   | 11 576  |         | 14 192  |         |         | 2 285        | 37 998  |
| 1944 | 5 893                                 | 4 318   | 10 396  |         | 14 626  |         |         | 2 417        | 37 650  |
| 1945 | 6 208                                 | 4 227   | 11 095  |         | 17 637  |         |         | 2 681        | 41 848  |
| 1946 | 10 524                                | 4 883   | 10 124  |         | 29 862  |         |         | 3 941        | 59 334  |
| 1947 | 14 691                                | 5 929   | 9 539   |         | 36 106  |         |         | 4 971        | 71 236  |
| 1948 | 17 287                                | 6 236   | 8 613   |         | 38 409  |         |         | 5 763        | 76 308  |
| 1949 | 18 991                                | 6 474   | 8 109   |         | 39 528  |         |         | 6 344        | 79 446  |
| 1950 | 22 150                                | 6 819   | 7 687   |         | 41 412  |         |         | 6 778        | 84 846  |
| 1951 | 25 204                                | 7 331   | 7 181   | 17 930  | 18 417  | 3 749   | 2 426   | 7 195        | 89 433  |
| 1952 | 29 159                                | 7 611   | 7 336   | 17 899  | 20 366  | 4 155   | 2 960   | 7 539        | 97 025  |
| 1953 | 32 533                                | 8 145   | 6 881   | 16 432  | 21 763  | 4 940   | 3 667   | 8 561        | 102 922 |
| 1954 | 35 143                                | 8 587   | 6 683   | 14 716  | 21 898  | 6 623   | 4 687   | 9 704        | 108 041 |
| 1955 | 36 161                                | 8 448   | 6 567   | 12 827  | 21 289  | 8 301   | 5 664   | 10 743       | 110 000 |
| 1956 | 37 621                                | 8 471   | 6 421   | 11 215  | 20 375  | 10 487  | 5 851   | 11 834       | 112 275 |
| 1957 | 40 011                                | 8 861   | 6 137   | 9 819   | 19 129  | 12 550  | 6 518   | 12 727       | 115 752 |
| 1958 | 41 162                                | 9 694   | 5 926   | 8 310   | 17 314  | 14 355  | 7 584   | 13 433       | 117 778 |
| 1959 | 41 576                                | 10 927  | 5 773   | 6 943   | 15 593  | 15 774  | 9 556   | 14 097       | 120 239 |
| 1960 | 41 384                                | 11 605  | 5 620   | 5 846   | 13 754  | 16 715  | 12 144  | 14 790       | 121 858 |

påtagliga förskjutningar. Utvecklingen belyses i tab. 04: 1.

Omkring år 1930 hade endast ca 2 100, eller 6 %, av ett totalt lastbilsbestånd av ca 39 000 fordon en lastförmåga överstigande 2 ton. Numera är motsvarande andel, specialbilarna inräknade, ca 55 %. Kännetecknande för utvecklingen är den starka antalstillväxt som skett av de tyngsta (lastförmåga > 4 ton) och de lättaste lastbilarna (lastförmåga < 2 ton). Mellanklasserna (max. last 2—4 ton) har sedan länge varit i avtagande. I fråga om klassen 4—5 ton har en viss nedgång i antalet inträffat fr. o. m. år 1950. Den rela-

tiva förändringen av lastbilsbeståndets sammansättning framgår av fig. 04: 1.

De strukturella förändringar som skett och fortfarande äger rum i lastbilsbeståndet innebär alltså en förskjutning mot större lastbilar och släpfordon, en utveckling som väl ännu icke är avslutad. Ökad kapacitet och utnyttjning av bilparken har medfört lägre tonkostnader och därigenom ökad konkurrensförmåga i förhållande till alternativa transportlösningar. Detta har jämsides med det ökade transportbehov, som näringslivet och byggnads- och anläggningsverksamheten samt den förbättrade servicen kräver, medfört en

Tab. 04: 2. Godstrafiken i Sverige

|                  | Godsmängd<br>milj. ton |      |      |      | Transportarbete<br>miljarder tonkm |      |      |      | Medel-<br>transport-<br>längd km |      | Transportvärde<br>milj. kr |      |       |      |
|------------------|------------------------|------|------|------|------------------------------------|------|------|------|----------------------------------|------|----------------------------|------|-------|------|
|                  | 1950                   |      | 1958 |      | 1950                               |      | 1958 |      | 1950                             | 1958 | 1950                       |      | 1958  |      |
|                  |                        | %    |      | %    |                                    | %    |      | %    |                                  |      |                            | %    |       | %    |
| Lastbil.....     | 167                    | 74,2 | 270  | 82,1 | 2,7                                | 18,0 | 6,3  | 31,7 | 16                               | 23   | 1 200                      | 65,9 | 2 800 | 73,7 |
| Järnväg.....     | 41                     | 18,2 | 41   | 12,5 | 8,6                                | 57,3 | 9,5  | 47,7 | 209                              | 232  | 510                        | 28,0 | 860   | 22,6 |
| Fartyg.....      | 8                      | 3,6  | 8    | 2,4  | 2,5                                | 16,7 | 2,6  | 13,1 | 320                              | 320  | 60                         | 3,3  | 70    | 1,8  |
| Timmerflotning.. | 9                      | 4,0  | 10   | 3,0  | 1,2                                | 8,0  | 1,5  | 7,5  | 130                              | 150  | 50                         | 2,8  | 70    | 1,9  |
| Summa            | 225                    | 100  | 329  | 100  | 15,0                               | 100  | 19,9 | 100  | —                                | —    | 1 820                      | 100  | 3 800 | 100  |

ökning av godstransporterna per bil. Transportarbetet med lastbil i Sverige beräknas under åren 1930—55 ha ökat från ca 0,4 miljarder godstonkilometer till ca 5 miljarder godstonkilometer, eller årligen med drygt 10 %. Perioden åren 1950—55 var stegrings-takten 13 %. Efter år 1955 har den årliga stegrings-takten varit inemot 10 %. En beräkning av de olika transportmedlens andel i den inrikes godstrafiken åren 1950 och 1958<sup>1</sup> framgår av tab. 04: 2.

Enligt tabellen svarar lastbilarna för huvuddelen av den transporterade godsmängden i landet. Man kan dock icke grunda en jämförelse enbart på denna siffra, eftersom medeltransport-längden för de vanligen mera kortdi-stanta lastbilstransporterna uppgår till 23 km, medan motsvarande transport-längd för järnvägstransporterat gods är 10 gånger längre. En mer rättvisande jämförelsegrund är transportarbetet uttryckt i tonkm. Detta utgör för järn-vägarnas del knappt hälften av total-siffran, medan lastbilarna svarar för något mer än 30 %.

Beträffande den framtida utveckling-en av lastbilsbeståndet har i Vägplan för Sverige (SOU 1958: 1, 2) gjorts vis-sa överslagsmässiga beräkningar. Un-der antagande av en årlig ökning av produktionen inom den stationära in-dustrin med 3 procent räknas med en

årlig tillväxt av det totala transportar-betet av 4 à 5 procent. Eftersom den övervägande delen härav beräknas av-se landsvägstransporter, väntas dessa årligen öka något snabbare. År 1975 kan därför landsvägstransporterna vän-tas svara för en väsentligt ökad andel av det totala godstransportarbetet. De pågående strukturella förändringarna i lastbilsbeståndet torde därvid komma att fortsätta. En ytterligare förskjut-ning mot tyngre enheter för rationali-sering av transportfunktionen torde så-lunda krävas för en fortsatt stark ut-veckling av bl. a. byggnads- och an-läggningsverksamheten och skogsbru-ket. Möjligheterna att ytterligare öka de tyngre lastbilarnas lastförmåga blir emellertid beroende av hur snabbt bä-righeten på vägarna kan förbättras. I vägplanen räknade man med att de för åren 1965 och 1975 föreliggande transportbehoven skulle ge ett last-bilsbestånd av 140 000—170 000 fordon omkring år 1965 och 230 000—300 000 fordon omkring år 1975. Den förut-sedda och hittillsvarande utvecklingen som belyses i fig. 04: 2 synes tyda på en något lägre stegrings-takt. Den på-tagliga relativa ökningen av de lät-taste lastbilarna (inkl. bl. a. skåpbilar) förutses även komma att fortsätta.

<sup>1</sup> Uppgifter i »Bilismen i Sverige 1959».



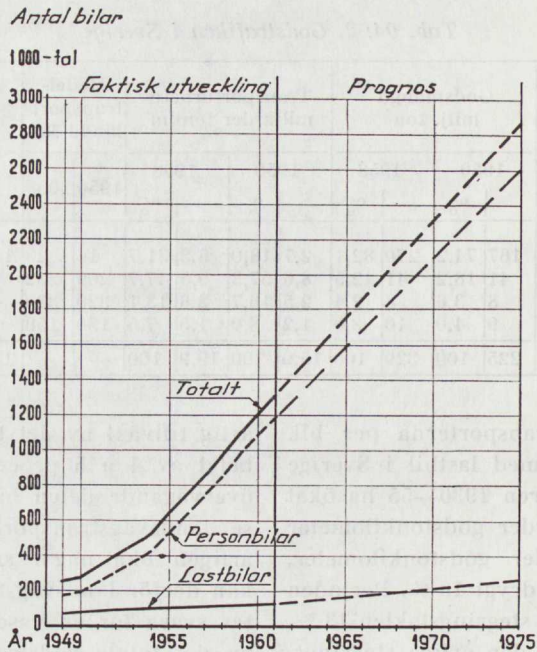


Fig. 04:2. Bilbeståndets utveckling åren 1949—1961 samt prognos fram till år 1975.

#### 04:12. Personbilar

Vid slutet av år 1923 fanns i Sverige 38 000 personbilar. Fram till år 1930 skedde en ökning till ca 100 000 fordon. Efter en mindre nedgång under depressionsåren uppnåddes år 1939 ett personbilsantal av ca 180 000. Under kriget var endast 30 000 å 40 000 fordon i trafik. År 1948 hade i stort sett förkrigsnivån nåtts och år 1950 fanns inregistrerade ca 250 000 personbilar. Vid slutet av år 1960 redovisas 1 200 000 registrerade personbilar. Denna utveckling har medfört att bilismen spelar en allt större roll. Sålunda utgjorde enligt en undersökning av Industrins utredningsinstitut år 1931 utgifterna för inköp, drift och underhåll av personbilar ca 1,2 % av den totala privata konsumtionen, medan motsvarande andel under år 1955 uppgick till ca 5,0 %. Detta betyder att sistnämnda år ca 1,4 miljarder kronor skulle ha använts

för ifrågavarande ändamål. I Sverige är biltätheten för närvarande en personbil på 6 invånare, en biltäthet som uppnåddes i USA redan år 1925. Den svenska utvecklingen under 1950-talet stämmer väl överens med motsvarande i Förenta Staterna under åren 1916 till 1925.

En undersökning av hur personbiltätheten fluktuerar i olika delar av Sverige visar att vid slutet av år 1960 Kopparbergs län hade den största biltätheten med 5,6 invånare per personbil tätt följt av Örebro och Skaraborgs län. Den lägsta personbiltätheten uppvisade Göteborgs och Bohus län, samt Stockholms (inkl. Stockholms stad) och Blekinge län med ca 7 invånare per bil. Ett studium av utvecklingen visar dock, att de variationer som de olika länen uppvisar i detta hänseende tenderar att bli allt mindre.

I anslutning härtill kan nämnas att

personbilarnas trafikarbete (jfr Vägplan för Sverige) till alldeles övervägande del är att hänföra till rent nytto-betonad trafik. Icke mindre än ca 50 % av körningen beräknas ske i samband med arbetsresor, d. v. s. resor till och från arbetet eller för annat inkomst-förvärv. Därutöver torde i runt tal 30 % beräknas kunna hänföra sig till vad man kan kalla serviceresor, d. v. s. resor mellan hem och inköpsställe, läkare, utbildningsanstalter o. s. v. Endast en ringa del av trafikarbetet för personbilar avser sålunda resor i samband med rena nöjeskörningar.

Industrins utredningsinstitut har vid ett flertal tillfällen gjort prognoser för personbilsutvecklingen. Härvid har man bl. a. antagit, att bilbeståndets storlek till väsentlig del skulle bestämmas av pris- och inkomstutvecklingen. Man har även alternativt utgått från att bilbeståndets förändringar har karaktären av ett s. k. introduktionsförlopp, d. v. s. beståndet påverkas icke nämnvärt av smärre förändringar i inkomster och priser, utan fortgår så att varan under en följd av år »slår igenom» i konsumtionen. Vid bedömningen i vilken takt detta kunde beräknas ske har gjorts jämförelser med vissa andra länder, såsom Förenta Staterna, Kanada, Australien och Nya Zeeland, vilka tidigare genomgått den utvecklingsfas som Sverige nu befinner sig i.

I den senaste prognosen<sup>1</sup> räknar man med en biltäthet av 316 bilar per 1 000 invånare år 1975, vilket skulle innebära ett bilbestånd av ca 2 600 000 personbilar år 1975, sålunda mer än en fördubbling jämfört med nuläget.

Utvecklingen under 1950-talet och prognos fram till 1975, framgår av fig. 04: 2.

#### 04.2. Trafikutvecklingen

Genom bilbeståndets starka tillväxt

har vägtrafiken undergått en betydande ökning. I stort sett har trafiken ökat i takt med fordonsutvecklingen, dock med någon eftersläpning. På basis av resultatet av de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utförda manuella trafikräkningarna har i tab. 04: 3 framräknats biltrafikens relativa tillväxt.

Tab. 04: 3. Trafikens relativa tillväxt under olika tider

|            | 1936 | 1950 | 1953 | 1956 | 1959 |
|------------|------|------|------|------|------|
| 1936 = 100 | 100  | 170  | 290  | 450  | 630  |
| 1950 = 100 |      | 100  | 170  | 260  | 360  |
| 1953 = 100 |      |      | 100  | 160  | 210  |
| 1956 = 100 |      |      |      | 100  | 140  |

Jämfört med år 1950 har alltså den totala trafiken tillväxt med ca 260 %; i förhållande till år 1936 har den sexdubblats. Personbilstrafiken är nu 4 å 5 gånger större än år 1950 och lastbilstrafiken dubbelt så stor.

Till följd av personbilsbeståndets starka tillväxt har personbilarnas andel i trafiken varit växande. Biltrafikens sammansättning framgår av fig. 04: 3.

Det föreligger en påtaglig tendens till en större trafikökning på de mera trafikerade vägarna än på övriga vägar. En jämförelse mellan 1936 och 1953 års trafikräkningar visar sålunda, att trafiken på riksvägarna och de viktigare länsvägarna ökade 4 å 5 gånger, medan ökningen för vägnätet i övrigt stannade vid 2 å 2,5 gånger. Samma tendens kan utläsas av resultatet av de utförliga maskinella trafikräkningar, som bedrevs under år 1958. Under åren 1953—1958 har biltrafikens ökning i 19 redovisade län uppgått till 95 % på riksvägarna, 85 % på de genomgående länsvägarna och 70 % på övriga länsvägar. Resultatet länsvis på olika slag av vägar<sup>2</sup> redovisas i tab. 04: 4.

<sup>1</sup> IUI bilprognos, genomgång och revidering hösten 1960.

<sup>2</sup> Äldre indelning.

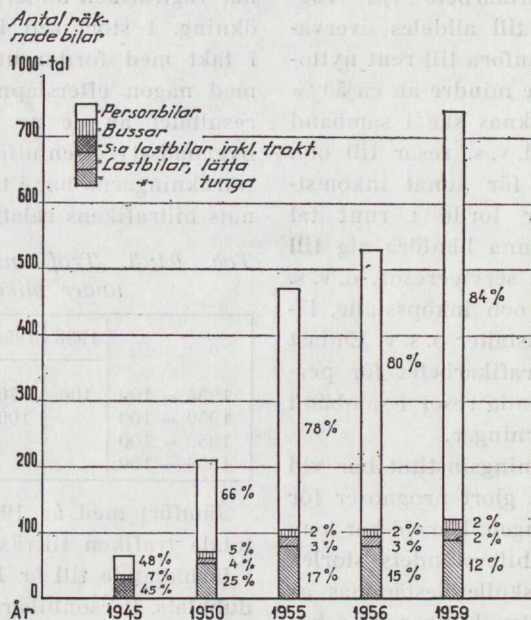


Fig. 04:3. Trafikens fördelning på olika fordonsgrupper vissa år.

Tab. 04: 4. Biltrafikens ökning i procent åren 1953—1958, länsvis

| Län    | Riksvägar          |                  | Genomgående länsvägar |                  | Övriga länsvägar   |                  |
|--------|--------------------|------------------|-----------------------|------------------|--------------------|------------------|
|        | Antal räknepunkter | Trafikökning i % | Antal räknepunkter    | Trafikökning i % | Antal räknepunkter | Trafikökning i % |
| B..... | 18                 | 95               | 51                    | 115              | 43                 | 100              |
| C..... | 19                 | 110              | 39                    | 95               | 33                 | 85               |
| D..... | 23                 | 90               | 63                    | 85               | 51                 | 70               |
| E..... | 25                 | 80               | 49                    | 80               | 54                 | 65               |
| F..... | 15                 | 95               | 68                    | 80               | 54                 | 50               |
| G..... | 7                  | 90               | 68                    | 100              | 56                 | 60               |
| H..... | 28                 | 65               | 65                    | 65               | 73                 | 45               |
| K..... | 17                 | 95               | 16                    | 100              | 29                 | 85               |
| L..... | 22                 | 90               | 78                    | 75               | 60                 | 65               |
| M..... | 21                 | 75               | 78                    | 75               | 49                 | 65               |
| N..... | 21                 | 95               | 40                    | 90               | 73                 | 70               |
| O..... | 23                 | 90               | 11                    | 90               | 25                 | 105              |
| P..... | 29                 | 95               | 65                    | 90               | 66                 | 55               |
| R..... | 13                 | 110              | 59                    | 90               | 48                 | 70               |
| S..... | 20                 | 95               | 64                    | 90               | 66                 | 65               |
| T..... | 26                 | 105              | 37                    | 100              | 40                 | 85               |
| U..... | 16                 | 90               | 62                    | 90               | 33                 | 85               |
| W..... | 35                 | 110              | 69                    | 90               | 73                 | 65               |
| X..... | 36                 | 110              | 77                    | 70               | 87                 | 60               |

Ur det befintliga materialet kan även erhållas resultatet för de särskilda vägarna var för sig. Av särskilt intresse är härvid riksvägarna. Trafikutvecklingen å dessa åren 1953—58 visas här nedan.

| Riksväg nr <sup>1</sup> | Antal räknepunkter | Trafikökning i % |
|-------------------------|--------------------|------------------|
| 1                       | 66                 | 90               |
| 2                       | 59                 | 90               |
| 4                       | 66                 | 80               |
| 5                       | 12                 | 100              |
| 6                       | 40                 | 95               |
| 7                       | 21                 | 85               |
| 8                       | 4                  | 100              |
| 9                       | 21                 | 100              |
| 10                      | 36                 | 105              |
| 11                      | 10                 | 80               |
| 12                      | 33                 | 110              |
| 13 <sup>2</sup>         | 47                 | 110              |

<sup>1</sup> Äldre indelning.

<sup>2</sup> Rv 13 avser delen Stockholm—Gävleborgs läns norra gräns.

Av fig. 04:4 framgår att trafiken är starkt säsongbetonad och medeltrafiken under sommarmånaderna tenderar att alltmer avvika från årsmedeldygnstrafiken. År 1959 var sommartrafiken i juli ca 1,5 gång större än årsmedeldygnstrafiken mot ca 1,3 år 1950. Maximum inträffar olika för skilda fordonskategorier. Personbilstrafiken når maximum i juli månad men övriga kategorier — lastbilar och bussar — vid månads-skiftet maj/juni.

I fråga om den framtida trafikutvecklingen föreligger mot varandra stridande tendenser. Å ena sidan föreligger vid en fortsatt förskjutning mot bilar, som huvudsakligen utnyttjas för körning till och från arbetet samt för serviceresor, en tendens till minskning av körlängderna. Å andra sidan kompenseras detta genom längre semester och kortare arbetstid av bättre utnyttjning på fritid. En sådan utveckling har även kunnat konstateras i Förenta Staterna.

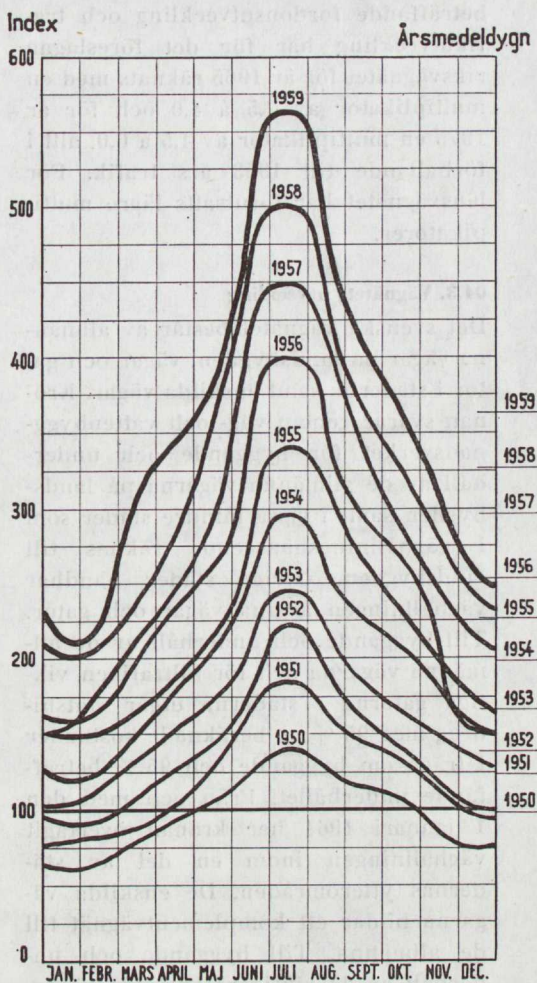


Fig. 04:4. Biltrafikens variationer under åren 1950—1959.

I Vägplan för Sverige har man på basis av en konstaterad likartad relativ tillväxt av bilbestånd och trafik lagt bilbeståndets utveckling till grund för en prognos för trafikutvecklingen. Kommer bilbeståndet att öka i ungefärlig överensstämmelse med den redovisade prognosen i fig. 04:2 kan det totala biltransportarbetet i landet omkring år 1965 beräknas till 25 000 och omkring år 1975 till 35 000 à 40 000 miljoner fordonskilometer per år. Med beaktande av de tendenser som gjort sig gällande

beträffande fordonsutveckling och trafikutveckling har för det föreslagna riksvägnätet för år 1965 räknats med en multiplikator av 2,5 å 4,0 och för år 1975 en multiplikator av 4,5 å 6,0, allt i förhållande till 1953 års trafik. För länsvägnätet har förutsatts lägre multiplikatorer.

#### 04.3. Vägnätets utveckling

Det svenska vägnätet består av allmänna vägar på landsbygden, vägar och gator i städerna samt enskilda vägar. Kronan svarar genom väg- och vattenbyggnadsverket för byggande och underhåll av de allmänna vägarna på landsbygden samt i vissa mindre städer som i väghållningshänseende räknas till landsbygden. Övriga städer handhar väghållningen å sina vägar och gator. Till byggande och underhåll av de allmänna vägarna och för biltrafiken viktiga gatorna i städerna utgår statsbidrag med 95 % av beräknade kostnader i fråga om byggande och 95 % beträffande underhållet. Från och med den 1 januari 1961 har kronan övertagit väghållningen inom en del av städernas ytterområden. De enskilda vägarna bildar ett komplementvägnät till de allmänna. Till byggande och underhåll av de viktigare enskilda vägarna utgår statsbidrag med normalt 60 resp. 65 %. Övriga enskilda vägar är sådana, som är av mindre betydelse för den allmänna samfärdseln eller tillgodoser speciella ändamål, främst driftvägar för skogsbrukets behov.

04: 31. *Allmänna vägar på landsbygden*  
Indelningen av de allmänna vägarna har genom väglagstiftningen undergått betydande förändringar. 1891 års lag skilde på landsvägar och bygdevägar. Sedermera tillkom ytterligare en vägkategori, nämligen ödebygdevägar. Enligt 1934 års lag fick begreppet lands-

väg en vidgad innebörd, då hit fördes såväl landsvägar som bygdevägar enligt 1891 års lag, medan ödebygdevägar kvarstod som en särskild kategori. I 1943 års vägstadga infördes benämningen huvudvägar — rikshuvudvägar och läns huvudvägar — som i stort sett motsvarade landsvägarna enligt 1891 års lag, samt bygdevägar, vilka även omfattade s. k. ödebygdevägar. Gällande vägstadga uppftar allmänna vägar av tre slag, nämligen riksvägar, länsvägar och ödebygdevägar. Riksvägarna motsvarar de förutvarande rikshuvudvägarna och länsvägarna de förutvarande läns huvudvägarna. Det i vägplanen för Sverige angivna riksvägnätet (stamvägarna) innebär en utökning av denna vägkategori. De förändringar som skett beträffande de allmänna vägarnas indelning samt tillväxt framgår av tab. 04: 5.

Största delen av de allmänna vägarna tillkom före bilismens genombrott. År 1906, varifrån jämförbara uppgifter om de allmänna vägarnas längd föreligger, hade sålunda ifrågavarande vägnät en omfattning av sammanlagt ca 60 000 km. Utökningen har i första hand skett genom förändring av enskilda vägar till allmänna samt dessutom genom nyanläggning. Genom indelningsändringar har å andra sidan skett viss minskning.

Huvudparten av vägnätet är med hänsyn till sträckning, bredd och bärighet icke avsedd för modern biltrafik, i all synnerhet icke trafik med höga axeltryck. De vägar, som blev ombyggda under 1920- och 1930-talen, då vägbyggnadsverksamheten genom bedrivande av beredskapsarbeten tidvis var av relativt stor omfattning, avpassades i fråga om den tekniska utformningen efter dåtida trafikförhållanden. Under 1940-talet låg vägbyggnadsverksamheten nästan helt nere.

Tab. 04: 5. Längden i km vissa år av de allmänna vägarna på landet och i städer, där kronan är väghållare

| År        | Huvudvägar (enl. vägstadgan i 1943 års lydelse) |                | Bygdevägar (enl. vägstadgan i 1943 års lydelse) | Ödebygdsvägar | Summa  |
|-----------|---|----------------|---|---------------|--------|
|           | Rikshuvudvägar                                  | Länshuvudvägar |   |               |        |
| 1944..... | 4 523   | 20 048         | 65 138  |               | 89 709 |
| 1954..... | 4 381   | 19 565         | 63 271  | 3 830         | 91 047 |
|           | Riksvägar                                       | Länsvägar      |   | 3 833         |        |
|           |   | genomgående    | övriga  |               |        |
| 1955..... | 4 349   | 19 546         | 63 509  | 3 833         | 91 237 |
| 1958..... | 4 297   | 19 585         | 64 632  | 4 080         | 92 594 |
| 1959..... | 4 341   | 19 555         | 65 014  | 4 176         | 93 086 |
| 1960..... | 4 347   | 19 487         | 65 295  | 4 352         | 93 481 |
| 1961..... | 12 115  |                | 78 576  | 4 520         | 95 211 |
| 1962..... | 12 099  |                | 79 059  | 4 607         | 95 765 |

Omfattningen av vägnätet på landsbygden den 1 juli 1947, då vägnätets beskaffenhet ungefärligen överensstämde med förhållandena vid vägväsendets förstatligande, samt den 1 januari 1962, framgår av tab. 04: 6.

Den största förändring som skett i fråga om framkomligheten är ökningen av den belagda väglängden. Under 1930-talet började man att förse vägarna med permanent slitlager, en verksamhet som under åren före andra världskriget var av växande omfattning. Till följd av dels bristen på asfalt och tjära och dels biltrafikens nedgång inskränkte sig beläggningsverksamheten under kriget till reparation av befintliga beläggningar. Efter kriget återupptogs verksamheten i större skala från och med år 1948. Sedan dess har, som visas i fig. 04: 5 beläggningarna ökat i relativt snabb takt.

Belägningsandelen utgjorde vid början av år 1962 ca 18 % mot knappt 2 % vid mitten av 1930-talet. Medräknas även oljegrusvägarna erhålles en andel för vägar med mer varaktigt slitlager av ca 28 %.

I första hand har man koncentrerat beläggningsverksamheten till de starkast

trafikerade vägarna för att snabbare kunna minska underhållskostnaderna och erhålla så stor trafikvinst som möjligt. Med hänsyn till trafikbelastningen har det i regel framstått som mest angeläget att förse riksvägarna och de genomgående länsvägarna med beläggning. Hur beläggningsandelen för de olika vägkategorierna förändrats

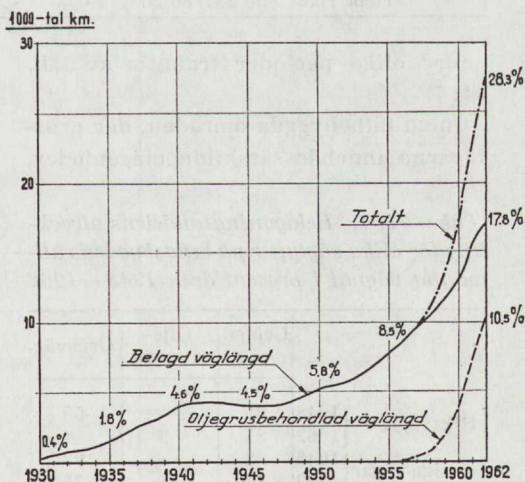


Fig. 04: 5. Längd i km samt andel belagda och oljegrusbehandlade vägar på landsbygdens vägnät den 1 januari 1930—1962.

Tab. 04: 6. Längden i km av landsbygdens allmänna vägar, länsvägar, den 1 juli 1947 och den 1 januari 1962, fördelade efter stiltlagrets art.

| Län                | 1 juli 1947    |         |            |                     | 1 januari 1962 |         |            |              |                     |                   |
|--------------------|----------------|---------|------------|---------------------|----------------|---------|------------|--------------|---------------------|-------------------|
|                    | Total väglängd | därav   |            | Beläggningsandel, % | Total väglängd | därav   |            |              | Beläggningsandel, % | Olje-grusandel, % |
|                    |                | grusväg | belagd väg |                     |                | grusväg | belagd väg | olje-grusväg |                     |                   |
| Stockholms.....    | 3 180          | 2 515   | 665        | 20,9                | 3 293          | 1 909   | 1 136      | 248          | 34,5                | 7,5               |
| Uppsala.....       | 2 020          | 1 933   | 87         | 4,3                 | 2 076          | 1 391   | 400        | 285          | 19,3                | 13,7              |
| Södermanlands...   | 2 543          | 2 409   | 134        | 5,3                 | 2 689          | 1 850   | 567        | 272          | 21,1                | 10,1              |
| Östergötlands....  | 4 270          | 4 080   | 190        | 4,4                 | 4 187          | 3 294   | 603        | 290          | 14,4                | 6,9               |
| Jönköpings.....    | 4 446          | 4 376   | 70         | 1,6                 | 4 616          | 3 478   | 766        | 372          | 16,6                | 8,1               |
| Kronobergs.....    | 3 691          | 3 635   | 56         | 1,5                 | 3 851          | 2 890   | 597        | 364          | 15,5                | 9,5               |
| Kalmar.....        | 3 805          | 3 687   | 118        | 3,1                 | 3 945          | 2 715   | 751        | 479          | 19,0                | 12,1              |
| Gotlands.....      | 1 454          | 1 434   | 20         | 1,4                 | 1 492          | 1 129   | 363        | —            | 24,3                | —                 |
| Blekinge.....      | 1 457          | 1 316   | 141        | 9,7                 | 1 494          | 953     | 372        | 169          | 24,9                | 11,3              |
| Kristianstads....  | 3 480          | 3 086   | 394        | 11,3                | 3 709          | 2 118   | 1 282      | 309          | 34,6                | 8,3               |
| Malmöhus.....      | 3 979          | 3 199   | 780        | 19,6                | 3 989          | 2 176   | 1 319      | 494          | 33,1                | 12,4              |
| Hallands.....      | 2 325          | 2 089   | 236        | 10,2                | 2 513          | 1 520   | 581        | 412          | 23,1                | 16,4              |
| Göteborgs o. Bohus | 2 553          | 2 401   | 152        | 6,0                 | 2 659          | 1 087   | 841        | 731          | 31,6                | 27,5              |
| Älvsborgs.....     | 5 087          | 4 977   | 110        | 2,2                 | 5 189          | 3 676   | 890        | 623          | 17,2                | 12,0              |
| Skaraborgs.....    | 3 989          | 3 917   | 72         | 1,8                 | 3 977          | 2 637   | 670        | 670          | 16,8                | 16,8              |
| Värmlands.....     | 4 505          | 4 388   | 117        | 2,6                 | 4 812          | 3 324   | 882        | 606          | 18,3                | 12,6              |
| Örebro.....        | 2 404          | 2 306   | 98         | 4,1                 | 2 572          | 1 753   | 509        | 310          | 19,8                | 12,1              |
| Västmanlands....   | 2 307          | 2 184   | 123        | 5,3                 | 2 371          | 1 537   | 397        | 437          | 16,7                | 18,4              |
| Kopparbergs....    | 4 599          | 4 360   | 239        | 5,2                 | 4 912          | 3 484   | 770        | 658          | 15,7                | 13,4              |
| Gävleborgs.....    | 3 070          | 3 012   | 58         | 1,9                 | 3 408          | 2 343   | 660        | 405          | 19,4                | 11,9              |
| Västernorrlands... | 5 127          | 5 007   | 120        | 2,3                 | 5 643          | 4 614   | 662        | 367          | 11,7                | 6,5               |
| Jämtlands.....     | 4 602          | 4 587   | 15         | 0,3                 | 5 196          | 4 288   | 577        | 331          | 11,1                | 6,4               |
| Västerbottens....  | 8 092          | 8 070   | 22         | 0,3                 | 9 019          | 7 670   | 719        | 630          | 8,0                 | 7,0               |
| Norrbottnens.....  | 7 252          | 7 235   | 17         | 0,2                 | 8 153          | 6 770   | 751        | 632          | 9,2                 | 7,8               |
| Hela riket         | 90 237         | 86 203  | 4 034      | 4,5                 | 95 765         | 68 606  | 17 065     | 10 094       | 17,8                | 10,5              |

under olika perioder framgår av tab. 04: 7.

Inom tätbebyggda områden, där grusvägarna innebär särskilda olägenheter,

Tab. 04: 7. Beläggningsandelens utveckling för olika vägtyper på landsbygdens allmänna vägnät i procent åren 1948—1962

|                |      | Belagd väg             | Olje-grusväg | Grusväg |
|----------------|------|------------------------|--------------|---------|
|                |      | Riksvägar <sup>1</sup> | 1948         | 35      |
|                | 1962 | 87                     | 9            | 4       |
| Övriga vägar   | 1948 | 3                      | —            | 97      |
|                | 1962 | 14                     | 11           | 75      |
| Samtliga vägar | 1948 | 5                      | —            | 95      |
|                | 1962 | 18                     | 10           | 72      |

<sup>1</sup> Äldre indelning.

har man även sökt bedriva beläggningsarbeten i relativt stor omfattning. I vilken takt beläggningsverksamheten kan bedrivas bestämmes emellertid av hur snabbt vägarna kan förstärkas eller byggas om.

Det framstår som ekonomiskt motiverat att förse en mycket större del än för närvarande av det allmänna vägnätet med beläggning. Om hänsyn tas till såväl underhållskostnaden för grusvägarna som till möjliga trafikvinster för trafikanterna är det lönsamt att utföra enkel beläggning redan vid en trafikmängd överstigande 100 fordon per dygn. Räknan man endast med den minskade underhållskostnaden, skulle

en beläggning framstå som lönsam vid en trafikmängd överstigande 200 fordon per dygn. En fortsatt snabbt ökande trafik kommer ytterligare att accentuera behovet av en omfattande beläggningsverksamhet för att de ekonomiska fördelarna härav snabbt skall komma samhället till godo.

Genom oljegrusverksamheten har erhållits ett värdefullt komplement till beläggningarna. Denna verksamhet har påbörjats under de allra senaste åren, varför erfarenheterna härav ännu icke är fullt klarlagda. Fördelarna härmed är att lägre krav kan ställas på förstärkningsarbetenas omfattning eftersom oljegrusbehandlingen jämfört med beläggning ställer sig avsevärt mindre kostsam och inträffade skador lätt kan repareras.

Som tidigare framhållits är det nu befintliga allmänna vägnätet till mycket obetydlig del byggt för nutida trafik och har därför icke en tillräcklig

bärighetsstandard. Efter hand har vägnätet förbättrats genom förstärkningar av vissa sträckor och generellt gradvis förbättrats genom underhållsåtgärder. Vid vägarbeten ägnades emellertid förr icke lika stor uppmärksamhet åt vägnarnas uppbyggnad som nu och härför använde man nära befintligt material, som ofta icke var lämpligt som vägbyggnadsmaterial, i många fall till och med av tjälksjutande art.

För anpassning till den tyngre lastbilstrafiken kräves sålunda ombyggnad av en stor del av vägnätet. Den höjning av högsta tillåtna hjul- och axeltryck som genomförts enligt länsstyrelsernas trafikkungörelser, jfr tab. 04: 8, torde därför snarare vara en anpassning till det aktuella läget än ett uttryck för en förbättring av vägnätet i bärighetsavseende. De generella hjul- och axeltrycksbestämmelserna har sedan år 1917 varit följande:

|           |                           |   |
|-----------|---------------------------|---|
| 1917—1921 | Högsta tillåtna hjultryck | 2,5 ton   |
| 1921—1923 | » » »                     | 1 ton på landet och 2,5 i övrigt  |
| 1924—1946 | » » »                     | 2 ton   |
| 1947—1952 | » » »                     | 2,5 ton för bil med två hjulaxlar, 2 ton för bil med flera än två hjulaxlar   |
| 1952—     | » » axeltryck             | 6 ton på någon hjulaxel   |
|           | » » »                     | av sammanlagt 8 ton på två hjulaxlar (boggitryck) belägna på mindre inbördes avstånd än 2 meter. Dessutom vissa bestämmelser om högsta tillåtna bruttovikter å fordon eller fordonståg. |

Tab. 04: 8. Fördelningen på bärighetsklasser av landsbygdens allmänna vägar åren 1953—1961 enligt länsstyrelsernas trafikkungörelser

| År   | Axeltryck |       |       |       | Boggitryck |       |       |       |       |        |        |        |
|------|-----------|-------|-------|-------|------------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
|      | < 6 ton   | 6 ton | 7 ton | 8 ton | < 6 ton    | 6 ton | 7 ton | 8 ton | 9 ton | 10 ton | 11 ton | 12 ton |
| 1953 | 22,2      | 77,8  |       |       | ..         | ..    | ..    | ..    | ..    | ..     | ..     | ..     |
| 1954 | 14,2      | 82,4  | 3,4   | —     | ..         | ..    | ..    | ..    | ..    | ..     | ..     | ..     |
| 1955 | 8,0       | 73,2  | 17,6  | 1,2   | ..         | ..    | ..    | ..    | ..    | ..     | ..     | ..     |
| 1956 | 5,7       | 67,5  | 24,5  | 2,3   | 0,4        | 0,9   | 0,6   | 41,2  | 0,0   | 50,4   | 6,2    | 0,2    |
| 1957 | 4,9       | 64,2  | 24,1  | 6,8   | 0,3        | 0,8   | 0,6   | 36,2  | 0,0   | 52,8   | 9,0    | 0,3    |
| 1958 | 4,0       | 62,2  | 25,4  | 8,4   | 0,2        | 0,6   | 0,5   | 33,9  | 0,0   | 52,6   | 8,9    | 3,3    |
| 1959 | 1,3       | 51,9  | 9,1   | 37,7  | 0,2        | 0,4   | 0,4   | 3,8   | 0,0   | 51,0   | 6,5    | 37,7   |
| 1960 | 1,2       | 47,0  | 3,6   | 48,2  | 0,8        |       |       | 2,0   | 0,0   | 46,4   | 2,6    | 48,2   |
| 1961 | 0,9       | 43,7  | 1,8   | 53,6  | 0,6        |       |       | 1,5   | 0,0   | 43,1   | 1,2    | 53,6   |



Bristerna i fråga om vägarnas bärighet är särskilt tydliga under tjällossningsperioden och under senare år har en stor del av vägnätet på grund av tjälskador varit avstängt för trafik. Som framgår av tablån här nedan har under de senaste åren den avstängda väglängden varit avsevärt längre än tidigare. Detta beror därpå att man för att undvika större skador, vilka ofta tar avsevärd tid att reparera, låter avstänga vägarna så snart tjälskador av viss omfattning uppstått, oavsett om avstängning med hänsyn till den nedsatta framkomligheten för tillfället varit nödvändig. I övrigt må framhållas att uppgifterna endast är ungefärliga och delvis grundade på subjektiva uppgifter från vägförvaltningarna.

Att generellt högre hjultryck icke kan medgivas å vägnätet torde i regel bero på att broarna icke tål tillräckligt höga hjultryck. Under 1950-talet har många broar byggts om och andra förstärkts och därigenom har skett påtagliga förbättringar av bärigheten. Ändock kvarstår som visas i tab. 04:9 fortfarande ett relativt stort antal broar som icke ens tål ett axeltryck av 6 ton.

Som tidigare framhållits är en stor

| År   | Längden av sammanhängande tjälskador, km <sup>1</sup> | Längden av för lastbilstrafik under viss tid på grund av tjälskador avstängda vägar |
|------|---|---|
| 1951 | 15 400  | 4 400   |
| 1952 | 13 600  | 4 190   |
| 1953 | 15 500  | 5 490   |
| 1954 | 16 000  | 5 570   |
| 1955 | 17 700  | 7 740   |
| 1956 | 10 300  | 5 630   |
| 1957 | 12 400  | 7 380   |
| 1958 | 22 100  | 15 000  |
| 1959 | 16 300  | 13 900  |
| 1960 | 8 669   | 7 860   |
| 1961 | 15 710  | 12 000  |
| 1962 | 28 042  | 17 820  |

<sup>1</sup> Avser riksvägar samt övriga vägar som haft restriktioner.

Tab. 04: 9. Broar på landsbygdens allmänna vägar procentuell fördelade efter bärighet

| År   | Axeltryck |             |             |         | Totalantal |
|------|-----------|-------------|-------------|---------|------------|
|      | < 6 ton   | 6,0—6,9 ton | 7,0—7,9 ton | ≥ 8 ton |            |
| 1947 | 43        | 18          |             | 39      | 9 709      |
| 1948 | 41        | 13          | 5           | 41      | 9 640      |
| 1949 | 39        | 18          |             | 43      | 9 599      |
| 1950 | 35        | 13          | 5           | 47      | 9 494      |
| 1951 | 31        | 13          | 5           | 50      | 9 388      |
| 1952 | 28        | 14          | 5           | 53      | 9 330      |
| 1953 | 26        | 14          | 5           | 56      | 9 205      |
| 1954 | 22        | 13          | 5           | 60      | 9 141      |
| 1955 | 20        | 12          | 5           | 63      | 9 094      |
| 1956 | 18        | 13          | 5           | 64      | 9 061      |
| 1957 | 17        | 12          | 5           | 66      | 9 029      |
| 1958 | 15        | 11          | 5           | 69      | 8 840      |
| 1959 | 12        | 10          | 3           | 75      | 8 830      |
| 1960 | 10        | 9           | 2           | 79      | 8 820      |
| 1962 | 6         | 7           | 1           | 86      | 8 837      |

Uppgifter för 1961 saknas.

del av det svenska vägnätet med hänsyn till slitlagrets beskaffenhet samt bärighet icke avpassad för dagens trafik. Detta gäller även linjeföringen, som har särskild betydelse för hastigheten. På grund av otillfredsställande siktförhållanden, små kurvradier, branta dikeslänter och avsaknad av dikesrenar uppfyller icke de större vägarna de fordringar som den växande och snabba trafiken ställer. Särskilt för vinnande av större trafiksäkerhet är förbättringar i nämnda avseenden av största betydelse.

#### 04.32. Städernas vägar och gator

Den eftersläpning i relation till trafiken som konstaterats för landsbygdens vägnät torde i än högre grad gälla städerna. Härtill kommer nämligen de särskilda svårigheter som sammanhänger med befolkningens och bilbeståndets koncentration till mindre arealer. Att genom omläggning av väg- och gatunätet skapa lämpliga trafikleder ter sig även svårt med hänsyn till stadsbebyggelsens kon-

centration. Väg- och gatufrågorna måste därför ingå som ett led i städernas bebyggelseplanering.

Genom den urbaniseringsprocess som pågår har vägnätet inom städerna tillvuxit snabbare än på landsbygden. Ökningen beror till viss del även på tillkomsten av nya städer. Åren 1948 och 1952 (jfr tab. 04:10) skedde en särskilt stor utökning av vägnätet till följd av inkorporeringar, sistnämnda

Tab. 04: 10. Väg- och gatunätets längd i km i städer och statsliknande samhällen åren 1944—1961

| År   | Statsbi-<br>drags-<br>berättigade<br>vägar<br>och<br>gator | Andra<br>vägar<br>och<br>gator <sup>1</sup> | År   | Statsbi-<br>drags-<br>berättigade<br>vägar<br>och<br>gator | Andra<br>vägar<br>och<br>gator |
|------|--|---|------|--|--------------------------------|
| 1944 | 3 776  | 3 600                                       | 1953 | 5 520  | ..                             |
| 1945 | 3 893  | ..  | 1954 | 5 543  | ..                             |
| 1946 | 3 952  | ..  | 1955 | 5 565  | ..                             |
| 1947 | 4 086  | ..  | 1956 | 5 599  | 5 600                          |
| 1948 | 4 613  | 3 900                                       | 1957 | 5 587  | ..                             |
| 1949 | 4 752  | ..  | 1958 | 5 739  | ..                             |
| 1950 | 4 792  | ..  | 1959 | 5 741  | ..                             |
| 1951 | 4 953  | ..  | 1960 | 5 894  | 6 000                          |
| 1952 | 5 493  | 4 600                                       | 1961 | 4 793  | ..                             |

<sup>1</sup> Uppgifter för städerna Kiruna och Lund saknas.

Tab. 04: 11. Längden i km av enskilda vägar med stadsbidrag till underhållet åren 1940—1961

| År   | Km     | År   | Km     |
|------|--------|------|--------|
| 1940 | 5 107  | 1951 | 36 067 |
| 1941 | 6 540  | 1952 | 38 452 |
| 1942 | 7 801  | 1953 | 40 347 |
| 1943 | 10 620 | 1954 | 31 892 |
| 1944 | 13 733 | 1955 | 43 788 |
| 1945 | 16 757 | 1956 | 45 812 |
| 1946 | 20 174 | 1957 | 47 841 |
| 1947 | 23 546 | 1958 | 49 777 |
| 1948 | 26 835 | 1959 | 51 228 |
| 1949 | 30 183 | 1960 | 52 606 |
| 1950 | 33 144 | 1961 | 53 683 |

år i samband med den då ändrade kommunindelningen.

Jämfört med landsbygdens vägnät är väg- och gatunätet i städerna belagt till avsevärt större del. För närvarande är sålunda ca 72 % av det statsbidragsberättigade väg- och gatunätet försett med beläggning.

#### 04.33. Det enskilda vägnätet

Det enskilda vägnätet utgör ett komplementvägnät till det allmänna. Vanligen upptar de enskilda vägarna ringa trafik och är därför med några undantag grusvägar. Till de betydelsefullare enskilda vägarna utgår statsbidrag.

## KAPITEL 05

### Vägbyggnads- och vägunderhållsverkens utveckling

**05.1. Investeringsverksamheten på vägområdet**  
Arbetsvolymen i fråga om projektering och byggande av väg under olika år framgår av storleken av väginvesteringarna.

#### 05.11. Allmänna vägar på landet

I början av 1930-talet undergick vägbyggnadsverksamheten beträffande de allmänna vägarna på landet en väsentlig ökning och nådde år 1934 en omslutning av ca 95 Mkr — en efter dåtida förhållanden och rådande prisläge betydande omslutning. Uppgången i investeringarna berodde på igångsättande av bered-

skapsarbeten för bekämpande av arbetslösheten. De följande åren skedde en avveckling av dessa arbeten och vägbyggnadsverksamheten nedgick under första delen av högkonjunkturen men ökade åter något under åren närmast före det andra världskriget.

Under den tid, det andra världskriget pågick, ansågs det av statsfinansiella skäl erforderligt att hårt begränsa anslagen inom vägväsendets olika arbetsområden. Detta skedde så mycket mera som automobilskattebidraget till följd av motortrafikens starka nedgång kraftigt minskades. Efter kriget förhindrade vi-

*Tab. 05: 1. Investeringar i allmänna vägar på landsbygden åren 1930—1961, Mkr*

| År   | Ordinarie verksamhet | Beredskapsarbeten | Summa | År   | Ordinarie verksamhet | Beredskapsarbeten <sup>1</sup> | Summa |
|------|----------------------|-------------------|-------|------|----------------------|--------------------------------|-------|
| 1930 | 42,1                 | 1,0               | 43,1  | 1946 | 15,6                 | 11,7                           | 27,3  |
| 1931 | 43,1                 | 5,9               | 49,0  | 1947 | 26,5                 | 6,2                            | 32,7  |
| 1932 | 50,4                 | 18,7              | 69,1  | 1948 | 51,1                 | 4,9                            | 56,0  |
| 1933 | 53,9                 | 30,8              | 84,7  | 1949 | 71,6                 | 9,9                            | 81,5  |
| 1934 | 54,0                 | 41,2              | 95,2  | 1950 | 85,4                 | 14,2                           | 99,6  |
| 1935 | 54,1                 | 33,2              | 87,3  | 1951 | 128,2                | 8,1                            | 136,3 |
| 1936 | 58,1                 | 19,8              | 77,9  | 1952 | 231,0                | 12,0                           | 243,0 |
| 1937 | 45,6                 | 11,2              | 56,8  | 1953 | 275,9                | 50,5                           | 326,4 |
| 1938 | 47,9                 | 10,3              | 58,2  | 1954 | 244,9                | 25,2                           | 270,1 |
| 1939 | 55,6                 | 10,6              | 66,2  | 1955 | 269,8                | 11,4                           | 281,2 |
| 1940 | 34,8                 | 8,8               | 43,6  | 1956 | 284,4                | 21,0                           | 305,4 |
| 1941 | 37,6                 | 13,2              | 50,8  | 1957 | 287,4                | 65,5                           | 352,9 |
| 1942 | 33,1                 | 10,5              | 43,6  | 1958 | 324,1                | 90,4                           | 414,5 |
| 1943 | 31,7                 | 8,7               | 40,4  | 1959 | 358,2                | 247,6                          | 605,8 |
| 1944 | 15,6                 | 19,7              | 35,3  | 1960 | 365,5                | 244,9                          | 610,4 |
| 1945 | 14,5                 | 19,2              | 33,7  | 1961 | 384,7                | 130,9                          | 515,6 |

<sup>1</sup> Härav avser viss del under de senaste åren smärre förbättringsarbeten vid vägunderhållet, vilka icke kan räknas till egentliga investeringar. Omslutningen av dessa arbeten var under åren 1958—1961 1,1, 48,4, 44,6 och 1,9 Mkr respektive.

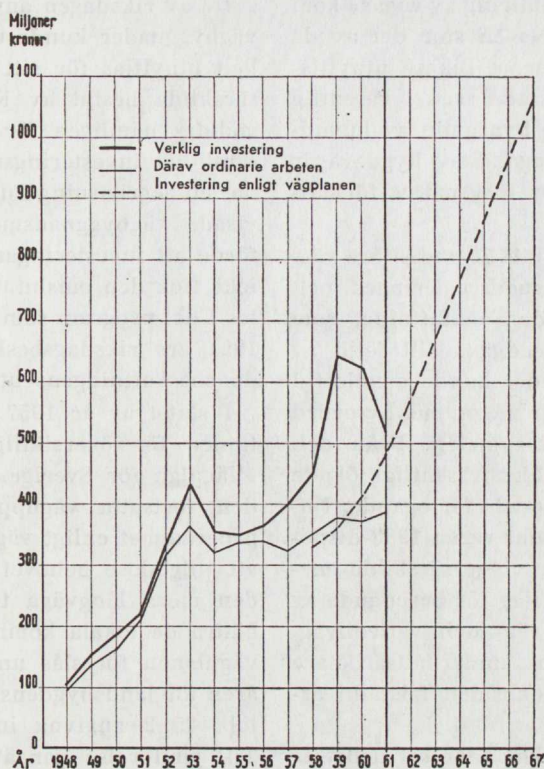


Fig. 05: 1. Investeringar i allmänna vägar på landsbygden åren 1948—1961 i 1961 års prisläge samt vägplanens investeringsserie för åren 1958—1967.

dare bristen på arbetskraft, material och i viss mån maskiner byggnadsverksamhetens återupptagande i normal omfattning och än mindre möjliggjordes den utökning av verksamheten utöver den normala, som varit önskvärd för att tillgodose de under kriget eftersatta behoven. Även efter kriget kompletterades den ordinarie verksamheten av vissa beredskapsarbeten för bekämpande av lokal arbetslöshet och dessa arbeten upptog under åren 1944 och 1945 större andel i den totala verksamheten än ordinarie arbetena (jfr tab. 05.1). Belysande för förhållandena är att tillgängliga ordinarie anslagsmedel under den även för vägväsendet gällande byggnadsregleringen icke kunde utnyttjas och att stora

reservationer å anslagen uppstod. För budgetåren 1948/49 och 1949/50 kunde på grund av reservationernas storlek vissa byggnadsanslag upptagas med väsentligt reducerade, eller i en del fall med endast formella belopp.

De åtgärder, som under perioden kunde vidtagas för förbättring av vägarna, var till följd av rådande förhållande av begränsad art. Den huvudsakligen för vägunderhållsverksamheten fastställda totala arbetskraftskvoten för vägarbeten, ca 11 500 man, som fastställdes hösten 1948, medgav sålunda icke igångsättande av större arbeten. Största delen av arbetena utgjordes därför av förbättringsarbeten. Från det sedan budgetåret 1946/47 tillgängliga anslaget »För-

stärkning och förbättring av vägar» kom därför att bestridas en stor del av de nedlagda kostnaderna. Likaså utnyttjades under de följande åren i väsentlig grad anslagen till byggande av huvudvägar samt ombyggnad av bygdevägar och ödebygdsvägar för smärre förbättringsarbeten.

Från och med år 1951 undantogs vägarbeten från byggnadsregleringen och fick bedrivas i den omfattning, som anvisade medel medgav. Till följd av knappa anslagsmedel kunde emellertid omedelbart icke ske någon mer avsevärd utökning av verksamheten. Från och med år 1952 ställdes väsentligt ökade medel till vägväsendets förfogande. Under hösten 1952 samt våren 1953 disponerades dessutom vissa särskilda medel å ordinarie anslag för beredande av sysselsättning åt väg- och vattenbyggnadsverkets egna underhållsarbetare samt från andra områden friställd arbetskraft.

Sedan 1952 är kalenderåret arbetsår för vägbyggnadsverksamheten, vilket bl. a. medförde, att man kom ifrån de olägenheter som den tidigare medelsttilldelningen på budgetår medförde ur bl. a. planeringssynpunkt. Från och med år 1955 genomfördes en ändring av anslagsindelningen, innebärande att olika slag av arbeten, såsom egentliga vägarbeten, beläggningar och broar, icke längre åtskiljes anslagsmässigt. De olika anslagen skulle i stället avse den vägkategori, vartill medlen användes och inkludera samtliga arbeten. På så sätt erhöill man i anslutning till de vägkategorier som finnes upptagna i 1954 års vägstadga — riksvägar, länsvägar och ödebygdsvägar — anslagen »Byggande av riksvägar», »Byggande av länsvägar» och »Byggande av ödebygdsvägar» samt ett särskilt anslag till större brobyggnadsföretag — »Byggande av storbroar».

De av riksdagen anvisade medlen till vägbyggnader kunde under en tid icke helt utnyttjas för sitt ändamål. Genom särskilda beslut av Kungl. Maj:t fastställdes nämligen för åren 1955—1957 särskilda investeringsramar, som innebar en begränsning i utnyttjandet av anvisade vägbyggnadsmedel. Detta medförde att investeringarna i vägväsendet icke fick den omslutning, som förutsattes i det program som låg till grund för 1954 års riksdagsbeslut om motorfordonsbeskattningens utformning.

I slutet av år 1957 framlade delegationen för översiktlig vägplanering i »Vägplan för Sverige» ett program för den fortsatta vägupprustningen. Vägprogrammet enligt vägplanen syftar till att tillgodose behovet av riksleder för den mera långväga trafiken, och förbättra de lokala kommunikationerna. I vägplanen föreslås under de första 10 åren för landsbygdens allmänna vägar i tab. 05:2 angivna investeringsbelopp. Till jämförelse har även medtagits de verkliga investeringarna för åren 1958—1961 (jfr även tab. 05:1). I fig. 05:1 redovisas investeringarna under åren 1948—1961, omräknade till 1961 års prisläge.

Den verkliga investeringsvolymen för åren 1958 och 1959 överstiger genom de avsevärda belopp som använts för beredskapsarbeten väsentligt för den ordinarie verksamheten anvisade medel. Eftersom beredskapsarbetena till alldeles övervägande del utväljes bland företag i flerårsplanerna, redovisas de sammantagna med den ordinarie verksamheten.

#### 05.12. Vägar och gator i städer

1959 års riksdag har godtagit vägplanen som ett program för den fortsatta vägupprustningen. Däremot har icke tagits ställning till i vilken takt upprustningen skall ske.

Tab. 05: 2. Investeringsutvecklingen åren 1958—1967 för landsbygdens allmänna vägnät enligt vägplanen samt verklig investering, Mkr.

| År   | Ordinarie arbeten                  |                     |                  | Verklig investering, ordinarie arbeten och beredskapsarbeten <sup>1</sup> | Därav beredskapsarbeten |
|------|------------------------------------|---------------------|------------------|---|-------------------------|
|      | Föreslaget belopp enligt vägplanen | Av VoV äskat belopp | Till förfogande  |   |                         |
| 1958 | 330                                | 450                 | 320              | 413,4   | 89,3                    |
| 1959 | 360                                | 360                 | 355              | 557,4   | 199,2                   |
| 1960 | 410                                | 360                 | 360              | 565,8   | 200,3                   |
| 1961 | 480                                | 410                 | 390 <sup>2</sup> | 513,7   | 129,0                   |
| 1962 | 570                                | 480                 | 400 <sup>2</sup> |   |                         |
| 1963 | 670                                | 440                 | 460 <sup>2</sup> |   |                         |
| 1964 | 770                                |                     |                  |   |                         |
| 1965 | 870                                |                     |                  |   |                         |
| 1966 | 970                                |                     |                  |   |                         |
| 1967 | 1 070                              |                     |                  |   |                         |

<sup>1</sup> Här ingår icke kostnader för arbeten utförda vid vägunderhållet, jfr not till tab. 05: 1.

<sup>2</sup> Inkl. 20 Mkr för vägarbeten i samband med järnvägsnedläggelser.

I mån av tillgång på därtill anslagna medel utgår statsbidrag med 95 % av kostnaderna för byggande respektive istandsättande ävensom för omläggning och förbättring av allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator. Bidrag beviljas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i huvudsak enligt fördelningsplaner omfattande en tid av två år.

Eftersom bidrag endast beviljas i mån av tillgång på medel, förekommer en ganska omfattande byggnadsverksamhet inom städer och samhällen å vägar och gator, för vilka eljest statsbidrag skulle utgå, utan att sådana bidrag beviljats. Vidare förekommer en avsevärd bygg-

nadsverksamhet med anlåtande av enbart kommunala medel å övriga vägar och gator.

Under åren 1958—1967 föreslås i vägplanen investeringarna för den statsbidragsberättigade kommunala vägbyggnadsverksamheten bli av följande omfattning.

| År        | Mkr | År        | Mkr |
|-----------|-----|-----------|-----|
| 1958..... | 110 | 1963..... | 205 |
| 1959..... | 125 | 1964..... | 225 |
| 1960..... | 145 | 1965..... | 250 |
| 1961..... | 165 | 1966..... | 280 |
| 1962..... | 185 | 1967..... | 310 |

Genom beslut av statsmakterna har kronan från och med den 1 januari 1961

Tab. 05: 3. Investeringar i vägar och gator i städer åren 1944—1958<sup>1</sup>, Mkr

| År   | Total investering | Därav statsbidrag | År   | Total investering | Därav statsbidrag |
|------|-------------------|-------------------|------|-------------------|-------------------|
| 1944 | 29,8              | 3,8               | 1953 | 122,3             | 34,5              |
| 1945 | 35,6              | 4,0               | 1954 | 127,1             | 42,1              |
| 1946 | 41,6              | 4,9               | 1955 | 138,5             | 38,3              |
| 1947 | 41,8              | 4,1               | 1956 | 159,0             | 61,9              |
| 1948 | 51,8              | 9,3               | 1957 | 183,9             | 73,8              |
| 1949 | 53,6              | 11,7              | 1958 | 200,0             | 91,5              |
| 1950 | 53,4              | 9,5               | 1959 | 240,7             | 121,8             |
| 1951 | 71,6              | 17,8              | 1960 | 234,7             | 104,1             |
| 1952 | 95,4              | 26,8              |      |                   |                   |

<sup>1</sup> Uppgifterna lämnade av resp. städer.

Tab. 05: 4. Uppskattade investeringar i enskilda vägar åren 1946—1960, Mkr

| År   | Total investering | Statsbidrag av bilskattemedel | Övriga kostnader (delvis uppskattade) | År   | Total investering | Statsbidrag av bilskattemedel | Övriga kostnader (delvis uppskattade) |
|------|-------------------|-------------------------------|---------------------------------------|------|-------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| 1946 | 17,5              | 1,5                           | 16                                    | 1954 | 55,7              | 6,7                           | 49                                    |
| 1947 | 21,3              | 2,3                           | 19                                    | 1955 | 60,1              | 9,1                           | 51                                    |
| 1948 | 26,2              | 3,2                           | 23                                    | 1956 | 68,1              | 11,1                          | 57                                    |
| 1949 | 35,0              | 4,0                           | 31                                    | 1957 | 71,7              | 13,7                          | 58                                    |
| 1950 | 33,1              | 4,1                           | 29                                    | 1958 | 77,8              | 13,8                          | 64                                    |
| 1951 | 36,1              | 4,1                           | 32                                    | 1959 | 86,6              | 15,6                          | 71                                    |
| 1952 | 43,4              | 4,4                           | 39                                    | 1960 | 91,8              | 14,8                          | 77                                    |
| 1953 | 48,5              | 5,5                           | 43                                    |      |                   |                               |                                       |

delvis övertagit väghållningen i vissa städer och stadsliknande samhällen. Härigenom kommer en viss del av städernas investeringskostnader att överflyttas på kronan.

### 05.13. Enskilda vägar

I tab. 05: 4 redovisas de totala kända investeringarna i enskilda vägar åren 1946—1960. Uppdelning har gjorts på statsbidrag, som avräknas mot bilskattemedel (uppförda å sjätte huvudtiteln) och övriga kostnader. De senare inkluderar statsbidrag, som icke avräknas mot bilskattemedel, kostnader av enskilda till bidragsberättigade vägar, kända (delvis uppskattade) kostnader för vägar helt bekostade av enskilda samt kostnader för kronoskogsbilvägar, byggda av domänverket.

### 05.2. Vägbyggnadsteknikens förändring

På vägområdet — liksom inom andra sektorer av byggnads- och anläggningsverksamheten — har under de senaste åren skett mycket stora förändringar av arbetsmetoderna, som mest påtagligt ger sig tillkänna i form av ökad användning av moderna tekniska hjälpmedel. Dessa förändringar utgör för vägväsendets del en produktionsmässig anpassning till de större krav som den växande och tyngre

trafiken ställer i fråga om framkomlighet och bärighet. Ett uttryck för de ökade standardkraven är de förändringar som skett i vägbyggnadsanvisningarna för normalsektionens utformning vid olika vägtyper. De väsentligaste förändringarna i detta avseende framgår av följande utdrag.

#### 1938 års vägnormer

##### Byggnadstyp I:

körbanebredd 6,0—7,5 m, avsedd för rikshuvudvägar samt för flertalet läns-huvudvägar.

A. med vägrenar eller skyddsbanketter, att i allmänhet tillämpas.

B. utan vägrenar eller skyddsbanketter, att tillämpas, där anordnandet av vägrenar eller skyddsbanketter skulle medföra oskäligen kostnadsökning, såsom i bergig eller skarpt sidolutande terräng, i djupa skärningar och vid höga bankar.

##### Byggnadstyp II:

körbanebredd 4,5—5,0 upp till 6,0 m, avsedd för vissa läns-huvudvägar samt för flertalet bygdevägar.

A. med skyddsbanketter, att tillämpas där trafiken är förhållandevis stor, och där med hänsyn till snöröjningens underlättande anordnandet av skyddsbanketter anses påkallat, samt i övrigt,

där så kan ske, utan att anläggningskostnaderna därigenom oskäligt ökas.

B. utan skyddsbanketter, att i allmänhet tillämpas.

#### *Byggnadstyp III:*

körbanebredd 3,0—4,5 m, avsedd för vissa bygdevägar samt för ödebygdsvägar.

#### *1955 års vägnormer*

A. Väg med dubbla körbanor, mittremsa och breda, hårdgjorda vägrenar. Körbanebredd 7,0 m, bredd å mittremsa normalt minst 6,0 m samt vägrensbredd 3,0 m. Belagda, 0,5 m breda kantremсор i direkt anslutning till körbanorna utgörande del av mittremsan resp. vägrenen. Denna vägtyp utföres endera såsom motorväg med planskilda korsningar eller som 4-filig väg med korsningar i plan, där icke terräng- eller trafikförhållandena motiverar planskild korsning. Dimensionerande hastighet för motorväg 120 km/tim och för övriga vägar 100—120 km/tim.

B: 1 Väg med 7,0 m bred körbana och 3,0 m breda, hårdgjorda vägrenar. Vid större trafikvolym, utföres på vägrenarna 0,5 m breda, belagda kantremсор i direkt anslutning till körbanan. Särskilda uppställningsplatser anordnas, där så bedömes erforderligt. Dimensionerande hastighet normalt 100 km/tim.

B: 2 Väg med 7,0 m bred körbana och 1,0 m breda, hårdgjorda vägrenar. Uppställningsplatser anordnas regelmässigt utmed vägen. Dimensionerande hastighet normalt minimum 80 km/tim.

B: 3 Väg med 6,0 m bred körbana och 1,0 m breda, hårdgjorda vägrenar. Uppställningsplatser anordnas, där så lämpligen bedömes erforderligt med hänsyn till trafikförhållandena. Dimensionerande hastighet normalt minimum 80 km/tim.

#### *05.21. Projekteringsverksamheten*

En växande investeringsvolym förutsätter en ökning av projekteringsverksamheten. Realiserandet av investeringsprogrammet enligt vägplanen, som vid mitten och slutet av 1960-talet skulle innebära en väsentlig utökning av den nuvarande investeringsomslutningen, liksom upparbetandet av en reserv för investeringar, fordrar därför större insatser. Möjligheterna att snabbt öka projekteringsverksamheten är till följd av en knappt tilltagen organisation begränsade och den rådande bristen på ingenjörer och tekniker bidrar till att projekteringen kan komma att utgöra en flaskhals i fråga om möjligheterna att öka vägbyggnadsverksamheten. På grund härav har nyprojekteringen av arbetsplaner kommit att under en följd av år ligga avsevärt lägre än byggandet och den genom den ringa vägbyggnadsverksamheten uppkomna projekteringsreserven förbrukades snabbt.

Genom införande av nya hjälpmedel och metoder i projekteringsarbetet, främst fotogrammetriska instrument och elektroniska räknemaskiner, har en väsentlig kapacitetsökning kunnat uppnås. Dessa metoder började införas under åren 1956—1957 och det är främst tack vare tillämpningen av dem som stegringen åren 1957—1958 av projekteringsresultatet kunnat åstadkommas.

Projekteringsverksamheten har emellertid icke enbart ökat kvantitativt utan verksamheten har dessutom fått en helt annan uppläggning. Tidigare ansågs det ofta tillräckligt att endast projektera kortare sträckor — från en eller annan kilometer upp till kanske en mil — vilka med hänsyn till de begränsade resurserna i fråga om byggnadsanslag kunde tänkas komma till utförande inom den närmaste tiden. Genom den översiktliga behandling vägfrågorna fått i



vägplanen och de ökade väganslagen har det blivit möjligt att i flerårs- och fördelningsplaner upptaga mera omfattande företag. De ökade krav som följer med trafikutvecklingen ställer även ur kvalitativ synpunkt helt andra anspråk på projekteringsverksamheten.

År 1957 inrättades vid styrelsen en sektion för fotogrammetri. Sektionens huvuduppgifter har bestått i att introducera de fotogrammetriska metoderna i vägplaneringen samt att vidareutveckla dessa metoder. Redan nu planeras ca 75 % av vägprojekten med hjälp av den fotogrammetriska utrustningen.

År 1956 upptogs inom styrelsen databehandling med användning av elektroniska räknemaskiner. I första hand inriktade man därvid verksamheten på massberäkning vid upprättandet av arbetsplaner. Det visade sig efterhand även lämpligt att samtidigt låta datamaskinen bestämma bank- och skärningshöjder, dikesnivå, släntbegränsningsytor m. m. Genom maskinell beräkning av massorna för ett vägföretag kan profileringen drivas väsentligt längre än vid manuell bearbetning och byggnadskostnaderna härigenom minskas. Om förutsättningarna ändras under pågående byggnad, har man möjlighet till snabb omprofilering.

De nya arbetsmetoderna innebär, att kartmaterial och andra erforderliga data beträffande olika väglinjer m. m. erhålles betydligt snabbare och smidigare än med äldre metoder. Som exempel härpå kan nämnas att massberäkning numera kan utföras på ca en tiondel av den tid manuellt förfaringsätt kräver.

De nya metoderna har medfört en viss överflyttning av arbetsuppgifter från vägförvaltningarna till styrelsen. Sålunda utföres numera sådana arbetsmoment som stereobetraktning och massberäkning i stor utsträckning centralt. I framtiden kan man räkna med

att så även blir fallet med tvärsektionering och kartläggning av väglinjen. Å andra sidan har projekteringsarbetet på vägförvaltningarna blivit alltmera komplicerat genom de krav som den ökande trafiken ställer på arbetsplanernas tekniska utförande. Väganslutningar, som tidigare kunnat utföras som enkla vägskal, måste nu ofta utbildas till trafikplatser av olika typer, vilka kräver omfattande studier ur kapacitets- och trafiksäkerhetssynpunkt.

#### 05.22. Vägbyggnadsverksamheten

Den förbättrade vägstandarden enligt nu gällande normer för vägbyggnad har även på utförandestadiet medfört mycket stora förändringar av tekniken.

Tidigare, då kravet på bärighet och tjälsäkerhet icke framträdde med nuvarande skärpa, åtgick för vägbyggnaderna väsentligt mindre massor och på ingående material ställdes icke särskilt höga fordringar. Vanligen kunde man ta massor i väglinjen direkt till bankfyllnader och till skärningarna behövde oftast icke transporteras särskilda isoleeringsmassor. Massorna i skärningar och bankar balanserade och material till bankfyllnad hämtades i skärningar nära intill banken. Till följd härav kunde massuttagningar och massförflyttningar ske med enkla medel, såsom med handredskap, skottkärror och ev. decavillemateriel. Vägbyggnaderna karakteriserades av korta transportlängder samt en mångfald, ofta små skärningar och bankar.

Modern vägbyggnadsteknik uppställer däremot höga krav på de massor, som skall användas för vägens uppbyggnad. Dessa krav är betingade av fordringarna på stor bärighet och tjälsäkerhet. Massor, som uppfyller dessa krav, påträffas på vissa bestämda platser i eller utanför väglinjen. Man har sålunda kommit över till ett fåtal skärningar, där

stora massor tages ut, och ofta jämförelsevis långa transportlängder. Detta återverkar på vägens profilering. En sådan ändring i sättet att bygga vägar har gjorts ekonomiskt möjlig genom att moderna maskiner kommit till användning; för massornas uttagning grävmaskiner, för deras transport traktorer, lastbilar och masstransportmaskiner av olika slag samt för deras utbredning traktorer och graders o. s. v.

Förbättring av linjeföringen medför ofta att man är hänvisad att låta vägar- na få en sträckning över markområden med för vägbyggnad mindre bärkraftig undergrund och jordarter. Vägbyggnaden förutsätter därför förundersökningar, innebärande en geoteknisk och geologisk bedömning av grundförhållandena. Med hänsyn till svårigheterna att på förhand helt klarlägga dessa förhållanden måste dessa frågor ägnas stor uppmärksamhet även under byggnadstiden.

Av det föregående framgår att modernt vägbyggande till stor del består av massförflyttningar. En av de ur ekonomisk synpunkt väsentligaste frågorna är därför att massorna disponeras på mest ändamålsenliga sätt. Härvid är icke endast fråga om transportplanering utan man måste jämsides härmed beakta att massorna efter sin kvalitet utnyttjas på de vägavsnitt, där de med hänsyn till grundförhållandena gör största nyttan eller på de nivåer i vägbanken där de med hänsyn till sina vägtekniska egenskaper utnyttjas på ekonomiskt bästa sätt.

Den utveckling som här ovan berörts innebär, att vidtagna dispositioner och avgöranden får mycket större ekonomisk räckvidd än blott för några år sedan. Detta beror främst därpå, att vägbyggnadsföretagen numera är större än tidigare och genom mekaniseringen drives i snabbare takt. Härigenom har

kravet på att uppkomna frågor får en teknisk-ekonomisk riktig lösning skärpts.

Genom maskintekniken har det skett en reducering av den oskolade kollektivanställda arbetskraften, medan antalet specialarbetare undergått en betydande tillväxt. Belysande för förändringen i detta avseende är att av utförda arbetstimmar i egen regi svarade specialarbetare år 1950 för 12 % medan motsvarande andel år 1961 var 39 %. Totalt sett har emellertid den kollektivanställda arbetskraftens numerär under de senaste åren i stort sett avtagit. Förändringarna i den totala sysselsättningen vid vägväsendet åren 1949—1961 framgår av fig. 05:2.

Byggnadsverksamheten bedrivs såväl i egen regi som på entreprenad. Vid entreprenadarbeten är företagen i sin helhet bortsatta på entreprenad, s. k. generalentreprenader. Egenregibyggandet sker antingen helt med vägväsendets egna resurser eller helt eller delvis med förhyrda maskiner och fordon och egna resurser i övrigt eller också så, att delar av företagen bortsättes på kontrakt, s. k. delentreprenader. Systemet med delentreprenader eller inhyrning av maskiner har fått stor användning såväl vid arbeten på entreprenad som vid egenregibyggande. För närvarande upptar generalentreprenader ca 55 % av kostnaderna för den ordinarie vägbyggnadsverksamheten.

Årskostnaden per arbetare (årsverkskostnaden) har undergått en snabb stegring från knappt 20 000 kr år 1948 till ca 110 000 kr 1961. Vid sidan av de ovan beskrivna strukturella förändringarna har givetvis den fortgående penningvärdesförändringen härvid spelat en viss roll. På grund av att praktiskt taget samtliga beläggningsarbeten ävensom övriga starkt mekaniserade vägarbeten till största delen utföres på

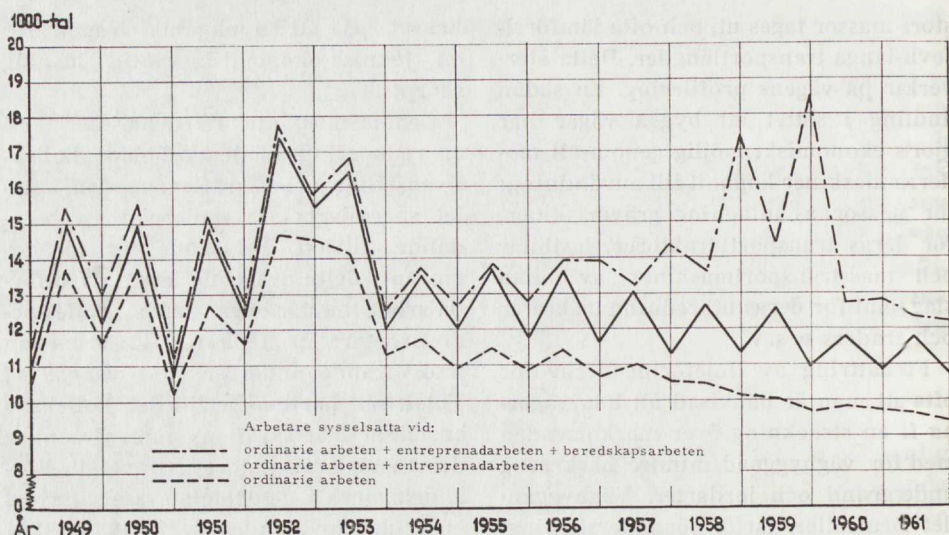


Fig. 05: 2. Antal sysselsatta vägarbetare i den allmänna väghållningen vid slutet av januari och juli månader åren 1949—1961.

entreprenad har årsverkskostnaden för entreprenadarbetena stigit mera än för egenregiföretagen.

I fråga om dispositionen av tillgängliga anslag tar smärre arbeten en viss del av vägbyggnadsanslagen i anspråk. En stor del av den vägbyggnadsverksamhet som bedrevs i början av 1950-talet utgjordes av kompletteringsarbeten på grund av tidigare vägbyggande. Vidare var man för att kunna klara den växande trafiken tvungen att vidtaga åtgärder av begränsad art, då anslagens storlek icke medgav en successiv utbyggnad i större skala. En stor maskininsats fordrar att vägbyggena är av viss storleksordning för att maskinerna effektivt skall kunna utnyttjas. Ett större företag ger därvid inom vissa gränser bättre ekonomi än ett mindre. Vid en stor maskininsats kan arbetena även bedrivas i snabbare takt, så att de förbättringar som sker fortare kommer trafiken tillgodo. En förskjutning pågår även mot en ökad andel större företag.

Genom mekaniseringen har kostnadsstrukturen vid väg- och brobyggnadsar-

beten undergått väsentliga ändringar. I sammanställningen här nedan visas den procentuella fördelningen på kostnadsslag åren 1948 och 1960.

| Kostnadslag           | Andel i procent |      |
|-----------------------|-----------------|------|
|                       | 1948            | 1960 |
| Arbetslöner . . . . . | 37              | 18   |
| Transporter . . . . . | 21              | 27   |
| Material . . . . .    | 7               | 12   |
| Maskiner . . . . .    | 25              | 27   |
| Övriga . . . . .      | 10              | 16   |
| Summa                 | 100             | 100  |

### 05.3. Vägunderhållet

Vägunderhållet består av barmarksunderhåll och vinterväghållning.

Allteftersom fordringarna på framkomlighet och trafiksäkerhet ökat, har vägunderhållet blivit mer omfattande och differentierat och metodiken har undan för undan förbättrats.

Kostnaderna för vägunderhållet är i första hand beroende av vägnas byggnadssätt och trafikintensiteten, men påverkas även av en rad andra faktorer, såsom barmarkstidens längd och väder-

leksförhållandena i övrigt. Kostnaderna för vägunderhållet har sedan vägväsendets förstatligande utvecklats enligt följande.

Tab. 05: 5. Vägunderhållskostnadernas utveckling i Mkr, budgetåren 1944/45—1960/61.

| Budget-<br>år | Kostnad i<br>löpande<br>priser | Budget-<br>år | Kostnad i<br>löpande<br>priser |
|---------------|--------------------------------|---------------|--------------------------------|
| 1944/45       | 71,7                           | 1952/53       | 216,1                          |
| 1945/46       | 80,9                           | 1953/54       | 214,0                          |
| 1946/47       | 99,5                           | 1954/55       | 221,6                          |
| 1947/48       | 125,2                          | 1955/56       | 265,0                          |
| 1948/49       | 147,2                          | 1956/57       | 284,1                          |
| 1949/50       | 146,7                          | 1957/58       | 319,3                          |
| 1950/51       | 158,0                          | 1958/59       | 320,1                          |
| 1951/52       | 181,0                          | 1959/60       | 360,3                          |
|               |                                | 1960/61       | 364,8                          |

Den snabba stegringen av kostnaderna för vägunderhållet beror endast till viss del av inträffade prisförskjutningar. Till största delen beror kostnadsökningen av ökade insatser till följd av den sedan

början av 1950-talet fortgående starka trafikökningen. Trots de rationaliseringsåtgärder som vidtagits, bl. a. för att förbilliga krossgrustillverkningen, är grusvägsunderhållet genom trafikökningen fortfarande mycket kostnadskrävande. Genom en intensifierad beläggings- och oljegrusverksamhet har emellertid grusvägunderhållet nu upphört på en stor del av de starkast trafikerade vägarna.

Den ändrade inriktningen av vägunderhållsverksamheten belyses i följande tab. 05: 6.

Under 1950-talet har skett en omfattande mekanisering av vägunderhållet och maskiner och lastbilar med större avverkningsförmåga och mångsidigare användning har införts.

Under år 1959 minskade grusväglängden genom beläggningar och oljegrus med ca 3 400 km, vilket motsvarar 3,6 % av vägnätet. Denna stora minskning av grusväglängden berodde till viss del på de ökade investeringsmedel som genom

Tab. 05: 6. Kostnaderna för olika vägunderhållsarbeten budgetåren 1944/45 och 1960/61.

|   | 1944/45                     |         |     | 1960/61                     |         |     |
|---|-----------------------------|---------|-----|-----------------------------|---------|-----|
|   | Väglängd<br>1 000-tal<br>km | Kostnad |     | Väglängd<br>1 000-tal<br>km | Kostnad |     |
|   |                             | Mkr     | %   |                             | Mkr     | %   |
| A. Grusvägbaneunderhåll (grusning, lerning, flickning, dammbindning, hyvling, materielkostnad) . . . . .                              | 85                          | 36,5    | 51  | 72                          | 120,0   | 33  |
| B. Underhåll av beläggningar och oljegrusvägar . . . . .  | 5                           | 2,4     | 3   | 23                          | 30,0    | 8   |
| C. Övrigt barmarksunderhåll (tjalskaderep., trummor, diken, röjning, vägmärken, trafiklinjer, broar, bryggor, färjor m. m.) . . . . . | 90                          | 14,4    | 20  | 95                          | 90,0    | 25  |
| D. Vintervägunderhåll (snöröjning, sandning, snöskärmar m. m.) . . . . .  | 90                          | 18,4    | 26  | 95                          | 75,0    | 20  |
| E. Nya slitlager av oljegrus och enkla beläggningar samt förstärkningsarbeten . . . . .   | —                           | —       | —   | —                           | 50,0    | 14  |
| Summa   | 90                          | 71,7    | 100 | 95                          | 365,0   | 100 |

Tab. 05: 7. Grusvägsunderhållets omfattning under budgetåren 1948/49 och 1960/61 samt beräknad omfattning 1968/69.

|   | 1948/49   | 1960/61   | 1968/69   |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Total väglängd km.....                                | 90 007    | 95 211    | 96 000    |
| Grusväglängd km.....                                  | 85 257    | 72 480    | 51 700    |
| » %.....  | 94,7      | 76,1      | 54,0      |
| Underhåll grusvägbana, krossgrus m <sup>3</sup> ..... | 3 611 000 | 2 694 000 | 1 550 000 |
| » » arbetstimmar.....                                 | 2 345 000 | 645 000   | 550 000   |
| » » biltimmar.....                                    | 2 044 000 | 1 118 000 | 830 000   |
| » » hyveltimmar.....                                  | 796 000   | 927 000   | 650 000   |
| » » klorkalcium, ton (omräknad).....                  | 91 000    | 119 000   | 95 000    |
| Sandning m <sup>3</sup> .....                         | 290 000   | 1 351 000 | 1 500 000 |

beredskapsarbeten kunde användas för här ifrågavarande arbete. En fortsatt minskning med 3 % om året, skulle betyda att under 10 år ytterligare ca 30 % av vägnätet kommer att försees med varaktigare slitlager. År 1970 skulle således ungefär 50 % av vägnätet vara försett med varaktigare slitlager än grus. Resultatet av denna utveckling blir att grusvägsunderhållet undergår ytterligare minskning. Den beräknade omfattningen av grusvägsunderhållet i slutet av 1960-talet framgår av tab. 05: 7.

Av övriga arbeten förutses en fortsatt ökning av de servicebetonade arbetena, såsom sandning, snöröjning, trafikvisning och trafiklinjemålning samt sådana arbeten i övrigt som är beroende av trafiken.

Snöröjningen beror givetvis i första hand på väderleksförhållandena men även i viss mån på trafikintensiteten. Den ökade trafiken nödvändiggör en snabbare snöröjning. Genom att flera vägar byggs med dubbla körbanor ökar vidare den vägtyta, som skall hållas fri från snö och is.

Under senare år har allt fler under-

hållsarbeten kommit att utföras av särskilda patruller som arbetar inom flera vägmästarområden. Särskilda lag utför sålunda oljegrustillverkning, trafiklinjemålning, krossgrustillverkning med 2-stegsverk, beläggningsreparationer etc. Denna verksamhet torde komma att utvecklas ytterligare. Försök har även igångsatts med övergång till större fordonsenheter och maskinutrustningar för materialtillverkning och därmed sammanhängande metod- och organisationsförändringar.

De nuvarande vägmästarområdena organiserades i samband med vägväsendets förstatligande. Genom de stora förändringar, som skett på vägsunderhållets område, har frågan om verksamhetens lokala organisation fått ökad aktualitet. Inom styrelsen har därför påbörjats en utredning om vägsunderhållets linjeorganisation med särskild hänsyn till vägmästarområdenas lämpligaste omfattning. Härvid torde även frågan om en samordning på det lokala planet av underhållsverksamheten med byggnadsverksamheten i egen regi komma att behandlas.

## Vägorganisationens arbetsuppgifter

Förutsättningarna för verksamheten inom vägväsendet har genom bilismens utveckling helt förändrats. Den tyngre och allt intensivare trafiken ställer numera långt större krav på vägnätet med avseende på framkomlighet och säkerhet än tidigare. Bilismens expansion har emellertid skett så snabbt att endast mindre delar av vägnätet hunnit anpassas till den nya trafiksituationen med ökade standardkrav i fråga om bärighet, bredd och linjeföring. En fullständig vägutbyggnad är även vid starkt växande resurser en fråga på lång sikt. Eftersom endast en mindre del av vägnätet inom överskådlig tid kan beräknas bli ombyggd är man i väsentlig omfattning hänvisad till att genom förstärkningsarbeten och underhållsåtgärder hålla vägarna i trafikdugligt skick.

Målet för vägorganisationens verksamhet är att åstadkomma och vidmakthålla ett rationellt vägsystem. För att kunna realisera detta är det nödvändigt att avväga insatserna på sådant sätt att radikala ombyggnader kan ske i större utsträckning än tidigare, särskilt på de delar av vägnätet där god räntabilitet erhålles. Genom den i slutet av 1957 framlagda »Vägplan för Sverige» och de kompletterande utredningar som efter hand verkställes erhålles underlag för en ändamålsenlig inriktning av vägbyggnadsverksamheten. Samtidigt söker man i största möjliga utsträckning koncentrera tillgängliga resurser till längre sammanhängande vägsträckor. För att

trygga framkomligheten på alla delar av vägnätet är det dock nödvändigt att även fortsättningsvis avsätta en icke obetydlig del av disponibla medel för förstärkning och förbättring av de delar av vägnätet, som först i ett senare skede kan bli föremål för en fullständig ombyggnad.

För bästa behovstäckning är det av största vikt att hela verksamheten är ändamålsenligt inriktad samt att arbetena utföres så ekonomiskt som möjligt. Med hänsyn till de förluster som felinvesteringar eller i övrigt bristande förutseende eller ofullständigt utnyttjade produktionsfaktorer medför, är bl. a. ett systematiskt planeringsarbete i olika stadier av verksamheten nödvändigt. Planeringen måste vara dels översiktlig och avse en förhållandevis lång period, dels mer detaljerad för kortare perioder.

De tekniska framsteg, för vilka i det föregående redogjorts, ävensom produktionsfaktorernas samordning och ekonomiska utnyttjande har nödvändiggjort utveckling av nya arbetsfunktioner och väsentliga ändringar i tidigare befintliga. En anpassning till de förändrade förutsättningarna fordrar en ändring av organisationen. Som bakgrund för kommitténs förslag lämnas här nedan en redogörelse för de huvudsakliga arbetsuppgifter, som åvilar den statliga vägorganisationen. De åtgärder som angivits som erforderliga för det rätta fullgörandet av dessa utföres redan nu i den

omfattning personalresurserna och organisationen medger.

### 06.1. Långtidsplanering

Den översiktliga planeringen, omfattande hela verksamheten, skall ge underlag för en sammanfattning av de totala vägbehoven under hänsynstagande till bl. a. den förutsedda utvecklingen på transport- och personbilsområdet. Allteftersom förutsättningarna ändras — exempelvis genom tillkomsten av nya vägbehov — göres erforderliga justeringar. På så sätt erhålles ett ständigt aktuellt långtidsprogram, d. v. s. man får en rullande planläggning. Behoven är särskilt stora i och invid städer och tätorter, delvis som en följd av urbaniseringen. Denna har under senare år främst inneburit en befolkningskoncentration till de större och ur industriell synpunkt mest expansiva tätorterna medan de i befolkningsavseende mindre orterna i stort sett stagnerat. Detta har medfört att problemen på samhällsplaneringens område och därvid bl. a. trafikproblemen komplicerats.

Med den omfattning som investeringarna i husbyggnads- och anläggningsarbeten numera fått, framträder behovet av en förutseende och effektiv samhällsplanering med allt större styrka. Den eftersläpning, som på grund av otillräckliga resurser uppkommit i planeringsarbetet har medfört en tidsmässig förskjutning av många projekt och i övrigt fått till följd att gjorda investeringar icke alltid kunnat grundas på tillfredsställande underlag. Den samhälleliga planeringen är därför en trång sektor för byggnads- och anläggningsverksamheten. Genom bilismens utbredning och i anslutning härtill inträffade förändringar i transportfunktionen får vägfrågorna en allt större betydelse vid samhällsplaneringen och måste därför be-

aktas i helt annan utsträckning än tidigare. För att erforderliga bebyggelseplaner skall kunna fastställas fordras bl. a., att vägfrågorna inom området blivit lösta, åtminstone principiellt. Detta medför att omfattande projekteringsarbeten ofta måste utföras långt innan ett företag ur andra synpunkter blivit aktuellt. Allteftersom bilismen ytterligare tillväxer, kommer vägväsendets insatser att bli alltmer nödvändiga för en rationell samhällsplanering.

Samhällsplaneringen, som bedrivs av ett flertal offentliga organ, har ännu icke fått sin slutliga utformning. Dessa förhållanden liksom svårigheterna att rätt bedöma de framtida behoven, försvårar planeringen och ställer mycket höga krav på insikt och omdöme hos företrädarna för de skilda samhällsfunktioner, vilka ingår i de olika planeringsorganen. För att vägväsendet skall kunna lämna ett fullgott bidrag till samhällsplaneringen fordras tillgång till personal med särskilda insikter i tätområdenas trafikproblem.

### 06.2. Projektering och byggande av väg

De åtgärder, som erfordras för att en ny vägförbindelse skall komma till stånd, avser projektering och byggande av väg. I fråga om arbetsgången kan i stort sett urskiljas följande stadier, vilka dock icke är skarpt avgränsade och icke alltid kommer i nedan angiven ordning.

#### *Projektering*

Fastställande av behovet av viss väg och dess dimensionering m. m.

Angelägenhetsgradering

Uppskattning av byggnadskostnaderna

Inplacering i flerårsplan

Alternativa sträckningar

Val av sträckning

Detaljprojektering

Arbetsplan

*Byggnade*

Driftsplanering

Marklösen

Byggnadsprogram

Val av utförandeform

Upprättande av programhandlingar

Utförande

Entreprenadkontroll

Efterkalkyl

06.201. *Fastställande av behovet av viss väg och dess dimensionering m. m.*

Frågan om byggande av väg kan aktualiseras genom den allmänna planläggningen av kommunikationerna eller genom initiativ i det enskilda fallet. Enligt vägstadgan har vederbörande länsstyrelse att med biträdande av vägförvaltningen utreda behovet av den ifrågasatta vägen.

Erforderliga utredningar angående behovet av väg sammanfattas i en utredningsplan, vilken avser att klarlägga vägnätets utformning i stort och utgöra underlag för samhällsplaneringen vid uppgörandet av region-, general-, stads- och byggnadsplaner samt ligga till grund för detaljplaneringen av vägarna och för meddelande av byggnadsförbud. För uppgörande av utredningsplanerna verkställs i regel särskilda trafikundersökningar för att klarlägga trafikens omfattning, art och destination inom området att ligga till grund för bl. a. vägens dimensionering enligt gällande normer. Vidare tages hänsyn till trafikens behov av säkerhet och snabbhet vid olika trafikmedels framförande samt till ekonomiska och allmänna intressen — bebyggelse, jordbruk, skogsbruk, industri, försvar, naturvård m. m.

06.202. *Angelägenhetsgradering*

För att erhålla bästa utbyte av investeringarna är det nödvändigt med en noggrann avvägning mellan olika projekt.

Som framgår av det föregående har man vid vägfrågornas lösning att även ta hänsyn till ett flertal intressen av icke-ekonomisk art. Det låter sig därför icke alltid göra att anlägga enbart ekonomiska synpunkter på projekten. I stor utsträckning är vägtrafiken emellertid ett område som väl lämpar sig för användande av ekonomiska kriterier även om svårigheterna att ekonomiskt värdera möjliga trafikvinster i vissa fall medför att sedvanliga räntabilitetskalkyler blir alltför teoretiska.

I syfte att få underlag för en prioritetsbedömning har en kvalitetsgradering av vägnätet påbörjats. Vidare pågår undersökningar av olika slag för att utröna transportbehovet, bl. a. trafikräkningar och -vägningar, samt gods-transportundersökningar. Den definitiva prioritetsbedömningen skall icke blott avse de till projektering och utförande närmast aktuella företagen utan även avse ett tillräckligt antal projekt av lägre angelägenhetsgrad, vilka vid en vidgad verksamhet kan bli aktuella för utförande. Med hänsyn till den avsevärda tid som förflyter innan ett företag kommer till utförande måste en kontinuerlig översyn av angelägenhetsgraderingen göras för att turordningen alltid skall vara den lämpligaste.

06.203. *Uppskattning av byggnadskostnaderna*

Redan på ett tidigt stadium är det nödvändigt att skaffa sig en så realistisk uppfattning som möjligt om kostnaderna för ett vägprojekt, bl. a. för företagets intagande i flerårsplan och för en preliminär planering av de resurser, som erfordras vid dess utförande. Underlag för erforderliga kostnadsuppgifter kan hämtas från tidigare utförda företag. En mer exakt kostnadsberäkning erfordras icke på detta stadium.



#### 06.204. *Inplacering i flerårsplan*

På grundval av i det föregående under 06.201.—203. angivna utredningar och överväganden intages företaget i flerårsplan. Denna är avsedd att utgöra ett program för vägbyggandet under en femårsperiod. Den skall alltså ligga till grund för olika dispositioner från vägförvaltningarnas sida beträffande de resurser som erfordras för ett rationellt bedrivande av verksamheten. Under senare år har man bl. a. i syfte att effektivisera byggnadsverksamheten sökt inrikta denna mot företag av större storleksordning, vilka omspannar flera år under den period flerårsplanen avser och vilka ur trafiksynpunkt ger en större utdelning än de små och medelstora företagen. Systemet med femårsplaner förutsätter kännedom om medelstilledningen för den period planen omfattar om planläggningen icke skall bli illusorisk. En reducering av den förutsatta medelstilledningen medför nämligen en förskjutning av programmet som förtycker verksamheten och försämrar möjligheterna att ekonomiskt bedriva särskilt de större företagen.

#### 06.205. *Alternativa sträckningar*

Projekteringen av ett företag bör påbörjas i så god tid att fullständig arbetsplan med tillhörande konstruktionsritningar kan föreligga minst 1 år före utförandet. Detta innebär att projekteringen måste påbörjas minst 2 å 3 år före arbetets påbörjande. Nödvändigheten av att uppehålla viss beredskap för eventuella rubbningar på arbetsmarknaden medför, att projekteringen även måste omfatta en investeringsreserv. Till följd härav måste även ett antal företag utanför flerårsplanerna projekteras.

Som framgår av avsnitt 05:2 tillämpas inom projekteringsverksamheten en helt ny teknik genom användande av fotogrammetriska instrument och elek-

troniska räknemaskiner. Den inom styrelsens avdelning för fotogrammetri utvecklade metodiken för användning av flygbilder vid olika stadier av vägplanering innebär, att den förberedande planeringen till viss del utföres av vägförvaltningarna med hjälp av stereoinstrument av typ Balplex plotter, medan den mera precisionskrävande delen av verksamheten, d. v. s. noggrann kartläggning och numerisk mätning för detaljplaneringen, utföres på styrelsens fotogrammetriavdelning. Detta förfarande har medfört en spridning till de olika vägförvaltningarna av en stor del av den fotogrammetriska verksamheten. Styrelsen har redan anskaffat ett antal Balplexinstrument, som placerats på vissa vägförvaltningar och avser att efter hand ytterligare komplettera denna utrustning.

De i samband med projekteringsarbetet erforderliga massberäkningarna utföres vad beträffar landsbygdens vägnät numera till övervägande del på datamaskin. Alltjämt erfordras emellertid som komplement till de från datamaskinen erhållna tabellvärdena uppritade signifikativa och speciella tvärsektioner. Dessa uppritas för närvarande manuellt, ett omständligt och tidsödande arbete. Försök pågår emellertid att automatisera även detta arbete, vilket skulle innebära att de från datamaskinen erhållna värdena maskinellt skulle omsättas i uppritade sektioner, eventuellt på fotografisk väg. Dessa nya metoder möjliggör sålunda i långt större utsträckning än tidigare en noggrann undersökning av flera alternativa sträckningar, samtidigt som projekteringen kan avse en längre sträcka. Följande delstadier i projekteringen kan utskiljas.

Under »lokaliseringsstadiet» bearbetas de flygbilder, som detta nya arbetsätt kräver, i regel ute på vägförvaltningarna med hjälp av spegelstereoskop

och mätmikrometer. Man får då en överblick av hela det aktuella området och kan bedöma framkomligheten samt bestämma det terrängbälte av någon kilometers bredd, inom vilket man anser att vägen bör byggas.

Därefter följer »utredningsplaneringen», som utföres med hjälp av ett instrument kallat Balplex. För erforderlig specialfotografering kräves vissa stödpointsmätningar ute i terrängen. I Balplex-instrumentet, som skötes av specialutbildad personal, kan man överblicka ett område av ca  $4,5 \times 2,5$  km. Härigenom är det möjligt att noggrannare undersöka olika linjer och träffa det definitiva valet mellan olika huvudalternativ.

Vid »arbetsplaneringen» användes en steroautograf. Med hjälp härav upprättas en fullständig karta över ett område av 300—400 m bredd kring den valda vägsträckningen. Efter denna karta kan man staka upp väglinjen ute i terrängen, varpå följer sektionering och markundersökningar.

På detta sätt skaffar man sig sådan överblick att man lättare och utan större kostnad senare kan planera vägnas fortsatta utbyggnad. Detta innebär, att man undviker sådana feldragningar som tidigare kunde inträffa på grund av att man saknade resurser för att skaffa sig en tillräckligt fullständig helhetsbild. Likaså minskar man i väsentlig omfattning det tidigare rutinarbetet samtidigt som det kvalificerade ingenjörsarbetet ökar i hög grad.

#### 06.206. Val av sträckning

Av alternativa sträckningar har man att utvälja den, som under hänsynstagande till trafikens behov ger lägsta kostnad. För att bestämma det ur kostnadssynpunkt förmånligaste alternativet kräves en undersökning av grundförhållandena, stundom innefattande en geoteknisk

bedömning eller mer fullständig undersökning av geoteknisk art. Dessutom erfordras på detta stadium en åtminstone summarisk bedömning av förekommande materialsorter i väglinjen för att utröna deras användbarhet och därigenom få en uppfattning om erforderlig materialanskaffning och transportarbete. Det slutliga valet av sträckning måste ske med beaktande även av andra byggnadstekniska synpunkter, varför samråd med byggnadspersonal bör äga rum redan på projekteringsstadiet. Bland de övriga faktorer som bör påverka valet av sträckning kan nämnas kostnaderna för marklösen m. m.

Till följd av ökade krav på linjeföringen utnyttjas numera även mindre bärkraftig undergrund och geotekniska förundersökningar och bedömanden måste därför ske i större utsträckning än tidigare. De geotekniska frågornas växande ekonomiska betydelse gör att de måste ägnas allt större uppmärksamhet och även avse mindre företag. Vägförvaltningarna bör därför tillföras sådan sakkunskap att de självständigt kan utföra åtminstone enklare geotekniska undersökningar och beräkningar.

#### 06.207. Detaljprojektering

Sedan sträckningen i sina huvuddrag fastställts skall vägens geometriska utformning bestämmas. Med utgångspunkt från den tänkta väglinjen insamlas data angående nivåer, markförhållanden m. m., vilka befästes i terrängen. Sedan stakningslinjen blivit definitiv upprättas massberäkning och massdiagram. Med ledning av erhållna kvantiteter och vid tidigare arbeten framkomna å-priser, utföres en summarisk kostnadsberäkning.

#### 06.208. Arbetsplan

Arbetsplanen är den fullständiga akt, som enligt vägstadgan skall ligga till

grund för väg- eller broföretags utförande. Planen upprättas av vägförvaltningen.

Enligt gällande anvisningar skall arbetsplanen omfatta

översiktskarta  
betänkande  
kostnadsberäkning  
fastighetsägareförteckning  
protokoll från markägarsammanträde  
normalsektioner  
planritningar  
profilritningar  
ritningar till förekommande broar,  
andra konstbyggnader och trafikplatser  
m. m. samt i förekommande fall tvärsektioner.

Betänkandet skall innehålla uppgifter om för vägfrågans bedömande och företags utförande betydelsefulla förhållanden samt motivering för arbetet.

Uppgift lämnas bl. a. om arten och omfattningen av rådande och framtida trafik jämte därav motiverad vägstandard med avseende på typsektioner, dimensionerande hastighet och överbyggnad. Redogörelse lämnas för undersökta sträckningar och skälen för att viss sträckning valts och andra förkastats. Behovet av grundförstärkningsåtgärder, trafikplatser, busshållplatser, koportar, serviceanläggningar och andra anordningar för trafiken m. m. kommenteras. Om alternativlinje utarbetats motiveras och beskrivs den på samma sätt som huvudlinjen.

För broar och andra konstbyggnader skall uppgift lämnas om det slag av vattendrag eller den trafikled som korsas. Val av broläge, brotyp, spannvidd, material m. m. motiveras. Redogörelse lämnas över företagna undersökningar rörande grundförhållanden, vattenstånd, ström- och isförhållanden, flottning, trafikförhållanden m. m.

I betänkandet anges även om företaget berör generalplan, stadsplan, byggnadsplan eller eventuell annan plan samt i förekommande fall om ändring av desamma erfordras och möjligheterna härför. Vidare anges om statens skogar och vattenfall, militära anläggningar, torrlägningsföretag, järnväg, kraftledning, kabelanläggning, fornminnen, officiella fixpunkter m. m. beröres samt det samråd, som i förekomman-

de fall skett med vederbörande överlantmätare, länsarkitekt, landsantikvarie, drättselkammare, byggnadsnämnd, lantbruksingenjörer m. fl.

Kostnadsberäkningen avslutas med en sammanställning över väglängder och byggnadskostnader. Vid alternativa förslag skall av kostnads-sammanställningen framgå såväl totalkostnaderna för samtliga tänkbara kombinationer som delkostnaderna för olika vägdelar.

I fastighetsägareförteckningen upptages sektion för ägo gräns, fastighetsbeteckning enligt jordregistret, namn och adress på fastighetsägare och innehavare av nyttjanderätt eller servitut, mark, som beräknas bli tagen i anspråk samt genom vägen avskild åker m. m.

Planritning skall bl. a. angiva ägo gränser och ägo beteckningar för de områden, som direkt beröres av vägföretaget samt terrängens beskaffenhet genom ungefärliga nivåkurvor eller annan beteckning. Planritningen bör omfatta ett område av minst 100 meters bredd på ömse sidor om den uppstakade linjen. Fixar och befästningspunkter anges till sina lägen liksom kurvradier, indelning i delsträckor, längdmätning m. m.

För att underlätta planeringen i samband med arbetets utförande uppgöres en mass-tabell. Om tveksamhet kan tänkas uppstå beträffande lämpligaste disposition av skärningsmassorna, anges massornas fördelning på profilritningen. För område med fastställd stadsplan inlägges den i stadsplanen fastställda längdprofilen på profilritningen.

Geotekniskt utlåtande och infordrade ytt-randen över vägförslaget skall bifogas arbetsplanen.

Arbetsplanen skall — eventuellt innan den helt färdigstälts — underställas styrelsen för granskning beträffande såväl den geometriska väglinjen som det byggnadstekniska utförandet. Efter erforderlig revidering färdigställes arbetsplanen. Planen skall därefter genom länsstyrelsens försorg utställas. För att bereda länsstyrelserna tillfälle att inverka på beslut om fastställelse av beslutet, föreskrives att länsstyrelse skall avgiva yttrande över upprättad arbetsplan. Besvär över fastställd arbetsplan anföres hos Kungl. Maj:t.

Vid dröjsmål med utförande av vägföretag kan förhållandena ofta ändras så, att den fastställda sträckningen icke längre är den lämpligaste. Fastställd arbetsplan förlorar därför som regel sin giltighet, om den ej kommer till utförande inom viss tid. En sådan begränsning betingas även av de rättsverkningar i olika hänseenden som fastställelsebeslutet medför. Beslutets giltighetstid bestämdes ursprungligen till tre år men utsträcktes år 1952 till fem. Skälet härtill var bl. a. att en investeringsplan med relativt stort antal företag förberedda för igångsättning måste föreligga vid varje tidpunkt.

Det kan förekomma att arbetsplan måste upprättas och fastställas, oaktat medel för företagets utförande icke väntas bli tillgängliga under de närmaste åren. Så är exempelvis fallet, om stadsplan eller generalplan skall upprättas för område, över vilket allmän väg är avsedd att framdragas. Möjlighet finnes därför att förlänga giltighetstiden för beslut om arbetsplans fastställande.

#### 06.209. *Driftsplanering*

Sedan arbetsplan fastställts och eventuellt erforderliga kompletterande byggnadstekniska undersökningar, exempelvis av geoteknisk art, utförts, skall företaget förplaneras. Syftet härmed är att med utgångspunkt från arbetsplanen beräkna för företagets utförande erforderliga insatser av arbetskraft, maskiner och material, som erfordras totalt och för olika byggnadsdelar. Dessa insatser prissättes och sammanfattas i en förkalkyl. Härigenom erhålles en viktig bedömningsgrund för avgörande av frågan om företaget skall utföras i egen regi eller på entreprenad. Sedan ett företag slutförts upprättas en efterkalkyl, som i sin uppställning skall vara analog med förkalkylen.

Förplaneringen skall vara så nog-

grann att den kan utgöra underlag för en detaljplanering. Syftet med denna är att i detalj bestämma den inbördes ordningsföljden ävensom tidsåtgången samt resursbehovet för varje i företaget ingående slag av arbete. För att få en realistisk planläggning kan denna icke avse alltför lång period utan bör i regel begränsas till det närmast liggande arbetet, varvid självfallet måste beaktas de i företaget ingående arbetenas inbördes samband. Detaljplaneringen utföres därför successivt. Allteftersom företaget fortskrider får erforderliga justeringar göras i förplaneringen, så att denna med hänsyn till gjorda erfarenheter ständigt är aktuell. Redan förplaneringen måste vara så upplagd att maximalt arbetsresultat kan utvinnas ur vintersysselsättningen. Vid detaljplaneringen av företagen måste hänsyn härtill tagas.

#### 06.210. *Marklösen*

Igångsättande av ett vägbyggnadsföretag förutsätter tillgång till erforderlig vägmark. Den omfattande investeringsverksamheten och det genom vägstandardens förbättring ökade markbehovet medför, att kostnaderna för marklösen och övriga intrång i samband med markens disposition undergått en mycket stark stegring.

För tillträde till mark utanför resp. inom general- eller stadsplanlagt område gäller olika regler.

Inom general- eller stadsplanlagt område måste marken förvärfvas med äganderätt antingen på frivillig väg eller genom expropriation. Markfrågorna inom stadsplanlagt område måste därför vara lösta innan ett vägbyggnadsföretag igångsättes antingen genom förvärfv av området eller genom att tillträde till marken dessförinnan medgivits av markägaren eller av expropriationsdomstol.

Utanför stadsplanlagt område åter, uppkommer enligt väglagen vägrätt van-

ligen genom arbetsplanens fastställande. Detta innebär att ägare av fastighet har skyldighet att upplåta för vägen erforderlig mark utan att slutlig uppgörelse träffats.

Marklösenfrågorna har av olika anledningar blivit mycket komplicerade. Vid lösen av vägmark och intrång å jordbruksfastighet tillämpas ofta mycket teoretiska beräkningar och värderingsnormer och komplicerar uppgörelserna än ytterligare i samband med ägoutbyte eller omställning av jordbruksdriften. På grund härav erfordras speciell sakkunskap å hithörande områden hos marklösenpersonalen, detta särskilt som en stor del av markägarna representeras av specialister från stora fackorganisationer.

Även vid värdering av byggnader tillämpas numera relativt invecklade teoretiska principer.

Efter ikraftträdandet av den nya bidragsförordningen avseende statsbidrag till städer och kommuner för mark tillgator och vägar har vägförvaltningarna att verkställa granskning av städernas uppgörelser i markärenden i anslutning till frågan om bidrag till byggnadskostnaderna. Detta ställer ökade krav på den personal inom vägförvaltningen, som har ansvaret för dessa frågors handläggning, där ingående beräkningar angående värde av kvartersmark, hus, restvärde av fastigheter med hänsyn till bebyggelse enligt blivande plan m. m. måste utföras.

#### 06.211. *Byggnadsprogram*

Byggnadsprogrammet utgör en produktionsplan som upprättas av vägförvaltningarna för de närmaste två årens verksamhet. För att ett byggnadsföretag skall tas in i byggnadsprogram bör dessförinnan helst en byggnadsteknisk planering (förplanering) av företaget ha gjorts. Eftersom medelstillelningen är

känd för högst ett och ett halvt år i sänder kan programmet fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för endast ett år. För en effektiv planläggning av byggnadsverksamheten skall byggnadsprogrammen emellertid behöva omfatta en längre period, så att företag icke måste igångsättas utan kännedom om att erforderliga resurser tillåter en ekonomisk byggnadstid. Byggnadsprogrammet skall utgöra en tidsplan över företagens utförande i stort samt ange den huvudsakliga dispositionen av personal och maskiner för att möjliggöra ekonomiskt lämpligaste företagsstorlek.

Samordningen av i egen regi respektive på entreprenad bedrivna företag sker i stora drag i samband med utarbetandet av byggnadsprogrammet. Vid planläggningen av den totala byggnadsverksamheten inom respektive län skall även kravet på en jämn sysselsättning av arbetskraft beaktas för samtliga arbeten.

#### 06.212. *Val av utförandeform*

Utförandet av olika projekt kan ske helt i egen regi, helt på entreprenad eller såsom en kombination av dessa former. Utslagsgivande för valet av utförandeform bör vara rent ekonomiska kriterier, såväl för byggnadsverksamheten i stort som för olika typer av företag och arbeten. En fullt rättvisande jämförelse mellan egenregi- och entreprenadarbeten kan endast erhållas om förutsättningarna för arbetenas bedrivande är lika, vilket med hänsyn till ett flertal olika faktorer icke kan uppnås. Detta medför att vid exempelvis jämförande kalkyler korrigeringar måste göras beträffande icke kommensurabla kostnadselement.

En produktionsfaktor, som på grund av strukturförändringarna i verksamheten det varit svårt för det statliga

vägväsendet att effektivt utnyttja är arbetskraften. Den fortgående mekaniseringen av vägbyggandet har sålunda för väg- och vattenbyggnadsverkets del medfört ett visst överskott av grovarbetare som styrelsen haft att garantera sysselsättning. Samtidigt föreligger brist på yrkeskunnig maskinpersonal. Till följd av ogynnsam åldersfördelning och därmed större trögrörlighet har avgången av grovarbetare i huvudsak skett genom pensionering. För att erhålla en bättre sammansättning av arbetskraften har styrelsen varit nödsakad att utfärda förbud mot nyanställning samt att vidtaga åtgärder för viss överflyttning av vägbyggnadsarbetare till vägunderhållet. Verket har därför hittills endast haft begränsade möjligheter att obundet välja den lämpligaste utförandeformen. Detta har i sin tur medfört att tillgången på arbetskraft i vissa fall blivit avgörande för medelsfördelningen länen emellan.

I syfte att ernå jämställdhet med entreprenörerna måste man därför — i likhet med vad som gäller för annan statlig anläggningsverksamhet — fordra en större rörlighet hos arbetskraften. Under denna förutsättning är det lämpligt att driva en egenregiverksamhet, vars omfattning kan varieras alltefter det aktuella marknadsläget i olika delar av landet. Det skall sålunda icke vara ett mål för vägväsendet att i fråga om den ordinarie vägbyggnadsverksamheten upprätthålla en egenregiverksamhet av viss omfattning utan att detta kan motiveras av ekonomiska skäl, såsom för kontroll av verksamheten och uppföljning av utvecklingen.

#### 06.213. *Upprättande av programhandlingar*

För de byggnadsföretag, som skall utföras på entreprenad skall programhandlingar upprättas. Dessa skall in-

nehålla alla de uppgifter och upplysningar som erfordras för entreprenörens anbudsgivning och skall bygga på förplaneringen. Programhandlingarna tillsammans med antaget anbud utgör underlag för kontraktsskrivningen och skall som bilagor ingå i kontraktet. För att anbudsgivaren skall kunna avgiva ett så riktigt anbud som möjligt och för att sedermera bestämmelserna i kontraktet skall kunna utformas på med hänsyn till företagets art lämpligaste sätt ställes mycket stora anspråk på programhandlingarnas fullständighet och korrekthet.

#### 06.214. *Utförande*

Sedan en väl genomarbetad planläggning gjorts skall företaget utföras i enlighet härmed. Planläggningen skall vara så fullständig att avvikelser från planen endast uppkommer som följd av helt oförutsedda omständigheter.

Den långt drivna mekaniseringen medför att driftsavbrott i och för sig förorsakar stora merkostnader och dessutom försenar arbetena. Vid uppkomna eller befarade störningar i driften ankommer det därför i första hand på arbetsledaren eller vid entreprenadarbeten kontrollantpersonalen att vidtaga omedelbara åtgärder för att undvika eller begränsa förlusterna och vid behov påkalla hjälp av distriktets byggnadspersonal. På denna ankommer att följa verksamheten så att denna bedrivs i enlighet med utarbetade planer och lämna erforderliga råd och anvisningar för arbetets utförande. För att under arbetets gång snabbt kunna lösa uppkommande driftsfrågor skall företagets arbetsledning stå i ständig kontakt med vägförvaltningens byggnadssektion, som i sin tur genom inspektioner skall utöva en teknisk-ekonomisk tillsyn och kontroll av verksamheten.

### 06.215. *Entreprenadkontroll*

Under ett entreprenadföretags gång utövas kontrollen lokalt av därtill förordnad platskontrollant. Den växande företagsstorleken och entreprenadvolymer har nödvändiggjort en utökning av kontrollantpersonalen. Vid de största arbetena, såsom motorvägar eller större brobyggen, har uppbyggts en särskild kontrollantorganisation, i vilken ingår specialister på förekommande arbeten. Kontrollanten har att i första hand utöva en allmän kontroll vid arbetenas utförande samt att vara tillgänglig för samråd med entreprenörens arbetsledning för att snabbt lösa uppkommande problem. Därutöver åligger det kontrollanten att närvara vid utförandet av speciella arbeten såsom gjutningar och beläggningar samt att i samband härmed utföra erforderlig provtagning och härav föranledda undersökningar samt uppmäta och kontrollera utförda arbetskvantiteter m. m.

Under senare år har beläggningsverksamheten undergått en snabb ökning och svarar numera för en avsevärt större del av den totala verksamheten än tidigare bl. a. genom att enkla beläggningar utföres med användande av vägunderhållsmedel. Efter hand som allt fler vägar förses med beläggning ökas även den väglängd, som måste underhållas med nya slitlager. Den alldeles övervägande delen av beläggningarna utföres på entreprenad. Med hänsyn till verksamhetens stora omfattning måste inom denna sektor upprätthållas en betydande kontroll. För att effektivisera denna — bl. a. i fråga om de använda materialen och härav ingående kvantiteter — har man börjat utrusta vägförvaltningarna med särskilda laboratorier.

För brobyggnadsverksamheten finnes vid vägförvaltningarna en särskild brokontroll, vanligen under ledning av en

byggnadsavdelningen underställd förste kontrollant, ofta med biträdande personal. I den mån särskild platskontroll icke finns organiserad, vilket vanligen endast förekommer vid större broar, utövar nämnda personal kontrollen över samtliga brobyggnadsföretag och andra konstbyggnader inom länet, vilka utföres på entreprenad. Denna personal utnyttjas i vissa län även för ledning av underhållsarbeten på respektive läns broar etc. och sköter även i vissa fall den kontinuerliga inspektionen av broarna.

### 06.216. *Efterkalkyl*

Sedan ett företag slutförts, verkställs en efterkalkyl. Vid större arbeten bör efterkalkylen göras periodisk. Efterkalkylen göres efter samma mall som förkalkylen för att de verkliga kostnaderna lätt skall kunna jämföras med de beräknade. En utförligare efterkalkyl kan helt naturligt endast göras för egenregiarbeten och en mer summarisk för entreprenadarbeten.

### 06.3. *Underhåll av väg*

Sedan en väg färdigställt och avsynats vidmakthålles den i trafikdugligt skick genom åtgärder av underhållskaraktär. Endast en relativt liten del av vägnätet har emellertid som ovan framhållits blivit föremål för ombyggnad och därigenom fått en standard, som svarar mot nutida trafik, varför även vid förbättrad tillgång på investeringsmedel i fortsättningen endast en mycket begränsad del av vägnätet genom ombyggnad kan ges den standard, som fastställts i gällande vägbyggnadsanvisningar. Huvuddelen av vägnätet måste därför i möjligaste mån anpassas till trafikens krav genom underhållsarbeten och i anslutning till vägunderhållet bedrivna förstärkningsarbeten. Underhållets insatser kommer därför under överskådlig

tid att vara av väsentlig betydelse för den allmänna vägstandard. Med hänsyn till vägunderhållets uppgift att trygga framkomligheten på alla delar av vägnätet såväl sommar- som vintertid under alla tider på dygnet, blir verksamheten med nödvändighet mångskiftande. Vissa åtgärder är av begränsad och tillfällig art, föranledda av snabbt uppkommande behov, medan andra är kontinuerliga och möjliga att planlägga. De olika arbetena vid vägunderhållet kan uppdelas enligt följande.

#### *Servicearbeten*

Omedelbara servicearbeten (utryckningsarbeten): Till denna grupp räknas arbeten, som icke tål uppskov och vilka avser att hålla vägbanan i ett för trafiken tillfredsställande skick, såsom snöplogning, sandning mot ishalka, hyvling av grusvägbana samt flickning av grusväg och oljegrus. Dessa arbeten kan tidsmässigt icke planeras och kostnads- mässigt endast efter deras normala omfattning.

Planeringsbara servicearbeten: Till denna grupp räknas sådana servicearbeten, som kan planeras tidsmässigt, såsom spridning av krossgrus och dammbindning ävensom röjning för siktförbättring, underhåll av vägmärken, uppsättande av snöskärmar, rivning av oljegrus och andra för trafiksäkerheten betydelsefulla arbeten.

#### *Övriga vägunderhållsarbeten*

Samtliga till servicearbeten icke hänförliga arbeten, såsom tillverkning av krossgrus, tillverkning och utläggning av oljegrus, nya slitlager å beläggningar, utbyte av trummor, reparation av broar etc.

#### *Förstärknings- och förbättringsarbeten*

Kravet på framkomlighet och säkerhet gör att den beredskap som måste

upprätthållas särskilt för vinterväghållningen är i hög grad bestämmande för vägunderhållets organisation. Inom ramen för det minimibehov av egna personal- och maskinresurser, som ur servicesynpunkt erfordras i olika vägmästareområden gäller det att erhålla en så ekonomisk drift som möjligt. Beroende på det aktuella underhållsbehovet kan viss ledig kapacitet uppkomma, som kan utnyttjas för bedrivande av vissa arbeten av investeringskaraktär.

#### *06.31. Underhållsbehovets fastställande*

För att kunna bedöma behovet av olika åtgärder måste å ena sidan fastställas en standard och å den andra göras en kartläggning av vägnätet i kvalitetsavseende. Genom en jämförelse mellan det befintliga vägnätets kvalitet och de uppställda standardkraven erhålles en inventering av behoven att ligga till grund för planeringen.

I gällande vägbyggnadsanvisningar angives normer för vägstandard vid olika trafik. Beroende på det förhållandet att den största delen av vägnätet ännu icke ombyggt är det tillsvidare icke möjligt att för denna del av vägnätet helt tillgodose så höga standardkrav. Målsättningen torde därför i avvaktan på definitiv ombyggnad få sättas lägre. Att uppnå en tillfredsställande standard är emellertid vanligen icke möjligt enbart genom åtgärder av ren underhållskaraktär. Härför erfordras därför förbättringsarbeten på speciellt svaga vägdelar samt trafiksäkerhetsbefrämjande åtgärder.

#### *06.32. Planläggning av vägunderhållsverksamheten*

Underhållsbehoven är av så stor omfattning att de icke kan tillgodoses på kort sikt. På basis av resultatet av be-



hovsinventeringen torde därför erfordras en långsiktig planering av sådana arbeten, som icke är av servicekaraktär. Planläggningen av underhållsarbetena utgör ett led i den totalplanering av verksamheten, som erfordras för ett rationellt tillgodoseende av vägbehoven. Följaktligen strävar man till att samordna planläggningen av vägunderhållet med byggnadsverksamheten, så att omfattningen av förstärknings- och förbättringsarbeten, avsedda att bedrivas vid vägunderhållet avvägas mot av byggnadssidan planerade förstärkningsarbeten eller arbeten av egentlig investeringskaraktär.

Planläggningen på kort sikt måste ske genom uppgörandet av ett program för verksamheten för påföljande år. Programmet utgör en produktionsplan för vägunderhållet. Underhållsprogrammet skall omfatta samtliga typer av arbeten med angivande av arbetskvantiteter och erforderligt maskin- och materialbehov. Man erhåller härigenom en bild av de insatser som erfordras. Detta program skall ange vilka arbeten som man avser planera och utföra centralt genom distriktets försorg å ena sidan och genom vägmästarens i respektive områden å den andra. Till grund för underhållsprogrammet skall ligga detaljplaner för särskilda slag av arbeten. Sålunda skall för tillverkning och spridning av krossgrus, hyvling, sandning, snöröjning m. m. föreligga för vägmästarområdena uppgjorda planer. Arbetsvolymen skall därefter ligga till grund för en kostnadsberäkning av olika slag av arbeten såväl totalt som fördelade på vägmästarområden och distriktsförvaltning. Den kontinuerliga kostnadsredovisningen skall anknytas till kostnadsberäkningens uppställning.

En planläggning är emellertid icke möjlig utan kännedom om medelstilledningen. Den naturliga arbetsperioden

för vägunderhållet är liksom för byggnadsverksamheten kalenderåret. Verksamheten i början av året består av vinterväghållning medan övriga underhållsarbeten då vanligen endast kan bedrivas i begränsad omfattning. Under tjällossningsperioden utgöres vidare arbetena i stor omfattning av reparation efter inträffade skador. Angivna arbeten, vilkas omfattning beror av väderleksförhållandena, kan givetvis icke tidsmässigt planeras. Återstående del av året, då verksamheten kan bedrivas mer kontinuerligt, bör redovisningsmässigt utgöra en sammanhängande period för att arbetena skall kunna planeras effektivt. Det nuvarande systemet med beräkning av vägunderhållsanslaget budgetårsvis är ur planeringssynpunkt till avsevärd olägenhet, eftersom arbets säsongen härigenom delas upp på två medelsanvisningar. Den tid som erfordras för en rationell planläggning är dessutom nu för kort. Vid övergång till kalenderårsberäkning erhålles en ytterligare planeringstid på ett halvår vilket skulle möjliggöra en avsevärt effektivare planläggning.

### 06.33. Materialförsörjning

Materialbehovet tillgodoses både genom egen tillverkning och inköp. Vid vägunderhållet använda materialkvantiteter är avsevärt större än vid byggnadsverksamheten i egen regi. Vägunderhålllets behov av material har givetvis en större geografisk spridning och bör därför planeras för särskilda områden medan vägbyggnadsverksamhetens behov är mer lokalt begränsat till ett eller flera företag. För att på mest ekonomiska sätt tillgodose det totala materialbehovet kräves därför en samplanering beträffande sådana materialslag och andra förnödenheter, som är gemensamma.

#### 06.34. Färjdrift

På grund av olika geografiska och trafikmässiga förhållanden är behovet av färjförbindelser starkt varierande. Omfattande färjtrafik förekommer i skärgårdarna i Stockholms- och Göteborgsregionerna samt dessutom i de nordligaste länen. I vissa av de övriga länen förekommer färjtrafik i obetydlig omfattning och saknas helt i flera län. Planeringen och den kontinuerliga tillsynen av driften kräver stora arbetsinsatser särskilt inom skärgårdsregionerna med avsevärda trafiktoppar under sommarhalvåret.

#### 06.35. Uppföljning av vägunderhållsverksamheten

Den ovan angivna planeringen av vägunderhållet måste på sätt angivits kombineras med en kostnadsredovisning. Sedan ett antal år sker kontering och periodisk kostnadskontroll för varje vägmästarområde. Dessa data ingår i av styrelsen utarbetad statistik över vägunderhållskostnaderna. Som följd av de strukturförändringar som sker i vägunderhållsdriften och i samband härmed ändrad organisation av verksamheten torde målsättningen för kostnadsredovisningen få ändras. Det torde exempelvis vara ändamålsenligt att i vissa fall övergå till individuell redovisning av kostnaderna för arbeten på olika typer av vägar m. m.

#### 06.4. Städernas väg- och gatuhållning

I fråga om projektering, byggande och underhåll föreligger i princip icke någon skillnad mellan kronans väghållning och den statsbidragsberättigade väg- och gatuhållningen i städer och samhällen som är väghållare. Vad ovan angivits beträffande väghållningen på landsbygden gäller därför i tillämpliga delar även nämnda städer och samhällen.

Till statsbidragsberättigade vägar och gator hänföres allmänna vägar och för den allmänna samfärdseln erforderliga gator. Dessa leder utgör en integrerande och mycket betydelsefull del av landets vägnät, varför det är angeläget att projektering, byggande och underhåll sker med samma målsättning som för landsbygdens vägar.

Projekteringen i städerna är delvis av annan karaktär än på landsbygden till följd av de speciella problem, vilka är förenade med trafikledsplanering inom tätorter. Detta medför behov av personal med fackkunskaper inom trafikteknikens och stadsplaneringens område.

Enligt statsbidragsförordningen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att övervaka att de medel, som tilldelats städerna för byggande och underhåll på lämpligt sätt användes för därmed avsett ändamål.

För städernas byggande upprättas fördelningsplaner för en period om 5 år. Dessa skall liksom i fråga om flerårsplanerna för byggnadsverksamheten på landsbygden förnyas efter 3 år. Planerna upptar de företag, vilka skall bedrivas under perioden, med angivande av de år under vilka arbetet beräknas pågå. Förslag till fördelningsplan upprättas av städerna och insändes till vägförvaltningarna, vilka har att uppgöra förslag till angelägenhetsgradering. På grundval härav utarbetar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förslag till fördelningsplan för samtliga städer, vilket tillställs länsstyrelserna, som efter städernas hörande har att inkomma med yttrande. Efter eventuell överarbetning fastställs planen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

För att kunna tillvarata möjligheterna att bedriva vägbyggandet över längre sammanhängande vägsträckor kräves redan vid uppgörande av fler-

årsplaner resp. fördelningsplaner samordning mellan landsbygd och städer. Vägförvaltningarna måste därför bland annat för angelägenhetsprövningen av olika projekt fortlöpande hålla sig informerade om trafikförhållandena och planeringen av nya trafikleder i städerna ävensom tillse att trafikens framtida behov tillgodoses vid samhällsplaneringen. För fullföljande av uppgjorda planer erfordras ett fortlöpande samarbete mellan vägförvaltning och stad under hela utredningsskedet, omfattande såväl de allmänna riktlinjerna i vad avser sträckning, vägsektion och standard i övrigt som detaljutformningen av väg- och trafiktekniska anordningar.

Styrelsen har beträffande vissa större objekt under senare år arbetat efter denna princip genom att dess representanter tillsammans med kommunala representanter ingått i särskilda byggnadskommittéer. Detta gäller de stora bro- och tunnelprojekten i Stockholms- och Göteborgsområdena. Detta har medfört att samförstånd i projekteringsarbetet kunnat uppnås på ett tidigt stadium och arbetsplanerna härigenom kunnat framläggas i sådant skick att den slutliga granskningen och godkännandet i hög grad underlättats. Motsvarande bör i princip ske även vid projekteringen av mera ordinära företag.

I många fall förfogar städerna icke över kvalificerad projekteringspersonal utan är hänvisade till att anlita konsulter. Detta gäller i första hand de mindre städerna men även städer med egen projekteringspersonal. Finner man vid de samråd som i det föregående omnämnts att konsult bör anlitas, krävs att staden och vägförvaltningen är överens om de allmänna riktlinjerna för uppdraget jämte tidsplan för projekteringsarbetet. Projekteringen skall

även följas upp genom regelbundet återkommande samråd mellan vägförvaltning, stad och konsult.

Den nya byggnadslagstiftningen, som innebär att flertalet stadsplaner kommer att fastställas av länsstyrelserna i stället för av Kungl. Maj:t, medför ett ökat ansvar för vägförvaltningarna. I sådana fall då planen är av större omfattning eller eljest av större allmän betydelse skall den även fortsättningsvis fastställas av Kungl. Maj:t. Tidigare, då samtliga beslut fattades av Kungl. Maj:t, fick väg- och vattenbyggnadsstyrelsen möjlighet att göra väg- och trafiksynpunkterna gällande i högsta instans. I dagens läge däremot ankommer det på vägförvaltningarna att inför den fastställande myndigheten hävda sådana synpunkter. Detta förhållande gör det än mer angeläget att vägförvaltningarna får möjlighet att medverka redan i det förberedande skedet av stadsplaneringen.

Då arbetsplan färdigställts skall den insändas till vägförvaltningen, som normalt ombesörjer den byggnadstekniska och trafiktekniska granskningen.

Arbetsplaner avseende vägar fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Arbetsplaner avseende gator kräver icke fastställelse utan godkännes av vägförvaltningen. I anslutning till fastställelsebeslut resp. godkännande har vägförvaltningen att godkänna statsbidragsberättigad kostnad ävensom bidragsprocent för företaget. Med hänsyn till att statsbidrag numera regelmässigt utgår till kostnader för marklösen innebär godkännandet av marklösenkostnader en väsentlig utökning av vägförvaltningarnas arbetsuppgifter.

Beträffande byggnadsverksamheten ankommer det på vägförvaltning att i förekommande fall godkänna upphandling samt att — utöver den entreprenadkontroll som städerna själva handhar —

svara för kontrollen av de väg- och gatubyggnadsföretag till vilka statsbidrag utgår. Då enligt den nya statsbidragsförordningen huvudvikten lägges vid den löpande kontrollen av arbetena i stället för som tidigare vid redovisningen kommer detta att innebära en väsentlig uppgift för vägförvaltningarnas byggnadsavdelningar. Uppkommer ändrade förhållanden under arbetets gång som påkallar revidering av arbetsplanen i tekniskt eller ekonomiskt avseende skall sådan revidering ske under pågående arbete.

#### 06.5. Enskild väghållning

Ärenden angående statsbidrag till den enskilda väghållningen förberedes av vägförvaltningarna. Beslut i bidragsfrågorna fattas av respektive länsstyrelse efter föredragning av vägdirektören.

#### 06.51. Byggande av enskild väg

Då fråga uppkommit om byggnadsbidrag, rådfrågas vanligen vägförvaltningen innan framställning om bidrag inges till länsstyrelsen. Genom vägförvaltningens försorg undersökes de närmare förutsättningarna för företagens genomförande, såsom vissa tekniska frågor och den beräknade byggnadskostnaden. Dessutom krävs ofta laga förrättning för fastställande av kostnadsfördelningen mellan vägintressenterna.

Finnes förutsättningar för statsbidrag meddelas sökanden lämplig tidpunkt för arbetsplanens upprättande ävensom — i förekommande fall — förslag på förrättningsman. Särskilt statsbidrag härför (s. k. planeringsbidrag) kan utgå. Innan länsstyrelsen beviljar statsbidrag, skall godkänd arbetsplan föreligga.

Sedan bidrag beviljats tecknas kontrakt eller överenskommelse mellan länsstyrelsen och väghållaren rörande

de förutsättningar, under vilka bidrag utgår. Arbetenas utförande sker under överinseende av en särskilt förordnad kontrollant. Vägförvaltningen svarar för den löpande kontrollen under byggnadstiden.

Statsbidrag utbetalas i tre omgångar, varav första tredjedelen sedan företaget påbörjats, andra sedan minst hälften av arbetet färdigställts och den sista tredjedelen sedan det avsynats och godkänts.

Efter arbetenas slutförande verkställer vägförvaltningen avsyning.

Förvaltningen biträder väghållarna även med utarbetande av program- och anbudshandlingar, infordrande och granskning av anbud samt med upprättande av entreprenadkontrakt.

#### 06.52. Underhåll av enskild väg

Ansökan om underhållsbidrag skall inges till länsstyrelsen.

Undersökning av förutsättningarna för statsbidrag göres av vägförvaltningen vid särskild förrättning, s. k. uppskattningsförrättning. Vid denna utreds om statsbidrag bör utgå samt i så fall vilka åtgärder, som kan krävas för att vägen skall bli i trafikdugligt skick. Vidare uppskattas den årliga kostnaden för underhållet samt kostnaden för de iståndsättningsåtgärder som behöver vidtagas på vägen. Vid förrättningen upprättas protokoll, över vilket väghållarna beredes tillfälle att yttra sig.

Vid bifall till ansökan om statsbidrag fastställer länsstyrelsen ett visst årligt underhållsbidrag att gälla under en 5-årsperiod. Kontrakt eller överenskommelse med väghållarna tecknas av länsstyrelsen. Omuppskattning verkställs vart femte år. Omfattningen av eventuella iståndsättningsåtgärder fastslås även vid dessa tillfällen. Vägförvaltningen verkställer årligen besiktningar av alla vägar med statsbidrag.

Handläggningen av ärenden angående bidrag till anskaffande av maskiner och redskap samt lån för maskinanskaffning sker i stort sett efter enahanda grunder.

1960 års vägsakkunniga har i ett under 1961 avgivet delbetänkande framlagt förslag bl. a. rörande förenkling av bidragsberäkningen samt bidragsärendenas handläggning.

## KAPITEL 07

### Ny regional indelning

I det föregående har beskrivits den strukturomvandling av verksamheten på vägområdet, vilken skett som resultat av framstegen inom vägbyggnads- och vägunderhållstekniken. Härigenom har förhållandena på området utvecklats så, att för detta i väsentliga avseenden gäller samma krav som för all annan produktion.

Väg- och vattenbyggnadsverket tillhör icke de s. k. affärsdrivande verken, utan utgör ett centralt ämbetsverk med underlydande länsförvaltningar. Den totala omslutningen av de ordinarie vägbyggnads- och vägunderhållsanslagen för väghållningen på landet överstiger nu 800 Mkr per år, vartill kommer bidragsmedel till den kommunala och enskilda väghållningen om sammanlagt ca 300 Mkr. Till jämförelse kan nämnas att motsvarande kostnader vid vägväsendets förstatligande var ca 100 resp. 12 Mkr. Med den ökning av verksamheten som skett och den centrala roll som vägkommunikationerna fyller i dagens samhälle har de ekonomiska synpunkterna på väghållningen blivit alltmer framträdande. Det förhållandet att väg- och vattenbyggnadsverket icke är affärsdrivande får icke utgöra ett hinder för en sådan utformning av organisationen, som medger ett ur alla synpunkter fullgott arbetsresultat.

För ett effektivare utnyttjande av de tekniska framstegen har inom ramen för tillgängliga medel vidtagits vissa begränsade organisationsförändringar så-

väl inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som vid vägförvaltningarna. I kapitel 08 och 09 lämnas förslag till de ändringar av personalorganisationen, som kommittén funnit erforderliga för att tillvarataga möjligheterna till ytterligare effektivisering av väghållningen. Ett fullständigt utnyttjande av tillgängliga resurser nödvändiggör emellertid även en översyn av områdena för vägväsendets distriktsförvaltningar.

Den nuvarande regionala indelningen genomfördes vid vägväsendets förstatligande år 1944. Anknytningen till länen betingades av de förbättrade möjligheter till erforderligt samarbete med länsstyrelserna och övriga länsmyndigheter som denna distriktsindelning ansågs skola medföra. Länsstyrelsernas inflytande på vägfrågornas behandling gör sig — fränsett handläggningen av vissa ordningsfrågor — främst gällande på planläggningssidan genom medverkan vid uppgörande av flerårsplanerna för vägbyggnadsverksamheten. Härav följer att tillskapandet av för vägväsendet lämpliga driftsenheter icke behöver inverka på länsstyrelsernas handläggning av vägfrågorna.

Redan vid vägväsendets förstatligande framfördes förslag till större distrikt. 1938 års vägsakkunniga framlade nämligen som första indelningsalternativ en distriktsorganisation om 12 distrikt. Till stöd härför anfördes följande huvudsynpunkter.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> SOU 1941:12 sid. 92.

»Ur statsfinansiell synpunkt böra distrikten icke vara flera än vad som oundgängligen kräves, enär personalbehovet och därmed kostnaderna för hela organisationen stiga med ökat antal distrikt.

Ser man distriktsindelningen ur väg- och vattenbyggnadsstyrelsens synpunkt, är det ett önskemål att ej ha för många distrikt, ty med ökning av deras antal blir arbetet inom styrelsen mera tungrott och arbetsbördan större.

För att ej centralstyrelsen skall bli alltför belastad och hela vägförvaltningen för mycket centraliserad samt därigenom faran för byråkratisk tågordning ökad, bör befogenhet givas distriktsförvaltningarna att med ganska hög grad av självständighet handlägga vägfrågorna, var och en inom sitt område. Härav följer att det måste ställas stora anspråk på cheferna för distriktsförvaltningarna, i det följande kallade vägdirektörer, ifråga om kunnighet, erfarenhet och omdöme. De måste vara mäktiga att på eget ansvar handlägga betydelsefulla frågor. Tillgången på ledande krafter av den kvalitet, som synes erforderlig för vägdirektörsbefattningar, torde tala för att antalet distrikt blir begränsat.

Å andra sidan bör storleken av distrikten anpassas så, att en vägdirektör kan ingående lära känna sitt distrikts vägfrågor och medhinna att verka ledande på vägområdet inom distriktet.

Vidare förtjänar framhållas den organisatoriskt riktiga regeln, att alla distrikten, såvitt möjligt, inrymma lika stora arbetsuppgifter, så att de kunna organiseras enhetligt och likformigt med likvärdiga och ungefär lika arbetstyngda befattningshavare, varmed också följer möjligheten att genomföra en enhetlig lönegradsplacering.

Vid bestämmandet av vägdistriktens omfattning bör hänsyn även tagas till att organisationen blir så väl lämpad som möjligt att omhänderha den tekniskt-ekonomiska verksamheten.

Även om man med hänsyn till arten av länsstyrelsernas befattning med vägväsendet efter ett förstatligande anser, att en vägdistriktsindelning principiellt kan ske utan avseende å länsgränser, bidrager det dock — om länsstyrelserna även framdeles skola vaka över att vägnätet tillgodoser bygdens behov — till reda vid dessa frågors handläggning att distriktens gränser i största möjliga mån sammanfalla med länsgränser.

Indelningen bör i största utsträckning ske

så, att distrikten omfatta sammanhängande vägsystem. Det är vidare önskvärt, att gränserna dragas så, att varje distrikt får en lämplig centralort till säte för distriktsförvaltningen.

En distriktsindelning med tillämpning av dessa synpunkter leder närmast till att landet indelas i ett fåtal, tämligen stora distrikt.»

De skäl som de sakkunniga anförde till stöd för större distrikt för vägväsendet än de nuvarande länen gäller i än högre grad idag. Men även med hänsyn till utvecklingen inom andra områden av samhällslivet föreligger sedan lång tid behov av en översyn av länsindelningen. I riksdagen har även upprepade gånger framförts förslag om en ändrad länsindelning, varvid särskilt uppmärksammats olägenheterna med alltför små län men även framhållits behovet av en geografiskt lämpligare länsindelning än den nu gällande. Statsrevisorerna behandlade frågan år 1957 och föreslog härvid att den administrativa indelningen av riket i län skulle göras till föremål för en allsidig och förutsättningslös utredning. I sitt av riksdagen (skr. nr 399) godkända utlåtande i ärendet (nr 182) anförde statsutskottet bl. a. följande.

»De med den nuvarande indelningen förenade olägenheterna äro emellertid i vissa fall så stora, att åtgärder för deras undanröjande framstå som angelägna. Mot bakgrund härav vill utskottet föreslå, att en förberedande eller mer begränsad utredning i frågan kommer till stånd. Denna bör främst anknyta till förhållandena i de län eller länsdelar där problemen äro dagsaktuella, vilket framförallt torde gälla Stockholms- och Göteborgsregionerna. Verkställandet av densamma synes lämpligen kunna anförtros en eller ett par experter på hithörande område. Utskottet förutsätter därvid att samråd sker med de regionala och lokala myndigheterna och institutionerna inom länen. Med anledning av det ytterligare material som sålunda kan erhållas torde frågan om en allmän översyn av länsindelningen få upptagas till förnyad prövning. Redan i samband med den

av utskottet förordade utredningen synes dock vissa principiella frågor rörande länsindelningen i stort, såsom exempelvis lämpligheten av större territoriella enheter, böra göras till föremål för närmare undersökning.»

I enlighet med givna direktiv begränsade den tillsatta utredningen, 1959 års länsindelningsutredning, sitt arbete till förhållandena i Stockholms- och Göteborgsregionerna, i första hand Stockholms stad och län samt Göteborgs och Bohus län samt i andra hand Uppsala, Södermanlands, Älvsborgs och Hallands län. Indelningsändringar som kunde bli påkallade beträffande andra län bedömdes endast översiktligt. Vidare angavs i direktiven att utredningen borde vara en expertutredning med uppgift att klargöra den näringsgeografiska grupperingen och regionindelningen inom de båda storstadsområdena, vars resultat närmare skulle prövas genom en kommitté med parlamentarisk anknytning.

Sedan 1959 års länsindelningsutredning numera avslutat sitt arbete (SOU 1961: 40) har Kungl. Maj:t i slutet av år 1961 förordnat sakkunniga att biträda med utredning av vissa indelningsfrågor i Stockholms, Göteborgs och Bohus samt Malmöhus län. Eftersom utredningens uppdrag är begränsat till angivna län är för närvarande ovisst när en framtida, generell reform av länsindelningen kan genomföras. Det är vidare ovisst om en sådan reform kommer att leda till genomgripande ändringar av den nuvarande länsindelningen eller endast avse mindre gränsjusteringar. Om man avser att genomföra en ny länsindelning för att få en ur näringsgeografisk synpunkt lämplig avgränsning och tillräckligt befolkningsunderlag för bl. a. en rationell administration samt en effektivare sjukvårdsorganisation är det icke troligt, att man därmed skulle erhålla en områdesindelning lämplig för vägväsendets

uppgifter. Syftar man nämligen till att helt tillvarata de produktiva resurserna och möjligheterna till ytterligare rationaliseringar inom vägväsendet, vilket av samhällsekonomiska skäl måste eftersträvas, är det nödvändigt, att områdena för vägväsendets distriktsförvaltningar bestämmes utifrån de förutsättningar som gäller för väghållningen och icke av utvecklingen på andra, icke-tekniska samhällsområden. Distriktsindelningen vid de med väg- och vattenbyggnadsverket närmast jämförbara affärsdrivande verken med teknisk eller speciell inriktning, såsom statens järnvägar, postverket och televerket, har även utformats efter för respektive verksamheter gällande förutsättningar. Avgränsningen av dessa områden har skett oberoende av länsgränserna. Härvid har dock av praktiska skäl kommun- och länsgränser beaktats i möjligaste mån.

Målsättningen för en ändrad distriktsindelning för vägväsendet kan sammanfattas i följande punkter,

distrikten skall vara av lämplig storlek ur väghållningssynpunkt,

indelningen bör anknyta till transportområden och grupper av funktionella regioner och i möjligaste mån till länsindelningen,

större städers influensområde ur trafiksynpunkt bör huvudsakligen återfinnas inom ett distrikt samt

de starkast trafikerade vägarna bör uppdelas på så få distrikt som möjligt.

#### **07.1. Distriktens storlek ur väghållningssynpunkt**

De pågående strukturella förändringarna på många områden av teknisk-ekonomisk verksamhet kännetecknas av en övergång till större produktionsenheter med en längre driven arbetsfördelning, som möjliggör en fullständigare utnyttjning av personal och tekniska hjälpmedel. På byggnads- och anlägg-



| Län                 | Väglängd, km |                         | Land-<br>areal<br>km <sup>2</sup> | Väg-<br>täthet<br>km/<br>mil <sup>2</sup> | Bilbe-<br>stånd<br>1.1.1961<br>1 000 st | Vägnätet fördelat på trafikklasser |             |               |                 |                 |       |
|---------------------|--------------|-------------------------|-----------------------------------|---|---|------------------------------------|-------------|---------------|-----------------|-----------------|-------|
|                     | Totalt       | Därav<br>riks-<br>vägar |                                   |   |   | Trafikklasser. Antal fordon/dygn   |             |               |                 |                 |       |
|                     |              |                         |                                   |   |   | 0—150                              | 150—<br>500 | 500—<br>1 000 | 1 000—<br>2 000 | 2 000—<br>5 000 | 5 000 |
| 1                   | 2            | 3                       | 4                                 | 5   | 6                                       | 7                                  | 8           | 9             | 10              | 11              | 12    |
| Stockholms.....     | 3 293        | 413                     | 7 638 <sup>1</sup>                | 43  | 212 <sup>1</sup>                        | 1 370                              | 992         | 432           | 206             | 193             | 82    |
| Uppsala.....        | 2 076        | 331                     | 5 252                             | 40  | 31                                      | 994                                | 682         | 137           | 83              | 148             | —     |
| Södermanlands.....  | 2 689        | 426                     | 6 323                             | 43  | 42                                      | 1 099                              | 897         | 330           | 112             | 142             | —     |
| Östergötlands.....  | 4 187        | 464                     | 10 057                            | 42  | 63                                      | 2 578                              | 982         | 242           | 210             | 102             | 22    |
| Jönköpings.....     | 4 616        | 521                     | 10 589                            | 44  | 53                                      | 2 812                              | 948         | 391           | 119             | 101             | —     |
| Kronobergs.....     | 3 851        | 524                     | 8 976                             | 43  | 29                                      | 2 462                              | 828         | 357           | 96              | 70              | —     |
| Kalmar.....         | 3 945        | 566                     | 11 098                            | 36  | 42                                      | 1 821                              | 1 411       | 442           | 171             | 25              | —     |
| Gotlands.....       | 1 492        | —                       | 3 140                             | 48  | 10                                      | 788                                | 608         | 91            | 6               | —               | —     |
| Blekinge.....       | 1 494        | 155                     | 2 909                             | 51  | 23                                      | 703                                | 487         | 144           | 42              | 80              | —     |
| Kristianstads.....  | 3 709        | 540                     | 6 156                             | 60  | 49                                      | 1 634                              | 1 086       | 445           | 234             | 157             | 1     |
| Malmöhus.....       | 3 989        | 467                     | 4 752                             | 84  | 111                                     | 1 941                              | 1 070       | 478           | 253             | 205             | 22    |
| Hallands.....       | 2 513        | 268                     | 4 754                             | 53  | 31                                      | 1 156                              | 852         | 151           | 142             | 142             | 12    |
| Göteborgs o Bohus . | 2 659        | 230                     | 4 956                             | 54  | 98                                      | 1 272                              | 804         | 247           | 143             | 130             | 19    |
| Älvsborgs.....      | 5 189        | 480                     | 11 710                            | 44  | 68                                      | 2 933                              | 1 338       | 455           | 207             | 168             | —     |
| Skaraborgs.....     | 3 977        | 523                     | 8 071                             | 49  | 47                                      | 1 652                              | 1 514       | 404           | 304             | 44              | —     |
| Värmlands.....      | 4 812        | 605                     | 17 605                            | 27  | 55                                      | 2 016                              | 1 886       | 560           | 140             | 49              | 4     |
| Örebro.....         | 2 572        | 420                     | 8 345                             | 31  | 51                                      | 1 222                              | 715         | 256           | 210             | 101             | 1     |
| Västmanlands.....   | 2 371        | 302                     | 6 447                             | 37  | 44                                      | 1 171                              | 720         | 217           | 165             | 61              | —     |
| Kopparbergs.....    | 4 912        | 558                     | 28 351                            | 17  | 56                                      | 2 274                              | 1 654       | 406           | 309             | 114             | 4     |
| Gävleborgs.....     | 3 408        | 671                     | 18 191                            | 19  | 50                                      | 757                                | 1 600       | 505           | 262             | 113             | 4     |
| Västernorrlands.... | 5 643        | 750                     | 24 123                            | 23  | 50                                      | 3 163                              | 1 672       | 376           | 252             | 58              | 4     |
| Jämtlands.....      | 5 196        | 714                     | 47 509                            | 11  | 23                                      | 3 361                              | 1 282       | 288           | 27              | 18              | —     |
| Västerbottens.....  | 9 019        | 1 066                   | 55 395                            | 16  | 43                                      | 6 407                              | 1 818       | 433           | 138             | 18              | —     |
| Norrbottnens.....   | 8 153        | 1 105                   | 98 911                            | 8   | 43                                      | 5 474                              | 1 704       | 235           | 170             | 3               | —     |
| Summa               | 95 765       | 12 099                  | 411 258                           | 23  | 1 324                                   | 51 060                             | 27 550      | 8 022         | 4 001           | 2 242           | 175   |

<sup>1</sup> Inkl. Stockholms stad.

ningsområdet, där utvecklingen av nya arbetsmetoder i flera avseenden gått särskilt snabbt, har behovet av förändringar efterhand starkt ökat. Inom den del av anläggningsverksamheten som väghållningen utgör, är förändringarna i verksamhetens struktur, som framgår av det föregående, mycket framträdande.

För att möjliggöra en rationell verksamhet med utnyttjande av moderna tekniska hjälpmedel i alla stadier av vägproduktionen måste distrikten med hänsyn till vägnätets omfattning, föreliggande utbyggnadsbehov och övriga arbetet påverkande faktorer innefatta en så stor arbetsmängd att en ändamålsenlig arbetsfördelning kan genomföras. Detta

möjliggör bl. a. en längre driven specialisering och även i övrigt en effektivare arbetsorganisation. En ekonomisering med tillräckliga resurser fordrar därför distrikt av ur driftssynpunkt lämplig storlek. Den förväntade ytterligare trafikökningen under 1960-talet med krav på än större insatser av vägorganisationen gör att dessa synpunkter än mer måste beaktas.

För att vägorganisationen skall bli så enhetlig som möjligt bör distrikten med hänsyn till arbetsmängden sinsemellan icke avvika alltför mycket. Betydelsen härav framhölls redan av vägförstatligandekommittén. De nuvarande länen uppvisar emellertid, som fram-

## Sjellsdata beträffande länen

| Trafik-<br>arbete<br>riksvä-<br>gar milj.<br>fordons-<br>km | Folkmängd, 1 000 st |                         |                 | Urba-<br>nise-<br>rings-<br>grad | Folk-<br>täthet  | Antal städer och tätorter i olika storlek |               |               |               |                |                |                |                  |          |
|---|---------------------|-------------------------|-----------------|----------------------------------|------------------|---|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|------------------|----------|
|   | Totalt              | Därav<br>lands-<br>bygd | Därav<br>städer |                                  |                  | 200—                                      | 500—          | 1 000—        | 2 000—        | 5 000—         | 10 000—        | 20 000—        | 20 000—          | > 50 000 |
|   |                     |                         |                 |                                  |                  | 500<br>inv.                               | 1 000<br>inv. | 2 000<br>inv. | 5 000<br>inv. | 10 000<br>inv. | 20 000<br>inv. | 50 000<br>inv. | > 50 000<br>inv. |          |
| 13  | 14                  | 15                      | 16              | 17                               | 18               | 19  | 20            | 21            | 22            | 23             | 24             | 25             | 26               |          |
| 407,1   | 1 269 <sup>1</sup>  | 258                     | 1 011           | 94 <sup>1</sup>                  | 166 <sup>1</sup> | 24  | 14            | 9             | 11            | 9              | 1              | 4              | 1                |          |
| 226,4   | 168                 | 77                      | 91              | 71                               | 32               | 16  | 8             | 8             | 2             | 1              | 1              | —              | 1                |          |
| 283,0   | 228                 | 92                      | 136             | 71                               | 36               | 20  | 15            | 7             | 4             | 4              | 2              | —              | 1                |          |
| 295,0   | 358                 | 150                     | 208             | 73                               | 36               | 43  | 10            | 7             | 11            | 2              | 1              | 1              | 2                |          |
| 223,4   | 285                 | 146                     | 139             | 70                               | 27               | 33  | 18            | 10            | 10            | 3              | 3              | —              | 1                |          |
| 184,1   | 159                 | 126                     | 33              | 54                               | 18               | 25  | 21            | 8             | 4             | 3              | —              | 1              | —                |          |
| 207,0   | 236                 | 156                     | 80              | 61                               | 21               | 42  | 31            | 12            | 6             | 2              | 2              | 1              | —                |          |
| —   | 54                  | 39                      | 15              | 42                               | 17               | 8   | 3             | 2             | —             | —              | 1              | —              | —                |          |
| 95,6  | 144                 | 85                      | 59              | 64                               | 50               | 28  | 5             | 6             | 3             | 3              | 1              | 1              | —                |          |
| 288,1   | 256                 | 197                     | 59              | 61                               | 42               | 64  | 26            | 13            | 12            | 2              | 2              | 1              | —                |          |
| 367,6   | 626                 | 200                     | 426             | 81                               | 132              | 62  | 30            | 7             | 11            | 2              | 2              | 2              | 2                |          |
| 248,2   | 170                 | 97                      | 73              | 56                               | 36               | 24  | 12            | 2             | 2             | 2              | 1              | 1              | —                |          |
| 204,8   | 625                 | 140                     | 485             | 88                               | 126              | 26  | 20            | 11            | 6             | 2              | —              | 1              | 1                |          |
| 306,6   | 375                 | 223                     | 152             | 65                               | 32               | 51  | 20            | 14            | 12            | 4              | 2              | 1              | 1                |          |
| 231,9   | 250                 | 162                     | 88              | 53                               | 31               | 31  | 14            | 9             | 5             | 3              | 3              | 1              | —                |          |
| 199,4   | 291                 | 184                     | 107             | 59                               | 17               | 25  | 10            | 8             | 10            | 4              | 2              | 2              | —                |          |
| 244,3   | 262                 | 127                     | 135             | 74                               | 31               | 31  | 20            | 7             | 6             | 5              | —              | 1              | 1                |          |
| 141,6   | 232                 | 99                      | 133             | 79                               | 36               | 23  | 4             | 6             | 5             | 3              | 4              | —              | 1                |          |
| 285,6   | 286                 | 207                     | 79              | 73                               | 10               | 84  | 23            | 16            | 9             | 5              | 2              | 2              | —                |          |
| 331,1   | 293                 | 175                     | 118             | 69                               | 16               | 41  | 23            | 12            | 8             | 1              | 4              | 1              | 1                |          |
| 279,3   | 286                 | 209                     | 77              | 63                               | 12               | 40  | 20            | 20            | 7             | 3              | 1              | 2              | —                |          |
| 134,2   | 140                 | 115                     | 25              | 43                               | 3                | 35  | 12            | 4             | 2             | 1              | —              | 1              | —                |          |
| 196,2   | 240                 | 189                     | 51              | 52                               | 4                | 40  | 14            | 13            | 8             | 2              | 1              | 1              | —                |          |
| 207,8   | 262                 | 180                     | 82              | 64                               | 3                | 73  | 26            | 15            | 7             | 3              | 2              | 1              | —                |          |
| 5 588,3   | 7 495               | 3 633                   | 3 862           | 73                               | 18               | 889                                       | 399           | 226           | 161           | 69             | 38             | 26             | 13               |          |

går av tab. 07: 1, i ett flertal avseenden högst varierande förhållanden.

Vad först beträffar vägnätets totala omfattning föreligger betydande variationer mellan de större och mindre länen. Vägnätet i Västerbottens län omfattar sålunda en längd av allmänna vägar, som är sex gånger större än i Blekinge län. Fördelningen på vägkategorier enligt indelningen i vägplanen är även väsentligt olika i länen beroende på vägnätets funktion. Denna indelning återspeglar delvis trafikförhållandena länen emellan, eftersom det vanligen mera trafikerade riksvägnätet till största delen återfinnes i södra Sverige. Det mera förgrenade och mindre trafikerade

länsvägnätet, som når särskilt stor omfattning i norrlandsläna, är även betydligt livligare trafikerat i de södra delarna av landet.

Redan av variationerna med avseende på vägnätet och vägtrafiken framgår, att det vid nuvarande distrikt, sammanfallande med länen, icke är möjligt att bygga upp en enhetlig personalorganisation, som tillgodoser behovet av specialister och annan kvalificerad personal. Upprätthåller man nämligen kravet på en ur teknisk synpunkt likformig och sakkunnig handläggning av vägfrågorna över hela landet, har det visat sig att detta krav till följd av den starka differentieringen på det vägtek-

niska området icke kan tillgodoses inom flertalet av de nuvarande länen, eftersom en personaluppsättning av härför erforderlig omfattning och kvalitet icke kan utnyttjas effektivt. Detta gäller i särskilt hög grad de minsta länen men även i de medelstora och vissa av de större länen skulle en ytterligare utbyggnad av personalorganisationen icke vara ekonomiskt försvarbar, i den mån specialinriktad personal i tillräcklig omfattning överhuvudtaget kan anskaffas. I särskilt angelägna fall har styrelsen, som tidigare nämnts, vidtagit förstärkningar vid vägförvaltningarna. I andra fall åter har stor återhållsamhet i nämnda avseende måst iakttagas på grund av knapp medelstildelning. De ständigt växande och mera svårbemästrade arbetsuppgifterna gör emellertid, att det i längden blir ohållbart att avvisa vägförvaltningarnas krav på ökning av personalresurserna.

Vid avgränsningen av lämpliga distrikt för väghållningen måste sålunda hänsyn tagas till såväl vägnätets omfattning som trafikförhållandena. Generellt gäller att ringa trafik fordrar mindre arbetsinsatser per km väg räknat än livligare trafik. Man kan därför ur arbetsynpunkt acceptera en större väglängd i lågtrafikerade områden. I norrlands-läna, där en mycket stor del av vägnätet upptar ringa trafik och vägnätet är särskilt glest, kan man därför godtaga till ytan väsentligt större områden än i södra Sverige. Å andra sidan framstår det som motiverat att i högtrafikerade regioner i vissa fall begränsa områdena för distriktsförvaltningen att till arealen understiga vad som i övrigt kan betraktas som normalt. Till följd av trafiken och den starka befolkningskoncentrationen i och invid större tätorter blir vägfrågorna ofta svårlösta, detta så mycket mer som trafiklederna, såväl de genomgående riksvägarna som vä-

garna till fritidsområdena, måste dimensioneras för särskilt stor kapacitet. Dessa förhållanden är starkt framträdande i områdena kring de största städerna, speciellt inom Stockholms- och Göteborgsområdena men även i västra delen av Skåne.

För uppbyggnad av med hänsyn till den totala arbetsmängden mer enhetliga distriktsförvaltningar skulle sålunda principiellt ett större område med glest och till huvudsaklig del ringa trafikerat vägnät ur arbetsynpunkt motsvaras av ett mindre område med tätare och livligare trafikerat vägnät.

Väghållningens allmänna uppgift att tillgodose näringslivet och befolkningens behov av vägförbindelser innefattar dels vidmakthållande och dels förbättring av vägnätet för att trygga framkomligheten. Intresset ur samhällsekonomisk synpunkt av ett rationellt vägväsende anknyter till möjligheterna att förbättra förutsättningarna för näringslivet genom utnyttjande av mer ekonomiska transportfordon, öka vägnätets kapacitet i tätbebyggda områden och på högtrafikerade leder i övrigt samt att allmänt befordra framkomligheten och öka trafiksäkerheten. Tillgodoseendet av vägbehoven har därför i allt högre grad blivit ett riksintresse. Planeringen fordrar en överblick och samordning av vägfrågorna i helt annan utsträckning än tidigare. Det kontinuerliga utredningsarbete som bedrivs inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen syftar till att följa upp utredningsmaterialet i vägplanen och successivt komplettera och utveckla underlaget för verksamheten, varigenom förutsättningar skapas för en »rullande» planering.

Vägplanen innefattar förslag till utbyggnad av ett riksvägnät och principerna för länsvägnätets upprustning. Riksvägnätet avser att omfatta de för näringslivet och befolkningen viktigas-

te vägarna samt de genomgående och sammanbindande lederna. Detta vägnäts funktion är bl. a. att sammanknyta skilda regioncentra med läns- och landsdelscentra och dessa centra i sin tur med varandra och med huvudstaden. Länsvägnätets allmänna funktion är att bilda ett mer förgrenat nät av sekundärvägar för de mycket kortväga transporter och att utgöra uppsamlings- och fördelningsleder för trafiken till och från de större lederna.

Det program för vägnätets utbyggnad, som återfinnes i vägplanen, har skapat förutsättningar för en ny inriktning av verksamheten. Planerna för utbyggnaden av vägnätet har härigenom fått en mer konkret innebörd att avse vissa bestämda leder, som successivt skall utbyggas genom utarbetandet av flerårsplaner för vägbyggnadsverksamheten. Härigenom kommer de särskilda vägprojekten att ingå som ett led i en systematisk utbyggnad av vissa förbindelseleder.

Som framgår av kap. 06 måste projekten i flerårsplanerna med hänsyn till turordningen utväljas efter deras roll att befrämja ekonomiska eller andra väsentliga samhällliga intressen. Med denna målsättning kan tilldelningen av investeringsmedel bli mycket varierande, alltefter förekomsten av särskilt angelägna projekt och nödvändigheten att snabbt färdigställa sådana företag som med hänsyn till möjliga trafikvinster är högräntabla. Sålunda kan en viss region tidvis tilldelas investeringsmedel av betydande omfattning för att under ett senare skede få stå tillbaka för utbyggnaden av vägnätet inom andra regioner.

De olägenheter som en varierande investeringsvolym och därmed arbetsmängd medför hänför sig till omöjligheten att vid mer betydande svängningar i verksamhetens omfattning upprätthå-

la en kontinuerlig och ekonomisk drift. Dessa svårigheter, som gör sig gällande såväl inom projekterings- som byggnadsverksamheten, belyses närmare i det följande.

Vad först beträffar projekteringsverksamheten har arbetsmetoderna, som tidigare beskrivits, helt förändrats. De nya tekniska hjälpmedlen har möjliggjort projektering av längre sammanhängande vägsträckor, vilket skapar förutsättningar för ett rationellare vägbyggande genom större företag. Med den inriktning som projekteringsverksamheten fått och den medverkan av specialister som en kvalificerad projektering fordrar i olika delar av verksamheten — såsom den fotogrammetriska projekteringen, de geotekniska frågorna, de trafiktekniska anordningarna, samhällsplaneringen m. fl. arbetsområden — har vägprojekteringen blivit ett lagarbete, som kräver insatser av personal med olika kvalifikationer. I syfte att skapa för en allsidig projektering tillräcklig organisation för motorvägsbyggen har inrättats två s. k. planeringskontor, för närvarande förlagda till Stockholm och Göteborg. Dessa kontors verksamhet har emellertid koncentrerats till storstadsregionerna och de speciella problem som där föreligger. Projekteringen av vägnätet i övrigt måste ombesörjas av den ordinarie organisationen. Det är därför nödvändigt att erhalla en arbetsmängd, som tillåter en koncentration av verksamheten till större organisatoriska enheter, för genomförande av en ändamålsenlig arbetsfördelning. Detta skapar även förutsättningar för en snabbare projektering och därmed ökad produktion av färdiga arbetsplaner för erhallande av en tillräckligt stor investeringsreserv.

Den ändrade inriktningen av projekteringsverksamheten har enligt vad ovan nämnts skapat förutsättningar för be-

drivande av större företag, vilket för effektivt utnyttjande av maskinell utrustning framstår som fördelaktigt ur driftsekonomisk synpunkt. Som villkor för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens fastställande av de årliga byggnadsprogram som vägförvaltningarna utarbetar, fordras att byggnadsverksamheten koncentreras till större vägbyggnadsföretag än tidigare varit fallet, som motsvarar en ekonomisk företagsstorlek. Större projekt tar emellertid så stor del av länens investeringsmedel i anspråk, att stora svårigheter tidvis uppstår att inom ramen för återstående medel bedriva en fullt rationell verksamhet, eftersom dessa då endast kan räcka till för igångsättande av mer begränsade företag. Det framstår därför, för bättre utnyttjande av investeringsmedlen och effektivare driftsplanering, som ekonomiskt fördelaktigt att områdena för distriktsförvaltningarna göres större, varigenom investeringsmedlen i större utsträckning än för närvarande kan användas för mer genomgripande vägförbättringar. Den rationellare drift, som härigenom kan uppnås, medför ett bättre utbyte av verksamheten och ökar tillgodoseendet av föreliggande vägbehov. Fördelarna av verksamhet i större skala med en mer tjänjbar organisation gör sig i särskilt hög grad gällande på utförandesidan, eftersom därvid en oförutsedd utökning av verksamheten lättare kan samordnas med den planerade produktionen. Vid utnyttjande av vägorganisationen för bedrivande av vägarbeten för friställd arbetskraft har de senaste årens erfarenhet från de större länen klart visat de fördelar som en större organisation innebär för att utan mer betydande personalförstärkningar kunna möta hastigt påkommande behov av en väsentlig utökning av vägbyggnadsverksamheten.

De strukturförändringar, som till följd av mekaniseringen under avsevärd tid

pågått inom vägbyggnadsverksamheten, har medfört ett reducerat arbetskraftsbehov. Årsverkskostnaden vid rationell drift har därför undergått en betydande stegring. Denna utveckling har gått så snabbt, att svårigheter uppkommit för vägväsendet att anpassa arbetskraftens storlek till de ändrade förutsättningarna. För att nedbringa arbetsstyrkan till lämplig omfattning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreskrivit en högsta tillåten arbetsstyrka i länen. Vid ett på driftsekonomiska synpunkter grundat val mellan utförande av arbeten i egen regi och på entreprenad måste möjligheter till erforderlig koncentration av arbetsstyrkorna föreligga för att en jämförelse på lika grunder med entreprenadverksamheten skall kunna göras. Detta förutsätter vidgade områden för verksamhetens bedrivande.

Utvecklingen på vägunderhållets område har på motsvarande sätt som ifråga om byggnadsverksamheten ökat behovet av en planering och samordning av resurserna för att nå ett förbättrat driftsresultat. Den fortgående övergången från grusvägunderhåll till mer varaktiga slitlager möjliggör en längre gående planering av verksamheten än tidigare. Samtidigt härmed har trafikutvecklingen medfört, att servicearbeten för trygghet av framkomligheten, såsom snöplogning, sandning, hyvling av grusvägbänor etc. måste utföras med kortare varsel än tidigare.

Likartade skäl som på vägbyggnadsområdet föreligger för vägunderhållets del för övergång till större distrikt. Den höga mekaniseringsgraden och därmed behovet av att väl utnyttja maskiner och yrkeskunnig personal gör sig sålunda gällande i lika mån inom vägunderhållet som inom vägbyggnadsverksamheten. Förutsättningarna för att upprätthålla en mer enhetlig underhållsstandard skul-

le även öka genom en utvidgning av distriktet.

I förberedelserna för bedrivandet av olika arbeten ingår även att tillse, att erforderliga markfrågor beaktas samt att maskin- och materialbehovet kan tillgodoses. De arbetsuppgifter som är förenade med dessa specialistfunktioner fordrar tillgång på inom respektive områden väl kvalificerad personal. Därjämte kräves för den totala driftsplaneringen en långtgående samordning av för planeringsverksamheten centrala frågor. En effektiv uppbyggnad av dessa funktioner med en ändamålsenlig arbetsfördelning förutsätter en arbetsvolymer, som endast de största länen inrymmer.

Det är självfallet förenat med avsevärda svårigheter att mer exakt bestämma den optimala avgränsningen av distriktet ur väghållningssynpunkt. Dessa bör givetvis icke göras så stora, att tillsynen av arbetena avsevärt försvåras. Med den omfattning som verksamheten uppnått framstår en intensifierad teknisk-ekonomisk övervakning och uppföljning såsom alltmer nödvändig, dels för teknisk inspektion av riktigheten av vidtagna dispositioner, dels för kontroll av planläggningens tillämpning. I samband med vägväsendets förstatligande framhölls som ett argument för länen som regionala enheter bl. a. att distriktet icke borde göras större än att vägdirektören kunde »ingående lära känna sitt distrikts vägfrågor och hinna att verka ledande på vägområdet». Detta krav bör fortfarande gälla. Den utbyggda organisation, som en större arbetsmängd möjliggör, skapar genom renodling av funktionerna utrymme för en ökad och mera planerad inspektionsverksamhet av distriktförvaltningens ledning.

## 07.2. Näringsgeografiska synpunkter på distriktens avgränsning

Vid avgränsningen av distriktsförvaltningar för olika servicefunktioner söker man i möjligaste mån anknyta indelningen till ur funktionell synpunkt lämpliga områden. Härigenom utvecklas alltefter det underlag, som erfordras för olika servicefunktioner, områden, vanligen grupperade kring en större eller mindre centralort. För en mer begränsad service kommer centralortens influensområde att bli jämförelsevis litet men når en allt större omfattning vid starkt differentierade behov.

För administrativa indelningar av olika slag, som har väsentliga samhälleliga funktioner, är det av stor betydelse att inom en förvaltningsenhet kan sammanhållas områden, inom vilket näringsliv och befolkning har gemensamma intressen.

Dessa strävanden har bl. a. kommit till uttryck i det principbetänkande för en ny kommunindelning som framlagts år 1961 (SOU 1961:9). De principer, som där uppdragits, är avsedda att tjäna till ledning vid skapandet av nya storkommuner. Även i den förberedande utredningen angående länsindelningen inom Stockholms- och Göteborgsområdena (SOU 1961:40) har dessa synpunkter beaktats.

För bedömning av förläggning av företag inom näringslivet ävensom samhälleliga anläggningar har arbetsmarknadsstyrelsen gjort en indelning av landet i regioner, bestående av en tätort som centrum och dess omland. Dessa regioner utgöres av områden med minst omkring 30 000 invånare kring ett servicecentrum. Vid avgränsningen har hänsyn tagits till bl. a. avstånd, kommunikationer och regioncentras faktiska inflytande ur servicesynpunkt. Folkmängden varierar mellan ca 24 000 invånare i Malungsregionen och 1,2 milj. in-

vånare i Stockholmsregionen. Fördelningen efter storlek framgår av följande sammanställning.

| Folkmängd 1959       | Antal A-regioner |
|----------------------|------------------|
| Över 500 000 inv.    | 2                |
| 250 000—300 000 inv. | 1                |
| 150 000—200 000 »    | 2                |
| 100 000—150 000 »    | 13               |
| 75 000—100 000 »     | 7                |
| 50 000—75 000 »      | 24               |
| 40 000—50 000 »      | 18               |
| 30 000—40 000 »      | 16               |
| 25 000—30 000 »      | 6                |
| under 25 000 inv.    | 2                |
| Summa                | 91               |

I Norrland är regionerna i regel mycket stora, exempelvis Östersundsregionen. Man får i dessa fall lång väg till sådan service, som endast kan erbjudas i regioncentra. I mellersta och södra

Sverige är regionerna med vissa undantag mindre.

Med hänsyn till vägnätets funktion att tillgodose transport- och resebehoven har närmare studerats trafikintensitet och transporterad godsmängd på olika delar av vägnätet. Likaså har studerats den hittillsvarande och förutsedda befolkningsutvecklingen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har genomfört vissa undersökningar rörande biltrafiken på större allmänna vägar, nämligen en större trafikräkning bl. a. år 1958<sup>1</sup> samt undersökning av skogs- och godstransporter åren 1959—1960.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Trafikflödeskartor över Sveriges allmänna vägnät utarbetade av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (1958 års trafik).

<sup>2</sup> Skogstransportkarta 1959/60 sammanställd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Godstransportkarta 1959—1960 sammanställd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Tabell 07:2. Länens folkmängd vid slutet av åren 1930, 1945, 1950 och 1960 samt beräknad folkmängd 1975 (1 000-tal)

| Län                           | 1930  | 1945  | 1950  | 1960  | 1975  | Index<br>1960<br>(1930 =<br>100) | Index<br>1975<br>(1960 =<br>100) |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|----------------------------------|----------------------------------|
| Stockholms stad och län .     | 767   | 993   | 1 101 | 1 270 | 1 515 | 166                              | 119                              |
| Uppsala . . . . .             | 138   | 146   | 155   | 168   | 186   | 122                              | 111                              |
| Södermanlands . . . . .       | 189   | 201   | 214   | 228   | 276   | 121                              | 121                              |
| Östergötlands . . . . .       | 310   | 333   | 348   | 358   | 388   | 115                              | 108                              |
| Jönköpings . . . . .          | 231   | 254   | 271   | 285   | 315   | 123                              | 111                              |
| Kronobergs . . . . .          | 156   | 154   | 158   | 159   | 160   | 102                              | 101                              |
| Kalmar . . . . .              | 231   | 231   | 237   | 236   | 235   | 102                              | 100                              |
| Gotlands . . . . .            | 58    | 60    | 59    | 54    | 48    | 93                               | 89                               |
| Blekinge . . . . .            | 145   | 147   | 146   | 144   | 140   | 99                               | 97                               |
| Kristianstads . . . . .       | 246   | 253   | 259   | 257   | 248   | 104                              | 96                               |
| Malmöhus . . . . .            | 511   | 552   | 582   | 626   | 685   | 123                              | 109                              |
| Hallands . . . . .            | 151   | 156   | 164   | 170   | 165   | 113                              | 97                               |
| Göteborgs och Bohus . . . . . | 457   | 511   | 558   | 625   | 710   | 137                              | 114                              |
| Älvsborgs . . . . .           | 314   | 340   | 359   | 375   | 402   | 119                              | 107                              |
| Skaraborgs . . . . .          | 242   | 244   | 248   | 250   | 260   | 103                              | 104                              |
| Värmlands . . . . .           | 272   | 274   | 282   | 291   | 320   | 107                              | 110                              |
| Örebro . . . . .              | 217   | 234   | 247   | 263   | 298   | 121                              | 113                              |
| Västmanlands . . . . .        | 162   | 183   | 204   | 233   | 270   | 144                              | 116                              |
| Kopparbergs . . . . .         | 250   | 254   | 267   | 286   | 321   | 114                              | 112                              |
| Gävleborgs . . . . .          | 280   | 275   | 285   | 293   | 320   | 105                              | 109                              |
| Västernorrlands . . . . .     | 279   | 279   | 284   | 286   | 305   | 102                              | 107                              |
| Jämtlands . . . . .           | 135   | 143   | 144   | 140   | 135   | 104                              | 96                               |
| Västerbottens . . . . .       | 204   | 228   | 232   | 240   | 258   | 118                              | 108                              |
| Norrbottens . . . . .         | 200   | 230   | 242   | 262   | 290   | 131                              | 111                              |
| Hela riket . . . . .          | 6 145 | 6 675 | 7 046 | 7 499 | 8 250 | 122                              | 110                              |

Fig. 07: 1. Faktisk relativ folkmängdsutveckling i länen  
åren 1930—1960.

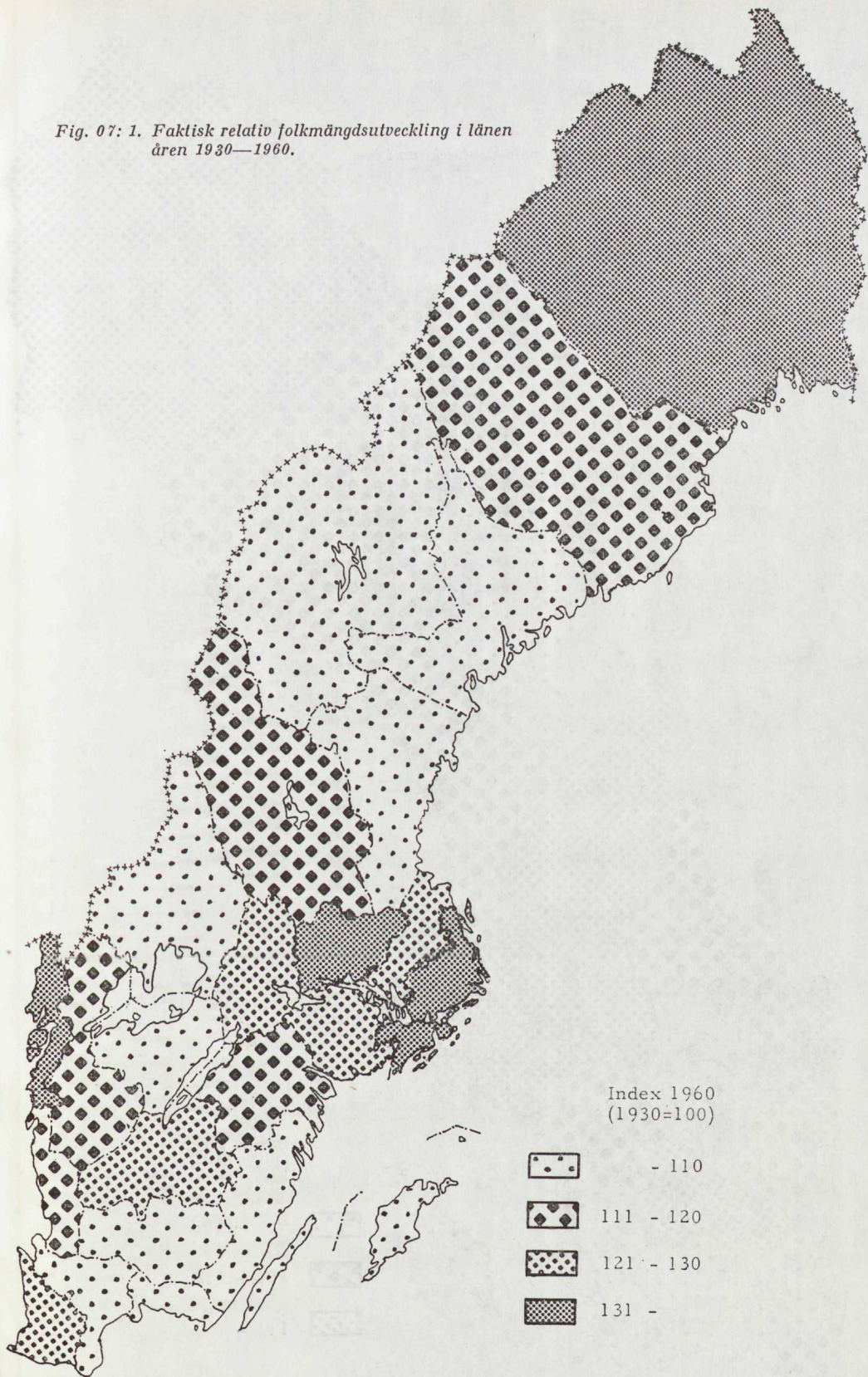
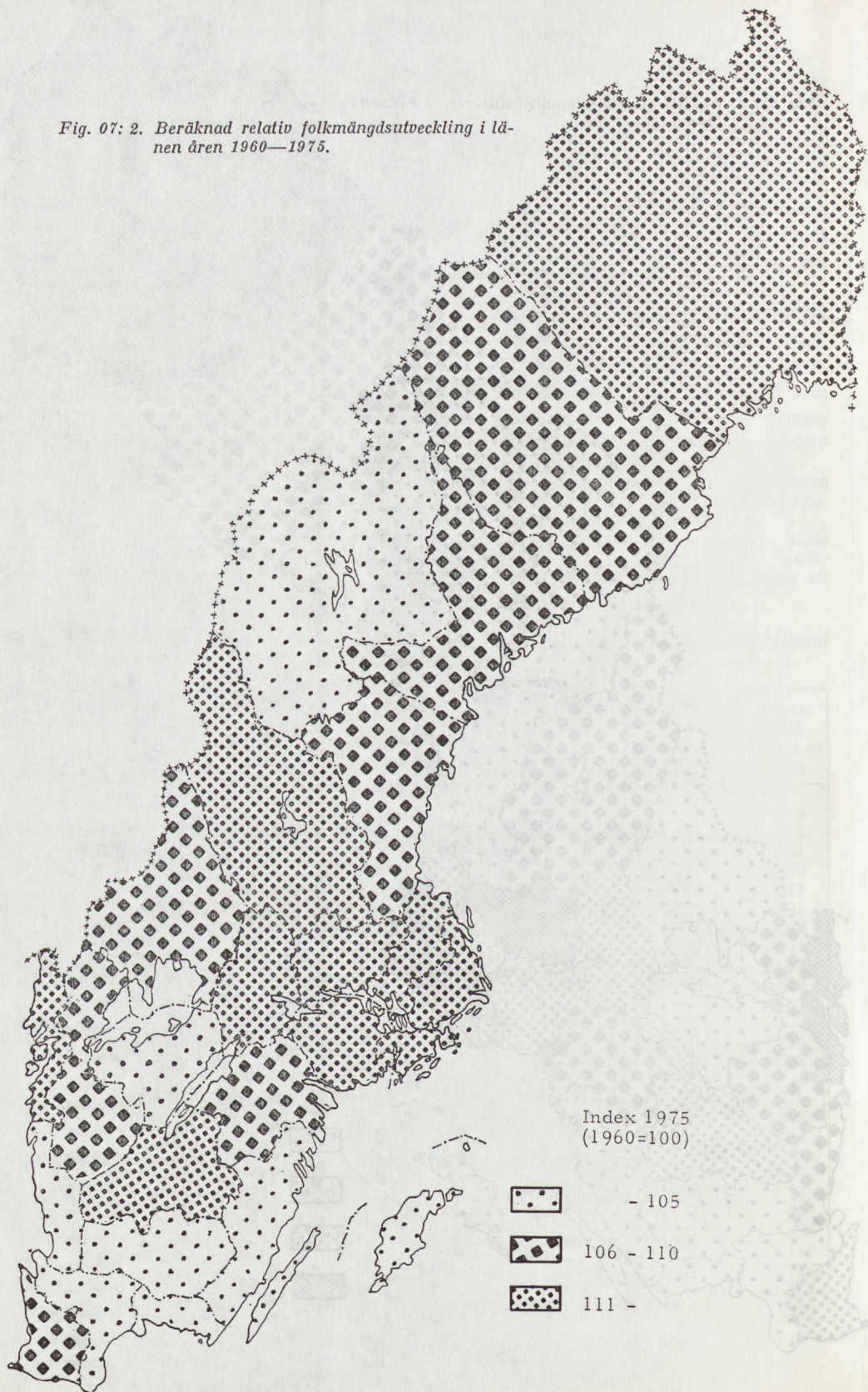




Fig. 07: 2. Beräknad relativ folkmängdsutveckling i lä-  
nen åren 1960—1975.



Härav framgår trafikintensiteten på vägmätet samt den transporterade godsmängden i ton räknat.

Befolkningsutvecklingen i länen har till följd av skiftande förutsättningar för märingslivet utvecklats på olika sätt. En översikt över länenas folkmängd vissa år samt prognos fram till år 1975 lämnas i tab. 07: 2 samt de relativa förändringarna i fig. 07: 1 och 07: 2.

Utvecklingen tyder på en fortsatt betydande avfolkning i glesbygderna. Taktiken i denna förskjutning, bestämmes främst av jordbrukets fortsatta rationalisering. Ifråga om tätortsbebyggelsen är tendensen en fortsatt koncentration av befolkningen till de större och ur närings synpunkt mera differentierade tätorterna.

I län med expanderande industri och stark urbanisering har skett en betydande folkmängdstillväxt samtidigt som de mera jordbruksinriktade länen uppvisar stagnation eller tillbakagång.

Den hittillsvarande utvecklingen innebär en stark folkmängdstillväxt i Stockholmsområdet, Göteborgs och Bohus, Västmanlands samt Norrbottens län. Minskning, stagnation eller endast svag ökning har inträffat i de sydöstra länen samt i Skaraborgs och Värmlands län. I Uppsala, Södermanlands, Jönköpings, Malmöhus och Örebro län motsvarar folkökningen ungefär riksmedelaltet medan en något mindre ökning kan konstateras i Östergötlands, Hallands, Älvsborgs, Kopparbergs och Västerbottens län.

Enligt en nyligen gjord befolkningsprognos<sup>1</sup> förutses en fortsatt, relativt kraftig folkmängdstillväxt i Stockholmsområdet och i mellersta Sverige i övrigt, liksom i Göteborgs och Bohus län. En växande andel av landets folkmängd beräknas bli bosatt i Mellansverige. I Örebro, Västmanlands och Uppsala län,

Stockholms stad och län, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Älvsborgs samt Göteborgs och Bohus län, vilka upptar nära en femtedel av Sveriges landareal, var år 1930 ca 45 % av landets befolkning bosatt. År 1959 var motsvarande befolkningsandel ca 50 % medan prognosvärdena omkring år 1975 utgör nära 55 %. Från år 1960 till år 1975 beräknas en fortsatt folkmängdstillväxt i Stockholms stad och län med 19 %, Västmanlands län 16 %, Göteborgs och Bohus län 14 % samt Malmöhus län 9 %. I sydöstra Sverige liksom i Hallands och Jämtlands län väntas däremot fortsatt stagnation eller tillbakagång.

Utvecklingen inom arbetsmarknadsstyrelsens regioner framgår av fig. 07: 3.

Ett av de väsentliga dragen i den inrikes omflyttningen har varit glesbygdens avfolkning och tätorternas tillväxt. Samtidigt har skett en omflyttning från mindre till större tätorter. Enligt prognos<sup>2</sup> uppgjord för 101 huvudregioner kan följande viktiga drag urskiljas i den framtida befolkningsutvecklingen.

Den största relativa befolkningsökningen beräknas i länen kring Mälaren, i Göteborgs-, Malmö- och Karlstadsområdena samt i vissa områden i Norrbotten. Befolkningsstillskotten i dessa områden beräknas uppgå till 1 å 2 % årligen.

En mera markant befolkningsminskning beräknas endast för Gotland. Några områden i östra och södra Skåne, på Västgötaslätten samt vissa områden i Bergslagen och övre Dalarna förutses också få vidkännas befolkningsminsk-

<sup>1</sup> Godlund: Principer för en ny kommunindelning (SOU 1961:9).

<sup>2</sup> O. Gulbrandsen: Sveriges befolkning år 1975. En prognos för regioner och bebyggelse typer. IUI, 1960. Regionindelningen avviker här något från arbetsmarknadsstyrelsens indelning.

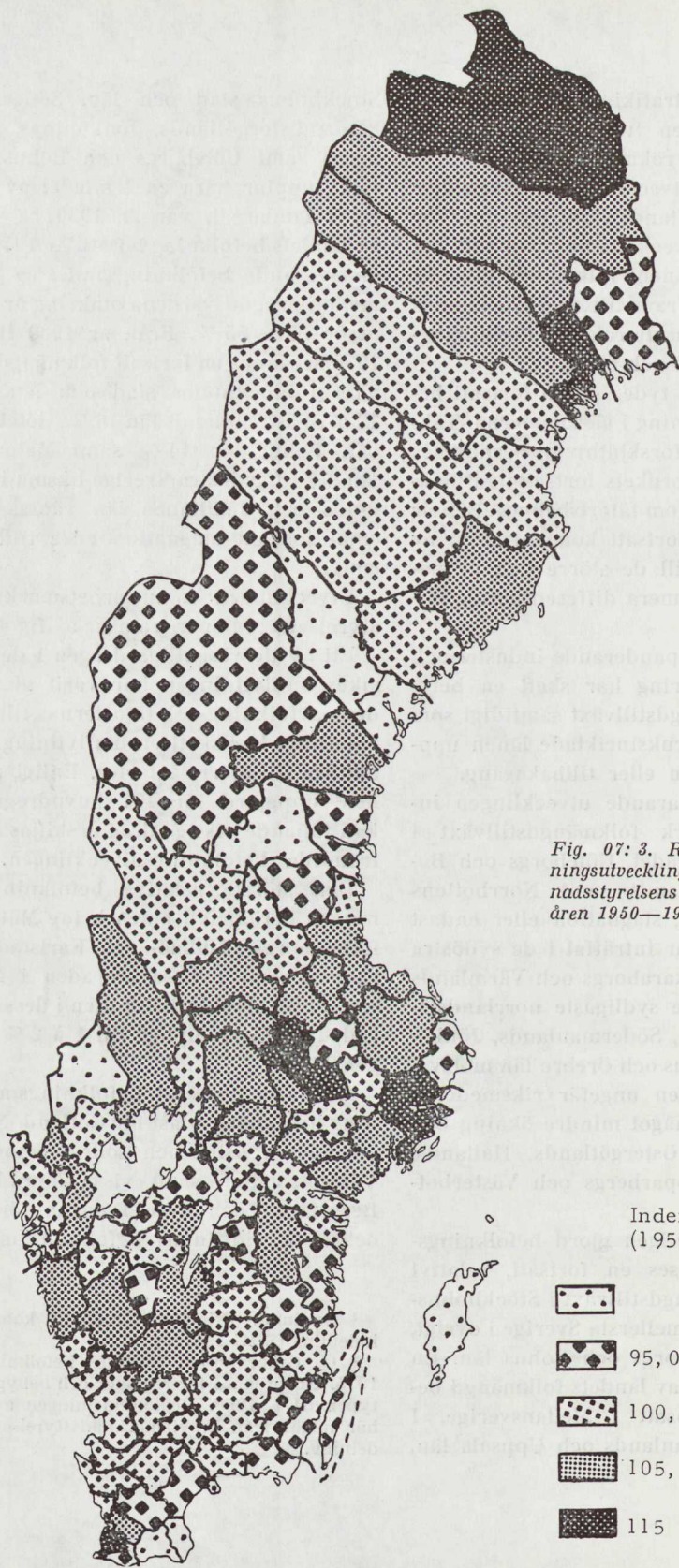


Fig. 07: 3. Relativ befolkningsutveckling i arbetsmarknadsstyrelsens A-regioner åren 1950—1960.

ning. I östra Östergötland, i stora delar av Småland, i de sydligaste delarna av Västergötland samt i hela Värmland med undantag för områdena närmast Karlstad räknar man med oförändrad folkmängd.

Inom skilda områden förutses betydande befolkningsförskjutningar. Centralorterna<sup>1</sup> skulle enligt prognosen få en befolkningsökning med i genomsnitt inemot 1,5 % årligen och övriga tätorter med mer än 500 invånare (tätbygden) knappt 1 %. I glesbygderna beräknas befolkningen minska med i genomsnitt 0,5 % per år. Eftersom tätbygdsbefolkningen förväntas öka ungefär i takt med den totala befolkningen innebär dessa förändringar huvudsakligen en omfördelning av befolkningen mellan glesbygderna och centralorterna.

Denna bild av befolkningsförändringarna gäller dock ej varje enskilt delområde. I vissa fall kan tätbygdsbefolkningen relativt sett t. o. m. förväntas öka snabbare än centralortsbefolkningen. Detta gäller framför allt områdena omkring riksorterna — d. v. s. Stockholm, Göteborg och Malmö — samt övrig tätbygd i Mälardalen. Trots dessa tendenser beräknas för tiden 1960—1975 ca 40 % av den totala befolkningsstillväxten falla på riksorterna, innebärande att år 1975 omkring en fjärdedel av hela rikets befolkning skulle vara bosatt i dessa orter.

I vissa andra delar av riket förväntas befolkningsökningen bli svag eller t. o. m. vändas i befolkningsminskning. Centralorterna upptar då inte endast befolkningen från glesbygden utan även från de mindre tätorterna. Detta beräknas ske framförallt i Norrland men även i sydöstra Götaland.

Den relativt sett starkaste minskningen av glesbygdsbefolkningen förutses i Östergötland, Småland och östra Skåne. Även vissa av Mälardalens glesbygds-

områden torde få vidkännas avsevärd befolkningsminskning.

Sammanfattningsvis anges i nämnda prognos den sannolika befolkningsutvecklingen inom olika bebyggelse typer under perioden 1960—1975.

| Bebyggelse typ     | Folkmängd<br>år 1975<br>(1 000-tal) | Procentuell<br>förändring<br>åren 1960—<br>1975 |
|--------------------|-------------------------------------|---|
| Centralorter . .   | 4 663                               | + 23  |
| Tätbygd . . . . .  | 1 331                               | + 13  |
| Glesbygd . . . . . | 2 372                               | — 8   |
| Summa . . . . .    | 8 366                               | + 11  |

I det föregående redovisat utredningsmaterial avseende trafikförhållanden samt tätorts- och befolkningsutveckling synes böra utgöra utgångspunkt för avgränsningen av distriktsförvaltningarnas områden. Samtidigt bör hänsyn tagas till indelningen i regioner, så att områdesgränserna sammanfaller med regiongränserna. Likaså bör avgränsningen sammanfalla med gränserna för de blivande storkommunerna.

Sambandet mellan regionerna ur trafiksynpunkt belyses av de tidigare omnämnda trafikflödeskartorna. Styrkan i dessa samband åskådliggöres av trafikbandens bredd. Man synes böra avgränsa distrikten så, att de trafikområden, som erhålles som resultat av utförda trafikundersökningar, i möjligaste mån sammanhållas i ett distrikt. Gränserna bör alltså förläggas där sambandet ur trafiksynpunkt är svagast och influensen från större tätorter är särskilt ringa. På så sätt kan urskiljas relativt enhetliga trafikområden. Gränserna för dessa är vanligen förlagda till befolkningsmässigt svaga områden.

<sup>1</sup> Som centralorter har räknats de regionala huvudorterna i de 101 huvudregioner, som prognosen uppdelats på. Övriga tätorter med minst 500 invånare har räknats som tätbygd, medan resten av landet benämns glesbygd.

Den fortgående näringskoncentrationen och urbaniseringen väntas medföra en ytterligare ökning av transport- och resebehoven. Samtidigt med en fortsatt tillväxt av tätorternas ytterområden föreligger en tydlig tendens till ökning av transportbehoven och de s. k. arbetspendlingarna. Denna utveckling innebär en ytterligare relativ koncentration av trafiken till tätortsområdena.

### 07.3. Avgränsningen av områden för distriktsförvaltningarna

I det föregående har påvisats de fördelar ur väghållningssynpunkt som en förstorning av den övervägande delen av de regionala förvaltningsområdena skulle medföra. Som även tidigare nämnts föreligger icke möjligheter att angiva den optimala storleken av ett distrikt. En noggrannare avvägning i detta avseende försvåras av att förhållandena inom olika delar av landet skiftar i så betydande grad. Ej heller är det med hänsyn till verksamhetens art möjligt att mäta den föreliggande arbetsmängden på ett så rättvisande sätt att resultatet härav skulle kunna utgöra ett objektivet underlag för en sådan avgränsning, i all synnerhet som arbetsmängden varierar från tid till annan. Distriktens storlek måste därför grundas på en bedömning av för verksamheten betydelsefulla konstitutionella förhållanden, för vilka i det föregående redogjorts. Den inbördes avvägningen av områdena har därför skett på basis av en allmän bestämning av arbetsmängden.

Erfarenhetsmässigt finns emellertid icke något som talar mot distrikt av samma storlek som våra största nuvarande län, dock med de modifikationer av ytstorleken som betingas av större trafik och tätortsförhållanden. Det synes därför icke finnas något hinder för att låta de södra och mellansvenska distrikten omfatta en väglängd jämförlig med

norrlandslänens. De svårigheter ur administrationssynpunkt som föreligger i de nordligaste länen betingas till stor del av den avsevärda tid som åtgår för tjänsteresor. Även vid en betydande utökning av förvaltningsområdena i övriga delar av landet uppstår på grund av de här kortare restidsavstånden icke tillnärmelsevis samma svårigheter. Allteftersom vägnätet utbygges och förbättras kommer för övrigt restidsavstånden att förkortas. Möjligheterna att med mycket kort varsel nå de perifera delarna av ett distrikt bör icke tillmätas alltför stor betydelse, eftersom behov härav endast undantagsvis uppkommer.

I enlighet med nämnda principer har sålunda de sydligare distrikten i stort sett fått en i relation till trafikens högre intensitet svarande mindre omfattning. Samtidigt härmed har vid avgränsningen tagits hänsyn till de funktionella regionernas gränser och till de naturliga trafikområden, som dessa regioner bildar. Med hänsyn till de fördelar som en anslutning till den administrativa indelningen i vissa avseenden medför har i möjligaste mån gränserna anpassats härtill.

För belysning av frågan i vad mån små enheter ur ekonomisk synpunkt är mindre lämpliga förvaltningsenheter har studerats avlöningskostnader och resekostnader m. m. i relation till totalomslutningen vid vägförvaltningarna. Härvid har iakttagits en tendens till lägre relationstal i de större länen, vilka har stor omslutning, en iakttagelse som väl stämmer överens med resultatet av en liknande undersökning utförd av 1959 års länsindelningsutredning. Även om man bl. a. med hänsyn till de olika premisserna för personalens utnyttjande och variationerna i verksamhetens struktur länen emellan icke kan dra för vittgående slutsatser härav, torde kunna göras gällande att en övergång till stör-



Av utrymmesskal på endast några  
bandbredderna inriktats för riksvägarna 2  
och 7 närmast Göteborg

Fig. 07:4. Föreslagen avgränsning för Göteborgsdistriktet. (Sammanställt från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikflödeskartor, 1958 års trafik.)



re enheter genom en bättre utnyttjning av personalen skulle innebära lägre administrationskostnader. Det bör i sammanhanget observeras att en förutsättning för en jämförelse av detta slag är enhetlig organisation jämförelseobjekten emellan.

Med ledning av i det föregående gjordaa överbäganden har kommittén utarbetat förslag till indelning av landet i 12 områden för distriktsförvaltningarna. Förslaget har sålunda utformats under beaktande av de krav man bör ställa på em ur teknisk-ekonomiska synpunkter modernt arbetande lokal vägororganisation samtidigt som hänsyn tagits till behöven av anpassning till den näringsgeografiska grupperingen.

Exempel på tillämpningen av principerna för distriktens avgränsning mellan Göteborgsdistriktet och angränsande distrikt lämnas i fig. 07: 4.

| <i>Centralort</i> | <i>Distrikt</i>  |
|-------------------|--|
| Malmö             | Malmöhus och Kristianstads län samt Halmstadsregionen i Hallands län   |
| Växjö             | Kronobergs och Blekinge län, Rydaholms kommun i Jönköpings län samt Kalmar län med undantag av Vimmerby/Hultsfreds- och Västerviksregionerna                               |
| Jönköping         | Jönköpings län med undantag av Rydaholms kommun, Skaraborgs län utom Mariestads- och Vararegionerna samt östra delen av Ulricehamnsregionen i Älvsborgs län                |
| Göteborg          | Göteborgs och Bohus län, Hallands län utom Halmstadsregionen, Älvsborgs län utom östra delen av Ulricehamnsregionen och Ämålsregionen samt Vararegionerna i Skaraborgs län |

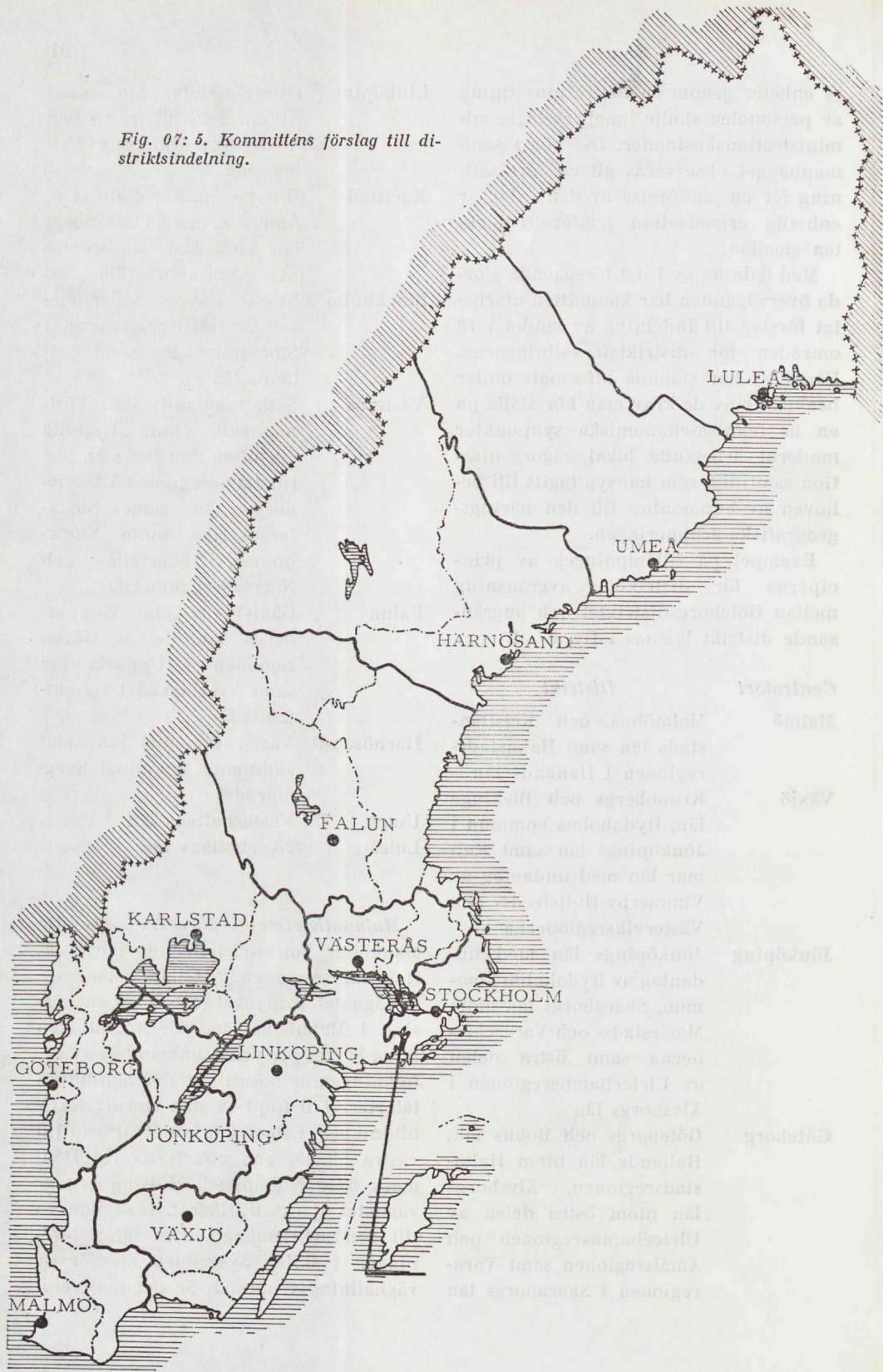
|           |   |
|-----------|---|
| Linköping | Östergötlands län samt Vimmerby/Hultsfreds- och Västerviksregionerna i Kalmar län   |
| Karlstad  | Örebro län, Värmlands län, Ämålsregionen i Älvsborgs län samt Mariestadsregionen i Skaraborgs län   |
| Stockholm | Stockholms-, Södertälje- och Norrtäljeregionerna i Stockholms län samt Gotlands län   |
| Västerås  | Södermanlands län, Västmanlands län, Uppsala län utom den del som hör till Gävleregionen i Gävleborgs län samt Stockholms län utom Stockholms-, Södertälje- och Norrtäljeregionerna |
| Falun     | Gävleborgs län, Kopparbergs län, del av Gävleregionen i Uppsala län samt Svegområdet i Jämtlands län  |
| Härnösand | Västernorrlands län samt Jämtlands län utom Svegområdet   |
| Umeå      | Västerbottens län   |
| Luleå     | Norrbottens län   |

*Malmödistriktet* föreslås omfatta Malmöhus län, Kristianstads län samt Halmstadsregionen i Hallands län.

Vägnätet är mycket rikt förgrenat särskilt i Malmöhus län, där vägtätheten är ca 80 km per mil<sup>2</sup>. Omkring  $\frac{3}{4}$  av befolkningen är bosatt i städer och andra tätorter. Till följd av den stora tätortsbildningen, i stort sett koncentrerad till västra Skåne, och utfarterna till Danmark över Malmö och Hälsingborg är vägnätet starkt trafikerat. Med hänsyn till den arbetsmängd, som tätortsbildningen i skilda avseenden medför ur väghållningssynpunkt, är det motiverat



Fig. 07: 5. Kommitténs förslag till distriktindelning.



att ytmässigt begränsa distriktet till i huvudsak Skåne. Genom att bilda Malmödistriktet av Skåne och Halmstadsregionen vinnes den fördelen att den starkt trafikerade riksväg E 6 (riksväg 2) mellan Malmö och norska gränsen kan sammanhållas inom endast två distrikt.

*Växjödistriktet* föreslås omfatta Kronobergs län, Blekinge län samt södra och mellersta Kalmar län.

Befolknings- och näringsmässigt torde angivna områden vara relativt enhetliga. Avgränsningen av Kalmar län innebär att norra Kalmar län lägges till Linköpingsdistriktet, eftersom Linköping bl. a. på grund av kortare restidsavstånd är naturligare centralort än Kalmar för denna del. Jämfört med Malmödistriktet upptar detta distrikt ungefär dubbelt så stor yta och något större väglängd, som dock med undantag för riksvägarna E 4 (riksväg 1) och 15 (riksväg 4) är avsevärt mindre trafikerad.

*Jönköpingsdistriktet* föreslås omfatta Jönköpings län samt vissa delar av Älvsborgs och Skaraborgs län.

Jönköping utgör med hänsyn till sitt läge vid korsningen av riksvägarna E 4 (riksväg 1) och 40 (riksväg 5) en viktig knutpunkt för landsvägstrafiken i södra Sverige. En väsentlig skillnad föreligger emellertid mellan Jönköpings influensområde ur trafiksynpunkt och länsområdets avgränsning. Detta distrikt bör därför förutom Jönköpings län omfatta södra och mellersta delen av Skaraborgs län samt viss del av Ulricehamnsregionen i Älvsborgs län.

*Göteborgsdistriktet* föreslås omfatta Göteborgs och Bohus län samt delar av Hallands, Älvsborgs och Skaraborgs län.

Göteborgsområdet är i indelningsavseende föremål för särskild utredning. Med hänsyn till Göteborgs läge nära gränsen till såväl Hallands som Älvs-

borgs län kommer en indelningsändring i Göteborgsområdet sannolikt att beröra såväl Göteborgs och Bohus län som Hallands och Älvsborgs län. Göteborg utgör den naturliga centralorten för de nordliga regionerna i Hallands län, vilka därför bör ingå i Göteborgsdistriktet.

Med angiven storlek blir detta distrikt synnerligen arbetskrävande med ett stort och intensivt trafikerat vägnät och en betydande tätortsbildning. Den inbördes avvägningen mellan angränsande distrikt, och angelägenheten av att uppdelade stora, sammanhängande trafikleder — bl. a. riksväg E 6 (riksväg 2) — på så få distrikt som möjligt motiverar att Göteborgsdistriktet får här föreslaggen omfattning.

*Linköpingsdistriktet* föreslås omfatta Östergötlands län och norra delen av Kalmar län.

Vid indelningen av östra och sydöstra Sverige i distrikt har generellt förelegat vissa svårigheter att med beaktande av arbetsmängden och övriga faktorer avgränsa områdena på lämpligt sätt. Ytmässigt och med hänsyn till väglängden utgör Linköpingsdistriktet ett av de mindre distrikten. Å andra sidan inrymmer området ett trafikarbete som i förhållande till väglängden är jämförelsevis stort, samtidigt som en stark befolkningskoncentration till tätorter föreligger. Vid avgränsning mot Jönköpings- respektive Växjödistriktet har hänsyn tagits till den stora genomgångstrafiken utefter riksväg E 4 (riksväg 1).

*Karlstadsdistriktet* föreslås omfatta Värmlands och Örebro län samt de norra delarna av Älvsborgs och Skaraborgs län.

Värmlands län är i trafikhänseende orienterat mot Örebro, medan dess förbindelser med Kopparbergs län på grund av de topografiska förhållandena är synnerligen obetydliga. Vad beträffar Ämåsregionen i Älvsborgs län är denna

Tabell 07:3. Vissa jämförelsedata

| Distrikt       | Väglängd, km |                    | Landareal<br>km <sup>2</sup> | Vägtäthet<br>km/<br>mil <sup>2</sup> | Bilbestånd<br>1.1.1961<br>1 000 st | Vägnätet fördelat på trafikklasser |         |           |             |             |       |
|----------------|--------------|--------------------|------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------|-----------|-------------|-------------|-------|
|                | Totalt       | Därav<br>riksvägar |                              |                                      |                                    | Trafikklasser. Antal fordon/dygn   |         |           |             |             |       |
|                |              |                    |                              |                                      |                                    | 0—150                              | 150—500 | 500—1 000 | 1 000—2 000 | 2 000—5 000 | 5 000 |
| 1              | 2            | 3                  | 4                            | 5                                    | 6                                  | 7                                  | 8       | 9         | 10          | 11          | 12    |
| Malmö.....     | 8 812        | 1 154              | 13 210                       | 67                                   | 177                                | 4 084                              | 2 531   | 989       | 549         | 424         | 28    |
| Växjö.....     | 7 716        | 995                | 18 417                       | 42                                   | 80                                 | 4 297                              | 2 143   | 765       | 239         | 168         | —     |
| Jönköping..... | 7 278        | 857                | 16 414                       | 44                                   | 89                                 | 3 917                              | 1 944   | 656       | 318         | 135         | —     |
| Göteborg.....  | 8 889        | 783                | 17 931                       | 50                                   | 180                                | 4 555                              | 2 590   | 762       | 435         | 354         | 26    |
| Linköping..... | 5 941        | 748                | 14 828                       | 40                                   | 76                                 | 3 379                              | 1 603   | 436       | 285         | 113         | 22    |
| Karlstad.....  | 8 877        | 1 226              | 29 178                       | 30                                   | 117                                | 3 970                              | 3 110   | 964       | 445         | 180         | 5     |
| Stockholm..... | 4 345        | 331                | 9 078                        | 43                                   | 143                                | 1 788                              | 1 332   | 406       | 156         | 141         | 60    |
| Västerås.....  | 7 283        | 1 079              | 18 814                       | 41                                   | 193                                | 3 495                              | 2 472   | 782       | 404         | 382         | 22    |
| Falun.....     | 9 003        | 1 432              | 54 126                       | 17                                   | 111                                | 3 425                              | 3 446   | 952       | 585         | 249         | 8     |
| Härnösand..... | 10 449       | 1 323              | 64 956                       | 16                                   | 72                                 | 6 269                              | 2 857   | 642       | 277         | 75          | 4     |
| Umeå.....      | 9 019        | 1 066              | 55 395                       | 16                                   | 43                                 | 6 407                              | 1 818   | 433       | 138         | 18          | —     |
| Luleå.....     | 8 153        | 1 105              | 98 911                       | 8                                    | 43                                 | 5 474                              | 1 704   | 235       | 170         | 3           | —     |
| Summa          | 95 765       | 12 099             | 411 258                      | 23                                   | 1 324                              | 51 060                             | 27 550  | 8 022     | 4 001       | 2 242       | 175   |

i transportavseende mest orienterad norrut mot Värmland. Örebro län utgör knutpunkt för ett flertal betydelsefulla leder, nämligen riksvägarna E 3, E 18, 50 och 60 (riksväg 6, 9, 8 resp. 10).

Distriktet är det största i södra och mellersta Sverige, varför det kunde synas lämpligare att icke föra Mariestadsregionen i Skaraborgs län hit. Emellertid kompenseras distriktets storlek av det glesa och ringa trafikerade vägnätet i norra Värmland.

*Stockholmsdistriktet* föreslås omfatta Stockholms-, Södertälje- och Norrtälje-regionerna i Stockholms län samt Gotlands län.

Utredning pågår angående den administrativa indelningen i Stockholmsområdet. Man torde här närmast syfta till att bilda ett särskilt län, omfattande i första hand nuvarande Storstockholm.

Detta distrikt är det till ytan minsta med den kortaste väglängden men inrymmer trots detta ett trafikarbete, som i relation härtill ligger i nivå med genomsnittet. Distriktet uppvisar den

största befolkningskoncentrationen av samtliga. Medtages det administrativa Stockholm uppgår tätortsbefolkningen till över 80 %. Den stora anhopning av problem på väghållningens område som dessa förhållanden medför, motiverar ett till ytvidden mer begränsat område med en utformning som ungefär överensstämmer med 1959 års länsindelningsutrednings alternativ III (SOU 1961:40).

Gotlands län har med hänsyn till dels kommunikationerna till Stockholm, dels den ringa arbetsbelastningen förts till Stockholmsdistriktet.

*Västeråsdistriktet* föreslås omfatta området norr och söder om Mälaren med undantag för Stockholmsdistriktet.

Redovisade prognoser tyder på en fortsatt mycket stark tillväxt av befolkningen, speciellt i Västeråsregionen. Distriktet är med hänsyn till trafikarbetet det största i landet, innefattande en väglängd ungefärligen motsvarande genomsnittet för distrikten. Enligt gjorda prognoser beräknas en fortsatt stark be-

ör de föreslagna distrikten

| Trafik-<br>arbete<br>riksvä-<br>gar milj.<br>fordons-<br>km. | Folkmängd, 1 000 st |                         |                 | Urba-<br>nise-<br>rings-<br>grad | Folk-<br>täthet | Antal städer och tätorter i olika storlek |               |               |               |                |                          |                  |          |
|--|---------------------|-------------------------|-----------------|----------------------------------|-----------------|---|---------------|---------------|---------------|----------------|--------------------------|------------------|----------|
|  | Totalt              | Därav<br>lands-<br>bygd | Därav<br>städer |                                  |                 | 200—                                      | 500—          | 1 000—        | 2 000—        | 5 000—         | 10 000—                  | 20 000—          | > 50 000 |
|  |                     |                         |                 |                                  |                 | 500<br>inv.                               | 1 000<br>inv. | 2 000<br>inv. | 5 000<br>inv. | 10 000<br>inv. | 20 000<br>50 000<br>inv. | > 50 000<br>inv. |          |
| 13   | 14                  | 15                      | 16              | 17                               | 18              | 19  | 20            | 21            | 22            | 23             | 24                       | 25               | 26       |
| 760,3  | 969                 | 441                     | 528             | 74                               | 73              | 139                                       | 63            | 21            | 25            | 4              | 4                        | 4                | 2        |
| 414,3  | 458                 | 311                     | 147             | 60                               | 25              | 84  | 50            | 21            | 10            | 7              | 2                        | 3                | —        |
| 371,7  | 474                 | 259                     | 215             | 65                               | 29              | 61  | 26            | 15            | 13            | 6              | 5                        | 1                | 1        |
| 650,3  | 1 071               | 413                     | 658             | 76                               | 60              | 80  | 46            | 27            | 17            | 7              | 3                        | 2                | 2        |
| 369,9  | 442                 | 209                     | 233             | 70                               | 30              | 55  | 17            | 13            | 14            | 3              | 2                        | 1                | 2        |
| 529,5  | 623                 | 360                     | 263             | 65                               | 21              | 66  | 35            | 17            | 19            | 10             | 3                        | 3                | 1        |
| 391,7  | 1 306               | 289                     | 1 017           | 93                               | 144             | 28  | 17            | 9             | 11            | 9              | 2                        | 4                | 1        |
| 629,2  | 628                 | 259                     | 369             | 73                               | 33              | 61  | 27            | 21            | 11            | 7              | 7                        | —                | 3        |
| 672,6  | 606                 | 409                     | 197             | 70                               | 11              | 130                                       | 48            | 30            | 18            | 7              | 6                        | 3                | 1        |
| 394,8  | 416                 | 314                     | 102             | 56                               | 6               | 72  | 30            | 24            | 8             | 4              | 1                        | 3                | —        |
| 196,2  | 240                 | 189                     | 51              | 52                               | 4               | 40  | 14            | 13            | 8             | 2              | 1                        | 1                | —        |
| 207,8  | 262                 | 180                     | 82              | 64                               | 3               | 73  | 26            | 15            | 7             | 3              | 2                        | 1                | —        |
| 5 588,3  | 7 495               | 3 633                   | 3 862           | 73                               | 18              | 889                                       | 399           | 226           | 161           | 69             | 38                       | 26               | 13       |

folkningskoncentration ske i området. Samtidigt föreligger ett växande transportbehov mellan industrierna i bl. a. Eskilstuna- och Västeråsområdena. Det synes vidare ur väghållningssynpunkt vara till fördel att riksvägarna på ömse sidor av Mälaren, E 3 och E 18 (riksväg 6 och 11), återfinnes inom samma distrikt.

*Faludistriktet* föreslås omfatta Kopparbergs län, Gävleborgs län samt Svegområdet i Jämtlands län.

En revision av distriktsindelningen har befunnits önskvärd även ifråga om dessa län trots att de var för sig med hänsyn tagen till areal och väglängd är av relativt stor omfattning. Ett studium av trafikförhållandena har nämligen givit vid handen att nämnda län med hänsyn till lastbilstransporterna, särskilt skogstransporterna, utgör ett relativt enhetligt transportområde, varför det är till fördel att sammanlägga dem. Den av styrelsen företagna undersökningen av skogstransporterna, omfattande bl. a. norrlandslänen och Kopparbergs län, ger

klart belägg härför. I övrigt gäller ifråga om trafiken att den är starkt koncentrerad till området söder och öster om Falun jämte kustbygden med vissa utlöpare i älvdalarna. Till detta distrikt har även förts Skutskärsområdet, tillhörande Gävleregionen, samt Svegområdet, som trafikmässigt närmast torde vara orienterat mot Gävleborgs län.

*Härnösandsdistriktet* föreslås omfatta Västernorrlands län samt Jämtlands län utom Svegområdet.

Sistnämnda län utgöres till stor del av glesbygd och befolkningen — ca 140 000 — är koncentrerad till Östersundsområdet. Folkmängden i länet är under avtagande. Förekommande trafik i Jämtlands län är av större intensitet endast i Östersundsområdet och utefter riksväg E 75 (riksväg 14). Den industriella aktiviteten i distriktet är främst förlagd till kustområdet och trafiken är som följd härav relativt livlig i detta område liksom i älvdalarna.

*Umeådistriktet* föreslås omfatta Västerterbottens län. Varken ur väghållnings-

Tabell 07:4. Vissa jämförelsedata för

| Distrikt        | Väglängd, km |                         | Landareal<br>km <sup>2</sup> | Vägtäthet<br>km/<br>mil <sup>2</sup> | Bilbestånd<br>1.1.1961<br>1 000 st | Vägnätet, fördelat på trafikklasser |             |               |                 |                 |       |
|-----------------|--------------|-------------------------|------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|-------------|---------------|-----------------|-----------------|-------|
|                 | Totalt       | Därav<br>riks-<br>vägar |                              |                                      |                                    | Trafikklasser. Antal fordon/dygn    |             |               |                 |                 |       |
|                 |              |                         |                              |                                      |                                    | 0—150                               | 150—<br>500 | 500—<br>1 000 | 1 000—<br>2 000 | 2 000—<br>5 000 | 5 000 |
| 1               | 2            | 3                       | 4                            | 5                                    | 6                                  | 7                                   | 8           | 9             | 10              | 11              | 12    |
| Malmö.....      | 7 698        | 1 007                   | 10 908                       | 71                                   | 160                                | 3 575                               | 2 156       | 923           | 487             | 362             | 23    |
| Växjö.....      | 9 290        | 1 245                   | 22 983                       | 40                                   | 94                                 | 4 986                               | 2 726       | 943           | 309             | 175             | —     |
| Göteborg.....   | 5 172        | 498                     | 9 710                        | 53                                   | 129                                | 2 428                               | 1 656       | 398           | 285             | 272             | 31    |
| Vänersborg..... | 9 166        | 1 003                   | 19 781                       | 46                                   | 115                                | 4 585                               | 2 852       | 859           | 511             | 212             | —     |
| Linköping.....  | 8 803        | 985                     | 20 646                       | 43                                   | 116                                | 5 390                               | 1 930       | 633           | 329             | 203             | 22    |
| Karlstad.....   | 7 384        | 1 025                   | 25 950                       | 28                                   | 106                                | 3 238                               | 2 601       | 816           | 350             | 150             | 5     |
| Stockholm.....  | 4 785        | 413                     | 10 778                       | 44                                   | 222                                | 2 158                               | 1 600       | 523           | 212             | 193             | 82    |
| Västerås.....   | 7 136        | 1 059                   | 18 022                       | 40                                   | 117                                | 3 264                               | 2 299       | 684           | 360             | 351             | —     |
| Falun.....      | 8 320        | 1 229                   | 46 542                       | 18                                   | 106                                | 3 031                               | 3 254       | 911           | 571             | 227             | 8     |
| Härnösand.....  | 10 839       | 1 464                   | 71 632                       | 15                                   | 73                                 | 6 524                               | 2 954       | 664           | 279             | 76              | 4     |
| Umeå.....       | 9 019        | 1 066                   | 55 395                       | 16                                   | 43                                 | 6 407                               | 1 818       | 433           | 138             | 18              | —     |
| Luleå.....      | 8 153        | 1 105                   | 98 911                       | 8                                    | 43                                 | 5 474                               | 1 704       | 235           | 170             | 3               | —     |
| Hela riket      | 95 765       | 12 099                  | 411 258                      | 23                                   | 1 324                              | 51 060                              | 27 550      | 8 022         | 4 001           | 2 242           | 175   |

eller näringssynpunkt synes någon ändrad indelning motiverad.

Luleådistriktet föreslås omfatta Norrbottens län. Ej heller här synes någon ändring av indelningen motiverad.

Det förslag till ny områdesindelning, som ovan redovisats, fig. 07: 5, medför möjligheter att bygga upp en personalorganisation, som beräknas effektivt motsvara det behov av ökad arbetsfördelning och specialisering, för vilket i det föregående redogjorts. Samtidigt härmed har distriktsförvaltningarna anslutits till trafikområden, vilka med hänsyn till vägväsendets uppgifter och vägnarnas funktion bildar naturliga enheter för väghållningen. Kommittén anser sig härmed ha framlagt ett indelningsförslag, som ur funktionell synpunkt motsvarar de krav som måste ställas på en organisation, som skall kunna tillgodose de omfattande och starkt expanderande behoven på vägtrafikens område.

Till belysning av möjligheterna att med en mer begränsad målsättning

genomföra en distriktsindelning, som medger med hänsyn till arbetsbelastningen mer likartade förhållanden än de nuvarande länen, angives här nedan en indelning i 12 distrikt genom sammanslagning av län.

| Centralort | Distrikt  |
|------------|---|
| Malmö      | Kristianstads län och Malmöhus län                  |
| Växjö      | Kronobergs län, Kalmar län och Blekinge län         |
| Göteborg   | Hallands län samt Göteborgs och Bohus län           |
| Vänersborg | Älvsborgs län och Skaraborgs län                    |
| Linköping  | Östergötlands län och Jönköpings län                |
| Karlstad   | Värmlands län och Örebro län                        |
| Stockholm  | Stockholms län och Gotlands län                     |
| Västerås   | Uppsala län, Södermanlands län och Västmanlands län |

## distrikt vid sammanläggning av län

| Trafik-<br>arbete<br>riksvä-<br>gar milj.<br>fordons-<br>km. | Folkmängd, 1 000 st |                        |                | Urba-<br>nise-<br>rings-<br>grad | Folk-<br>täthet | Antal städer och tätorter i olika storlek |                       |                         |                         |                          |                           |                           |                |
|--|---------------------|------------------------|----------------|----------------------------------|-----------------|---|-----------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------|
|  | Totalt              | Därv<br>lands-<br>bygd | Därv<br>städer |                                  |                 | 200—<br>500<br>inv.                       | 500—<br>1 000<br>inv. | 1 000—<br>2 000<br>inv. | 2 000—<br>5 000<br>inv. | 5 000—<br>10 000<br>inv. | 10 000—<br>20 000<br>inv. | 20 000—<br>50 000<br>inv. | >50000<br>inv. |
| 13   | 14                  | 15                     | 16             | 17                               | 18              | 19  | 20                    | 21                      | 22                      | 23                       | 24                        | 25                        | 26             |
| 655,7  | 882                 | 397                    | 485            | 75                               | 81              | 126                                       | 56                    | 20                      | 23                      | 4                        | 4                         | 3                         | 2              |
| 486,7  | 539                 | 367                    | 172            | 60                               | 23              | 95  | 57                    | 26                      | 13                      | 8                        | 3                         | 3                         | —              |
| 453,0  | 795                 | 237                    | 558            | 81                               | 82              | 50  | 32                    | 13                      | 8                       | 4                        | 1                         | 2                         | 1              |
| 538,5  | 625                 | 385                    | 240            | 60                               | 32              | 82  | 34                    | 23                      | 17                      | 7                        | 5                         | 2                         | 1              |
| 518,4  | 643                 | 296                    | 347            | 72                               | 31              | 76  | 28                    | 17                      | 21                      | 5                        | 4                         | 1                         | 3              |
| 443,7  | 553                 | 311                    | 242            | 66                               | 21              | 56  | 30                    | 15                      | 16                      | 9                        | 2                         | 3                         | 1              |
| 407,1  | 1 323               | 297                    | 1 026          | 92                               | 123             | 32  | 17                    | 11                      | 11                      | 9                        | 2                         | 4                         | 1              |
| 651,0  | 628                 | 268                    | 360            | 74                               | 35              | 59  | 27                    | 21                      | 11                      | 8                        | 7                         | —                         | 3              |
| 616,7  | 579                 | 382                    | 197            | 71                               | 12              | 125                                       | 46                    | 28                      | 17                      | 6                        | 6                         | 3                         | 1              |
| 413,5  | 426                 | 324                    | 102            | 56                               | 6               | 75  | 32                    | 24                      | 9                       | 4                        | 1                         | 3                         | —              |
| 196,2  | 240                 | 189                    | 51             | 52                               | 4               | 40  | 14                    | 13                      | 8                       | 2                        | 1                         | 1                         | —              |
| 207,8  | 262                 | 180                    | 82             | 64                               | 3               | 73  | 26                    | 15                      | 7                       | 3                        | 2                         | 1                         | —              |
| 5 588,3  | 7 495               | 3 633                  | 3 862          | 73                               | 18              | 889                                       | 399                   | 226                     | 161                     | 69                       | 38                        | 26                        | 13             |

Falun Kopparbergs län och Gäv-  
leborgs län  
Härnösand Västernorrlands län och  
Jämtlands län  
Umeå Västerbottens län  
Luleå Norrbottens län

I tabell 07: 4 har sammanställts vissa jämförelsedata avseende denna indelning. Av tabellen framgår bl. a. att variationerna i väglängd och areal m. m. är större än enligt förslaget, eftersom det endast i mycket begränsad utsträckning är möjligt att avväga distrikten så att ur väghållningssynpunkt lämpligaste storlek erhålles.

För de båda nordligaste länen överensstämmer denna indelning helt med kommitténs förslag, jfr fig. 07: 6.

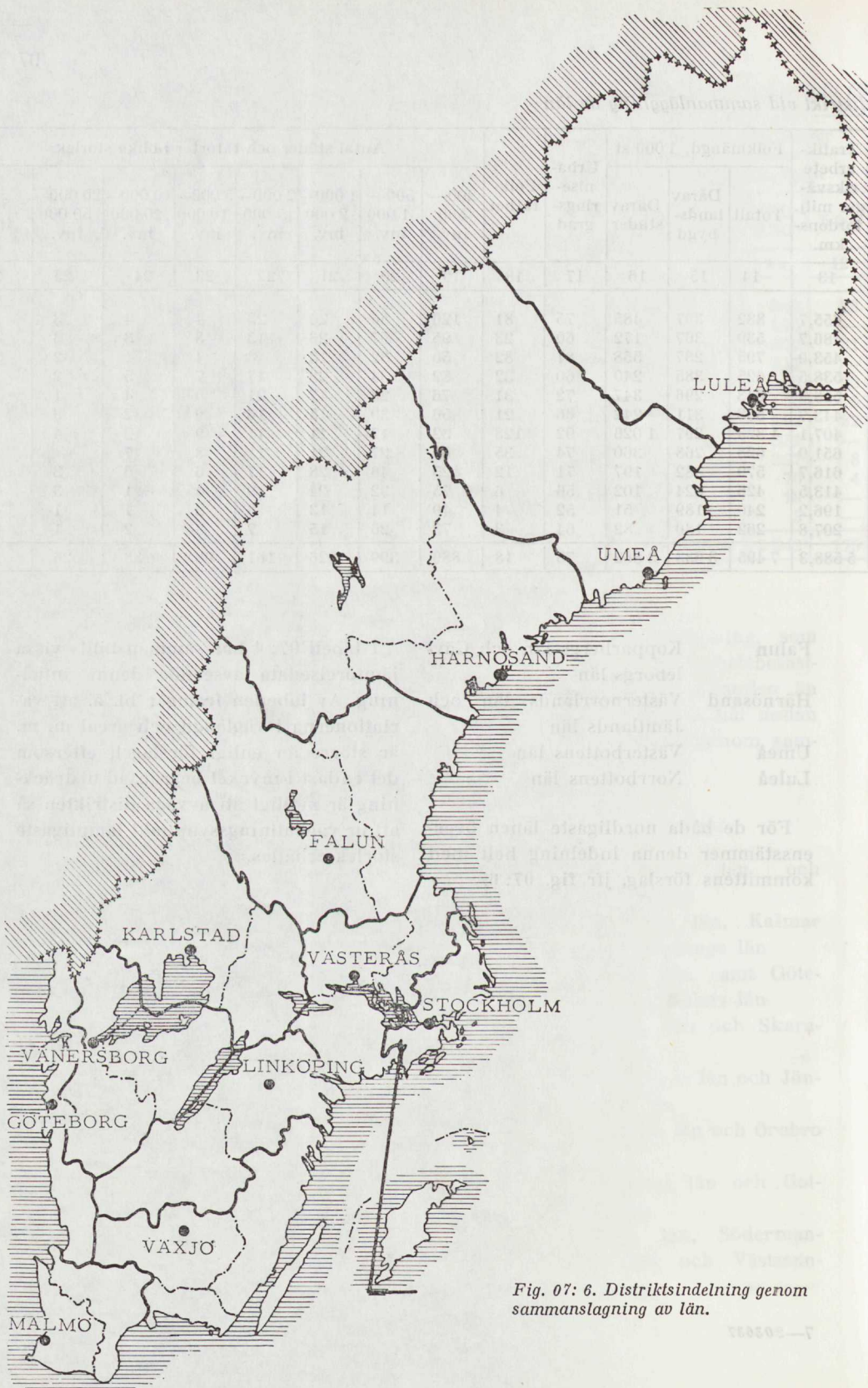


Fig. 07: 6. Distriktsindelning genom sammanslagning av län.

## Distriktsförvaltningens organisation

Den nuvarande vägorganisationen, som uppbyggdes vid vägväsendets förstatligande, har icke varit föremål för någon mer ingående översyn. De förstärkningar av personalorganisationen, som sedan dess ägt rum, har haft provisorisk karaktär och endast avhjälpit de mest aktuella behoven.

Vägväsendets förstatligande år 1944 skedde under en period då vägtrafiken var obetydlig. Vägbyggnadsverksamheten var då och fram till början av 1950-talet av ringa omfattning och vägväsendets dominerande arbetsuppgift bestod i att genom begränsade åtgärder, främst av underhållskaraktär hålla vägarna i trafikdugligt skick. Man förutsåg icke, att bilbestånd och trafik skulle utvecklas så snabbt, att stora delar av vägnätet ganska snart skulle komma att framstå som otidsenligt och i behov av genomgripande upprustning. Ej heller räknade man med att den tekniska utvecklingen skulle försiggå så hastigt och medföra så radikala förändringar i verksamhetens struktur, att organisationen redan efter kort tid skulle framstå som otillräcklig.

Till följd av den tekniska utvecklingen och de ökade standardkraven ford-  
rar tillkomsten av en ny vägförbindelse eller ombyggnad av väg mer omfattande förberedelser än tidigare, då man till stor del fick nöja sig med att utföra kompletteringsarbeten utan större ändringar av vägnas sträckning. Sålunda utgör projekteringsverksamheten

ett område där de tekniska framstegen — utnyttjande av fotogrammetri och databehandling — medfört en radikal ändring av metodiken. Genom förbättrad linjeföring har mindre bärkraftig mark kommit att utnyttjas, vilket medfört behov av geotekniska undersökningar i vidgad omfattning. En mer systematiserad planläggning av driften vid vägbyggnad och vägunderhåll för effektiv utnyttjning av tillgängliga resurser kräver vidare avsevärt ökade insatser. Den mer avancerade byggnadstekniken ställer ökade krav på arbetsledning och kontroll vid utförande av såväl egentlig vägbyggnad som bro-, belägnings- och oljegrusarbeten. Likaså har marklösenfrågorna — framför allt i tätbebyggda och uppodlade trakter — blivit mer komplicerade.

Tillgodoseendet av vägbehoven kräver därför med hänsyn till verksamhetens utveckling ökade insatser av kvalificerad personal, vilket nödvändiggör en översyn av personalorganisationen. Av grundläggande betydelse härvid är arbetsfördelningen mellan den centrala ledningen — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — å ena sidan och distriktsförvaltningarna å den andra. På styrelsen ankommer att planera och draga upp riktlinjerna för verksamheten i stort och att anskaffa för denna erforderliga resurser samt utöva kontroll av verksamhetens bedrivande, medan distriktsförvaltningen handhar den lokala planeringen samt verkställigheten. Till



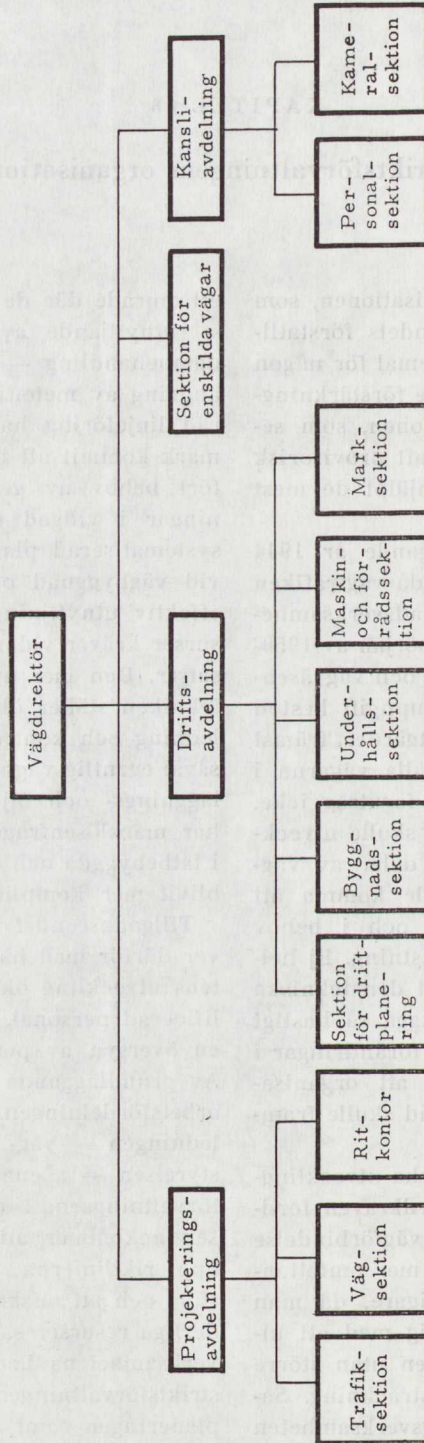


Fig. 08: 1. Organisationsschema för distriktsförvaltning.

stor del är därför styrelsens och distriktens personalbehov olika, främst genom att specialiseringen drives längre inom styrelsen och att inom denna finnes funktioner, som icke helt har sin motsvarighet i den lokala organisationen. Även om de renodlade specialistfunktionerna endast kan återfinnas centralt inom styrelsen förutsätter lösandet av arbetsuppgifterna, att distriktet har tillgång till personal med viss fackutbildning eller speciell inriktning. En sådan arbetsfördelning mellan den centrala styrelsen och de lokala förvaltningarna är nödvändig med hänsyn till den begränsade tillgången på kvalificerade specialister.

Behovet av en ny avvägning av distriktsförvaltningarnas personalorganisation hänför sig emellertid icke blott till de specialbetonade funktionerna. Av lika stor och kanske större vikt är att den lokala organisationen lämnar utrymme för högt kvalificerad personal på de ledande posterna. Härvid torde kunnande inom respektive fack icke vara tillräckligt utan dessutom kräves förmåga att leda och samordna verksamheten efter angivna riktlinjer. För att bl. a. skapa förutsättningar för en längre gående arbetsfördelning och därmed möjligheter till en effektivare innehållning med de personella resurserna har kommittén föreslagit större regionala enheter för vägväsendets lokalförvaltningar.

Mot bakgrund av de arbetsuppgifter, vilka angivits i kap. 06 samt de synpunkter, som här ovan anförts har kommittén utarbetat organisations-schema, fig. 08: 1, för en distriktsförvaltnings principiella uppbyggnad. Vid valet mellan olika organisationsformer har kommittén bl. a. med hänsyn till den i vissa avseenden långt gående specialiseringen stannat för en funktionell organisation. Här nedan redovisas hu-

vuddragen i organisationen och motiven härför.

Den nuvarande uppdelningen mellan planerings- och projekteringsverksamheten å ena sidan samt verkställigheten — byggande och underhåll — å den andra bör enligt kommitténs mening bibehållas. De nuvarande projekteringsavdelningarnas organisation lämnar emellertid icke utrymme för den specialisering, som projekteringsverksamheten numera fordrar. Liknande skäl för en organisationsförändring föreligger på utförandesidan. Med hänsyn till behovet av en samordning för bättre utnyttjning av de produktiva resurserna föreslås att de nuvarande byggnads- respektive underhållsavdelningarna sammanslås till en avdelning.

Som framgår av organisationsschemat föreslås distriktsförvaltningen organiserad på distriktschef och — i vad avser den allmänna väghållningen — tre avdelningar, nämligen en projekteringsavdelning, en driftsavdelning samt en kansliavdelning. För den enskilda väghållningen bibehålles nuvarande mindre arbetsenhet. Projekteringsavdelningen motsvarar den nuvarande projekteringsavdelningen, utökad för vissa nya arbetsuppgifter. Driftsavdelningen består av de nuvarande byggnads- och underhållsavdelningarna sammanslagna, vartill kommer förstärkta enheter för lösandet av vissa arbetsuppgifter från de tidigare byggnads- och underhållsavdelningarna samt från den nuvarande kansliavdelningen överflyttade förråds- och marklösenfrågor.

#### 08.1. Distriktschef

Distriktschefen har att leda lokalförvaltningens verksamhet i stort inom ramen för de av verksledningen uppdragna riktlinjerna. Med utgångspunkt från dessa skall han utforma den lokala målsättningen för distriktsförvalt-

ningens arbete och ansvara för dess realiserande.

I anslutning till vad här ovan anförts bör understrykas vikten av en ändamålsenlig arbetsfördelning mellan styrelsen och distriktsförvaltningarna. En förutsättning härför är att möjligheter skapas för ett snabbt och effektivt handlande genom en mer omfattande delegering av beslutanderätten, såväl från styrelsen till distriktsförvaltningen som från distriktsledningen till underlydande organ. Detta ställer i sin tur större krav på framförallt den ledande personalen. En långt gående delegering från distriktschefen är nödvändig för att skapa utrymme för honom att utöva den ledande och samordnande funktionen inom sin förvaltning samt ansvara för samordningen med andra verksamheter.

#### 08.2. Projekteringsavdelning

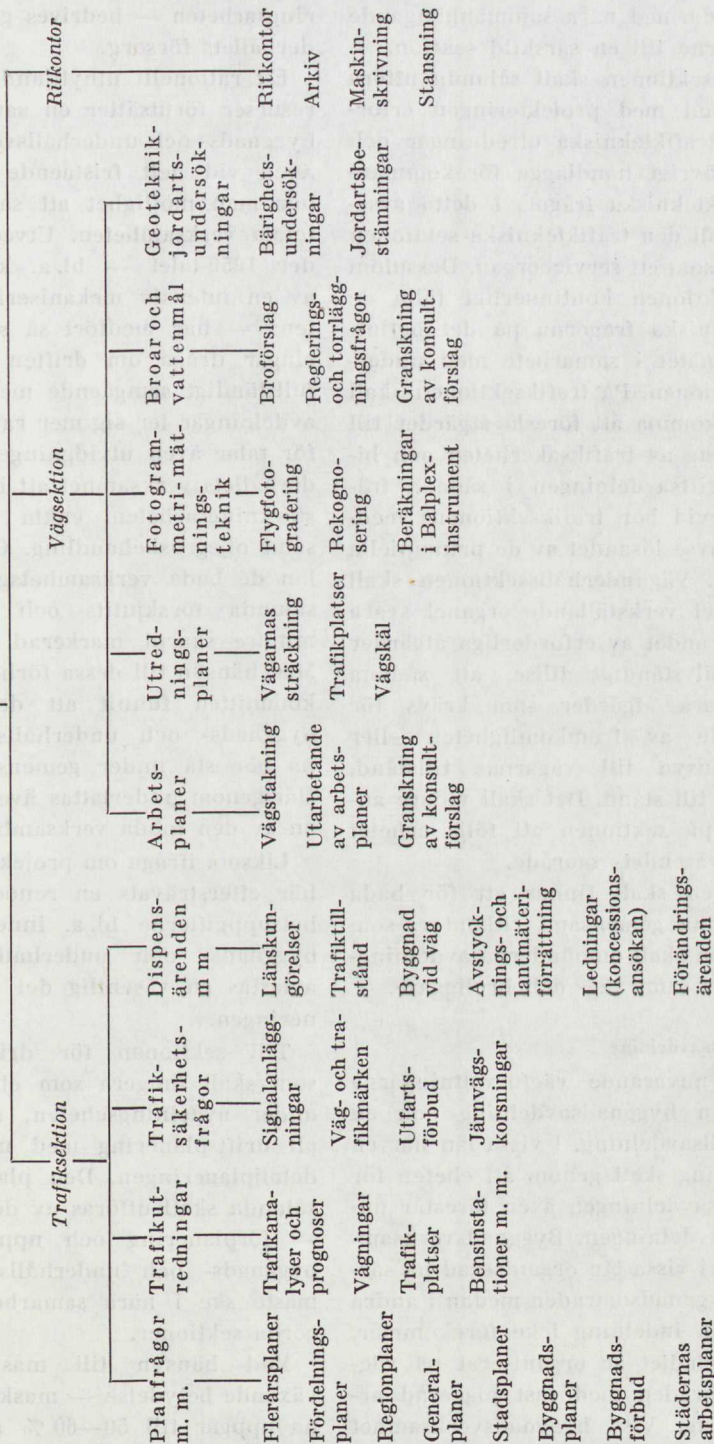
Av den föregående redogörelsen framgår att projekteringsverksamheten blivit mer komplicerad. Den ständigt växande trafiken har ökat standardkraven och medfört behov av en allt fullständigare projektering. Samtidigt har den fortgående urbaniseringen medfört, att vägplaneringen fått en ändrad inriktning och blivit av central betydelse för samhällsplaneringen. För att förberedelserna skall kunna vara slutförda i god tid innan respektive företag kan komma till utförande erfordras en samordning av planerings- och projekteringsarbetet i dess olika stadier. Kommittén har därför funnit lämpligt att sammanhålla planläggningen med den tekniska projekteringen inom en avdelning. Denna bör enligt kommitténs uppfattning även i fortsättningen benämnas projekteringsavdelning, trots att den i växande omfattning inrymmer arbetsuppgifter, som ligger utanför den egentliga vägprojekteringen.

Inom projekteringsavdelningen skall sålunda dels långtidsplaneringen utföras, dels vägärenden beredas från företagens uppkomst till och med det stadium, då färdig arbetsplan föreligger, ävensom de kompletterande utredningar som kan finnas erforderliga och vilka för vinnande av tid icke alltid slutförts innan arbetsplanen fastställs. Med hänsyn till arbetsuppgifternas olika karaktär har kommittén funnit lämpligt föreslå att projekteringsavdelningen organiseras på chef, en trafiksektion, en vägsektion samt ett ritkontor. Arbetsuppgifternas fördelning inom avdelningen föreslås i huvudsak bli följande.

På chefen för projekteringsavdelningen skall ankomma att leda verksamheten i stort och samordna sektionernas arbete så att projekten blir tillräckligt förberedda för utförande i den takt långtidsplanernas realiserande kräver. Chefen bör därför även svara för denna planering. Dessutom skall det ankomma på avdelningschefen att svara för att erforderliga samråd tas med statliga och kommunala myndigheter samt enskilda organisationer för att uppnå samordning av de intressen som bör företrädas i samhällsplaneringen. Det är härvid av särskild betydelse att vägväsendet på ett tillräckligt tidigt stadium får kännedom om planerade åtgärder i olika avseenden för att vägintrösserna skall kunna beaktas (jfr kap. 06: 1 och 06: 4).

Inom vägsektionen skall den egentliga projekteringen utföras. Sektionen skall svara för utarbetandet av utredningsplanerna för de särskilda vägprojekten samt för den tekniska projekteringen av dessa, för vilket redogjorts i kap. 06: 2. För att nå en bättre arbetsfördelning har det befunnits lämpligt att så långt som möjligt renodla sektionens arbete till enbart de vägtekniska

PROJEKTERINGSAVDELNING



problemen och förlägga de trafiktekniska och därmed nära sammanhängande uppgifterna till en särskild sektion.

Trafiksektionen skall sålunda utföra i samband med projekteringen erforderliga trafiktekniska utredningar och även i övrigt handlägga förekommande trafiktekniska frågor. I detta avseende skall den trafiktekniska sektionen fungera som ett serviceorgan. Dessutom skall sektionen kontinuerligt följa de trafiktekniska frågorna på det befintliga vägnätet i samarbete med underhållssektionen. På trafiksektionen skall även ankomma att föreslå åtgärder till förbättring av trafiksäkerheten och biträda driftsavdelningen i sådana frågor. Härvid bör trafiksektionens medverkan avse lösandet av de principiella frågorna. Vägunderhållssektionen skall såsom det verkställande organet svara för utförandet av erforderliga åtgärder samt självständigt tillse, att sådana omedelbara åtgärder som krävs för tryggande av framkomligheten eller med hänsyn till vägarnas tillstånd, kommer till stånd. Det skall vidare ankomma på sektionen att följa arbetet på planväsendets område.

Slutligen skall finnas ett för båda sektionerna gemensamt ritkontor, som bl. a. även skall omhänderha avdelningens arkiv samt väg- och broläggare.

### 08.3. Driftsavdelning

Vid de nuvarande vägförvaltningarna finnes en byggnadsavdelning och en underhållsavdelning. I vissa län har en samordning skett genom att chefen för byggnadsavdelningen även förestår underhållsavdelningen. Byggnadsverksamheten är i vissa län organiserad på särskilda byggnadsområden medan i andra geografisk indelning icke förekommer. Vägunderhållet är organiserat på vägmästarområden med fast placerad arbetsledning. Viss byggnadsverksamhet

— främst förstärknings- och förbättringsarbeten — bedrivs genom vägunderhållets försorg.

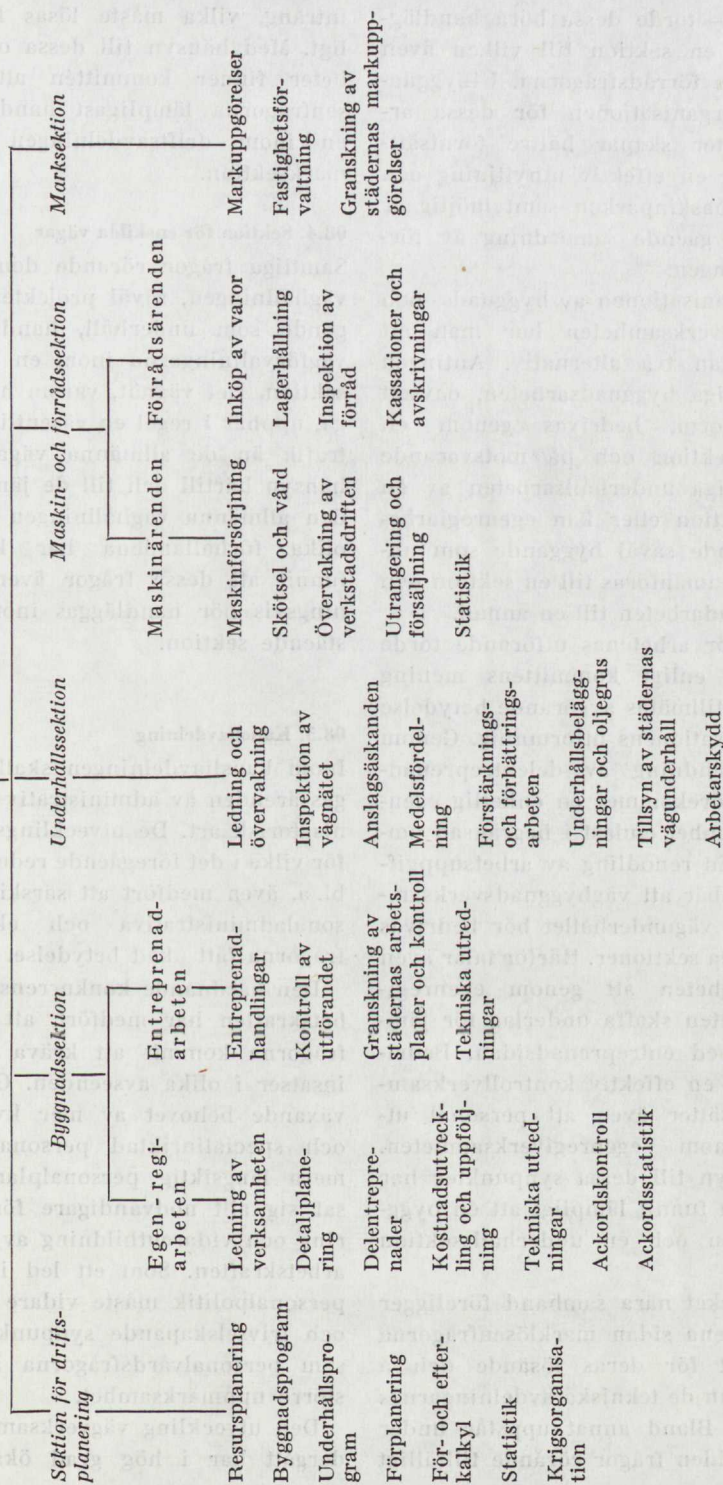
Ett rationellt utnyttjande av verkets resurser förutsätter en samordning av byggnads- och underhållsverksamheten. Även vid helt fristående avdelningar har man möjlighet att samordna den totala verksamheten. Utvecklingen under 1950-talet — bl. a. kännetecknad av en intensiv mekanisering av arbetena — har medfört så stora förändringar ifråga om driften att ett mer fullständigt samgående mellan berörda avdelningar ter sig mer rationellt. Här för talar även utvidgningen av vägunderhållets verksamhet att innefatta förstärkningsarbeten, enkla beläggningar samt oljegrusbehandling. Gränsen mellan de båda verksamhetsgrenarna har sålunda förskjutits och även blivit mindre skarpt markerad än tidigare. Med hänsyn till dessa förhållanden har kommittén funnit att de nuvarande byggnads- och underhållsavdelningarna bör stå under gemensam ledning. Härigenom underlättas även planeringen av den totala verksamheten.

Liksom ifråga om projekteringen har här eftersträvat en renodling av arbetsuppgifterna bl. a. innebärande att byggnads- och underhållssektionerna avlastas en väsentlig del av driftsplaneringen.

Till sektionen för driftsplanering, som skall fungera som ett stabsorgan under avdelningschefen, sammanföres all driftsplanering med undantag för detaljplaneringen. Den planering, som sålunda skall utföras av denna sektion — förplanering och upprättande av byggnads- och underhållsprogram — måste ske i nära samarbete med berörda sektioner.

Med hänsyn till maskinfrågornas växande betydelse — maskinkostnaderna uppgår till 50—60 % av totalkost-

## DRIFTSAVDELNING



naderna — torde dessa böra handläggas inom en sektion till vilken även bör knytas förrådsfrågorna. Utbyggnaden av organisationen för dessa arbetsuppgifter skapar bättre förutsättningar för en effektiv utnyttjning och vård av maskinparken samt möjliggör en längre gående samordning av förordshållningen.

För organisationen av byggnads- och underhållsverksamheten har man att välja mellan två alternativ. Antingen kan samtliga byggnadsarbeten, oavsett utförandeform, bedrivas genom en byggnadssektion och på motsvarande sätt samtliga underhållsarbeten av en annan sektion eller kan egenregiarbeten avseende såväl byggande som underhåll sammanföras till en sektion och entreprenadarbeten till en annan.

Sättet för arbetenas utförande torde emellertid enligt kommitténs mening icke böra tillmätas avgörande betydelse för organisationens utformning. Genom ökad användning av delentreprenadssystemet förekommer en enhetlig egenregiverksamhet endast i begränsad omfattning. En renodling av arbetsuppgifterna innebär att vägbyggnadsverksamheten och vägunderhållet bör bedrivas inom skilda sektioner. Härför talar även nödvändigheten att genom egenregiverksamheten skaffa underlag för jämförelser med entreprenadsidan. Bedrivandet av en effektiv kontrollverksamhet förutsätter även att personal utbildas inom egenregiverksamheten. Med hänsyn till dessa synpunkter har kommittén funnit lämpligt att en byggnadssektion och en underhållssektion inrättas.

Ett mycket nära samband föreligger mellan å ena sidan marklösenfrågorna och sättet för deras lösande och å andra sidan de tekniska avdelningarnas uppgifter. Bland annat uppstår under byggnadstiden frågor rörande tillfälligt

intrång, vilka måste lösas kontinuerligt. Med hänsyn till dessa omständigheter finner kommittén att marklösenfrågorna lämpligast handläggas av en inom driftsavdelningen placerad marksektion.

#### 08.4. Sektion för enskilda vägar

Samtliga frågor rörande den enskilda väghållningen, såväl projektering, byggande som underhåll, handläggas på vägförvaltningarna inom en fristående sektion. Det vägnät, varom här är fråga, uppbär i regel en väsentligt mindre trafik än de allmänna vägarna. Med hänsyn härtill och till de jämfört med den allmänna väghållningen väsentligt olika förhållandena har kommittén funnit att dessa frågor även fortsättningsvis bör handläggas inom en fristående sektion.

#### 08.5. Kansliavdelning

Inom kansliavdelningen skall handläggas ärenden av administrativ och organisatorisk art. De utvecklingstendenser för vilka i det föregående redogjorts har bl. a. även medfört att särskilt de personaladministrativa och ekonomiska frågorna fått ökad betydelse.

Den hårdnande konkurrensen om arbetskraften har medfört, att personalfrågorna kommit att kräva än större insatser i olika avseenden. Genom det växande behovet av mer kvalificerad och specialinriktad personal har en mera långsiktig personalplanering visat sig allt nödvändigare för rekrytering och vidareutbildning av den egna arbetskraften. Som ett led i en aktiv personalpolitik måste vidare de miljö- och trivselskapande synpunkterna liksom personalvårdsfrågorna ägnas allt större uppmärksamhet.

Den utveckling vägverksamheten undergått har i hög grad ökat omfatt-

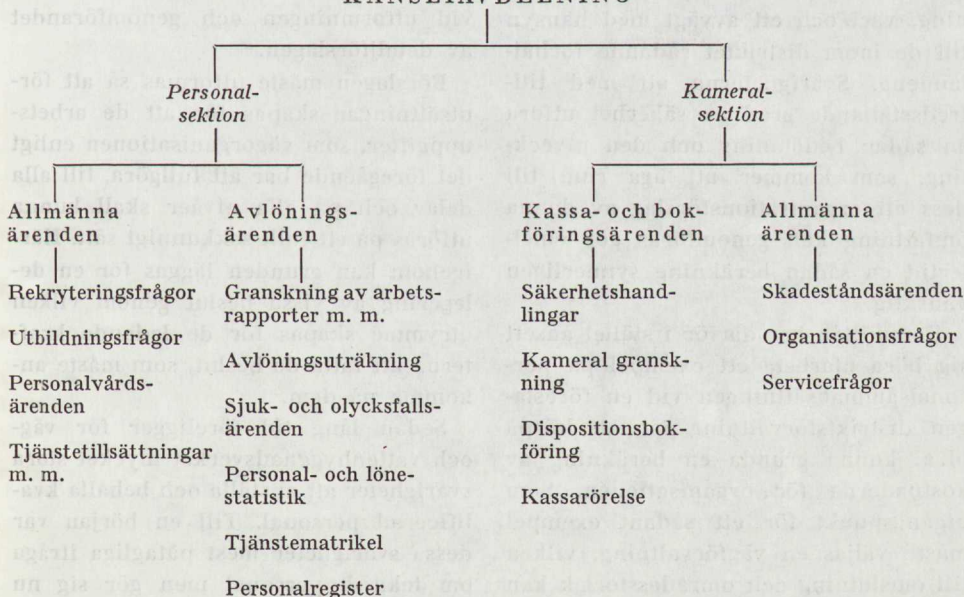
ningen av det arbete, som kansliavdelningarna vid de nuvarande vägförvaltningarna svarar för, och även framtingat en mer grannliga och nyanse-rad handläggning. De ekonomiska värden och intressen, kansliavdelningarna har att bevaka, har vidare kraftigt ökat. Som exempel kan nämnas skadestånds- och liknande ärenden. Denna ärendegrupp som ökat såväl antalsmässigt som ifråga om ersättningskravens storlek fordrar alltmer omfattande och tidskrävande utredningar. Detta gäller särskilt ärenden, som kan komma att få prejudicerande betydelse. Även har många nya arbetsuppgifter tillkommit bl. a. som följd av reformerna på skatte- och sociallagstiftningens område.

Framstegen inom kontorstekniken har skapat förutsättningar för radikala förändringar av arbetsmetoderna inom redovisningsområdet. Genom utnyttjning av databehandlingsmaskiner ges möj-

ligheter att i avsevärt större utsträckning än hittills — och avsevärt snabbare — tillgodose de behov av specificerade uppgifter i olika kombinationer, som den allt mer komplicerade och differentierade verksamheten kräver. En omläggning och mekanisering av vid vägförvaltningarna nu förekommande kontorsrutiner torde därför i en nära framtid bli aktuell, varigenom bokföringen skulle kunna centraliseras till ett för alla avdelningar gemensamt bokföringskontor inom kansliavdelningen.

Med hänsyn till de arbetsuppgifter, som skall handläggas inom kansliavdelningen föreslår kommittén att avdelningen organiseras på chef, en personalsektion och en kameralsektion. Kommittén finner det synnerligen angeläget, att de nuvarande kansliavdelningarnas personalorganisation upprustas och kompletteras för att på bästa sätt kunna sköta föreliggande arbetsuppgifter.

## KANSLIAVDELNING





## KAPITEL 09

### Förslag till personalsammansättning för en distriktsförvaltning

Som framgått av den tidigare redogörelsen föreligger olikheter mellan de föreslagna distrikten i fråga om areal, väglängd, trafikarbete, förekomsten av tätortsbebyggelse m. m. Detta medför att även om i allt väsentligt samma arbetsuppgifter förefinnes inom samtliga distrikt varierar deras omfattning distrikten emellan. Dessa förhållanden innebär att det icke är möjligt att framlägga ett förslag till personalsammansättning, som kan tillämpas vid samtliga distriktsförvaltningar. Det skulle sålunda vara nödvändigt att utarbeta ett särskilt förslag för varje förvaltning, vart och ett avvägt med hänsyn till de inom distriktet rådande förhållandena. Svårigheterna att med tillfredsställande grad av säkerhet utföra en sådan bedömning och den utveckling, som kommer att äga rum till dess ett organisationsförslag av denna omfattning kan genomföras gör emellertid en sådan beräkning synnerligen vanskelig.

Kommittén har därför i stället ansett sig böra utarbeta ett exempel på personalsammansättningen vid en föreslagen distriktsförvaltning för att härpå bl. a. kunna grunda en beräkning av kostnaderna för organisationen. Som utgångspunkt för ett sådant exempel måste väljas en vägförvaltning, vilken till omslutning och områdesstorlek kan anses jämbördig med de föreslagna distrikten och där sålunda redan nu en arbetsfördelning kunnat erhållas, som

möjliggör en vidare användning av nya arbetsmetoder. Vid sitt studium av de olika vägförvaltningarna har kommittén funnit att dessa krav bäst uppfylles av någon av de nordliga vägförvaltningarna och därvid i sitt val stannat för vägförvaltningen i Västernorrlands län. Detta län innehåller till skillnad från de två nordligaste länen regioner med en koncentrerad tätortsbebyggelse, jämförlig med flera av de sydligare länen.

I anslutning till detta exempel bör framläggas vissa allmänna synpunkter på förvaltningarnas uppbyggnad och sammansättning, vilka måste beaktas vid utformningen och genomförandet av detaljförslagen.

Förslagen måste utformas så att förutsättningar skapas för att de arbetsuppgifter, som vägorganisationen enligt det föregående har att fullgöra, till alla delar och på alla nivåer skall kunna utföras på ett fullt sakkunnigt sätt. Härigenom kan grunden läggas för en delegering av vissa beslut genom vilken utrymme skapas för de ledande krafterna att fatta de beslut, som måste ankomma på dem.

Sedan lång tid föreligger för väg- och vattenbyggnadsverket mycket stora svårigheter att anställa och behålla kvalificerad personal. Till en början var dessa svårigheter mest påtagliga ifråga om teknisk personal men gör sig nu gällande inom alla delar av verksamheten. I den mån möjligheter till viss nyrekrytering föreligger är personal-

omsättningen emellertid så snabb att bristande kontinuitet uppstår i verksamheten. Dessa svårigheter hänförs sig på ett påtagligt sätt till de sektorer, där den allmänna efterfrågan på personal är störst. Verkets möjligheter att rekrytera exempelvis civilingenjörer är idag med hänsyn till löneläget och framtidsutsikterna för sådan personal på den privata arbetsmarknaden starkt begränsade. I fråga om övrig ingenjörspersonal har viss rekrytering kunnat ske delvis genom den kursverksamhet som bedrivs för nytexaminerade läroverks- och institutingenjörer. Rekrytering av bl. a. gymnasieekonomer har däremot icke kunnat ske i erforderlig omfattning, vilket medfört avsevärda problem även för den administrativa sidan.

Angivna olägenheter innebär i första hand att det föreligger en konstant personalbrist för skötandet av de löpande göromålen. Vad som emellertid på längre sikt är än mer oroande är att verket, enligt vad som nu kan bedömas, icke kommer att disponera kvalificerad personal för återbesättande av tjänster i ledande ställning. Ej heller finnes i erforderlig omfattning personal med lämpliga kvalifikationer för att bedriva det rationaliserings- och utvecklingsarbete, som den kontinuerliga strukturförändringen inom verksamheten gör nödvändig.

En väsentlig orsak till dessa förhållanden är givetvis den rådande allmänna bristen på välutbildad personal. Verkets personalsvårigheter beror emellertid även på att löneläget för den kvalificerade personalen i statlig tjänst icke ligger i nivå med löneläget på den privata arbetsmarknaden. Även om begynnelselönen för vissa personalkategorier i och för sig förbättrats finnes icke sådana befodringsmöjligheter ens efter långvarig tjänstgöring, som gör an-

ställning vid verket lockande. Särskilt med tanke på urvalet av personal för de ledande funktionerna och vissa specialistfunktioner finner kommittén denna utveckling mycket oroväckande.

I syfte att förstärka verkets möjligheter att rekrytera och behålla kvalificerad personal på alla nivåer pågår inom styrelsen utredning angående personalfunktionens utformning.

För att vägorganisationen skall kunna arbeta effektivt erfordras en klar gränsdragning och ändamålsenlig arbetsfördelning mellan den centrala styrelsen och distriktsförvaltningarna. Styrelsens uppgifter bör som tidigare framhållits i huvudsak bestå i att anskaffa erforderliga resurser, draga upp riktlinjer för verksamheten, svara för erforderligt tekniskt normarbete, utarbeta anvisningar för att nå enhetlighet mellan förvaltningarna i skilda avseenden granska och fastställa planer för särskilda företag och verksamheten i stort samt utöva rådgivning och kontroll. En lämpligare arbetsfördelning mellan styrelsen och distriktsförvaltningarna kan erhållas genom vidgad delegering. En förutsättning härför är emellertid att möjligheter skapas för att tillföra distriktsförvaltningarna en högt kvalificerad ledning.

Den föreslagna organisationen förutsätter en ganska kraftig löneklyfta mellan avdelnings- och sektionschefer å ena sidan och underlydande personal å den andra. Vid avvägningen av personalens lönegradsplacering har hänsyn tagits till arbetsuppgifterna på de olika nivåerna. Huvudparten av de mera svårbemästrade arbetsuppgifterna förutsättes åvila avdelnings- och sektionschefer. Kommittén utgår sålunda från, att man med en långt driven rationalisering och förenkling av arbetet kan erhålla en lämpligare arbetsfördelning, där mera standardiserade och rutin-

betonade arbetsuppgifter skall kunna handläggas av övrig personal. Kommittén har icke ansett det utgöra någon större olägenhet att en kontinuerlig befordringsskala härigenom icke kan upprätthållas genom hela organisationen.

Den följande redogörelsen för det av kommittén utarbetade exemplet på personalsammansättning har begränsats att omfatta distriktschef, avdelningschefer samt sektionschefer medan redogörelsen för övrig personal, deras huvudsakliga arbetsuppgifter samt föreslagna lönegradsplaceringar intagits i bilaga B 01.

#### 09.1. Distriktschefen

Det skall åligga distriktschefen att inom ramen för gällande instruktion, arbetsordning och bestämmelser i övrigt samt av verksledningen uppdragna riktlinjer svara för distriktsförvaltningens verksamhet. Distriktschefen skall leda verksamheten i stort och tillse att de olika avdelningarnas arbete samordnas. Med hänsyn till angivna uppgifter måste mycket höga krav ställas på distriktschefens förmåga i angivna avseenden.

Inom distriktet skall distriktschefen vara ledande på vägområdet. Han skall företräda verket i förhållande till andra myndigheter och organ samt enskilda och beakta skilda väginressenters synpunkter och önskemål och bidra till samordningen av vägfrågorna med samhällsplaneringen i övrigt.

Den stora och vittutgrenade verksamhet som vägväsendet har att ombesörja och de ekonomiska konsekvenser, som vidtagna åtgärder får för näringslivet och samhället för avsevärd tid, gör att synnerligen stora krav måste ställas på distriktschefens förmåga att befordra en ekonomisk inriktning av verksamheten.

Med hänsyn till de kvalifikationer,

som innehavaren av befattningen som distriktschef måste besitta och det ansvar som åvilar honom, föreslås att han placeras i lönegrad Bp 5 med tjänstetiteln vägdirektör.

#### 09.2. Avdelningscheferna

Distriktsförvaltningen har föreslagits uppdelad på projekteringsavdelning, driftsavdelning och kansliavdelning samt en sektion för enskild väghållning. Var och en av dessa avdelningar liksom sektionen för enskild väghållning förestås av en chef, nedan benämnd avdelningschef.

En tendens i modern företagsledning är att man i vidgad omfattning söker delegera handläggningen av vissa ärenden till avdelningschefer för att friställa företagsledaren för de rent ledande uppgifterna. I detta syfte har inom många företag vissa funktioner delegerats att på företagsledningens vägnar självständigt avgöras av avdelningscheferna. För de större distriktsförvaltningar för vägväsendet, som i det föregående föreslagits, har förutsatts att en liknande ordning genomföres. Som följd härav bör avdelningscheferna ges väsentligt ökade befogenheter i förhållande till avdelningscheferna inom de nuvarande vägförvaltningarna att självständigt handlägga ärenden, som faller inom deras arbetsområde. Som tidigare nämnts syftar kommittén till att det genom den nya personalorganisationen skall bli möjligt att erhålla personal med tillräckliga kvalifikationer för att överta vissa av de arbetsuppgifter, vilka nu ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. En sådan delegering kommer att i väsentlig grad beröra avdelningscheferna.

Avdelningschef skall vara direkt underställd vägdirektören. Det skall åligga honom att inom ramen för gällande instruktion, arbetsordning och bestäm-

melser i övrigt samt av vägdirektören angivna riktlinjer svara för att på avdelningen ankommande arbetsuppgifter utföres på effektivaste sätt.

Avdelningschef skall planlägga, fördela, leda, samordna och övervaka arbetet på den egna avdelningen samt svara för att arbetet bedrivs enligt rationella metoder. Han skall vidare svara för att organisationen inom avdelningen kontinuerligt överses samt att fastställd organisation genomföres och tillämpas. I hans åligganden ingår att informera, instruera och stimulera personalen och leda arbetet så att den får bästa möjliga kännedom om och erfarenhet av olika arbetsuppgifter. Han skall vidare verka för en effektiv samordning och ett aktivt samarbete med övriga avdelningar. I säkerhets-, sekretess- och skyddsfrågor skall han hålla underlydande personal fortlöpande informerad och tillse att utfärdade bestämmelser iakttagas.

Avdelningschef skall hålla vägdirektören fortlöpande underrättad om avdelningens verksamhet. Alla ärenden av större vikt samt av principiell natur skall han föredraga för vägdirektören.

Avdelningschef skall inta en ledande ställning inom distriktsförvaltningen på det område av verksamheten han förestår.

### **09.3. Projekteringsavdelningen**

Projekteringsavdelningen svarar för planering och projektering av vägnätet.

#### *09.31. Avdelningschef*

Utöver vad som anges under 09.2. skall chefen för projekteringsavdelningen svara för vägfrågornas samordning med samhällsplaneringen i övrigt.

Med hänsyn till de höga krav som ur teknisk synpunkt måste ställas på denne avdelningschef bör han äga god

utbildning inom väg- och vattenbyggnadstekniken och omfattande erfarenhet på området. Arten och omfattningen av de arbetsuppgifter och det ansvar som skall åvila chefen för projekteringsavdelningen motiverar en placering i lönegrad Bp 3 med tjänstebemämnningen överingenjör.

#### *09.32. Trafiksektion*

Trafiksektionens uppgift är i första hand att svara för den översiktliga vägplaneringen på det regionala planet. I samband med upprättandet av flerårs- och fördelningsplaner för vägbyggnadsverksamheten är det därvid viktigt att söka samordna vägplaneringen med samhällsplaneringen i övrigt. För den skull erfordras att vägväsendet även engagerar sig i det arbete, som på det kommunala området bedrivs för att lösa väg- och trafikfrågorna i samband med upprättandet av region-, general-, stads- och byggnadsplaner. Trafiksektionen skall utföra de utredningar av teknisk-ekonomisk art, som erfordras för att ur trafiksynpunkt bedöma de olika planfrågorna samt lämna underlag i form av trafikanalyser och principlösningar för de olika trafikordningar, som kommer att utformas på vägsektionen i samband med den fortsatta detaljplaneringen. Trafiksektionen skall vidare planlägga de åtgärder som sammanhänger med trafiksäkerhetsarbetet samt olika slag av trafikregleringar.

Med hänsyn till de höga krav som ur teknisk synpunkt måste ställas på chefen för trafiksektionen bör han äga god teknisk utbildning inom väg- och vattenbyggnadstekniken och god erfarenhet inom trafikteknikens område.

Arten och omfattningen av de arbetsuppgifter och det ansvar som skall åvila honom motiverar en placering i Bp 1 med tjänstebemämnningen förste vägingenjör.

### 09.33. Vägsektion

Vägsektionens huvuduppgift är att svara för den tekniska projekteringen genom att upprätta utredningsplaner och arbetsplaner för de olika vägföretagen. Denna verksamhet, som är ett utpräglat lagarbete, bedrivs så, att ett antal projektledare med ett växlande antal medhjälpare för detaljarbetet har att leda arbetet för ett eller flera företag. För de mera specialbetonade arbetsuppgifterna finnes särskild personal avdelad, som vid behov biträder de olika projektledarna.

Med hänsyn till de höga krav som ur teknisk synpunkt måste ställas på chefen för vägsektionen bör han äga god teknisk utbildning inom väg- och vattenbyggnadstekniken och god erfarenhet av projektering.

Arten och omfattningen av de arbetsuppgifter och det ansvar som skall åvila honom motiverar en placering i Bp 1 med tjänstebestämmelsen förste vägingenjör.

### 09.34. Ritkontor

Detta kontor skall ombesörja avdelningens ritarbete, stansning och maskinskrivning samt omhänderha arkivhandlingar, kartor samt väg- och brologgar.

Ritkontorets chef bör ha teknisk utbildning inom väg- och vattenbyggnadstekniken samt erfarenhet inom området. Tjänsten föreslås placerad i lönegrad A 19 med tjänstebestämmelsen ingenjör.

### 09.4. Driftsavdelningen

Driftsavdelningen svarar för samtliga byggnads- och underhållsarbeten som bedrivs i egen regi samt ombesörjer utförande av sådana arbeten på entreprenad.

### 09.41. Avdelningschef

Utöver vad som anges under 09.2. har chefen för driftsavdelningen hu-

vudansvaret för driftsplaneringen och svarar för att arbetena i alla stadier utföres på ett tekniskt-ekonomiskt riktigt sätt.

Med hänsyn till de höga krav som ur teknisk synpunkt måste ställas på denne avdelningschef bör han äga god utbildning inom väg- och vattenbyggnadstekniken och omfattande erfarenhet av anläggningsarbeten. Arten och omfattningen av de arbetsuppgifter och det ansvar som skall åvila chefen för driftsavdelningen motiverar en placering i lönegrad Bp 3 med tjänstebestämmelsen överingenjör.

### 09.42. Sektion för driftsplanering

Denna sektion skall uppgöra produktionsplaner för byggnads- och underhållsverksamheten såväl på längre som på kortare sikt samt handha förplanering och ekonomisk uppföljning av aktuella projekt.

I fråga om planeringen på långresikt innefattar sektionens arbete bedömning i stort av resursbehovets utveckling inom ramen för flerårsplanerna respektive den beräknade tilldelningen av vägunderhållsmedel. På kortare sikt skall sektionen i samarbete med respektive sektioner utarbeta byggnads- och underhållsprogram för de närmaste två åren samt med ledning av det av arbetsmarknadsstyrelsen beräknade samsättningsbehovet byggnadsprogram för beredskapsarbeten för det närmaste året. Den förplanering av det enskilda företaget, som skall vara en förutläggning för intagandet i byggnadsprogram, skall även utföras av sektionen. Uppföljning, även innefattande efterkakyl av såväl byggnads- som underhållsarbeten, skall utföras av sektionen. Erforderlig driftsbokföring skall firas inom sektionen.

Sektionen skall slutligen handligga frågor angående distriktsförvaltningens

krigsorganisation samt dess verksamhet under beredskaps- och krigstillstånd.

Sektionschefen bör ha teknisk utbildning samt erfarenhet av vägbyggnads- och vägunderhållsverksamhet. Tjänsten föreslås placerad i lönegrad A 27 med tjänstebenenämningen planeringsingenjör.

#### 09.43. Byggnadssektion

Denna sektion skall omhändera den totala byggnadsverksamheten, såväl i egen regi som på entreprenad. Inom sektionen skall på basis av förplaneringen och resurstillgången utredas den lämpliga omfattningen av egenregi- respektive entreprenadverksamheten.

I fråga om egenregiverksamheten ankommer det på sektionen att leda och övervaka verksamheten och tillse att god samordning sker mellan verkets användning av egna resurser och förekommande delentreprenader. Detta innefattar kontroll och inspektion av linjepersonalens dispositioner i anslutning till uppgjord detaljplanering.

Vad beträffar entreprenadverksamheten omfattar sektionens arbete uppgörande av erforderliga programhandlingar för anbudsgivning ävensom upphandling och därmed förenad kontraktsskrivning samt kontroll av arbetenas utförande.

Sektionen skall även utöva tillsyn över det statsbidragsberättigade väg- och gatubyggandet i städerna.

Med hänsyn till de höga krav som ur teknisk synpunkt måste ställas på chefen för byggnadssektionen bör han äga god utbildning inom väg- och vattenbyggnadstekniken och god erfarenhet av vägbyggnad.

Arten och omfattningen av de arbetsuppgifter och det ansvar som skall åvila chefen för byggnadssektionen motiverar en placering i lönegrad Bp 1 med tjänstebenenämningen förste vägingenjör.

#### 09.44. Underhållssektion

Denna sektion skall omhändera underhållet av de allmänna vägarna och härvid under beaktande av de krav som trafiken ställer tillse att verksamheten skötes på ett tekniskt-ekonomiskt riktigt sätt. Genom trafikutvecklingen gör sig kraven på framkomlighet och säkerhet gällande med allt större styrka. Vägunderhållets insatser har därför starkt måst ökas och en omfattande beredskapsorganisation har uppbyggts. Samtidigt har strävan mot en alltmer förbättrad ekonomi medfört en delvis ändrad inriktning av verksamheten i rationaliseringssyfte. Detta har nödvändiggjort en mer systematisk planläggning och uppföljning av driften samt intensivare inspektion av arbetenas utförande. Ledningen av vägunderhållsverksamheten har därför för att bästa arbetsutbyte skall kunna erhållas såväl ur organisatorisk som teknisk synpunkt blivit en mycket maktpåliggande arbetsuppgift. Den förväntade ytterligare trafikökningen kommer att göra verksamheten än mer svårbemästrad.

Sektionen skall även utöva tillsyn över underhållet å det statsbidragsberättigade väg- och gatunätet i städer, som är egna väghållare.

Med hänsyn till de höga krav som ur teknisk synpunkt måste ställas på chefen för underhållssektionen bör han äga god utbildning inom väg- och vattenbyggnadstekniken och god erfarenhet av vägunderhåll.

Arten och omfattningen av de arbetsuppgifter och det ansvar som skall åvila chefen för underhållssektionen motiverar en placering i lönegrad Bp 1 med tjänstebenenämningen förste vägingenjör.

#### 09.45. Maskin- och förrådssektion

Denna sektion skall tillgodose distriktsförvaltningens maskinbehov. Sektionen

skall sålunda med ledning av inom byggnads- och underhållsavdelningarna redovisade maskinbehov dels svara för tillhandahållande av erforderliga maskiner, dels i samarbete med planerings-, byggnads- och underhållssektionerna samordna maskinanvändningen, dels ock svara för egna maskiners underhåll och vård. Sektionen skall dessutom svara för förrådsverksamheten i övrigt inom distriktet.

Sektionschefen bör ha teknisk utbildning samt erfarenhet av vägmaskiner och deras underhåll samt av verkstadsdrift och förrådsverksamhet.

Tjänsten föreslås placerad i lönegrad A 27 med tjänstebenenämningen förste maskiningenjör.

#### *09.46. Marksektion*

Denna sektion skall ombesörja markanskaffningen för allmänna vägar och för verkets driftsanläggningar i samarbete med byggnads- och underhållssektionerna. Sektionen skall även biträda projekteringsavdelningen vid den förberedande markanskaffningen. Sektionen skall handha den fastighetsrättsliga förvaltningen av de av verket ägda eller disponerade fastigheterna.

Sektionschefen bör ha god allmän utbildning samt erfarenhet på hithörande område. Tjänsten föreslås placerad högst i lönegrad A 25 med tjänstebenenämningen intendent.

#### **09.5. Sektionen för enskilda vägar**

Denna sektion skall svara för ärenden angående statsbidrag till den enskilda väghållningen och med denna sammanhängande frågor.

Sektionschefen bör ha teknisk utbildning samt erfarenhet av vägbyggnads- och vägunderhållsverksamhet. Tjänsten föreslås placerad i lönegrad A 21 med tjänstebenenämningen ingenjör för enskild väghållning.

#### **09.6. Kansliavdelningen**

##### *09.61. Avdelningschef*

Utöver vad som anges under 09.2. kan ifråga om avdelningschefens uppgifter följande framhållas.

Arbetsuppgifterna inom kansliavdelningens arbetsområde har ökat i betydelse och avsevärt komplicerats. På det personaladministrativa området har uppkommit behov av större insatser för att lösa löne-, rekryterings- och utbildningsfrågorna, som särskilt i nuvarande läge med brist på arbetskraft fordrar ökad uppmärksamhet. Även måste som ett led i en mer aktiv personalpolitik personalvårdsfrågorna beaktas i långt större utsträckning än hittills. Likaså fordrar en rationalisering och samordning av redovisningsfrågorna inom verket positiva insatser av organisatorisk art från distriktsförvaltningarnas sida. Vidare har på det juridiska området avtals- och kontraktsfrågorna samt skadestandsfrågorna på grund av förändringar i verksamhetens inriktning blivit mer komplicerade och fordrar därför mer kvalificerad handläggning.

Med hänsyn till de höga krav som ur olika synpunkter måste ställas på chefen för kansliavdelningen bör han äga god grundutbildning och erfarenhet på det ekonomiskt-administrativa området.

Arten och omfattningen av de arbetsuppgifter och det ansvar som skall åvila chefen för kansliavdelningen motiverar en placering i lönegrad A 27 med tjänstebenenämningen distriktssekreterare.

##### *09.62. Personalsektion*

Denna sektion skall svara för distriktsförvaltningens personalärenden omfattande bl. a. upprättande av beslut i personalfrågor, förande av matriklar och beräkning av löneförmåner ävensom

skatteredovisning. Sektionen skall vidare medverka i planeringen av personalbehovet och rekryteringsverksamheten liksom vidareutbildningen på det lokala planet och personalvårdsfrågor.

Sektionschefen bör ha god allmän grundutbildning och erfarenhet av ekonomisk-administrativ verksamhet. Tjänsten föreslås placerad i lönegrad A 23 med tjänstebenenämningen vägsekreterare.

### 09.63. Kameralsektion

Denna sektion skall svara för distriktsförvaltningens kamerala verksamhet

omfattande bl. a. distriktets anordningsväsende och kassarörelse, dispositionsbokföring och anslagskontroll samt uppgörande av omkostnads- och personalstat. På sektionen handlägges vidare administrativa ärenden såsom utredningar m.m. i skadestandsfrågor och allmänna förvaltningsärenden samt organisationsfrågor av skilda slag.

Sektionschefen bör ha god allmän grundutbildning och erfarenhet av ekonomisk-administrativ verksamhet. Tjänsten föreslås placerad i lönegrad A 23 med tjänstebenenämningen vägkamrer.



## KAPITEL 10

### Den regionala och lokala samordningen av vägfrågorna

Vid vägväsendets förstatligande ansågs det synnerligen betydelsefullt att bibehålla möjligheterna för de regionala och lokala intressena att delta i vägfrågornas handläggning. Denna uppfattning påverkade i hög grad beslutet att anknyta vägväsendets lokalorganisation till länsindelningen.

I kapitel 07 har kommittén framlagt förslag till större regionala enheter för vägväsendet. Denna reform betingas bl. a. av utvecklingen på vägtrafikområdet och det därigenom accentuerade behovet av att samordna den grundläggande planeringen av vägnätet såväl länen emellan som med planerna för näringslivets utveckling och inriktning samt med samhällsutvecklingen i övrigt. I överensstämmelse härmed vill kommittén understryka vikten av att det regionala inflytandet på vägfrågorna bibehålls. Det är därför synnerligen angeläget att även i fortsättningen utrymme lämnas för de synpunkter och den sakkunskap, som företrädes av länsstyrelsen och andra offentliga organ. Härtill kommer emellertid att med hänsyn till den centrala ställning som väg- och trafikfrågorna efter hand kommit att intaga inom samhället en mera direkt representation i dessa sammanhang av företrädare för näringslivet och trafikanterna enligt kommitténs mening är erforderlig.

Med hänsyn till att en särskild utredning — 1960 års vägsakkunniga — är tillsatt för översyn av väglagstiftning-

en har kommittén icke ansett sig böra utarbeta förslag till de författningsändringar, som till följd av här nedan föreslagna ändringar kan bli erforderliga.

#### 10.1. Länsstyrelsernas befattning med vägfrågorna

Länsstyrelsernas befattning med vägfrågorna och därmed sammanhängande uppgifter regleras i lagen om allmänna vägar, vägstadgan, lagen om enskilda vägar, vägtrafikförordningen samt länsstyrelseinstruktionen. Här skall endast i korthet beröras de stadganden, som är av större betydelse.

Enligt *lagen om allmänna vägar* åvilas prövningen av frågor om byggande av väg, förändring av enskild väg till allmän och indragning av väg väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med vederbörande länsstyrelse.

I *vägstadgan* lämnas närmare föreskrifter om handläggningen av frågor rörande förberedande utredning om behovet av allmän väg, upprättande av flerårsplaner, förändring av enskild väg till allmän samt vissa andra frågor rörande vägar på landet. Vidare meddelas föreskrifter för handläggning av ärenden angående dels städer och stadsliknande samhällen, som är väghållare, dels städer, där kronan är väghållare. Ansökan om anläggning av väg skall göras hos länsstyrelsen, som i förekommande fall har att utreda vägens betydelse och angelägenhetsgrad. Förslag till flerårsplaner upprättas av läns-

styrelserna med undantag för flerårsplan för storbroar, som upprättas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Upprättandet av förslag till flerårsplaner för vägar åvilar i praktiken vägförvaltningen, som har att utföra härför erforderligt utredningsarbete.

Arbetsplaner upprättas av vägförvaltningarna, som härvid har att söka samråd med såväl länsstyrelse som ett flertal specialorgan. Den färdiga arbetsplanen skall — i förekommande fall efter granskning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — överlämnas till länsstyrelsen, som har att utställa densamma. Efter slutbehandling av arbetsplan skall länsstyrelsen med eget utlåtande insända planen jämte inkomna yttranden till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för prövning.

Ansökan om förändring av enskild väg till allmän skall göras hos länsstyrelsen, som — där ej med hänsyn till kända förhållanden finnes uppenbart att ansökningsen bör avslås — har att utreda om vägen är av den betydelse att den bör förändras till allmän samt det skick, vari den befinner sig. Länsstyrelsen skall därefter med eget utlåtande överlämna ärendet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning.

Enligt *lagen om enskilda vägar* skall ansökan om förrättning för prövning av rätt till enskild väg på landet och om väghållningsskyldighet göras hos länsstyrelsen, som förordnar förrättningsman och i förekommande fall sakkunnigt biträde till denna. Länsstyrelse skall, då enighet ej kan nå mellan väginträsenterna, utse tillsyningsman för övervakning av byggande och underhåll.

Stadgar för vägförening inom områden med tätare bebyggelse och vägsamfällighet inom övriga områden skall granskas och fastställas av länsstyrelsen. Anmälan om val av styrelse m. m.

för vägsamfällighet skall inges till länsstyrelsen. Om vägförening inte fullgör sina åligganden med avseende på väghållningsskyldigheten har länsstyrelsen att ingripa.

*Vägtrafikförordningen* (avdelning V) innehåller föreskrifter angående utfärdande av lokala trafikföreskrifter m. m. och stadgar bland annat, att det tillkommer länsstyrelse respektive stadsmyndighet att utfärda sådana föreskrifter, i vissa fall efter samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Förordningen (avdelning VI) reglerar vidare frågor angående vägmärken m. m. Föreskrifter om uppsättande av sådana må i den mån så erfordras meddelas av stadsmyndighet respektive länsstyrelse. På väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ankommer att i mån av behov genom anvisningar eller på annat lämpligt sätt verka för enhetlighet i fråga om vägmärkenas uppsättande.

I *länsstyrelseinstruktionen* § 40 stadgas, att vägdirektören är föredragande dels i ärenden, vilka jämlikt lagen om allmänna vägar och vägstadgan samt gällande bestämmelser angående vägmärken, varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. skall handläggas av länsstyrelsen, dels i ärenden rörande statsbidrag till allmän och enskild väghållning samt till gatuhållning, ävensom i fråga om sammankallande av vägnämnd eller länsvägnämnd, dels ock i andra till kommunikationsväsendet hörande ärenden, som länsstyrelsen bestämmer.

Efter samråd med vägdirektören äger länsstyrelsen förordna annan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utsedd tjänsteman vid vägförvaltningen att med vissa undantag vara föredragande i vägdirektörens ställe i nämnda ärenden.

Kommittén vill — under hänvisning till vad som nämnts beträffande betydelsen av att länsstyrelsernas kännedom

om länens behov kommer vägfrågorna tillgodo — icke i här berörda avseenden förorda någon väsentlig ändring av den nuvarande ordningen för vägärendenas handläggning. Eftersom väglagstiftningen utgår från länen som regionala enheter för väghållningen måste emellertid en ändrad distriktsindelning medföra vissa ändringar.

En av länsstyrelsernas väsentligaste uppgifter på vägområdet är upprättande av förslag till flerårsplaner för vägbyggnadsverksamheten. Genomgående praxis är som nämnts att vägförvaltningen svarar för upprättande av dessa planer.

Kommitténs förslag till distriktsindelning baseras på näringsgeografiska områden, vilka i stort även utgör naturliga trafikområden. Som följd härav bör planeringen av vägnätet ansluta till den nya distriktsindelningen, varför planerna icke kan upprättas länsvis. Enheten måste vara distriktet, vilket skulle innebära att planerna upprättas av vägväsendets distriktsförvaltning och underställes berörda länsstyrelser för yttranden. Detta innebär endast en formell förändring, eftersom vägförvaltningarna redan nu upprättar planerna. En förutsättning för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens fastställande av flerårs- och arbetsplaner förutsattes emellertid bli att länsstyrelserna i distriktet tillstyrker framlagt förslag.

För att få underlag för en bedömning av frågan om möjligheten för en vägdirektör att själv eller genom annan särskilt förordnad tjänsteman föredraga ärenden på mer än en länsstyrelse samt förutsättningarna för att delegera vissa mindre betydelsefulla ärenden till vägdirektörens handläggning har kommittén under 1960 gjort vissa rundfrågor till vägdirektörerna, varvid följande frågor framställdes.

1. a) Hur har föredragningen på

länsstyrelsen organiserats (beslut efter personlig föredragning av vägdirektören eller annan respektive cirkulationsbeslut)?

b) I vilken omfattning har annan föredragande förordnats?

2. a) Hur ofta förekommer föredragning på länsstyrelsen?

b) Hur lång tid kan uppskattningsvis åtgå i genomsnitt för varje föredragningstillfälle?

3. I vilken omfattning krävs närvaro av vägdirektören eller annan tjänsteman från vägförvaltningen vid andra länsstyrelseförrättningar än sådana, som angivits i 40 § länsstyrelseinstruktionen?

4. I vilken omfattning har vägdirektören under år 1959 företagit tjänstresa dels för länsstyrelseförrättningar och dels i övrigt för vägförvaltningen (angives i hela och halva dagar)?

Av de lämnade svaren framgår, att ärenden av större vikt eller av principiell betydelse föredrages av vägdirektören personligen för landshövdingen. I vissa fall sker därjämte en förberedande föredragning för landssekreteraren. I övrigt tillämpas cirkulationsförfarande.

Annan föredragande än vägdirektören har förordnats endast i några fall. I ett län i södra Sverige har vägdirektörens ställföreträdare förordnats att föredraga ärenden avseende dispenser från gällande trafikföreskrifter. Denna föredragning sker för landssekreteraren. I ett annat sydligt län är chefen för projekteringsavdelningen föredragande i frågor om reglering av enskilda utfarter. I två norrlandslän äger chefen för projekteringsavdelningen föredraga ärenden rörande byggnad, upplag och stängsel m. m. invid allmän väg samt enskild vägs anslutning till allmän, varjämte chefen för underhållsavdelningen äger föredraga ärenden angående annonstavlor, reklamskyltar m. m. vid allmän väg.

Antalet föredragningar av vägärenden inför länsstyrelsen överstiger en per vecka endast i fyra län, och uppgår undantagsvis till två per vecka. Flertalet vägförvaltningar har högst 2—3 föredragningar per månad. I ett län förekommer endast fyra föredragningar per år, vilka emellertid snarast har karaktär av orienteringar, då alla beslut fattas genom cirkulation. I allmänhet har föredragningstiden angivits till cirka en timme per gång.

Arten och omfattningen av de länsstyrelseförrättningar — andra än sådana, som anges i 40 § länsstyrelseinstruktionen — vid vilka närvaro krävs av vägdirektören eller annan tjänsteman från vägförvaltningen varierar från län till län. Normalt förekommer ett par sådana förrättningar per månad. I stor omfattning ingår vägdirektören i länsrådet och naturskyddsrådet.

Omfattningen av vägdirektörernas tjänsteresor under år 1959 varierade från 54 till 138 dagar. I tio län understeg antalet resdagar 80, varierade i sex län mellan 80 och 100 samt översteg 100 dagar i sju län. För ett län har på grund av speciella förhållanden uppgifter ej kunnat erhållas. Vägdirektörernas resdagar för länsstyrelseförrättningar varierade från 25 till 40 dagar.

Av redogörelsen för rådande praxis för samarbetet mellan länsstyrelserna och vägförvaltningarna framgår att viss delegering av föredragningen skett i ett antal län. Erfarenheterna härav är enligt vad kommittén inhämtat sådana, att delegering bör tillämpas inom samtliga län. Det torde vidare böra övervägas om icke ytterligare ärendegrupper kan delegeras. Möjligheten till ytterligare förenklingar torde finnas genom en vidgad tillämpning av 29 § 4 mom. länsstyrelseinstruktionen, enligt vilken sektionchef eller annan föredragande å länsstyrelsens vägnar äger ensam med-

dela beslut dels i ärenden av expeditionell natur, dels ock i sådana i arbetsordningen för länsstyrelsen angivna ärenden, vilka eljest är av den art att i avgörandet icke skäligen bör krävas deltagande av mer än en person, s. k. enmansärenden.

Angivna förenklingar av ärendenas handläggning kan med fördel genomföras redan nu. Vid en förändrad distriktsindelning torde sådana förenklingar ur arbetssynpunkt bli än mer angelägna.

## 10.2. Övriga regionala och lokala samarbetsorgan

Vid vägfrågornas handläggning kräves i olika avseenden kontakter och samråd med ett flertal olika organ. Bland dessa beröres främst vägnämnder och länsvägnämnder av den föreslagna distriktsindelningen.

Vägnämnd har till uppgift att avgiva yttrande i alla frågor som berör nämndens område, såsom frågor om byggnad av allmän väg, förändring av enskild väg till allmän samt indragning av allmän väg, ävensom att framställa förslag i frågor rörande vägväsendet och vägtrafiken. Därjämte äger nämnden anföra besvär över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och länsstyrelsens beslut i vägfrågor. Ledamöter i vägnämnd väljes av kommunalfullmäktige eller, om vägnämndens område innefattar två eller flera kommuner, av valda ombud från de olika kommunerna, för en period av fyra år.

Vid utformning av förslaget till ändring av den lokala representationen har kommittén gjort vissa jämförelser med förhållandena i städerna. Stad som är egen väghållare representeras av drätselkammaren. Städer, där kronan är väghållare, ingår däremot i vägnämndsområdet. Även städer, som är egna väghållare men där kronan övertagit viss del

av väghållningen, representeras av drätselkammaren. Ett utövande av vägnämndens funktion genom kommunen har sålunda sedan länge existerat.

Genom samhällsutvecklingen har de uppgifter, som åvilar kommunerna, blivit så omfattande att befolkningsunderlaget i många fall kommit att bli otillräckligt för att uppbära den erforderliga organisationen på ett flertal olika förvaltningsområden. För att skapa bärkraftigare enheter har igångsatts utredningar syftande till att bilda storkommuner, vilka på ett mer ekonomiskt och effektivt sätt beräknas kunna handha ifrågavarande uppgifter. På de kommunala myndigheterna ankommer att svara för planerna för bebyggelseutvecklingen och markanvändningen. Viktiga förutsättningar för koncentration av servicefunktionerna till vissa centralorter skapas av bilismen och vägnätets utveckling. De engagemang, som kommunerna har på ett flertal områden, gör att vägfrågorna spelar en väsentlig roll för bygdens utveckling. Anledning synes därför finnas för de kommunala myndigheterna att aktivt medverka vid vägplaneringen och väghållningen i allmänhet. Man torde i än högre grad i de blivande storkommunerna kunna påräkna ett betydande intresse för att vägfrågorna löses på ett för kommunen lämpligt sätt och att erforderlig samordning sker mellan den kommunala planeringen och kommunikationerna.

Mot bakgrund av vad här ovan anförts synes de kommunala organen vara ett lämpligare forum för handläggning av vägfrågorna än de nuvarande vägnämnderna. De funktioner på vägväsendets område, som hittills tillkommit vägnämnderna, bör därför enligt kommitténs mening i fortsättningen anförtros åt kommunerna. Härigenom skulle visserligen det antal enheter, med vilka distriktsförvaltningen i vissa ärenden

har att samråda komma att öka men å andra sidan är antalet ärenden, i vilka sådana samråd skall ske relativt begränsat. Vid en fortsatt kommunreform kommer dessutom antalet samrådsenheter att minskas.

Länsvägnämnd har till uppgift att verka för vägfrågor som är gemensamma för flera eller alla vägnämndsområden inom ett län. En av länsvägnämndernas viktigaste uppgifter är att medverka vid upprättandet av flerårsplaner. De har bl. a. att avgiva yttranden i vägfrågor och äger anföra besvär över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och länsstyrelsens beslut. Ledamöterna utses för en tid av fyra år av länsstyrelsen, skogsvårdsstyrelsen och vägnämnderna. Länsstyrelsen förordnar två ledamöter samt skogsvårdsstyrelsen som regel en och varje vägnämnd en ledamot.

Länsvägnämnderna är sammanslutna i ett förbund, vilket för sin verksamhet erhåller statsbidrag. Vid genomförande av förslaget förutsattes detta förbund skola ombildas till ett distriktsvägnämndernas förbund.

Med hänsyn till de synpunkter som i det föregående framförts bör länsvägnämndernas sammansättning ändras så, att en mer allsidig representation för olika transport- och trafikantintressen inom distriktet erhålles. Kommittén anser vidare att sammansättningen icke bör bindas till ett på förhand bestämt antal representanter för varje län, näringsgren, intresseorganisation etc. utan att varje distriktsvägnämnd bör ges en i förhållande till näringslivet och trafikförhållandena inom distriktet avvägd representation. Distriktsvägnämnderna förutsattes få samma funktioner som länsvägnämnderna.

Kommittén föreslår, att inom vart och ett av distrikten inrättas en distriktsvägnämnd omfattande 12 ledamöter. Dessa bör representera exempelvis jord-

bruket, skogsbruket, näringslivet i övrigt, städerna, landskommunerna, den yrkesmässiga trafiken, den övriga trafiken samt totalförsvaret. Kommittén fö-

reslår även att ledamöterna förordnas av Kungl. Maj:t efter av länsstyrelserna inom varje distrikt i samråd upprättat förslag.

## KAPITEL 11

### Den nya organisationens genomförande

Det framlagda förslaget till ny distriktsindelning för vägväsendets lokalförvaltningar, innebärande en förstoring av områdena för flertalet distriktsförvaltningar och en minskning av antalet från 24 till 12, samt ny personalorganisation, avvägd med hänsyn till de mera differentierade och kvalificerade arbetsuppgifter som åvilar vägorganisationen, utgör ett principförslag. Ett realiserande av detta förutsätter ett ställningstagande från statsmakternas sida beträffande distriktsindelningen jämte centralorter.

Sedan ett sådant principbeslut fattats kan emellertid av olika skäl övergång till den nya organisationen icke ske omedelbart för samtliga vägförvaltningar. Förslaget till personalorganisation, som beträffande de ledande befattningarna redovisas i kap. 09, anser kommittén böra vara normgivande. Den i bilaga B 01 upptagna personalen åter kan icke göras fullt enhetlig på grund av att personalsammansättningen lokalt måste anpassas efter de skilda arbetsuppgifternas förekomst i olika delar av landet. Vidare förutsätter en uppbyggnad av personalorganisationen nyrekrytering och/eller omflyttning av personal i betydande omfattning, vilket kräver ingående förberedelser. Ytterligare måste lokalfrågorna i de föreslagna centralorterna lösas, vilket fordrar utvidgning och omdisponering av det statliga lokalbeståndet i berörda städer.

Kommittén vill därför förorda att

omorganisationen av distriktsförvaltningarna realiserar inom en femårsperiod och att förslag på grundval av i denna utredning framlagt principförslag och kompletterande detaljutredningar för de särskilda distriktsförvaltningarna framlägges efterhand av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i anslutning till styrelsens anslagsäskanden. Detta fortsatta utredningsarbete anser kommittén bör utföras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med statskontoret.

I det föregående har belysts den utveckling som skett på väg- och trafikområdet under tiden sedan vägväsendets förstatligande och de behov av ökade insatser som blivit en följd härav. Föreliggande utredning syftar dels till att anpassa organisationen till arbetsuppgifternas nuvarande omfattning och struktur och dels till att skapa förutsättning för en fortsatt kontinuerlig anpassning av organisationen till utvecklingen. Redan i samband med angivna detaljutredningar kan därför med hänsyn till den starkt dynamiska utvecklingen på trafikområdet behov föreligga av smärre justeringar i den generella utformningen varjämte behov föreligger av lokal avvägning av personalsammansättningen. I anslutning härtil kan nämnas de skillnader i arbetsstruktur som föreligger mellan distrikt med storstadsregioner å ena sidan och glesbygd-distrikt å den andra. För lösandet av mera komplicerade samhällsplanerings-

och trafikfrågor i den förstnämnda typen av distrikt föreligger behov av relativt större personalresurser, medan i glesbygdsdistrikten underlag icke finnes för samma dimensionering av dessa funktioner.

För ett successivt realiserande av förslaget talar även de svårigheter som för den enskilde är förenade med flyttning till annan ort. Allmänt sett innebär en sådan omplacering ett miljöbyte, som särskilt för den äldre personalen kan medföra stora påfrestningar såväl ur arbetssynpunkt som i övrigt. Härtill kommer svårigheterna att anskaffa lämplig bostad. Likaså kan de lokala möjligheterna till utbildning försvåra flyttning till annan ort.

De med en omplacering direkt förenade kostnaderna kommer att kunna ersättas på sedvanligt sätt. Däremot kan icke alltid undvikas högre omkostnader och eventuell minskning av famijeinkomsten genom svårigheter för den andre maken att erhålla arbete på den nya orten vilket kan utgöra ett allvarligt hinder för en omplacering i de fall båda makarna måste ha förvärvsarbete. Dessa och liknande frågor måste för att minska olägenheterna för den enskilde ägnas alldeles särskild uppmärksamhet från såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsens som berörda lokala statliga och kommunala myndigheters sida.

Beträffande lokalfrågorna har kommittén lämnat representanter för byggnadsstyrelsen förberedande orientering om förslaget, varvid dock endast anmälts, i vilka städer ett utökad lokal-

behov kan komma att uppstå respektive i vilka städer lokaler kan komma att friställas. Lokalfrågorna torde närmare höra behandlas vid de förutnämnda detaljutredningarna. Den ordning i vilken genomförandet bör ske synes emellertid enligt kommitténs mening icke böra bli beroende av i vilken takt åtgärder kan vidtagas för att lokalfrågorna skall få sin slutliga lösning. Liksom fallet var vid vägväsendets förstatligande kan den möjligheten tillgripas, att delar av en distriktsförvaltning inrymmas i provisoriska lokaler i avvaktan på lokalfrågornas definitiva lösning.

I fråga om *kostnaderna* för genomförandet förutsätter en fullständig beräkning att distriktsorganisationen fått sin slutliga utformning. Kommittén har därför måst begränsa sin beräkning till att avse den normerande organisation, som redovisas i kap. 09 och Bilaga B 01. Enligt nu gällande löneläge beräknas kostnaden för den där redovisade löneplansplacerade personalen efter dyrortsgrupp 3 och näst högsta löneklass till 28,3 Mkr. Härtill kommer erforderlig biträdespersonal — ca 30 st. per förvaltning — för vilken lönekostnaden beräknas till 4,3 Mkr. Sammanlagt kan således avlöningskostnaderna för den vid distriktsförvaltningen placerade löneplansplacerade personalen beräknas till 32,6 Mkr.

Lönekostnaderna för linjeorganisationen, omfattande 300 vägmästare jämte biträdande vägmästare, arbetsledning vid byggnadsföretag i egen regi samt kontrollanter för entreprenadsarbeten,

|                                  | Löneplansplacerad personal, Mkr | Arvodesanställd personal, Mkr | Summa Mkr |
|----------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|-----------|
| Detaljredovisad personal . . . . | 28,3                            | 7,8                           | 36,1      |
| Biträdespersonal . . . . .       | 4,3                             | —                             | 4,3       |
| Summa                            | 32,6                            | 7,8                           | 40,4      |



ledningspersonal m. m. vid 13 depåverkstäder och 2 varv samt 4 centralförråd m. fl. bestrides med undantag för vägmästarna från sakanslag.

Lönekostnaderna för den arvodesanställda innepersonalen, vars huvudsakliga verksamhet är förlagd till de särskilda vägföretagen på linjen samt vägunderhållsverksamheten, föreslås liksom nu bestridas från sakanslag. Medtages ytterligare lönekostnaderna för vägmästarpersonalen, ca 6,8 Mkr. kan totalkostnaderna för personal avlönad från avlöningsanslag beräknas till ca 39,4 Mkr.

Under anslagsrubriken »Vägförvaltningarna: Avlöningar» har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för budgetåret 1963/64 äskat ett belopp av 38,5 Mkr. Härav belöper ca 2,4 Mkr. på distriktsorganisationen för vatten- och avlopp. För väghållningen återstår 36,1 Mkr.

Lönekostnaderna för förslaget över-

stiger alltså något styrelsens äskande av avlöningsmedel för budgetåret 1963/64 för den nuvarande organisationen. Till viss del sammanhänger detta med överflyttning av personal från sakanslag till avlöningsanslag.

Den föreslagna organisationen skall enligt kommitténs mening möjliggöra en allsidigare och effektivare inriktning av verksamheten, medförande ett förbättrat utbyte av arbetsinsatserna. En sådan effektivisering medför en rationaliseringsvinst vars storlek det dock icke är möjligt att närmare ange. Räk- nar man emellertid med att denna vinst i första skedet skulle stanna vid en så låg siffra som 1 à 2 % skulle med utgångspunkt från anslagsäskandet för den allmänna väghållningen av ca 1 miljard kronor för budgetåret 1963/64 besparingen uppgå till 10 à 20 Mkr per år.

| Avlöningsanslag | Personalslag | Personaltal | Medel        |
|-----------------|--------------|-------------|--------------|
| 38,5            | 283          | 283         | 136,0        |
| 2,4             | 14           | 14          | 171,4        |
| 36,1            | 269          | 269         | 125,3        |
| <b>Summa</b>    | <b>566</b>   | <b>566</b>  | <b>136,0</b> |

## BILAGA

### B 01. Redogörelse för arbetsuppgifter och personalsammansättning inom sektionerna

I kap. 09 har kommittén redogjort för ansvarsområdet för distriktschef samt avdelnings- och sektionschefer ävensom lämnat förslag till lönegradsplacering för dessa befattningshavare. Detta förslag, som omfattar de ledande funktionerna inom distriktsförvaltningarna, anser kommittén som anges i kap. 11 böra vara normgivande. Det exempel på personalsammansättning för de olika sektionerna som redovisas nedan, får dock anses vara normerande för flertalet distriktsförvaltningar.

I redogörelsen har angivits de huvudsakliga arbetsuppgifterna inom sektionerna samt lämnats förslag till löneställning angivet i högst-lönegrader och till erforderliga kvalifikationer. De föreslagna lönegradsplaceringarna avser 1962 års lönenivå.

Vid utarbetande av förslaget har icke föregripits resultatet av de utredningar som pågår inom styrelsen, bl. a. avseende personalfunktionen inom verket, vilken kan komma att medföra behov av viss mindre utökning av personalen.

I förslaget har ej heller medtagits den lägre kontorspersonalen.

#### *B 01.1. Projekteringsavdelningen*

Projekteringsavdelningen omhänderhar planeringen av vägnätet inom distriktet och svarar för vägfrågornas samordning med övriga intressen på samhällsplaneringens område. Avdelningen ombesörjer den tekniska projektering-

en av vägnätet samt utför erforderliga trafiktekniska utredningar m. m.

#### **B 01.11. Trafiksektion**

Arbetet inom trafiksektionen uppdelas på fyra grupper, en för planfrågor m. m., en för trafikutredningar, en för trafiksäkerhetsfrågor och en för dispensärenden m. m.

#### *B 01.111. Planfrågor m. m.*

Ingenjör A 27

Uppgör förslag till flerårsplaner och fördelningsplaner. Ansvarar för den trafiktekniska granskningen av förslag till region-, general-, stads- och byggnadsplaner samt handlägger i samråd med vägsektionen, byggnadssektionen och marksektionen ärenden rörande granskning och godkännande av städernas arbetsplaner och i samband därmed fastställande av den statsbidragsberättigade byggnadskostnaden.

För befattningen erfordras god teknisk grundutbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt god erfarenhet på området.

Ingenjör A 23

Handlägger ärenden enligt 34 § väglagen rörande byggnadsförbud vid planerad väg samt biträder vid granskning av planärenden och städernas arbetsplaner samt vid upprättande av flerårsplaner och fördelningsplaner.

För befattningen erfordras god tek-

nisk grundutbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt erfarenhet av vägprojektering.

*B 01.112. Trafikutredningar*

Ingenjör A 25

Samordnar, fördelar och leder gruppens arbete. Utför grundläggande teknisk-ekonomiska utredningar för flerårsplaner och fördelningsplaner. Svarar för trafikanalyser, prognoser samt trafikekonomiska utredningar för upprättande av utredningsplaner och arbetsplaner. Uppgör skissförslag till vägskal och trafikplatser. Övervakar att bensinstationer och övriga serviceanläggningar erhåller ur trafiksynpunkt lämplig lokalisering och utformning. Insamlar, bearbetar och analyserar data angående trafikens art, omfattning, destination m. m.

För befattningen erfordras god teknisk utbildning samt erfarenhet av trafikutredningar och vägprojektering.

Ingenjör A 21

Biträder vid planeringen av trafikutredningar samt svarar för dessas genomförande.

För befattningen erfordras teknisk utbildning samt erfarenhet av trafikutredningar.

Vägtekniker, två st, Al 17

Utför skisser till vägskal, trafikplatser, bensinstationer m. m. samt biträder vid trafikutredningar.

För befattningarna erfordras teknisk utbildning.

*B 01.113. Trafiksäkerhetsfrågor*

Ingenjör A 23

Upprättar förslag till signalanläggningar samt anordnande av väg- och trafikmärken vid nytillkomna eller ombyggda vägar. Utför besiktning av järnvägs korsningar samt förbereder yttranden i siktfrågor och ärenden rörande säkerhetsanordningar.

För befattningen erfordras god teknisk utbildning samt erfarenhet av trafiktekniska frågor.

Vägtekniker Al 17

Upprättar förslag till anslutningar enligt 31 § väglagen samt handlägger hit hörande dispensärenden. Biträder ingenjören i A 23.

För befattningen erfordras teknisk utbildning.

*B 01.114. Dispensärenden m. m.*

Vägassistent A 19

Upprättar förslag till länsstyrelsekungörelser angående trafiken på de allmänna vägarna samt bebyggelsen invid dessa enligt 33 § väglagen. Handlägger ärenden rörande dispens från gällande bestämmelser angående axeltryck och fordonsbredd. Utarbetar förslag till yttranden i koncessionsärenden angående starkströmsledningar samt i ärenden rörande vatten- och avloppsledningar och televerkets kablar och ledningar.

För befattningen erfordras realexamen.

Vägtekniker Al 17

Handlägger ärenden rörande dispens från bestämmelser angående byggnadsfritt avstånd vid allmän väg samt reklamskyltar. Uppgör förslag till yttranden beträffande avstycknings- och lantmäteriförrättningar. Verkställer utredningar rörande förändring av enskild väg till allmän samt indragning av allmän väg.

För befattningen erfordras teknisk utbildning.

| Antal befattningshavare | Befattning   | Lönegrad |
|-------------------------|--------------|----------|
| 1                       | Vägingenjör  | A 27     |
| 1                       | Ingenjör     | A 25     |
| 2                       | Ingenjörer   | A 23     |
| 1                       | Ingenjör     | A 21     |
| 1                       | Vägassistent | A 19     |
| 4                       | Vägtekniker  | Al 17    |

**B 01.12. Vägsektion**

Arbetet inom vägsektionen uppdelas på fem grupper, en för utredningsplaner, en för arbetsplaner med ett antal projektledare jämte medhjälpare, samt tre mera specialbetonade grupper för fotogrammetri-mätningsteknik, broar och vattenmål samt geoteknik-jordartsundersökningar.

*B 01.121. Arbetsplaner*

## Vägingenjör A 27

Samordnar, fördelar och leder stakningslagens arbete. Samråder med berörda myndigheter, organisationer och övriga intressenter. Utför kvalificerade tekniska detaljer för trafikplatser och övriga konstruktioner för utarbetande av arbetsplaner. Biträder trafiksektionen med granskning av städernas arbetsplaner. Granskar arbetsplaner upprättade av konsulterande ingenjörfirmor. Samråder med byggnadssektionen i byggnadsekonomiska frågor, såsom angående massdisponering m. m.

För befattningen erfordras god teknisk grundutbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt god erfarenhet beträffande projektering av speciellt större vägföretag.

## Ingenjörer A 21 och A 19

Upprättar arbetsplaner för större vägföretag med tillhörande mass- och kostnadsberäkningar samt övriga handlingar för arbetsplaners fastställande.

För befattningarna erfordras väg- och vattenbyggnadsteknisk grundutbildning samt erfarenhet av vägprojektering.

## Vägtekniker, sex st, A 17

Upprättar arbetsplaner för vägföretag med mass- och kostnadsberäkningar. Utför speciella arbetsuppgifter vid projektering av större vägföretag.

För befattningarna erfordras teknisk

utbildning samt erfarenhet av vägprojektering.

*B 01.122. Utredningsplaner*

## Ingenjör A 25

Samordnar, fördelar och leder gruppens arbete. Utreder vägarnas sträckning i stort ur vägteknisk, trafikteknisk och ekonomisk synpunkt i samråd med trafiksektionen. Utarbetar förslag till trafikplatser och vägskal till utredningsplaner. Samråder med berörda myndigheter, organisationer och övriga intressenter.

För befattningen erfordras god teknisk grundutbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt god erfarenhet av vägprojektering.

## Ingenjör A 19

Biträder vid upprättande av utredningsplaner för större vägföretag med erforderliga kostnadsberäkningar.

För befattningen erfordras teknisk utbildning samt erfarenhet av vägprojektering.

## Vägtekniker A 17

Biträder vid upprättande av utredningsplaner för vägföretag med erforderliga kostnadsberäkningar.

För befattningen erfordras teknisk utbildning samt erfarenhet av vägprojektering.

*B 01.123. Broar och vattenmål*

## Ingenjör A 23

Samordnar, fördelar och leder gruppens arbete. Upprättar förslagsritningar till broar med tillhörande kostnadsberäkningar jämte ansökningshandlingar till vattendomstol. Samråder med berörda myndigheter och intressenter samt upprättar förslag till överenskommelser. Utreder reglerings- och torrlägningsfrågor i anslutning till vägföretag och samråder med lantbruksingenjör och berörda ingenjörfirmor.

För befattningen erfordras god teknisk grundutbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt god erfarenhet av projektering av broar och övriga konstbyggnader.

Vägtekniker, två st, A1 17

Biträder ingenjören i A 23. Handhar brolliggaren.

För befattningarna erfordras teknisk utbildning.

**B 01.124. Fotogrammetri-mätningsteknik**  
Ingenjör A 21

Samordnar, fördelar och leder gruppens arbete. Planerar flygfotograferingar och rekognoscering för dessa. Planerar och organiserar fältmätningar samt leder tillhörande beräkningsarbeten. Planerar och avväger väglinjer i instrument.

För befattningen erfordras god teknisk grundutbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt specialutbildning.

Stereoperatörer, tre st, A1 19

Utför rekognoscering och signalering av stödpunkter i terrängen. Rekognoscerar, mäter och beräknar polygontåg. Planerar och avväger väglinjer i instrument samt upprättar karta i instrument.

För befattningarna erfordras teknisk grundutbildning samt mätningsteknisk kunskap och fotogrammetrisk utbildning.

**B 01.125. Geoteknik-jordartsundersökningar**

Ingenjör A 23

Samordnar, fördelar och leder gruppens arbete omfattande undersökningar av markens bärighet och förslag till grundläggningssätt för vägar, broar och övriga konstbyggnader, provtagning för bestämning av jordarter med avseende på bärighet och tjälfarlighetsgrad samt bestämning av djupet till fast botten och

läget av inom vägområdet förekommande berg. Utför viss bedömning av erhållna undersökningsresultat. Samråder med styrelsens geotekniska avdelning och statens geotekniska institut.

För befattningen erfordras god teknisk grundutbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt god erfarenhet av geotekniska frågor.

Vägtekniker, två st, A1 17

Biträder med fältundersökningar. Utför uppritning och redovisning av borrhälsresultat med laboratoriearbete för klassificering av jordarter.

För befattningen erfordras teknisk utbildning.

| Antal befattningshavare | Befattning      | Lönegrad |
|-------------------------|-----------------|----------|
| 1                       | Vägingenjör     | A 27     |
| 1                       | Ingenjör        | A 25     |
| 2                       | Ingenjörer      | A 23     |
| 2                       | »               | A 21     |
| 2                       | »               | A1 19    |
| 3                       | Stereoperatörer | A1 19    |
| 11                      | Vägtekniker     | A1 17    |

**B 01.13. Ritkontor**

Svarar för projekteringsavdelningens ritarbete, maskinskrivning och stansning. I arbetsuppgifterna ingår även förvaring av arkivhandlingar, kartor, väglinggare och brolliggare.

| Antal befattningshavare | Befattning  | Lönegrad |
|-------------------------|-------------|----------|
| 1                       | Ritbiträde  | A 9      |
| 4                       | Ritbiträden | A 7      |

**B 01.2. Driftsavdelningen**

Driftsavdelningen omhänderhar den byggnads- och underhållsverksamhet, som bedrivs av distriktsförvaltningen i egen regi eller på entreprenad.

**B 01.21. Sektion för driftsplanering**

Sektionen handhar såväl den långsiktiga resursplaneringen som uppgörande av byggnads- och underhållspro-

gram samt maskinprogram för de närmaste åren. Till sektionens arbete hör även förplanering av byggnadsföretag samt upprättande av för- och efterkalkyler över utförda arbeten. Sektionen skall vara sammanhållande i frågor angående distriktsförvaltningens verksamhet under beredskaps- och krigstillstånd.

Ingenjör A 23

Handlägger frågor angående utvecklingen av resursbehovet på längre sikt i samarbete med övriga sektioner inom avdelningen samt personalsektionen. Utarbetar byggnads- och underhållsprogram för ordinarie verksamhet och beredskapsarbeten. Uppföljer i stort utfallet av byggnads- och underhållsverksamheten i förhållande till uppgjorda planer och budgeterade kostnader. Svarar i samråd med främst underhållssektionen för distriktsförvaltningens krigsorganisation.

För befattningen erfordras god teknisk grundutbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt erfarenhet av byggnads- och underhållsverksamhet.

Ingenjörer, två st, A1 21

Förplanerar till utförande aktuella byggnadsföretag, såväl ordinarie arbeten som beredskapsarbeten. Samarbetar med vägsektionen för att erhålla underlag för planeringen. Samråder med byggnads- och underhållssektionerna samt arbetsledningen i planeringsfrågor. Upprätthåller kontakt med marksektionen i fråga om åtgärder för disposition av vägmark, rivning av hus etc.

För befattningarna erfordras teknisk utbildning samt erfarenhet av byggnads- och underhållsverksamhet.

Ingenjör A 17

För- och efterkalkylerar byggnadsföretag. För statistik över kapacitet, enhetspriser etc. för olika maskiner.

För befattningen erfordras teknisk utbildning.

Kansliskrivare A 11

Biträder med upprättande av statistik och rapporter.

| Antal befattningshavare | Befattning     | Lönegrad |
|-------------------------|----------------|----------|
| 1                       | Ingenjör       | A 23     |
| 2                       | Ingenjörer     | A1 21    |
| 1                       | Ingenjör       | A 17     |
| 1                       | Kansliskrivare | A 11     |

### B 01. 22. Byggnadssektion

Byggnadssektionen ombesörjer utförande av de projekt, som finnes upptagna i för distriktsförvaltningen upprättade byggnadsprogram för såväl ordinarie arbeten som beredskapsarbeten. Avdelningen omhänderhar dessutom kontrollen av övriga statliga myndigheters och städers byggande av vägar, gator och broar, för vilka statliga medel utgår.

#### B 01.221. Egenregi-arbeten

Vägingenjör A 27

Leder under sektionchefen byggnadsverksamheten i egen regi. Ansvarar för verksamhetens rationella och planerliga bedrivande med hänsyn till gällande krav på sysselsättning av arbetskraft.

Samråder med sektionen för driftsplanering för upprättande av byggnads- och maskinprogram samt planering av egenregiföretag. Följer upp kostnadsutvecklingen och den produktionstekniska utvecklingen vid egenregi- och entreprenadarbeten och ger impulser till en riktig produktionsteknisk utveckling inom egenregiverksamheten.

För befattningen erfordras god teknisk grundutbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt god erfarenhet av väg- och brobyggnad.

Ingenjörer, två st, A 23

Svarar för vissa av avdelningschefen bestämda arbetsföretag inom distriktet. Upprätthåller kontakt med linjeperso-

nalen och tillser att resurser för arbetenas planerliga bedrivande finnes samt att dessa effektivt utnyttjas och att arbetena utföres enligt gällande anvisningar och bestämmelser. Tillser att detaljplanering av de enskilda företagen sker i erforderlig omfattning. Samråder med berörda myndigheter och enskilda samt med underhållssektionen. Biträder marksektionen med erforderliga tekniska utredningar.

För befattningarna erfordras god teknisk utbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt god erfarenhet av väg- och brobyggnad.

#### Ingenjör A 21

Biträder vid upphandling av arbeten på delentreprenad och vid detaljplaneringen samt i övrigt med tekniska utredningar samt svarar i samråd med sektionen för driftsplanering för uppföljning av engagerade och nedlagda kostnader.

För befattningen erfordras teknisk utbildning samt erfarenhet av väg- och brobyggnad.

#### Ingenjörer, två st, Al 17

Biträder vid detaljplaneringen av verksamheten, granskar fakturor och avlöningshandlingar, utför ackordskontroll och sammanställer ackordsstatistik.

För befattningarna erfordras teknisk utbildning.

| Antal befattningshavare | Befattning  | Lönegrad |
|-------------------------|-------------|----------|
| 1                       | Vägingenjör | A 27     |
| 2                       | Ingenjörer  | A 23     |
| 1                       | Ingenjör    | A 21     |
| 2                       | Ingenjörer  | Al 17    |

#### B 01.222. Entreprenadarbeten

##### Vägingenjör A 27

Leder under sektionchefen arbetet med upprättande av entreprenadhandlingar och entreprenadkontrakt samt

handlägger de frågor som åvilar beställaren. Granskar ur byggnadsteknisk synpunkt i samråd med trafiksektionen städernas arbetsplaner. Handhar kontroll av arbeten, som inom distriktet utföres av städer eller av andra statliga myndigheter för vilka statliga medel utgår.

För befattningen erfordras god teknisk utbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt god erfarenhet av väg- och brobyggnad och kontraktsfrågor.

#### Ingenjör A 23

Biträder vid upprättande av entreprenadhandlingar och entreprenadkontrakt samt tillser att samtliga erforderliga handlingar finnes tillgängliga vid anbudsinfordran. Handhar den direkta kontakten med platskontrollanter, för förberedande förhandlingar med entreprenören. Samråder med av företaget berörda myndigheter och enskilda samt med distriktsförvaltningens underhållssektion. Biträder marksektionen med erforderliga tekniska utredningar.

För befattningen erfordras god teknisk grundutbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt erfarenhet av väg- och brobyggnad och kontraktsfrågor.

#### Ingenjör A 21

Biträder med förekommande tekniska utredningar för upprättande av entreprenadhandlingar och entreprenadkontrakt. Granskar gjorda uppmätningar och svarar i samråd med sektionen för driftsplanering för uppföljning av engagerade och nedlagda kostnader.

För befattningen erfordras god teknisk grundutbildning samt erfarenhet av väg- och brobyggnad.

#### Brokontrollant Al 21

Handhar kontrollen av samtliga broarbeten på entreprenad.

För befattningen erfordras teknisk utbildning samt erfarenhet av brobyggnad.

#### Beläggningskontrollant Al 19

Handhar kontrollen av samtliga beläggningsarbeten på entreprenad.

För befattningen erfordras teknisk utbildning samt erfarenhet av beläggningsarbeten.

| Antal befattningshavare | Befattning             | Lönegrad |
|-------------------------|------------------------|----------|
| 1                       | Vägingenjör            | A 27     |
| 1                       | Ingenjör               | A 23     |
| 1                       | Ingenjör               | A 21     |
| 1                       | Brokontrollant         | Al 21    |
| 1                       | Beläggningskontrollant | Al 19    |

#### B 01.23. Underhållssektion

Underhållssektionen svarar för att de allmänna vägar inom distriktsförvaltningen, för vilka kronan är väghållare, hålles i ett för sitt ändamål tillfredsställande skick.

#### Vägingenjör A 27

Biträder sektionschefen med ledningen av verksamheten. Uppgör förslag till anslagsäskanden och fördelning av medel för egentligt vägunderhåll och förstärknings- och förbättringsarbeten, totalt samt för olika vägmästarområden. Följer upp nedlagda kostnader i förhållande till uppgjorda planer. Utarbetar anvisningar och instruktioner till vägmästarna. Biträder med kollektivavtalsfrågor. Inspekterar vägnätet och underhållsarbetenas utförande. Kontroll över väghållningen i sådana städer, vilka erhåller statsbidrag till underhåll av vägar och gator.

För befattningen erfordras god teknisk grundutbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt god erfarenhet av vägunderhållsverksamhet.

#### Ingenjör A 25

Utarbetar förslag till utförande av förstärknings- och förbättringsarbeten samt beläggningar och påförande av oljegrus. Utför underhållsbesiktningar av broar och uppgör förslag till reparationer av brobeståndet. Följer upp nedlagda kostnader för angivna arbeten. Inspekterar arbetenas utförande. Handlägger inom distriktet förekommande ärenden angående arbetarskydd.

För befattningen erfordras god teknisk grundutbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt god erfarenhet av vägunderhållsverksamhet.

#### Ingenjör A 23

Ombesörjer i samråd med trafiksektionen åtgärder för trygghet och framkomlighet och säkerhet på det befintliga vägnätet, såsom siktfrågor samt uppsättning av väg- och trafikmärken. Utför besiktning av järnvägs korsningar. Bereder frågor angående parkeringsförbud och hastighetsbegränsningar, korsning av allmän väg med ledningar etc. Föreslår i samråd med trafiksektionen anordningar för anslutning till allmän väg av enskilda vägar. Ombesörjer åtgärder för avstängning av tjälskadade eller på annat sätt skadade vägar och rapporterar uppgifter om framkomligheten på vägarna med hänsyn till ishalka och tjälskador.

För befattningen erfordras god teknisk grundutbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket samt god erfarenhet av vägunderhållsverksamhet.

#### Ingenjör A 21

Lämnar vägledning och instruktioner till vägmästarna angående arbetenas utförande, samordnar verksamheten mellan vägmästarområdena, handlägger ärenden rörande anställning och omplacering av arbetare, biträder med kollektivavtalsfrågor, övervakar jour-



tjänstgöringen i beredskapsorganisationen för väghållningen, övervakar färjdriften och handlägger med denna sammanhängande frågor. Biträder med handläggning av ärenden angående arbetarskydd.

För befattningen erfordras teknisk utbildning samt god erfarenhet av vägunderhållsverksamhet.

#### Ingenjör A 19

Rekognoscerar för förvärv av grus- och stentäkter och andra liknande materialfyndigheter, övervakar att tillverkningen av grus m. m. fortlöper enligt uppgjorda planer, ansvarar för pris- och sakgranskning av vissa fakturor, handlägger ärenden rörande tjänster till enskilda väghållare m. fl. Förbereder, organiserar och leder trafikmålningens verksamhet och handlägger härmed sammanhängande frågor.

För befattningen erfordras teknisk utbildning samt erfarenhet av vägunderhållsverksamhet.

#### Ingenjör AI 19

Förbereder, organiserar och leder arbetet med oljegrusbehandling av vägar och underhåll av beläggningar samt handlägger därmed sammanhängande frågor.

För befattningen erfordras teknisk utbildning.

#### Ingenjör A 17

Biträder vid besiktning av broar, organiserar och leder arbeten avseende revision och förstärkning av broar samt handlägger härmed sammanhängande frågor.

För befattningen erfordras teknisk utbildning samt erfarenhet av brobyggnadsverksamhet.

#### Vägmästare, två st, A 15

Granskar arbetsrapporter, avlöningsspecifikationer, ackordssedlar och fakturor, uträknar ersättningar för jour-

tjänstgöring, upprättar styrkebesked för arbetare, omhänderhar grusredovisningen.

För befattningarna erfordras teknisk utbildning.

#### Radiotekniker A 15

Svarar för radioverksamheten, instruerar personalen angående materielens handhavande och vård samt ombesörjer erforderliga reparationer.

| Antal befattningshavare | Befattning    | Lönegrad |
|-------------------------|---------------|----------|
| 1                       | Vägingenjör   | A 27     |
| 1                       | Ingenjör      | A 25     |
| 1                       | »             | A 23     |
| 1                       | »             | A 21     |
| 1                       | »             | A 19     |
| 1                       | »             | AI 19    |
| 1                       | »             | A 17     |
| 2                       | Vägmästare    | A 15     |
| 1                       | Radiotekniker | A 15     |

#### B 01.24. Maskin- och förrådssektion

Maskin- och förrådssektionen tillgodoser distriktsförvaltningens maskinbehov. Sektionen svarar för anskaffningen av erforderliga maskiner och samordnar maskin användningen samt omhänderhar maskinernas underhåll och vård. Sektionen svarar för förrådsverksamheten i övrigt inom distriktet.

#### B 01.241. Maskinärenden

##### Verkstadsingenjör A 21

Utför inspektioner av maskinernas skötsel och vård, upprättar planer för översyn och revision, fördelar förekommande arbeten mellan egna och främmande verkstäder, övervakar driften vid egna verkstäder, besiktigar nyinköpta och omflyttade maskiner, framlägger förslag till utrangering och försäljning, övervakar lagerhållningen av reservdelar och materiel.

För befattningen erfordras god teknisk utbildning samt god erfarenhet av maskinunderhåll och verkstadsdrift.

**Ingenjör A 19**

Förhyr maskiner från verkets maskincentralförråd, förhyr maskiner från, respektive uthyr till verket utomstående och upprättar i anslutning härtill hyreskontrakt, följer upp maskinutnyttningen samt biträder sektionschefen vid planläggning av maskinanskaffningen.

För befattningen erfordras teknisk utbildning samt erfarenhet av maskiners funktion och användning.

**Ingenjör A 17**

Biträder verkstadsingenjören med bl. a. inspektioner av maskinernas underhåll och vård och med övervakning av arbetet vid serviceverkstäder samt vid upprättande av planer för översyn och revision av maskiner.

För befattningen erfordras teknisk utbildning samt erfarenhet av maskinunderhåll och verkstadsdrift.

**Kansliskrivare A 11**

Handhar distriktsförvaltningens maskinregister, granskar och bearbetar maskinarbetsrapporter samt upprättar förslag till hyresomföringar, granskar och bearbetar de egna verkstädernas arbets- och reservdelskort samt upprättar omföringsförslag för annan än maskincentralförrådet tillhörig materiel, upprättar förslag till omföringar avseende driv- och smörjmedel för andra än maskincentralförrådet tillhöriga maskiner.

| Antal befattningshavare | Befattning        | Lönegrad |
|-------------------------|-------------------|----------|
| 1                       | Verkstadsingenjör | A 21     |
| 1                       | Maskiningenjör    | A 19     |
| 1                       | Ingenjör          | A 17     |
| 1                       | Kansliskrivare    | A 11     |

**B 01.242. Förrådsärenden****Kontrollör A 17**

Inköper varor, övervakar att lagerhållningen hålles inom föreskrivna

gränser, inspekterar depå-, arbets- och bromaterieförråd, biträder de tekniska avdelningarna i frågor rörande inrättande och skötsel av arbetsförråd, inventerar arbetsförråd, upprättar förslag till kassationer och avskrivningar.

För befattningen erfordras handelsutbildning samt erfarenhet av förrådsverksamhet.

**Bokhållare A 15**

Rekvirerar, avropar och inköper varor, bevakar leveranstider, utför reklamationer, inventerar arbetsförråd samt distriktsförvaltningens kontors- och övriga inventarier.

**Kontorsskrivare A 13**

Prisgranskar varufakturor.

**Kontorist A 9**

Lagerbokför samt upprättar rapporter m. m.

| Antal befattningshavare | Befattning      | Lönegrad |
|-------------------------|-----------------|----------|
| 1                       | Kontrollör      | A 17     |
| 1                       | Bokhållare      | A 15     |
| 1                       | Kontorsskrivare | A 13     |
| 1                       | Kontorist       | A 9      |

**B 01.25. Marksektion**

Marksektionen ombesörjer anskaffning av för verksamheten erforderlig mark samt reglerar uppkommande intrång.

**Markvärderingsman A 21**

Biträder sektionschefen med handläggningen av samtliga på sektionen ankommande kvalificerade göromål. Förhandlar i samråd med vägsektionen och byggnads- respektive underhållssektionerna med markägare för upprättande av vägrättskontrakt innehållande de slutliga ersättningarna för mark och intrång eller, i de fall slutgiltig uppgörelse icke kan ske innan marken tages i anspråk, preliminära beräkningar av ersättningarna att ligga

till grund för förskottsutbetalning. Granskar städernas markuppgörelser i nära anslutning till frågor om bidrag till byggnadskostnaderna.

För befattningen erfordras god erfarenhet av marklösenfrågor.

Markvärderingsman A 19

Biträder markvärderingsman i A 21.

För befattningen erfordras erfarenhet av marklösenfrågor.

Kontorsskrivare A 13

Ombesörjer förekommande kansligöromål såsom införskaffande av gravationsbevis, sökande av lagfarter å med äganderätt förvärvat mark, upprättat utanordningspromemorior m. m.

| Antal befattningshavare | Befattning        | Lönegrad |
|-------------------------|-------------------|----------|
| 1                       | Markvärderingsman | A 21     |
| 1                       | Markvärderingsman | A 19     |
| 1                       | Kontorsskrivare   | A 13     |

### B 01.3. Sektion för enskilda vägar

Sektionen för enskilda vägar svarar för ärenden angående statsbidrag till den enskilda väghållningen och därmed sammanhängande frågor.

Ingenjör A 19

Biträder sektionschefen med projekterings- och byggnadsärenden, bl. a. avseende det enskilda vägnätets utformning i stort. Utför besiktning och kontroll för byggande och istandsättning. Lämnar råd och upplysningar till intressenter och myndigheter i projekterings- och byggnadsfrågor. Beräknar bidrag för planering, projektering och byggande. Biträder i övrigt i ärenden angående underhållsbidrag.

För befattningen erfordras teknisk utbildning samt erfarenhet av byggnads- och underhållsverksamhet.

Vägmästare, 3 st, A 17

Utför uppskattnings- och omuppskattningsförrättningar samt härmed sammanhängande frågor, bl. a. avseende maskinanskaffning och samordning av maskinbehovet. Besiktigar årligen väg- och brounderhåll. Handlägger ärenden angående vägmärken och vägvisning. Uppgör sammanställningar för länsstyrelsens beslut angående underhålls- och redskapsbidrag. Lämnar råd och upplysningar till allmänheten i bidragsfrågor.

För befattningarna erfordras teknisk utbildning samt erfarenhet av underhållsverksamhet.

Kontorist A 9

Diariieföring, engagemangsbokföring, ritningsarbete, maskinskrivning m. m.

| Antal befattningshavare | Befattning | Lönegrad |
|-------------------------|------------|----------|
| 1                       | Ingenjör   | A 19     |
| 3                       | Vägmästare | A 17     |
| 1                       | Kontorist  | A 9      |

### B 01.4. Kansliavdelningen

Kansliavdelningen omhänderhar administrativa och organisatoriska frågor. Inom avdelningen handlägges förvaltningens personalärenden.

#### B 01.41. Personalsektion

Personalsektionen svarar för distriktsförvaltningens personalärenden.

#### B 01.411. Allmänna ärenden

Kontrollör A 19

Handlägger rekryteringsärenden omfattande planering med hänsyn till personalavgång samt till verksamhetens utveckling, förbereder åtgärder för rekrytering av personal genom exempelvis annonsering och kontakter med skolor och arbetsförmedlingar, verkställer undersökningar av möjligheterna att till-

godose behov av personal med särskilda kvalifikationer genom utbildning respektive fortbildning av egen arbetskraft. Svarar för personalvårdsärenden omfattande bl. a. personlig rådgivning i sociala, ekonomiska med flera frågor, hälso- och sjukvårdsfrågor, såsom förebyggande hälsovård, rehabiliteringsfrågor, ärenden rörande partiellt arbetsföra samt uppföljning av sjukstatistik, bostadsfrågor, fritidsverksamhet, medverkan vid introduktion av personal, avskedsintervjuer m. m.

För befattningen erfordras god erfarenhet på det personaladministrativa området.

#### Bokhållare A 15

Upprättar kungörelser, annonser och tillkännagivanden, anställnings- och tjänstgöringsprotokoll samt protokoll ang. befordringar, löne- resp. arvodesklassuppflyttningar, tjänstledigheter, entlediganden m. m. Utför årlig kontroll av tjänstematrikel för tjänstemän och arbetare.

För befattningen erfordras erfarenhet på det personal-administrativa området.

| Antal befattningshavare | Befattning | Lönegrad |
|-------------------------|------------|----------|
| 1                       | Kontrollör | A 19     |
| 1                       | Bokhållare | A 15     |

#### B 01.412. Avlöningsärenden

##### Bokhållare A 15

Svarar för beräkning och uträkning av avlöningar till distriktsförvaltningens tjänstemän m. fl. Leder granskning av arbetsrapporter och avlöningsspecifikationer, som ligger till grund för arbetarnas avlöning. Handlägger komplicerade sjuk- och olycksfallsärenden, leder och övervakar granskning av rese- och traktamentsräkningar. Bereder pensionsärenden.

För befattningen erfordras erfarenhet på det personal-administrativa området.

##### Kontorsskrivare A 13

Granskar rese- och traktamentsräkningar samt räkningar avseende flyttningsskostnadsersättningar för tjänstemän och arbetare. Övervakar rese- och traktamentsförskott.

##### Kansliskrivare A 11

Granskar arbetsrapporter och avlöningsspecifikationer, utför semesterberäkning, uträknar semesterlöner och semesterersättningar. Biträder kontorsskrivaren med handläggning av pensionsärenden för arbetare.

##### Kansliskrivare A 11

För tjänstematrikel, tjänstgörings- och avlöningskort för tjänstemän, utför kontroll av semester- och tjänstledighetsansökningar, handlägger sjuk- och olycksfallsärenden rörande tjänstemän, såsom uppgifter till anvisningsläkare, rapportering till sjukkassor, granskning av sjukvårds- och läkemedelsräkningar m. m. Biträder kontorsskrivaren med handläggningen av pensionsärenden för tjänstemän, sammanställer personal- och lönestatistik.

##### Kontorist A 9

Granskar arbetsrapporter och avlöningsspecifikationer, för skatte- och pensionskort samt redovisar källskatt.

##### Kontorist A 9

För tjänstematrikel för arbetare, handlägger sjuk- och olycksfallsärenden rörande arbetare, såsom uppgifter till anvisningsläkare, rapportering till sjukkassor, granskar av sjukvårds- och läkemedelsräkningar samt sammanställer olycksfalls- och yrkesskadestatistik.

#### B 01.42. Kameralsektion

Kameralsektionen svarar dels för distriktsförvaltningens kamerala verksam-

| Antal befattningshavare | Befattning      | Lönegrad |
|-------------------------|-----------------|----------|
| 1                       | Bokhållare      | A 15     |
| 1                       | Kontorsskrivare | A 13     |
| 2                       | Kansliskrivare  | A 11     |
| 2                       | Kontorister     | A 9      |

het, dels för administrativa ärenden och organisationsfrågor av skilda slag.

#### *B 01.421. Kassa- och bokföringsärenden*

##### Kontrollör A 19

Granskar entreprenadkontrakt och andra kontrakt, granskar och bevakar säkerhetshandlingar, utför kameral granskning av städernas statsbidragsberättigade väg- och gatubyggnadskostnader, ombesörjer nedsättningar hos länsstyrelse och betalningsförelägganden, handhar utredningar, korrespondens och diverse protokoll.

För befattningen erfordras handelsutbildning samt god erfarenhet av kameral verksamhet.

##### Kontrollör A 17

Granskar och littererar räkningar m. m., bevakar att räkningar betalas inom föreskriven tid, kontrollerar verkställda dellikvider och förskott, registrerar kontrakt och centralavtal.

För befattningen erfordras handelsutbildning samt erfarenhet av kameral verksamhet.

##### Bokhållare A 15

Omhänderhar dispositionsbokföring och utbetalningskontroll, ekonomiska rapporter angående förbrukade och disponibla medel, slutredovisning av anslag, utfärdande av räkning för tjänster till väg- och vattenbyggnadsverket utomstående samt avräkningsbokföring, bevakning och krav, bokföring av kostnader för fastigheter, uthyrningsbostäder m. m.

För befattningen erfordras handelsutbildning samt erfarenhet av kameral verksamhet.

##### Kassör A 13

Svarar för kassaärenden, kontantkassa, inkomstredovisning, förskottsredovisning, redovisning av deponerade medel, stämpelbeläggning av vissa expeditioner och kassarapporter.

##### Kontorist A 9

Sköter titelbokföring och biträder i övrigt väggkassören.

##### Kanslibitråde A 7

Registrerar inkommande och utgående fakturor, bevakar attest- och utbetalningsrutiner m. m.

##### Kanslibitråde A 7

Siffergranskar fakturor och dylikt.

| Antal befattningshavare | Befattning     | Lönegrad |
|-------------------------|----------------|----------|
| 1                       | Kontrollör     | A 19     |
| 1                       | "              | A 17     |
| 1                       | Bokhållare     | A 15     |
| 1                       | Kassör         | A 13     |
| 1                       | Kontorist      | A 9      |
| 2                       | Kanslibiträden | A 7      |

#### *B 01.422. Allmänna ärenden*

##### Kontrollör A 19

Svarar för utredningar och korrespondens i skadeståndsärenden, handhar vissa organisationsfrågor och gemensamma serviceärenden såsom angående distriktsförvaltningens tjänstelokaler. Leder och övervakar allmänna diariet, skrivcentral, vaktmästeri, bibliotek och arkiv.

För befattningen erfordras handelsutbildning samt god erfarenhet av administrativ verksamhet.

##### Kontorsskrivare A 13

Omhänderhar ärenden angående uthyrningsbostäder, telefonersättning till anställningshavare vid distriktsförvaltningen, övriga teleärenden, anskaffning av kontorsförnödenheter och inventa-

rier, fraktkrediter m. m. Biträder i övrigt kontrollören.

Kansliskrivare A 11

Omhänderhar allmänna diariet.

Kontorist A 9

Tjänstgör som distriktschefens sekreterare.

Kontorist A 9

Förestår skrivcentralen.

Expeditionsvakt A 7

Svarar för posthämtning, postutbärning, adresskrivning, duplicering, fotokopiering, skötsel av kontorsmateriel- och blankettförråd.

| Antal befattningshavare | Befattning      | Lönegrad |
|-------------------------|-----------------|----------|
| 1                       | Kontrollör      | A 19     |
| 1                       | Kontorsskrivare | A 13     |
| 1                       | Kansliskrivare  | A 11     |
| 2                       | Kontorister     | A 9      |
| 1                       | Expeditionsvakt | A 7      |

Tab. B 01: 1. Sammanställning över personalen vid en distriktsförvaltning (jfr även kap 09)

|                                   | Lönplan B |   |   | Löneplan A |    |    |       |       |      | Arvodes-<br>avlönade | Summa |   |     |
|-----------------------------------|-----------|---|---|------------|----|----|-------|-------|------|----------------------|-------|---|-----|
|                                   | 5         | 3 | 1 | 27         | 25 | 23 | 19—21 | 15—17 | 7—13 |                      |       |   |     |
| Vägdirektör.....                  | 1         | — | — | —          | —  | —  | —     | —     | —    | —                    | —     | — | —   |
| Projektionsavdelningen .          | —         | 1 | — | —          | —  | —  | —     | —     | —    | —                    | —     | — | 1   |
| Trafiksektion.....                | —         | — | 1 | 1          | 1  | 2  | 2     | —     | —    | —                    | 4     | — | 11  |
| Vägsektion.....                   | —         | — | 1 | 1          | 1  | 2  | 2     | —     | —    | —                    | 16    | — | 23  |
| Ritkontor.....                    | —         | — | — | —          | —  | —  | 1     | —     | —    | 5                    | —     | — | 6   |
| Driftavdelningen.....             | —         | 1 | — | —          | —  | —  | —     | —     | —    | —                    | —     | — | 1   |
| Sektion för driftsplanering.....  | —         | — | — | 1          | —  | 1  | —     | 1     | 1    | —                    | 2     | — | 6   |
| Byggnadssektionen... .            | —         | — | 1 | 2          | —  | 3  | 2     | —     | —    | —                    | 4     | — | 12  |
| Underhållssektionen .             | —         | — | 1 | 1          | 1  | 1  | 2     | 4     | —    | —                    | 1     | — | 11  |
| Maskin- och förrådssektionen..... | —         | — | — | 1          | —  | —  | 2     | 3     | 3    | —                    | —     | — | 9   |
| Marksektionen.....                | —         | — | — | —          | 1  | —  | 2     | —     | 1    | —                    | —     | — | 4   |
| Sektionen för enskilda vägar..... | —         | — | — | —          | —  | —  | 1     | —     | —    | —                    | —     | — | 1   |
| Vägar.....                        | —         | — | — | —          | —  | —  | 1     | 3     | 1    | —                    | —     | — | 5   |
| Kansliavdelning.....              | —         | — | — | 1          | —  | —  | —     | —     | —    | —                    | —     | — | 1   |
| Personalsektionen....             | —         | — | — | —          | —  | 1  | 1     | 2     | 5    | —                    | —     | — | 9   |
| Kameralsektionen....              | —         | — | — | —          | —  | 1  | 2     | 2     | 9    | —                    | —     | — | 14  |
| Summa                             | 1         | 2 | 4 | 8          | 4  | 11 | 18    | 15    | 25   | 27                   | —     | — | 115 |

tion, faktorer m. m. Bänder / av- Expeditioner 17  
 Svaren för de skriftliga förfrågning  
 och svar på de skriftliga förfrågning  
 till nämnden för konstitutioner och  
 konstitutioner

| Antal i det<br>nämnda | Besättning     | Antal i det<br>nämnda |
|-----------------------|----------------|-----------------------|
| 1                     | Konstitutioner | 1                     |
| 1                     | Konstitutioner | 1                     |
| 1                     | Konstitutioner | 1                     |
| 1                     | Konstitutioner | 1                     |
| 1                     | Konstitutioner | 1                     |

Konstlärare A 9  
 Tjänstgör som distriktsläsare skrivare  
 etc.

Konstlärare A 9  
 Prästlärare A 11  
 etc.

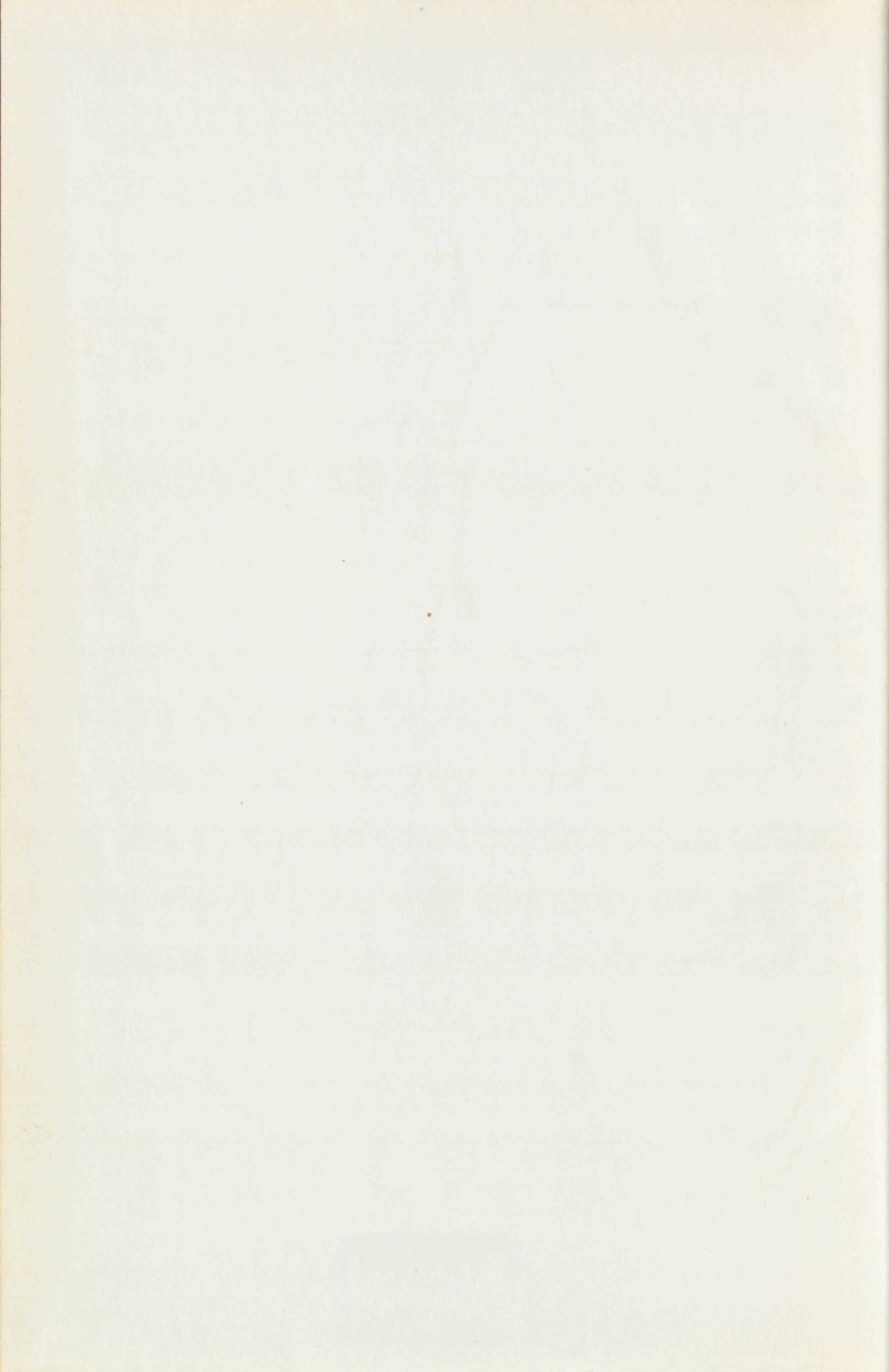
Tab. B 01:1. Sammansättning efter personerna vid de olika avdelningarna (år 1900)

| Avdelning                | Länplan A |   |   |   |   | Länplan B |   |   |   |   | Totalt antal |
|--------------------------|-----------|---|---|---|---|-----------|---|---|---|---|--------------|
|                          | 1         | 2 | 3 | 4 | 5 | 1         | 2 | 3 | 4 | 5 |              |
| Värdstugor               | 1         |   |   |   |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Projektionsavdelningen   |           | 1 |   |   |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Tekniska                 |           |   | 1 |   |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Yrkes                    |           |   |   | 1 |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Kontor                   |           |   |   |   | 1 |           |   |   |   |   | 1            |
| Driftavdelningen         |           |   |   |   |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Sektion för driftgärning |           |   |   |   |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Byggnadssektionen        |           |   |   |   | 1 |           |   |   |   |   | 1            |
| Underhållssektionen      |           |   |   |   | 1 |           |   |   |   |   | 1            |
| Maskin- och förtäring    |           |   |   |   |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Floran                   |           |   |   |   |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Maskinsektionen          |           |   |   |   |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Sektionen för elektriska |           |   |   |   |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Vägnavdelningen          |           |   |   |   |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Vägnavdelningen          |           |   |   |   |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Kanalavdelningen         |           |   |   |   |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Personalsektionen        |           |   |   |   |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Kontrollsektionen        |           |   |   |   |   |           |   |   |   |   | 1            |
| Totalt antal             | 1         | 2 | 1 | 1 | 1 | 1         | 1 | 1 | 1 | 1 | 13           |









## NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1962

1. Helsetjeneste for søfarende.
2. Nordiskt samarbete inom radio och television.
3. Vattenkraften i Torne och Kalix älvar.
4. Nordisk bogmarked.
5. Sommartid.
6. Nordisk arbetsmarknad för tandläkare.
7. Beretning om indsamling af materiale til forhåndsorientering af eksperter, der fra de nordiske lande sendes til udviklingslandene.

# STATENS

## OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1962

### Systematisk förteckning

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

#### Justitiedepartementet

Atomansvarighet II. [14]  
Utlandssvenskars deltagande i allmänna val. [19]  
Nedre justitierevisionens arbetsorganisation. [20]  
Expropriation för sanering av historiskt eller kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. [24]  
Radions juridiska ansvar. [27]

#### Utrikesdepartementet

Aspekter på utvecklingsbiståndet. [12]

#### Försvarsdepartementet

Totalförsvarets personalfrågor. [3]  
Försvarets tandvård. [23]  
Arbetsstidsreglering för militär personal och civilmilitär. [30]

#### Socialdepartementet

Skogstillgångarna i Jämtlands län. [1]  
Arbetsstidsförkortningens omfattning och utläggning. [17]  
Ny semesterlag. [44]

#### Kommunikationsdepartementet

Statsbidrag till enskild väghållning, m. m. [6]  
Avgiftsbelagda trafikanklagningar. [26]  
Säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvarnar. [29]  
Svensk trafikpolitik III. [35]  
Byggnadsstyrelsens arbetsuppgifter och personalorganisation. [37]  
Vägväsendets distriktsorganisation. [46]

#### Finansdepartementet

Finansplan för budgetåret 1962/63 samt Preliminär nationalbudget för år 1962. [8]  
Städernas särskilda rättigheter och skyldigheter i förhållande till staten. [9]  
1959 års långtidsutredning. 1. Svensk ekonomi 1960—1965. [10] 2. Svensk ekonomi 1960—1965. Bilagor 1—5. [11]

Skärpta regler för rusdrycksinköp. [13]  
Automatisk databehandling inom folkbokförings- och uppborðsväsendet. Del II. [18]  
Reviderad nationalbudget för år 1962. [25]  
Stadshypoteks- och bostadskreditinstitutionerna. [3]  
Automatisk databehandling. [32]  
Mål och medel i stabiliseringspolitiken — Remissyttranden. [41]  
Avdrag för representationskostnader, m. m. [42]

#### Ecklesiastikdepartementet

Vidgad vuxenutbildning på gymnasiestadlet. [5]  
Korrespondensundervisningen inom skolväsendet. [16]  
Skolväsendets centrala ledning. [28]  
Försvarsmedicinsk forskning i totalförsvaret. [34]  
Socionomutbildningen. [43]

#### Jordbruksdepartementet

Yrkesutbildningen på trädgårdsområdet. [2]  
Veterinärmedicinsk forskning och undervisning. [3]  
Naturen och samhället. [36]  
Jordbrukstekniska institutet och statens forskningsanstalt för lantmannabyggnader. [45]

#### Handelsdepartementet

Den allmänna näringslagstiftningen. [15]  
Beredskapslagring av olja 1963—1969. [40]

#### Inrikesdepartementet

Arbetsuppgifter och utbildning för viss sjukvårdspersonal. [4]  
Kommunalrättskommittén. 2. Kommunal beredskap [7] 3. Kommunalt stöd åt studerande från utvecklingsländerna. [21]  
Samhällsfarlig asocialitet. [22]  
Utbildning av sjukvårdsadministratörer. [38]

#### Civildepartementet

Ortsprisindex. [39]