

Nr 548.

Av herrar **Hällgren** och **Utbult**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 286, angående anslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägförvaltningarna.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 286 angående anslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägförvaltningarna föreslås också omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ny personalorganisation m. m.

Den 15 juni 1944 erhöles Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla sakkunniga för utredning rörande organisation och personalbehov för vissa avdelningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m. Enligt direktiven för de sakkunniga framhöll dåvarande departementschefen, att det kunde ifrågasättas huruvida ej all anläggningsverksamhet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsområde — vägbyggnad, hamnbyggnad, vatten- och avloppsanläggningar, brobyggnad, flygfältsbyggnad — borde sammanföras under ett gemensamt ledande organ inom styrelsen, vilket skulle innebära att inom styrelsen inrättades en särskild, för de olika verksamhetsgrenarna gemensam byggnadsavdelning under en byggnadschef, som skulle handhava ledningen av all byggnadsverksamhet inom verket. Efter att i januari 1945 ha avgivit betänkande rörande inrättande av en särskild luftfartsstyrelse ha de sakkunniga i januari 1946 avgivit betänkande med förslag till omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m., vilket förslag ligger till grund för Kungl. Maj:ts proposition.

Organisationsfrågor. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Från och med den 1 juli 1945 är väg- och vattenbyggnadsstyrelsen organiserad på följande sex byråer, nämligen vägbyrån, brobyrån, hamnbyrån, kanslibyrån, kameralbyrån och förrådsbyrån. Härtill komma tre fristående avdelningar, nämligen järnvägsavdelningen, militäravdelningen och avdelningen för ärenden rörande vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar.

De sakkunniga framhålla, att byråindelningen inom styrelsen är grundad på två olika huvudprinciper. Den ena av dessa innebure, att arbetet fördelades mellan skilda byråer efter de olika slagen av arbetsobjekt, såsom vägar, broar, hamnar etc. Varje ärende komme från början till slut att handläggas på en och samma byrå (vertikal organisation). Enligt den andra huvudprincipen som de sakkunniga förorda (horisontal organisation) skulle upp-

delningen av arbete ske efter arten av de problem, som förekomma. Uppgifterna uppdelas i tre huvudgrupper:

1. tekniskt-administrativa utredningsuppgifter;
2. konstruktiva uppgifter;
3. ledning och kontroll av anläggningsarbeten och underhållsarbeten. I detta syfte föreslås av de sakkunniga och i propositionen:

1. inrättandet av tre tekniska utredningsbyråer, den första (vägbyrån) för väg- och gatuväsendet, den andra (hamnbyrån) för hamn- och farledsbyggnader, den tredje (vattenförsörjning och avlopp) för ärenden rörande sådana anläggningar;

2. en konstruktionsbyrå för de konstruktiva uppgifterna i fråga om arbetsobjekt såsom broar, stödmurar, färjlägen och färjor, bryggor, hamnar, farleder, i vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar ingående speciella anordningar såsom intag, pumpstationer, reningsverk och reservoarer, husbyggnader m. m.; samt

3. en byggnadsbyrå att utöva ledningen av alla anläggningsarbeten, som utföras genom styrelsens försorg, samt av vägunderhållet på landet och — i den mån sådant arbete ombesörjes av styrelsen — underhållet av hamnar och farleder, dels ock utöva tillsyn och kontroll över sådana anläggningsarbeten, vilka under styrelsens överinseende skola utföras genom försorg av kommuner eller enskilda. En del på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ankommande övervakningsuppgifter skola dirigeras över på vägförvaltningarna, under överinseende av utredningsbyråerna, och man överväger en decentralisering till vägförvaltningarna i fråga om antagande av vissa entreprenadanbud m. m. I fråga om de i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens egen regi bedrivna hamnarbetena samt vatten- och avloppsledningsföretagen rekommenderas att entreprenadsystemet kommer till användning.

Man blir ytterst betänksam inför det nya system som förordas. I det fall där förut ett arbetsobjekt förberetts, utarbetats och utförts av en och samma byrå, som sålunda i allt väsentligt burit ansvaret för bästa möjliga resultat, där skall nu ärendet eller arbetsobjektet vandra från den ena byrån till den andra åstadkommande dubbelarbete och divisionsansvar för att i sinom tid kanske utföras genom en entreprenör till högre kostnad än om det hade utförts i egen regi. Som synes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens i propositionen citerade yttrande är styrelsen tveksam i fråga om strikt tillämpning av endera den horisontala och vertikala organisationsprincipen och förordar i många fall en kombination som bästa lösningen.

Byråchefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå, S. Stenberg, har i fråga om den föreslagna nya organisationen en bestämt avvikande mening, vilken han anfört i en vid styrelsens yttrande närsluten reservation. Särskilt understrykes den brist på effektivitet, som kommer att vidlåda det nya systemet, samt sammankopplingen av de olika verksamhetsgrenar inom

väg- och vattenbyggnadsväsendet, vilka var för sig kräva sin speciella kompetens. De sakkunniga synas förutsätta, att på de horisontala byråerna skall finnas personal, som behärskar olika kompetensområden från husbyggnader och ödebygdsvägar till exempelvis västkusthamnar. Detta betraktelsesätt strider emot all praktisk erfarenhet, då det gäller statlig verksamhet. I den nyligen tillskapade statliga organisationen för vägväsendet finnas vid vägförvaltningarna särskilda ingenjörer anställda för vägbyggnadsarbetet och särskilda för vägunderhållet, vilka var på sitt område avses skola äga eller förvärva sig speciell kompetens. De speciella kompetenskraven synas vara så mycket mera erforderliga, då det gäller byggande i vatten, såsom hamnar vid öppen kust, där det tarvas speciell sakkännedom om bottenförhållanden, strömmar, vågrörelser, motståndstyrka, vindförhållanden m. m. För klena byggda hamnar, överdimensionerade sådana, felaktigt placerade hamninlopp etc. äro tråkiga erfarenheter från den tid, då man ansåg att de speciella kompetenskraven på detta område kunde åsidosättas. De sakkunniga synas vilja plottra bort den statliga hamnbyggnadsverksamheten och uppdelade den på flera olika för helt andra uppgifter tillskapade organ. I ett land som Sverige med så lång och öppen kust, med sina stora insjöar och vattendrag, sin marin- och handelssjöfart, sitt fiske och sin sjö- och vattentrafik i övrigt, finnas så stora uppgifter att ett särskilt organ för deras handhavande bör finnas. Detta organ eller denna hamnbyrå skulle handlägga och avgöra frågor rörande marin- och handelshamnar, fiskehamnar, småbåtshamnar, mindre hamnar och farleder, kanaler, bryggor och färjlägen, uppmuddringsarbeten, varjämte dit kunde dirigeras närbesläktade arbeten som med den tillgång som finnes på speciellt utbildad arbetskraft lämpligen kunna utföras genom hamnbyrån. En hel del av sådana som ovan uppräknade byggnads- och underhållsarbeten kunna fördelaktigare utföras i statens egen regi än genom entreprenad, enär entreprenörer alltid måste medräkna stora riskmoment, vartill kommer att mudderverk, prämar och båtar äro sådan arbetsmateriel, som tarvar ett vidsträckt arbetsområde och fullaste möjliga sysselsättning, för att det ekonomiskt skall löna sig att anskaffa sådan. Att här koppla in de många vägförvaltningarna i konkurrens om denna arbetsmateriel kan icke i organisationshänseende vara ändamålsenligt.

Av de organisationer och myndigheter som yttrat sig över de sakkunnigas förslag är värt att beakta: I *väg- och vattenbyggnadsarbetareförbundets yttrande*, som närslutes såsom bilaga, är man mycket betänksam angående entreprenadsystemet. *Statens organisationsnämnd* har bland annat anfört:

En av fördelarna med den föreslagna organisationsformen har av de sakkunniga angivits vara, att byråernas arbetsuppgifter skulle sammanknytas med varandra på ett sätt, som medförde en mera allmän samverkan mellan byråerna. En sådan samverkan torde visserligen vara mycket önskvärd men borde vara möjlig att ordna även utan den omorganisation, som nu föresla-

gits. Bland annat skulle således väg- och brofrågor kunna förenas inom en gemensam byrå. Dessutom må framhållas, att samverkan är nödvändig icke blott vid horisontell utan även vid vertikal organisation. Således bör en intim kontakt äga rum mellan konstruerande och byggande organ. Denna kontakt torde sannolikt lättare kunna uppehållas vid vertikal organisation än vid horisontell.

Vad beträffar hamn- och farledsärenden samt vattenförsörjnings- och avloppsfrågor, synes kunna ifrågasättas, om de icke var för sig äro till övervägande del av så speciell natur, att de erfordra sina särskilda företrädare inom styrelsen icke blott i utredningshänseende utan även på konstruktions- och utförandestadierna. Den nuvarande hamnbyråns kamerala verksamhet synes oavsett organisationsformen i övrigt utan avsevärda svårigheter kunna inordnas under kameralbyrån.

Ovan anförda omständigheter göra, att organisationsnämnden icke känner sig så övertygad om den föreslagna organisationens lämplighet, att den är beredd att förorda de sakkunnigas förslag till byråindelning.

Svenska teknologföreningen anser, att handläggningen av ärenden rörande hamnar och farleder är en från vägväsendet så artskild uppgift, att den icke bör direkt sammankopplas med vägorganisationen utan i stället fortfarande ankomma på en självständig hamnbyrå.

Svenska vägföreningen har funnit det tveksamt, huruvida det kan vara lämpligt att slopa den nuvarande vertikala byråindelningen för de tekniska arbetsuppgifterna. Föreningens tveksamhet gäller särskilt hamnbyråns hamn- och farledsbyggnader samt till viss del brobyrån, däremot icke vatten- och avloppsledningsarbeten, i den mån dessa vore av den mera enkla beskaffenhet, som hittills varit den vanliga, och deras omfattning icke vore för stor.

Till jämförelse framhåller vägföreningen, att vattenfallsstyrelsens byggnadsorganisation vore vertikalt uppdelad på tre avdelningar, nämligen en byggnadsteknisk byrå och en elektrisk byggnadsbyrå med ett husbyggnadskontor och en linjebyggnadsavdelning. Det borde i detta sammanhang erinras om, yttrar föreningen, att man genom den vid vattenfallsstyrelsen använda organisationen vunnit möjligheten av att varje byrå- respektive avdelningschef verkligen kunde ta ansvar för de olika arbetenas genomförande och följa de olika faserna därav. Detta resulterade i en effektivitet i arbetet, som ej på annat sätt torde kunna nås.

Med erinran om de risker som föreligga vid hamnarbeten säger *Svenska byggnadsentreprenörföreningen*, att det vid mindre hamnar stundom kan vara svårt att i ett fast anbud inkalkylera de risker, som kunna vara förenade med sådana arbeten, särskilt till följd av stormskador. I vissa fall kan därför utförande i egen regi eller på löpande räkning vara ekonomiskt motiverat.

Beträffande det föreslagna inordnandet av hamnarbetsavdelningarna i väg-

förvaltningarna uttalar *statskontoret*, att en sådan åtgärd knappast syntes medföra den åsyftade rationaliseringen utan tvärtom skulle leda till en alltför stor splittring av ett i hög grad specialbetonat arbetsområde samt till ökade i stället för minskade krav i fråga om personaluppsättning och löner. Enligt statskontorets mening borde man på detta område begränsa sig till att inordna hamnarbetsavdelningarnas kassarörelse i lokalt lämpligt belägna vägförvaltningar.

Med hänsyn till den väntade ökningen av vägförvaltningarnas arbetsuppgifter på vägväsendets område anser *statens organisationsnämnd* det vanskligt att, innan ytterligare erfarenheter vunnits om förvaltningarnas lämpliga organisation, tillföra dem nya arbetsuppgifter genom att med dem samordna hamnarbetsavdelningarna. Dessa avdelningars uppgifter torde dessutom, yttrar organisationsnämnden, till huvudsaklig del vara av så speciell karaktär, att de fordra särskild sakkunskap.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har anfört följande.

Länsstyrelsen kan för sin del icke finna, att de sakkunniga förebragt tillräckligt starka skäl för sitt förslag i avseende å hamnarbetsavdelningarnas och distriktsorganisationernas för vattenförsörjning och avlopp inordnande under vägförvaltningarna. Fastmer synes det länsstyrelsen påtagligt att ett sådant inordnande icke är önskvärt, fränsett möjligen beträffande kamerala frågor, där någon personalbesparing torde kunna åstadkommas, om den rent ekonomiska administrationen göres gemensam. I övrigt är det icke någon »enhetlig ledning», utan ett samarbete, som bör eftersträvas. Såväl hamnarbetena som utredningarna rörande vattenförsörjning och avlopp torde vara av så speciell natur, att någon enhetlig behandling av dessa ärenden och vägfrågorna svårligen kan åstadkommas. Att lägga dem under vägdirektörens ledning skulle därför medföra, att denne måste splittra sina krafter på olikartade uppgifter, delvis helt artskilda från hans hittillsvarande verksamhet. Med den arbetsbörda, som redan nu åvilar en vägdirektör och som till det yttersta tager dennes tid och arbetskraft i anspråk, måste en dylik åtgärd framstå såsom synnerligen betänkelig.

Redan år 1925 anförde de år 1924 tillkallade *sakkunniga* för utredning av väg- och vattenbyggnadsväsendets organisationsfråga: »De sakkunniga hava emellertid kommit till den uppfattningen, att, såsom utvecklingen nu fortskridit, det icke är möjligt att i längden vidhålla kravet på att hos en och samma person finna samlad allsidig och verklig grundlig kompetens inom så vitt skilda och vart för sig betydelsefulla områden. Särskilt torde vattenbyggnadsfrågor av olika slag vara av sådan säregen beskaffenhet, att de icke lämpligen böra sammankopplas med väg- och järnvägsärenden.» Detta uttalande äger allttjämt sin giltighet, särskilt då det gäller hamn- eller vattenbyggnadsärenden. Vad 1944 års sakkunniga framhållit om behovsutredning och förberedande planläggning uti frågor av samhällsekonomisk, närings-

och socialpolitisk, militär och liknande innebörd är nog så riktigt, men fråga är om de tre föreslagna utredningsbyråerna med sin rekrytering och sammansättning bli mest lämpade organ därför, vartill kommer att innan ärendena avgöras de ändock måste bli föremål för yttrande av andra statliga myndigheter, länsstyrelser, kommuner, näringsorganisationer m. fl. Vad departementschefen härvidlag framhållit om behovet av även annan personal än teknisk torde vara värt beaktande.

Av det sagda torde framgå att i fråga om vattenbyggnadsväsendet, hamnbyggnader, farleder, bryggor, färjlägen m. m. en organisation i anslutning till byråchef S. Stenbergs särskilda yttrande på detta område synes vara den mest ändamålsenliga. Härav följer att hamnarbetsdistrikten böra fortfarande finnas, vilka under normala förhållanden kunna minskas till fyra i stället för nuvarande sex och förläggas till sådana städer där det finnes vägförvaltningar. Dessa lokala hamnarbetsorgan böra emellertid sortera direkt under hamnbyrån, vilket inte bör hindra att den kamerala verksamheten skötes av kameralspersonalen på vägförvaltningskontoren; dock böra distriktscheferna ha rätt att utanordna medel. I stället för många lokala länsorgan som skola ha befattning med hamnarbetsärenden kan normalt verksamheten inskränkas till fyra, med rätt att vid överbelastning placera ett fåtal avdelningsingenjörer vid lämpliga platser på längre avstånd. I den mån så kan ske bör samarbete förekomma med vägförvaltningarna, som till hamnarbetsavdelningarna böra kunna överlåta utförandet i egen regi av sådana med hamnbyggandet närbesläktade arbetsuppgifter, där hamnarbetsdistrikten förfoga över speciell arbetsmateriel och arbetskraft.

För hamnbyråns inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vidkommande föreslås sålunda en vertikal organisation med en överingenjör, en utredningsavdelning, en konstruktionsavdelning, en byggnads- och underhållsavdelning samt ett antal för avdelningarna gemensam personal. I den mån personalen för en så inrättad hamnbyrå är upptagen uti sakkunnigeförslaget eller propositionens motsvarande förslag till organisation bör den utgå ur densamma. Byrån avser att omhändervärd väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppgifter i vad det rör handelshamnar och farleder, marina hamnar, kanaler, fiskehamnar, mindre hamnar, småbåtshamnar, bryggor och färjlägen samt sådana anläggnings- och underhållsarbeten, som mera praktiskt kunna komma till utförande genom hamnbyrån.

Det hemställs sålunda att vid utformandet av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens centrala organisation ovannämnda synpunkter och förslag måtte vinna beaktande.

Personalorganisationen.

I fråga om personalorganisationen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå föreslås sålunda följande:

Förslag till personalorganisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens
hamnbyrå.

Befattning.	Lönegrad.
1 överingenjör (chef)	C 8

I. Utredningsavdelning.

1 byrådirektör (avdelningschef)	C 5
1 förste byråingenjör	A 27
1 byråingenjör	A 21
1 ingenjörsassistent	Eo 17
4	

II. Konstruktionsavdelning.

1 byrådirektör (avdelningschef)	C 5
1 förste byråingenjör	A 27
1 byråingenjör	A 24
1 byråingenjör	A 21
1 ritare	A 15
2 ritare	Eo 15
7	

III. Byggnadsavdelning (inkl. underhåll)

1 hamnbyggnadschef (avdelningschef)	C 5
1 byråingenjör	A 24
2	

För avdelningarna gemensam personal.

1 kontorist (arkivet)	Eo 9
1 kanslibitråde (byråregistrator)	A 7
2 kontorsbiträden	A 4
2 skrivbiträden	Eo 2

I propositionsförslaget upptagen personal, motsvarande nämnda befattningar och arbetsuppgifter, utgår ur detsamma.

Den lokala organisationen.

Av de nuvarande hamnarbetsdistrikten omfattar ett Göteborgs och Bohus län, ett annat Hallands, Malmöhus, Kristianstads och Blekinge län t. o. m. staden Karlshamn med förvaltningen förlagd till Hälsingborg, ett distrikt omfattar återstoden av Blekinge län, Kalmar län med Öland samt Gotlands län med förvaltningen förlagd till Kalmar, ett distrikt omfattar Östergötlands, Södermanlands, Stockholms och Uppsala län, ett distrikt omfattar Gävleborgs och Västernorrlands län och ett Västerbottens och Norrbottens län. I fråga om Hälsingborg finnes där ingen vägförvaltning. Hamnarbetschefen vid förvaltningen i Kalmar har fått sin pensionsfråga ordnad av inne-

varande års riksdag. I Blekinge ha förekommit marina hamnarbeten samt arbeten med avmagnetiseringsstation i Karlshamn. Vid en omgruppering av distrikten synes lämpligen en distriktsförvaltning böra kunna förläggas till Karlskrona. Vägdirektionen vid vägförvaltningen i Karlskrona är placerad i lägre lönegrad än andra vägdirektörer i landet, undantagandes Gotlands. Fara förefinnes för ständigt ombyte av vägdirektörer, varvid platsen betraktas som språngbräda till högre avlönad befattning.

Med hänsyn till förefintliga hamnarbetsbehov och bibehållande av fyra hamnarbetsdistrikt föreslås följande uppdelning: ett distrikt omfattande Göteborgs och Bohus samt Hallands län med förvaltningen förlagd till Göteborg, ett distrikt omfattande Malmöhus, Kristianstads, Blekinge och Kalmar län med Öland och förvaltningen förlagd till Karlskrona, ett distrikt omfattande Östergötlands, Södermanlands, Stockholms, Gotlands, Uppsala och Gävleborgs län med förvaltningen förlagd till Stockholm och ett distrikt omfattande Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län med förvaltningen förlagd till Härnösand. Vid behov skulle avdelningsingenjörer kunna placeras i Göteborg, Malmö, Visby och Luleå. Arbetsuppgifter vid inlandslänen kunde förläggas till närmast belägna kustdistrikt.

I anledning härav föreslås sålunda inrättande av fyra hamnarbetsdistrikt och med följande gemensamma personaluppsättning:

Fyra hamnarbetsdistrikt.

4 hamnbyggnadschefer	C 5
4 avdelningsingenjörer	Eo 26
5 ingenjörer	Eo 24
3 ingenjörer	Eo 21
6 ingenjörsassistenter	Eo 17
6 ritare	Eo 15
4 kontorsbiträden	Eo 4

32

I den mån propositionens förslag upptager personalbefattningar för de arbetsuppgifter hamnarbetsdistrikten skola utföra, böra ifrågavarande personalbefattningar utgå ur propositionens förslag.

I anledning av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 286 angående anslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägförvaltningarna måtte i ifrågavarande proposition under punkterna 1:o)—8:o) godkänna de ändringar däri som föranledas av i denna motion upptagna förslag.

Stockholm den 29 maj 1946.

Elof Hällgren.

Birger Utbult.

Bilagor: Byråchef S. Stenbergs särskilda yttrande jämte tillägg. Sv. väg- och vattenbyggnadsarbetareförbundets yttrande jämte tillägg.

*Bilaga till motion.***Särskilt yttrande av byråchefen Stenberg.**

Då jag hyser en fast övertygelse, att ett genomförande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation enligt de sakkunnigas förslag, vilket styrelsens majoritet i avseende på dess huvudprinciper förordat, kommer att medföra allvarliga olägenheter för de verksamhetsgrenar, som ej sammanhöra med vägväsendet, har jag ej kunnat ansluta mig till majoritetens mening.

Allmänna synpunkter.

Enligt utredningsdirektiven, meddelade i utdrag av protokollet över kommunikationsärenden den 15 juni 1944, har de sakkunnigas uppgift varit att biträda med utredning rörande organisation och personalbehov för de delar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka icke berördes av vägväsendets förstatligande. I samband därmed hade de sakkunniga vidare att för bedömande upptaga spørsmålet om, huruvida ej all anläggningsverksamhet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsområde — vägbyggnad, hamnbyggnad, anläggningar för vattenförsörjning och avlopp, brobyggnad, flygfältsbyggnad — borde sammanföras under ett gemensamt ledande organ inom styrelsen.

De sakkunnigas förslag avser emellertid en till sina grundprinciper genomgripande omorganisation av styrelsen i dess helhet, innebärande ett sönderbrytande av den förutvarande organisationsformen, som är grundad på differentiering av skilda tekniska fackområden. De sakkunniga följa sålunda en rakt motsatt väg mot den, vartill utvecklingen hänvisar, nämligen till en successivt allt längre gående specialisering inom teknikens område. En och samma person kan numera i allmänhet ej längre ingående behärska flera specialområden. Detta fastslogs vara fallet redan när frågan om väg- och vattenbyggnadsväsendets omorganisation var före år 1925. Dessförinnan hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation icke varit grundad på någon differentiering med avseende på de olika specialfacken. På grund av den fortgående tekniska utvecklingen ansågs detta system emellertid icke längre kunna upprätthållas; en uppdelning av uppgifterna på tre grenar befanns nödvändig, nämligen en för vägväsendet, en för järnvägsväsendet och en för vattenbyggnader. De sakkunnigas förslag innebar en återgång till en redan för ett 20-tal år sedan utdömd organisationsform, oaktat utvecklingen mot ytterligare specialisering numera framträder ännu starkare.

De sakkunniga framhålla, att byråindelningen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för närvarande är grundad på två olika huvudprinciper. Medan de tekniska byråernas verksamhet uteslutande hänför sig till vederbörande byrås tekniska fackområde, inom vilket byrån från början till slut handlägger alla arbetsuppgifter av huvudsakligen teknisk natur (»vertikal organisation»), hänföra sig de arbetsuppgifter, som alltefter sin art handläggas av de övriga byråerna (förrådsbyrån, kamerallbyrån och kanslibyrån) till styrelsens hela verksamhetsområde (»horisontal organisation»). De sakkunniga synas förmena, att nämnda förhållande innebär en onaturlig dualism. Gentemot ett dylikt betraktelsesätt må framhållas, att de sistnäm-

da byråerna i själva verket utgöra hjälporgan till de tekniska byråerna med uppgift att handlägga sådana grupper av ärenden, vilka kännetecknas därav, att de förekomma inom samtliga tekniska byråers verksamhetsområden men ej äro artskilda ur teknisk facksynpunkt.

De sakkunniga uppdelade arbetsuppgifterna inom det tekniska verksamhetsområdet i följande huvudgrupper, representerande skilda stadier i behandlingen av en teknisk byggnadsuppgift, nämligen 1) utredning, 2) konstruktion samt 3) byggande och underhåll. Med utgående från denna tredelning av arbetsuppgifterna hava de föreslagit en horisontal organisationsform, som innefattar särskilda organ för var och en av nämnda huvuduppgifter. Därvid ha till ett och samma organ sammanförts uppgifter, avseende alla ifrågakommande tekniska specialfack. Ett avsteg från denna organisationsprincip har dock gjorts beträffande det första arbetsstadiet (utredning), i det att ett särskilt organ i detta avseende föreslagits för varje specialfack (vägbyggnad, hamnbyggnad respektive anläggningar för vattenförsörjning och avlopp).

De sakkunniga hava förutsatt, att arbetsuppgifterna inom nämnda specialområden äro så närbesläktade, att de utan olägenhet kunna sammanföras till ett och samma organ. I motsats till styrelsens majoritet anser jag emellertid detta antagande vara grundat på en allvarlig felbedömning. Denna synes härleda sig därav att de sakkunniga av allt att döma i huvudsak bedömt organisationsfrågan ur synpunkten av det till sitt omfång dominerande vägväsendet och för detsamma gällande förhållanden, medan övriga fackgrenar ej nöjaktigt beaktats med hänsyn till deras i sina huvuddrag från såväl väg- som brobyggnadsverksamheten helt artskilda uppgifter och yttre betingelser. Anmärkningsvärt är även, att de sakkunniga ej funnit det nödigt att exempelvis inom hamnbyråns verksamhetsområde genom studium av den nuvarande organisationens arbetsformer och uppgifter i vidare bemärkelse skaffa sig en bättre kännedom därom för ett bedömande av den föreslagna organisationens ändamålsenlighet, sedd även ur synpunkten av den verksamhet, som hamnbyrån företräder. Enligt utredningsdirektiven hade de sakkunniga vidare att samråda med statens organisationsnämnd i frågor av organisationsteknisk innebörd. Dylikt samråd synes emellertid icke hava ägt rum, i varje fall ej i vad avser samordnandet av de skilda specialfacken till gemensamma organ.

De skäl, vilka de sakkunniga åberopat för övergång till s. k. horisontal organisation, äro föga övertygande. De fördelar, som de tillskriva denna organisationsform, äro till sin betydelse överdrivna och torde i allmänhet kunna vinnas genom enklare åtgärder. Det förhållandet att icke starkare skäl kunnat förebringas talar snarare mot den genomgripande förändring, som föreslagits. Å andra sidan hava de sakkunniga betydligt underskattat de nackdelar, som nämnda organisationsform kommer att medföra och vilka måste anses avgjort övervägande. Anledningen till denna underskattning synes vara, att de sakkunniga icke ingående analyserat förutsättningarna för samt konsekvenserna av ett genomförande av det angivna förslaget.

Vid jämförelse mellan horisontal och vertikal organisationsform göra de sakkunniga gällande, att den förra medför personalbesparing samt ett bättre utnyttjande av personalen. Motsatsen torde emellertid vara fallet.

Den föreslagna organisationsformen kommer att medföra allvarliga olägenheter på grund av svårigheterna att göra en naturlig och ändamålsenlig

gränsdragning mellan till skilda organ hänfödda arbetsuppgifter, varpå styrelsemajoritetens yttrande angående organisationsförslaget även lämnar exempel. De sakkunnigas gränsdragning måste — speciellt beträffande inbördes närstående arbetsuppgifter tillhörande en och samma fackgren — i allmänhet anses konstlad och onaturlig samt är i flera fall svävande och oklar, där den ej rent av lämnats olöst. Särskilt starka betänkligheter måste resas mot förslaget med anledning av den onödiga omgång vid ärendenas handläggning och den splittring på olika organ av med varandra i intimt samband stående arbetsuppgifter, som det kommer att medföra. Detta förhållande kommer med nödvändighet att framkalla tungroddhet, dubbelarbete och tidspillan med därav följande ekonomiska konsekvenser och minskad effektivitet ävensom ohust hos personalen. För en effektiv organisation måste uppställas kravet på möjlighet att vid ärendenas handläggning följa den snabbaste och smidigaste vägen från beslutande till verkställande instanser och vice versa utan fördröjande mellaninstanser, när sådana kunna undvikas. En organisation enligt de sakkunnigas förslag kan icke anses fylla detta krav utan skulle komma att i hög grad verka i motsatt riktning. I av styrelsens majoritet avgivet yttrande har detta förhållande delvis beaktats, varför ändringar föreslagits, vilka dock endast utgöra en halvmesyr. Det är hamnbyggnadsverksamheten, som främst träffas av här berörda olägenheter. Dessa lära icke kunna undanröjas, därest den fackliga differentieringsprincipen frångås.

Den omständigheten att vägväsendet inom väg- och vattenbyggnadsverket har ett så dominerande omfång i jämförelse med övriga tekniska fackgrenar, synes icke böra få utgöra anledning till ett eftersättande av de senare. På grund av de invecklade och försvarade arbetsformer, som brytandet av den fackliga organisationsprincipen medför, kommer nämligen arbetseffektiviteten i vad avser dessa fackgrenar att väsentligt minska. De sakkunniga synas hava varit alltför ensidigt inställda på vägväsendet och därvid förbisett nämnda förhållande.

Vid ett upphävande av den fackliga differentieringen kommer därjämte att inom verket saknas en företrädare för varje fackgren i dess helhet, hos vilken ansvaret för verksamheten inom vederbörande fackgren kan koncentreras. I detta förhållande synes ligga en fara för en icke önskvärd ansvarssplittring.

Under framhållande av att den föreslagna andra utredningsbyråns (hamnbyråns) uppgifter äro stora har i styrelsemajoritetens yttrande anförts, att det för byråchefen för denna byrå bör vara till fördel, att vissa av de på den nuvarande hamnbyrån ankommande uppgifterna överföras till konstruktions- och byggnadsbyråerna. Helt bortsett från det förhållandet att till den nuvarande hamnbyrån varit hänfödda betydande arbetsuppgifter, som falla utanför hamnverksamheten och vilka framdeles icke äro avsedda att hänföras till motsvarande byrå, samt att omlanken om nämnda byråchefs arbetsbelastning synes hava större fog för sig med avseende på vissa andra personer i ledande ställning inom den föreslagna organisationen, torde gentemot anförda påstående böra framhållas, att en mindre ändamålsenlig och osmidig organisation i och för sig i högre grad torde bidra till ökning av byråchefens personliga arbetsbörda än den centrala ledningen av hamnbyggnadsverksamheten. Ifrågavarande motivering synes hava tillgripits i brist på saklig sådan.

Slutligen synes den omständigheten hava bort förtjäna beaktande, att tvenne statliga kommittéer (1944 års hamnutredning och 1944 års fiskerhamnsutredning) för närvarande äro sysselsatta med utredning av frågor rörande hamnväsendet. Resultaten av dessa utredningar, som förväntas avslutade inom relativt kort tid och vilka kunna förutsättas komma att ställa ökade krav på vederbörande fackorgan inom styrelsen, synas i varje fall hava bort avvaktas, innan differentieringen av de skilda fackgrenarna upphäves.

Arbetsuppgifternas fördelning mellan utredningsbyråerna och konstruktionsbyrån.

Med tillämpning av den horisontala organisationsformen kommer att till den föreslagna konstruktionsbyrån hänföras konstruktionsarbetet för sinsemellan så artskilda fackområden som dels brobyggnad, dels hamn- och farledsbyggnader samt dels anläggningar för vattenförsörjning och avlopp. Detta förutsätter, att chefen för byrån i fråga skall behärska alla nämnda specialfack. På grund av den numera långt drivna specialiseringen kan man emellertid ej räkna med att hos en och samma person finna en så mångsidig kompetens. Nämnda förutsättning är desto mera betänkelig som chefen för byrån enligt de sakkunnigas förslag icke har specialavdelningar för de skilda facken till sitt förfogande. Vid uppgörandet av förslaget till konstruktionsbyråns organisation synes den nuvarande brobyrån hava utgjort förebild. Byråns organisatoriska utformning har sålunda skett i allt väsentligt med hänsyn till brobyggnadsfacket, medan de övriga fackgrenarnas speciella behov undanskjutits. För att tillgodose sistnämnda behov har byrån tillförts en viss personalförstärkning, vilket dock skett enligt oklara och lösliga linjer samt utan naturlig organisatorisk inpassning. Vad som anförts angående konstruktionsbyrån i det utlåtande, vartill styrelsens majoritet anslutit sig, bestyrker även, att konstruktionsbyrån i allt väsentligt bedömes enbart ur synpunkten av dess uppgift med avseende på brobyggnadsverksamheten. Allt vad där anförts hänför sig nämligen till detta specialområde.

Det bör i detta sammanhang framhållas, att konstruktionsarbetet beträffande vägar hänförs till första utredningsbyrån och vägförvaltningarna. Å andra sidan har allt konstruktionsarbete avseende broar — i den mån det ej i enklare fall hänskjutes till vägförvaltningarna — hänförs till konstruktionsbyrån. Sedan ett broläge bestämts, är allt utredningsarbete i vad avser vederbörande bro av konstruktiv natur och faller därmed inom konstruktionsbyråns arbetsområde. Detta innebär, att en bestämd och naturlig gränsdragning förefinnes mellan konstruktionsbyråns och första utredningsbyråns arbetsuppgifter. Därest styrelsens ändringsförslag med avseende på fördelningen mellan konstruktionsbyrån och övriga byråer av vissa arbetsuppgifter beträffande broars utförande vinna beaktande, komma alla de arbetsuppgifter avseende broar, som handläggas centralt inom styrelsen, att praktiskt taget helt koncentreras till konstruktionsbyrån. Med beaktande av de omständigheter, vartill erfarenheten hänvisar, har man i detta fall sålunda framkommit till en lösning, som är att hänföra till den vertikala organisationsformen.

Annorlunda och betydligt mera komplicerade ställa sig emellertid förhållandena med avseende på de fackgrenar, som företrädas av andra och

tredje utredningsbyråerna. Enligt de sakkunnigas förslag är gränsdragningen beträffande arbetsuppgifterna mellan å ena sidan konstruktionsbyrån och å andra sidan nämnda byråer oklar och obestämd, vilket torde bero dels på att man ej tillräckligt ingående behandlat ifrågavarande spörsmål samt dels på svårigheten att över huvud taget göra en dylik gränsdragning. Det råder nämligen ett sådant intimt samband mellan den allmänna utformningen av exempelvis ett hamnprojekt i dess helhet och däri ingående konstruktiva delar, att däremot svarande arbetsuppgifter ej lämpligen kunna fördelas på skilda organ. Detsamma gäller i stort sett även anläggningar för vattenförsörjning och avlopp. En tillämpning av den horisontala organisationsformen enligt de sakkunnigas förslag kommer därför med nödvändighet att leda därhän, att inom konstruktionsbyrån måste upprättas särskilda avdelningar för vart och ett av de skilda specialfacken. Därmed blir denna byrå inom sig uppdelad enligt vertikala linjer. På grund av den framtvingade splittringen på skilda byråer av personal, arbetande med uppgifter, som stå i ett inbördes nära samband, måste den av de sakkunniga föreslagna organisationsformen i stället för att medföra åsyftad personalbesparing leda till motsatsen. Den kommer vidare att medföra tungroddhet i arbetet, dubbelarbete samt en onödig och tidsspillande omgång vid ärendenas handläggning.

Styrelsens majoritet har föreslagit en viss ändring i fråga om fördelning av arbetsuppgifterna mellan andra utredningsbyrån och konstruktionsbyrån. Enligt detta förslag böra arbetsplaner beträffande hamnar och farleder, i vilka konstarbeten icke ingå, helt handläggas på den förstnämnda byrån. Ingå däremot konstarbeten, skola dessa konstrueras respektive granskas på konstruktionsbyrån, under det att planläggningen och planlösningen alltjämt skola ankomma på andra utredningsbyrån. Såsom en följd härav har föreslagits överflyttning av viss av de sakkunniga föreslagna personal från konstruktionsbyrån till andra utredningsbyrån, dock ej i sådan proportion, som svarar mot den föreslagna ändringen i avseende på arbetsfördelningen. Genom den sålunda föreslagna ändringen komma emellertid förut anförda olägenheter icke att avhjälpas. Det bör här även framhållas, att i många fall delade meningar kunna råda om, huruvida en konstruktion är att hänföra till konstarbete eller ej. Förslaget belyser ytterligare, huru konstlad och onaturlig en organisation blir, när den medför en icke önskvärd splittring på skilda organ av arbetsuppgifter, vilka sinsemellan stå i ett alltför intimt samband.

Ifrågavarande i och för sig mycket allvarliga olägenheter bortfalla automatiskt vid en efter fackliga linjer uppbyggd organisation. Att från ett organ, företrädande ett visst tekniskt specialfack och med tillgång till praktisk erfarenhet och teknisk kompetens inom detta fack, utbryta vissa ärenden, som dock skola bedömas främst ur facklig synpunkt, synes icke vara riktigt. I den mån något av styrelsens organ äger tillgång till särskild expertis beträffande en viss detaljfråga eller — varom i detta sammanhang är fråga — en viss konstruktionsdetalj, bör det däremot vara självfallet, att dylik expertis vid förefallande behov skall kunna utnyttjas även av övriga organ inom styrelsen. Härvid avses sådana vanligen endast i enslaka fall ifrågakommande detaljer, beträffande vilka den rent konstruktiva utformningen är det väsentliga men däremot ej bedömandet ur speciell facksynpunkt. Men detta är en fråga om det slag av harmoniskt samarbete mellan skilda organ,

som får anses såsom självfallet inom en rationellt arbetande organisation. För detta ändamål behöva emellertid inga genomgripande organisatoriska åtgärder vidtagas.

Sålunda är det naturligt, att särskild sakkunskap exempelvis beträffande komplicerade betongkonstruktioner i första rummet finnes inom det organ, som utför brokonstruktioner. Vid förefallande behov bör en dylik konstruktionsdetalj, förekommande inom övriga specialfack (vid det fall att dessa företrädas av fristående organ), automatiskt kunna hänskjutas till den byrå, som äger tillgång till vederbörande expertis. På samma sätt böra komplicerade färjlägen och bryggor i anslutning till vägar ävensom vissa grunder till broar, beträffande vilka arbeten särskild expertis bör finnas inom det organ som företräder hamnbyggnader, hänskjutas dit liksom för övrigt hit-tills varit fallet. Förekomsten inom vägväsendet av sistnämnda slag av arbeten, vilka till sin art närmast äro att jämföra med hamnbyggnadsarbeten, har anförts såsom skäl för hänförandet till en gemensam konstruktionsbyrå av konstruktionsarbetet över huvud taget för hamnar. Det bör emellertid beaktas, att konstruktionsuppgifter av ifrågavarande slag (färjlägen, bryggor etc.) endast förekomma sporadiskt och därför icke kunna tillmätas någon betydelse i berörda sammanhang. Det angivna motivet för brytandet av den fackliga differentieringsprincipen kan sålunda ej vara hållbart.

Enligt de sakkunniga (sid. 40) skola exempelvis arbetsplaner till hamn- och farledsbyggnad, som utföras genom respektive intressenters försorg, granskas av andra utredningsbyrån och konstruktionsbyrån. Beträffande mindre arbeten, t. ex. reparations- och iståndsättningsarbeten, för vilka arbetsplan anses böra upprättas av vederbörande lokala organ, skall granskning likaledes ske av båda nämnda byråer. Det ligger i sakens natur, att en dylik ordning medför ett i och för sig onödigt dubbelarbete ävensom ett fördröjande av ärendenas handläggning.

De sakkunniga framhålla (sid. 41), att upprättandet av arbetsplan till konstbyggnader, som ingå i vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar, i regel sker genom vederbörande intressenters försorg, ävensom att erforderlig granskning synes böra utföras av de lokala organen och tredje utredningsbyrån under medverkan av konstruktionsbyrån. Sistnämnda byrås befattning med ärenden rörande ifrågavarande slag av anläggningar skulle sålunda uppenbarligen komma att begränsas till sådana enstaka fall beträffande detaljer, varom förut nämnts, där fråga är om samarbete mellan skilda byråer i form av expertis-service.

På grund av anförda omständigheter synes det vara mest ändamålsenligt, att den av de sakkunniga föreslagna konstruktionsbyråns uppgift begränsas att enbart omfatta brobyggnadsverksamheten, medan konstruktionsarbetet, avseende hamnar och farleder samt anläggningar för vattenförsörjning och avlopp, helt förläggas till de föreslagna andra respektive tredje utredningsbyråerna. Då konstruktionsbyråns utformning enligt de sakkunnigas förslag helt och hållet avvägs med hänsyn till för brobyggnadsverksamheten gällande förhållanden lär ett dylikt förfarande ej medföra andra ändringar i de sakkunnigas förslag beträffande konstruktionsbyrån än att den extra personalförstärkning bortfaller, vilken tillförts denna byrå med hänsyn till dess ifrågasatta befattning även med konstruktionsarbete för övriga fackgrenar.

I dylikt fall synes den föreslagna konstruktionsbyrån lämpligen böra be-

nämnas *brobyrån* såsom en mera adekvat benämning med hänsyn till dess uppgift. I konsekvens därmed synas första, andra och tredje utredningsbyråerna, i likhet med styrelsemajoritetens förslag, böra benämnas *vägbyrån*, *hamnbyrån* respektive *byrån för vattenförsörjning och avlopp*.

De sakkunniga hava även föreslagit, att till konstruktionsbyrån knytes en befattningshavare (byrådirektör) med uppgift att sköta inom styrelsens verksamhetsfält förekommande forskningsarbete. De sakkunniga hava icke närmare klarlagt, huru de tänkt sig detta forskningsarbete. Med hänsyn till att i fråga om forskningsuppgifter specialisering är nödvändig även i högre grad än inom övrig teknisk verksamhet, står det fast, att en och samma person omöjligt kan förutsättas behärska alla de skilda fackområden, varom här är fråga, för att kunna fylla den avsedda uppgiften.

Enligt vad som uppgivits lära de sakkunniga emellertid med sitt förslag enbart hava avsett forskning inom det statistiskt-konstruktiva området. I detta sammanhang förtjänar det dock beaktas, att inom de specialfack, som andra och tredje utredningsbyråerna avses att närmast företräda, konstruktiva problem från tid till tid möta, vilkas lösning förutsätter visst forskningsarbete. Då dylikt forskningsarbete är strängt fackbetonat måste förutsättas, att det utföres genom sistnämnda byråers försorg, lämpligen — liksom hittills skett inom hamnbyrån — under medverkan av de till de tekniska högskolorna hörande institutioner, som hava tillgång till vattenbyggnadstekniska laboratorier. Detta förhållande bestyrker ytterligare det föga ändamålsenliga i att förlägga ifrågavarande slag av konstruktionsarbeten till en gemensam konstruktionsbyrå.

Byggnadsbyrån och dess samverkan med övriga organ

Beträffande det i utredningsdirektiven angivna spörsmålet om sammanförandet av all anläggningsverksamhet inom styrelsens arbetsområde till ett gemensamt ledande organ inom styrelsen (byggnadsavdelning) hava de sakkunniga ej förebragt någon allsidig utredning i vad avser förutsättningarna för och konsekvenserna av ett genomförande av deras förslag. Genom den redan genomförda och av de sakkunniga avsedda ytterligare decentraliseringen till de lokala vägförvaltningarna såsom verkställande organ, hava fördelarna med ett samordnande av de olika tekniska specialfacken emellertid gått förlorade. Sålunda äro länen såsom geografisk indelningsgrund ingalunda lämpliga med avseende på exempelvis hamnbyggnadsverksamheten. En uppdelning av denna verksamhet på vägförvaltningarna i vederbörande kustlän (16 st.) kommer att ur hamnbyggnadssynpunkt innebära allvarliga olägenheter och vara liktydigt med motsatsen till rationalisering. Hamnbyggnadsverksamheten kommer nämligen därigenom att splittras på alltför många och små enheter till förfång bl. a. för ett rationellt utnyttjande av personal och materiel. Ett färre antal byggnadsområden, lämpligen fyra, vore vida mera rationellt. Denna fråga beröres ytterligare i det följande i samband med de lokala förvaltningarna.

I styrelsemajoritetens yttrande hava framhållits olägenheterna av att byggnadsbyrån fungerar såsom en mellaninstans mellan å ena sidan de organ, som utföra vederbörande byggnadsarbeten, och å andra sidan de organ inom styrelsen, som utföra planläggnings- och konstruktionsarbetena. I motsats till vad de sakkunniga ansett, hänger nämligen planläggnings- och

konstruktionsarbetet intimt samman med vederbörande arbetens utförande på byggnadsplatsen. Detta förhållande har i förenämnda utlåtande kraftigt framhållits särskilt beträffande brobyggnadsverksamheten men gäller självfallet i samma grad övriga verksamhetsgrenar.

På grund härav samt decentraliseringen av byggnadsverksamheten till de lokala organen kommer byggnadsbyråns uppgift att begränsas till den centrala ledningen samt att i övrigt vara av samordnande art i fråga om disponerandet av befäl, arbetskraft, material och maskiner. Sedan beslut föreligger angående den ordning, i vilken ett visst arbetsföretag skall utföras (på entreprenad eller i egen regi samt i senare fallet av vilket lokalt organ), upphör i huvudsak byggnadsbyråns direkta befattning med arbetets utförande annat än vad avser allmänna riktlinjer o. d.

Beträffande byggnadsföretag, som på grund av storleksordning eller annan anledning ej befinnas böra utföras av de lokala organen eller som avse ändamål utanför styrelsens egentliga verksamhetsområde, lär för utförandet av dylikt företag, därest detta sker i egen regi, få upprättas ett tillfälligt mot arbetsuppgiften svarande byggnadsorgan vid sidan av de lokala organen. Även i dylikt fall torde byggnadsbyråns direkta befattning med ifrågasvarande arbetsföretag bliva begränsat till vad som gäller i de fall, där arbeten utföras av de lokala organen.

Ytterligare en viktig uppgift, nämligen sakrevision, synes böra tillkomma byggnadsbyrån, för vilket ändamål denna då bör utrustas med därför kvalificerad arbetskraft.

Fördelningen av väg- och broföretagens utförande på det stora antalet vägförvaltningar kräver helt naturligt ett centralt samordnande byggnadsorgan, bl. a. med hänsyn till det rent tekniska utförandet. Däremot är det icke självfallet att detta organ, d. v. s. byggnadsbyrån, även skall hava att samordna hamnbyggnadsverksamheten ur teknisk synpunkt. Vore detta fallet, måste byggnadsbyrån vara utrustad med även för denna verksamhet kvalificerad personal, vilket varken kan vara nödvändigt eller lämpligt, då sådan personal alltid måste finnas inom hamnbyrån. I detta sammanhang bör även beaktas, att hamnbyggnadsverksamheten till sin omfattning är av helt annan storleksordning än byggnadsverksamheten inom vägväsendet samt därför kan ombesörjas av ett relativt litet antal lokala organ. Det synes därför mest ändamålsenligt och rationellt att den centrala ledningen av hamnbyggnadsverksamheten såsom tidigare varit fallet förlägges till hamnbyrån. Härvid förutsättes att samarbete äger rum i tillämpliga fall mellan denna byrå och byggnadsbyrån med avseende på dels disponerandet av befäl, arbetskraft, materiel och maskiner och dels utförandet av sådana sporadiskt förekommande detaljarbeten, som tillhöra gränsområdena mellan vederbörande fackgrenar. Frågor rörande kollektivavtal med arbetarorganisationer o. d. torde lämpligen enhetligt handhas av byggnadsbyrån, varvid i tillämpliga fall samarbete bör äga rum med hamnbyrån.

Därest byggnadsbyrån även skulle komma att ombesörja sakrevision av styrelsens byggnadsverksamhet, bör dess uppgift i detta avseende självfallet även omfatta hamnbyggnadsverksamheten.

Avdelningen för arbetsorganisation, vilken med hänsyn till arten av sina uppgifter fungerar såsom ett relativt självständigt hjälporgan, skall helt naturligt inom styrelsens hela verksamhetsområde utföra de arbetsuppgifter, för vilka den är avsedd. Att denna avdelning i organisatoriskt avseende

inordnas under byggnadsbyrån synes i och för sig vara utan praktisk betydelse med hänsyn till det fall, att den centrala ledningen av hamnbyggnadsverksamheten förlägges till hamnbyrån. Detsamma gäller den under byggnadsbyrån inordnade statistiska avdelningen.

Förläggandet av den centrala ledningen av hamnbyggnadsverksamheten till hamnbyrån synes sålunda ej behöva medföra några formella betänkligheter i organisatoriskt hänseende. Å andra sidan vinnas därigenom tvevelsutän väsentliga fördelar i praktiskt och rent tekniskt hänseende.

De lokala förvaltningarna.

Enligt de sakkunnigas förslag skola de nuvarande hamnarbetsdistrikten upphöra och deras arbetsuppgifter övertagas och uppdelas på vägförvaltningarna. Såsom förut framhållits äro länen såsom geografisk indelningsgrund ingalunda lämpliga med avseende på hamnbyggnadsverksamheten. Genom vägförvaltningarnas övertagande av denna verksamhet skulle den samma komma att splittras på alltför många och små enheter, vilket komme att medföra rent absurda konsekvenser. Även om det härvid i huvudsak endast bleve fråga om de sexton kustlänen, skulle varje vägförvaltning i dessa län behöva utrustas med inom hamnbyggnadsfacket kunnig personal ej endast i vad avser arbetsledning utan i stor utsträckning även arbetskraft. Frånsett att därför erforderlig personal säkerligen icke skulle kunna uppbringas ligger det i sakens natur, att förslaget realiserande skulle medföra ett synnerligen dåligt utnyttjande av specialiserad personal, samtidigt som ett rationellt utnyttjande av för enbart hamnbyggnadsverksamheten avsedd materiel och maskinell utrustning skulle försvåras.

I styrelsemajoritetens utlåtande har föreslagits, att samordnandet av de lokala hamnbyggnadsavdelningarna med vägförvaltningarna bör göras på sådant sätt, att ett mindre antal av vägförvaltningarna förses med en kvalificerad, på hamnfrågor specialiserad befattningshavare och att »i princip» endast till dessa förläggas hamnären. I nämnda utlåtande anföres vidare, att denne befattningshavare, vars arbete förutsättes huvudsakligen komma att ligga inom den byggande verksamheten, synes böra givas jämförelsevis fria händer att för förvaltningen självständigt handlägga hithörande ärenden. Därigenom skulle arbetsökningen för vägdirektörerna i de län, där denna anordning genomföres, kunna begränsas. Den för hamnfrågor avsedde befattningshavaren synes böra givas arbetschefs ställning med placering enligt de sakkunnigas förslag i lönegrad C 5. Den sålunda föreslagna åtgärden anses vidare icke utesluta, att hamnarbeten av mindre omfång, i den mån så för varje särskilt fall kan befinnas lämpligt, anförtros åt den vägförvaltning, inom vars område hamnarbetet är beläget, även om sistnämnda förvaltning ej är utrustad med annan särskild personal för hamnarbeten än den som ingår i den direkta arbetsledningen.

Det bör med skärpa framhållas, att ett genomförande av här relaterade förslag vore liktydigt med ett undanskjutande av hamnbyggnadsverksamheten inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till den grad, att man måste fråga sig, om det ej vore lämpligare att den helt upphörde. Förslaget vittnar om en anmärkningsvärd brist på förstäelse för de arbetsuppgifter och problem, som sammanhånga med denna verksamhet och vilka icke enbart äro begränsade till det egentliga byggandet. Hamnbyggnadsverksamhetens re-

lativt ringa omfattning i förhållande till verksamheten inom vägväsendet synes dock icke böra utgöra anledning till att helt eftersätta densamma.

Hamnarbeten och vägarbeten äro så artskilda, att en direkt sammankoppling därav ej är möjlig utan att verksamheten i sin helhet blir lidande därpå. Genom den differentiering, som försiggått och alltjämt fortgår inom teknikers område, har personalen i allmänhet specialiserat sig antingen inom det ena eller det andra fackområdet. Detta gäller ej enbart personal med mera kvalificerad utbildning utan även och ej minst personalen inom de lägre arbetsledarekadrarna. Det gäller därjämte i viss utsträckning arbetarepersonalen, som vid de hamnbyggnadsarbeten, varom här ofta är fråga, ej enbart bör vara förtrogen med vederbörande speciella arbetsuppgifter utan även bör besitta exempelvis sjövana. Möjligheten att utnyttja samma personal ömsevis för arbeten inom det ena och det andra fackområdet äro därför begränsade och torde ej böra överskattas.

Enligt styrelsemajoritetens förslag skulle ett mindre antal vägförvaltningar tilldelas en enda befattningshavare (arbetschef), specialiserad på hamnfrågor. Såvida denne ej är avsedd att fungera enbart såsom något slag av inspektör är det svårt att inse, huru han skall kunna lösa sina uppgifter utan tillgång till särskilt arbetsorgan. Erhåller han icke sådant, synes förslaget falla på sin egen orimlighet. Inom de vägförvaltningar, som sakna dylik för hamnfrågor avsedd arbetschef, skola hamnarbeten, vilka i dessa fall förutsättas vara av mindre omfång, ombesörjas utan personal med fackkunskap annat än i den mån sådan kan finnas i den direkta arbetsledningen, vilket endast undantagsvis om över huvud taget alls lär kunna förutsättas vara fallet. I förslaget har ej uppgivits huru många vägförvaltningar, som äro avsedda att tilldelas arbetschef, kvalificerad för hamnarbeten, eller inom vilka vägförvaltningar enbart dylika arbeten av mindre omfång beräknas komma i fråga. Tydligt är emellertid, att vägförvaltningar med dylik arbetschef måste bliva relativt många liksom att på förhand icke kan avgöras, inom vilka län enbart åsyftade mindre hamnarbeten komma i fråga.

Av det anförda torde framgå, att hamnarbetsdistrikten böra omfatta större områden än ett län. Antalet dylika arbetsdistrikt är för närvarande sex. I och med att verksamheten begränsas till enbart hamnarbeten, kan antalet emellertid minskas till fyra men icke lämpligen därutöver med hänsyn till kusternas betydande längd. Dessa hamnarbetsdistrikt böra med avseende på den tekniska verksamheten vara helt fristående från och sidoställda vägförvaltningarna. I fråga om arbeten (bryggor i anslutning till vägar m. m.) inom gränsområden mellan vederbörande fackgrenar bör dock ett smidigt samarbete kunna ordnas mellan hamnarbetsdistrikten och inom respektive distrikt belägna vägförvaltningar. Det är sålunda icke *gemensam ledning* utan *samarbete*, som är det väsentliga. Däremot bör lämpligen i rationaliseringssyfte en direkt samordning genomföras beträffande den kamerala verksamheten.

Varje hamnarbetsorgan förlägges lämpligast till en länsresidensstad inom vederbörande distriktsområde, i vilken stad en vägförvaltning redan finnes. Vägförvaltningens kamerala avdelning bör då kunna ombesörja allt kameralt arbete jämväl för hamnarbetsdistriktet, varvid möjligen en extra kameral tjänsteman kan befinnas erforderlig såsom förbindelseman. Det bör därvid eftersträvas, att hamnarbetsorganet och vägförvaltningen förläggas till lokaler, belägna om icke nödvändigtvis i samma byggnad så dock i när-

heten av varandra .Flera exempel finnas på en liknande samordning av det kamerala arbetet, avseende i tekniskt avseende sinsemellan fullt fristående organ under helt skild ledning, där ett mycket gynnsamt resultat erhållits. Bland dylika exempel må nämnas Trollhätte kanal- och vattenverk samt Trollhätte kraftverksbyggnad, där det förstnämnda verket ombesörjde det kamerala arbetet för båda organen, Hammarbyledens nybyggnadsbyrå i Stockholm, för vilken hamnstyrelsen ombesörjde det kamerala arbetet, samt slussbyggnadskommittén i Stockholm, vars kamerala arbete ombesörjdes av gatukontoret. I samtliga dessa fall sorterade vederbörande kamrer enbart under chefen för det organ, vilket han tillhörde, medan samme chef icke behövde taga befattning med det fristående organets utanordningar. Genom en dylik samordning kommer självfallet vederbörande kamerala avdelnings arbetsmängd att öka, men då det i detta fall är möjligt att undvika dubbla organ med till sin art likartade arbetsuppgifter, medför densamma en rationalisering. Beträffande utanordningar, avseende hamnarbetsdistriktet, måste ansvaret därför av naturliga skäl åvila distriktschefen, vilkens uppgift i detta avseende blir densamma som vägdirektörens inom vägförvaltningen. Chef för hamnarbetsdistrikt synes lämpligen böra benämnas hamnbyggnadschef, vilken i löneställning icke kan placeras lägre än de av de sakkunniga föreslagna arbetscheferna med placering i lönegrad C 5.

Med på angivet sätt i tekniskt avseende fristående hamnarbetsdistrikt, vilkas kamerala arbete ombesörjes av de kamerala avdelningarna inom vägförvaltningar med samma förläggningssort, vinnas bl. a. följande fördelar. Hamnbyggnadsverksamheten kan bedrivas på ett ändamålsenligt och rationellt sätt. När så erfordras kunna alla vägförvaltningar, i varje fall sådana i kustlänen, erhålla fackkunnig hjälp beträffande arbeten, avseende byggnad i vatten. Hamnbyggnadspersonalen kan alltjämt sammanhållas och förnyas samt på ett effektivt sätt utnyttjas inom vederbörande specialfack, samtidigt som den förut starkt arbetstyngda tekniska personalen inom vägförvaltningarna, främst vägdirektörerna, icke behöva belastas med nya och för densamma främmande arbetsuppgifter.

Förslag till personalorganisation för hamnarbetsdistriktet, omfattande fyra sådana, finnes upptaget i härtill fogad bilaga. Denna personal motsvarar det permanenta behovet.

Beträffande hamnarbetsdistriktens arbetsuppgifter må följande anföras. Den ursprungliga och primära uppgiften har utgjorts av fiskehamnsbyggnad. Detta har pågått ett 30-tal år i styrelsens egen regi, under vilken tid ett betydande antal fiskehamnar utförts och kompletterats. Trots detta är behovet av nya hamnar samt om- och tillbyggnader av äldre sådana betydande. 1944 års fiskehamnsutredning, vilkens arbete ännu ej är avslutat, torde sålunda komma att redovisa ett byggnadsbehov för de närmaste 5—7 åren, representerande omkring 200 arbetsföretag med en beräknad kostnad av tillhopa omkring 30 miljoner kronor. Det bör härvid beaktas att ett fortgående förnyelsebehov föreligger, vilket måste förutsättas bliva fallet allt framgent. Detta sammanhänger dels med fiskerinäringens fortgående framåtskridande, dels med teknikens utveckling. Medan fiskerinäringen tidigare försiggått under former, som närmast kunna jämföras med hantverk, är den för närvarande stadd i en revolutionerande utveckling, vilket gör, att den numera mångenstädes börjat bedrivas under former, som i relation till tidigare förhållanden närma sig industriell drift. Denna omständighet medför helt na-

turligt skärpta krav på fiskehamnarna, vilka numera därtill måste planläggas med hänsyn till en mångfald nya faktorer, berörande samhällsbyggnad, kommunikationsförhållanden m. m.

Hamnarbetsdistrikten hava vidare haft att utföra sådana för motorbåtar avsedda mindre hamnar och farleder, till vilka statsbidrag utgått från för ifrågavarande ändamål anvisade anslag, utgörande en form av restitution av bensinskattemedel, svarande mot den på motorbåtstrafiken kommande bensinförbrukningen. Dylika anslagsmedel hava av naturliga skäl ej stått till förfogande under krigsåren. Så snart normala förhållanden åter inträtt, torde ett stort behov av dylika mindre hamnar åter göra sig gällande.

Utöver nämnda slag av arbeten hava distriktsorganen anlåtats för utförande av arbeten inom hamnbyggnadsområdet för lotsstyrelsens och marinens räkning. Dylika arbetsuppgifter torde vara att förvänta även framdeles.

Utförandet av fiskehamnar och förenämnda slag av mindre hamnar hava tidigare helt och hållet skett i styrelsens egen regi. De sakkunniga hava förutsatt en ändring i detta avseende på sådant sätt, att arbetena i fråga framdeles väsentligen skulle komma att utföras på entreprenad. De ha i sitt betänkande framhållit, att entreprenadsystemet tillämpades vid det statliga fiskehamnsbyggandet under de första åren intill 1916. Övergången till egen regi-systemet vid denna tid skedde efter direktiv av riksdagen samt berodde på otillfredsställande resultat av entreprenadsystemet till följd av dåvarande entreprenörers bristande erfarenhet och otillräckliga maskinella utrustning. Under framhållande av att entreprenörernas resurser utvecklats betydligt under de senaste 30 åren, förmena de sakkunniga, att inga skäl numera finnas för att icke tillämpa entreprenadsystemet även vid styrelsens hamnbyggnadsarbeten. Med anledning av de sakkunnigas uttalande i berörda avseende må följande framhållas. Det är riktigt, att bristande kompetens icke längre utgör anledning för att icke anlita entreprenörer för dessa arbeten. Förhållandet är emellertid, att ifrågavarande arbetsföretag i allmänhet icke utgöra några av entreprenörer åtrådade arbetsobjekt. Dels är nämligen vart och ett av dem i regel av liten storleksordning i kostnadshänseende, dels äro arbetsplatserna vanligen ogynnsamt belägna, ofta i det yttre havsbandet. Men därjämte är det alltjämt endast en eller annan entreprenör, som äger erforderlig utrustning för exempelvis muddringsarbeten m. m. Där est ett större antal entreprenörer mot förmodan skulle anskaffa sådan, komme denna emellertid att bliva endast ofullständigt utnyttjad. Då en entreprenör måste inberäkna kostnader för sin utrustning i sina anbud, vare sig densamma kan fortlöpande utnyttjas eller icke, komme nämnda förhållande att ogynnsamt återverka på anbuden. En uthyrning till vederbörande entreprenörer av styrelsens egen utrustning (mudderverk av olika slag, pråmar, bogserbåtar, pråm- och motorkranar m. m.) kunde visserligen tänkas men stöter i praktiken på så stora svårigheter, att en dylik utväg måste lämnas ur räkningen. Ett flertal andra komplikationer av skiftande art komme därjämte att tillstöta, för vilka det dock ej är möjligt att här närmare redogöra. Endast för det fall, att antalet anlitate entreprenörer begränsades till två eller tre större sådana, skulle svårigheterna kunna undanröjas. Men härvid skulle monopoltendenser säkerligen göra sig gällande, varigenom konkurrensen komme att bortfalla. Slutligen skulle staten-beställaren alltid nödgas betala riskpremier för eventuella stormskador o. d., vare sig sådana uppstodo eller ej. Anförda omständigheter samt de speciella förhållanden, varunder

ifrågavarande arbeten utföras, medföra, att entreprenadsystemet utan tvivel komme att ställa sig kostsammare än utförandet i egen regi. Det är därför all anledning att förutsätta, att det senare systemet, möjligen med enstaka undantag, framdeles alltjämt kommer att tillämpas.

För kontroll av sådana hamnarbeten, avseende handelshamnar, som utföras med statsbidrag, har hamnarbetsdistriktens personal hittills icke kunnat disponeras, när den varit fullt sysselsatt med sina ordinära arbetsuppgifter. För dylik arbetskontroll, som ledes centralt från hamnbyrån, hava hittills anlåtats för ändamålet särskilt anställda platskontrollanter. I den mån arbetsbelastningen inom hamnarbetsdistriktet det medger, kan dithörande personal dock med fördel utnyttjas för oförmälda slag av arbetskontroll.

Utöver de arbetsuppgifter, som avse den byggande verksamheten, har hamnarbetsdistriktens personal hittills anlåtats även för undersöknings- och projekteringsuppgifter av en ingalunda liten omfattning, ett förhållande, som de sakkunniga tydligen förbisett. För fältundersökningar och förberedande utredningar för ifrågasatta hamnarbeten måste hamnbyrån äga tillgång till lämplig personal. Dylika undersökningar och utredningar har arbetsdistriktens personal hittills på ett ekonomiskt fördelaktigt sätt kunnat utföra i anslutning till sina arbetsuppgifter vid pågående byggnadsarbeten. Därest arbetsdistriktet skulle upphöra, måste särskild personal anlitas för ifrågavarande ändamål. För det egentliga projekteringsarbetet hava arbetscheferna vid arbetsdistriktet utgjort en värdefull tillgång. Deras uppgift har nämligen varit att vid sidan av sina övriga arbetsuppgifter följa utvecklingen inom vederbörande distriktsområde. Med den kännedom om därvarande lokala förhållanden, som de därigenom förvärvat, hava de på ett lyckligt sätt kunnat medverka vid de skilda projektens utformning. Det bör i detta sammanhang framhållas, att det med hänsyn till den snabba utveckling, som för närvarande försiggår inom fiskerinäringen, är av vikt att även dirigera denna utveckling efter ändamålsenliga riktlinjer i den mån fiskehamnsbyggandet beröres därav.

Enligt direktiven till 1944 års hamnutredning, meddelade i utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 17 mars 1944, skall utredningen överväga,

på vad sätt en generalplan för hamnbyggnadsväsendet lämpligen bör för framtiden hållas aktuell genom successiva kompletterande undersökningar i syfte att anpassa planen efter den fortgående utvecklingen icke blott på sjöfartens och hamnteknikens områden utan även när det gäller den industriella produktionen och näringslivet i allmänhet och därigenom förhindra fastläsning av programmet vid det ursprungliga lägets förutsättningar.

Därest uppgörandet av och successiv komplettering av en dylik generalplan framdeles skulle komma att åvila hamnbyrån, torde få förutsättas att byrån för fullgörandet av denna nya uppgift får ytterligare behov av hamnarbetsdistriktet. Att för närvarande helt upplösa denna organisation synes därför ej vara riktigt.

Den inbördes graderingen av cheferna för respektive byråer.

Enligt de sakkunnigas mening (utlåtandet sid. 64) böra löneställningarna för byråcheferna å utredningsbyråerna avvägas så, att befattningarna icke få

karaktären av sluttjänster. De sakkunniga framhålla därjämte (sid. 189) fördelen av, att med den för nämnda byråchefer föreslagna lönegradsplaceringen befördran skulle kunna ske från byråchefsbefattningarna i fråga till vägdirektörstjänst. En dylik uppfattning, enligt vilken exempelvis chefen för den föreslagna andra utredningsbyrån (hamnbyrån), vilken får förutsättas hava specialiserat sig inom hamnbyggnadsområdet, skulle övergå till vägdirektörstjänst, måste uppenbarligen betraktas såsom verklighetsfrämmande. Nämnda åskådningssätt synes därjämte vittna om en felriktad uppfattning av innebörden av styrelsens uppgift såsom statligt organ för hamnbyggnadsväsendet i landet. Generellt sett synas de sakkunniga även hava underskattat betydelsen av planläggningsverksamheten. Krav på höga kvalifikationer måste ställas på ledningen därav, då felbedömningar i samband med planläggningsarbetet kunna få allvarliga konsekvenser, icke minst ur ekonomisk synpunkt.

Chefen för hamnbyrån skall inom styrelsen företräda hamnbyggnadsverksamheten. Det torde vara naturligt och mest ändamålsenligt, att ansvaret för denna verksamhet i sin helhet närmast åvilar honom. Vid sådant förhållande synes hans tjänsteställning icke böra sättas lägre än den för cheferna för de föreslagna konstruktions- och byggnadsbyråerna. Han synes därför böra placeras i lönegrad C 8 med benämningen överingenjör, som närmast torde svara mot hans arbetsuppgifter.

Sammanfattning.

Under återopande av vad sålunda anförts får jag såsom min mening uttala, att den av de sakkunniga föreslagna organisationsformen i sig innesluter allvarliga olägenheter samt att de sakkunniga vid utarbetandet av sitt förslag på ett betänkligt sätt åsidosatt de verksamhetsgrenar, som icke avse vägväsendet. Detta gäller särskilt hamnbyggnadsverksamheten. Den verksamhetsgren, som avser anläggningar för vattenförsörjning och avlopp och beträffande vilkens framtida omfattning definitiva riktlinjer ännu ej föreligga, torde för närvarande i huvudsak vara betjänt av en utredningsbyrå jämte särskilda lokala organ. Denna verksamhetsgren synes därför för närvarande icke i någon väsentlig grad beröras av förenämnda olägenheter.

Därest de organisatoriska ändringsförslag beträffande vägväsendet, som avgivits i av styrelsens majoritet biträtt yttrande, vinna godkännande, synas nämnda olägenheter i väsentliga delar bliva avhjälpta i vad avser vägväsendet. Beträffande hamnbyggnadsverksamheten komma de emellertid att helt kvarstå och torde icke kunna undanröjas utan att en differentiering mellan de skilda verksamhetsgrenarna principiellt genomföres. En omarbetning av föreliggande organisationsförslag i dylikt syfte synes dock kunna göras utan större svårigheter, då densamma i huvudsak torde komma att omfatta en mera bestämd gränsdragning mellan de föreslagna byråerna samt, förutom mindre kompletteringar, viss omflyttning av personal från en byrå till en annan.

Utän att därmed slutgiltigt fastlåsa organisationsformen synes en lösning av personalfrågan på grundval av föreliggande utredningsmateriel med erforderliga justeringar dock vara möjlig. Förslag till organisation för hamnbyrån jämte till densamma anslutna lokala arbetsorgan enligt i det föregående angivna riktlinjer är upptaget i vidfogad bilaga.

Styrelsemajoriteten har förutsatt, att styrelsen erhåller bemyndigande att vidtaga sådana jämkningar i organisationsförslaget, som kunna befinnas erforderliga. Det torde få anses själfallet, att organisationen i sina detaljer ej skall fastlåsas på sådant sätt, att önskvärda och nyttiga smärre ändringar försvåras. Det synes dock angeläget, att organisationens principiella huvudlinjer fastställas i samband med dess antagande.

Sven Stenberg.

*Bilaga till särskilt yttrande av byråchefen Stenberg.***Förslag till personalorganisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå och hamnarbetsdistrikt.**

Befattning.	Lönegrad.
1 överingenjör (chef)	C 8

I. Utredningsavdelning.

1 byrådirektör (avdelningschef)	C 5
1 förste byråingenjör	A 27
1 byråingenjör	A 21
1 ingenjörssassistent	Eo 17
<u>4</u>	

II. Konstruktionsavdelning.

1 byrådirektör (avdelningschef)	C 5
1 förste byråingenjör	A 27
1 byråingenjör	A 24
1 byråingenjör	A 21
1 ritare	A 15
2 ritare	Eo 15
<u>7</u>	

III. Byggnadsavdelning (inkl. underhåll).

1 hamnbyggnadschef (avdelningschef)	C 5
1 byråingenjör	A 24
<u>2</u>	

För avdelningarna gemensam personal.

1 kontorist (arkivet)	Eo 9
1 kanslibitråde (byråregistrator)	A 7
2 kontorsbiträden	A 4
2 skrivbiträden	Eo 2

Fyra hamnarbetsdistrikt.

4 hamnbyggnadschefer	C 5
4 avdelningsingenjörer	Eo 26
5 ingenjörer	Eo 24
3 ingenjörer	Eo 21
6 ingenjörssassistenten	Eo 17
6 ritare	Eo 15
<u>4</u>	
32 kontorsbiträden	Eo 4

Bilaga.

Komplettering av särskilt yttrande av byråchefen Stenberg (utgörande bilaga till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens underdåniga yttrande den 15 mars 1946 angående styrelsens omorganisation) i vad avser däri ingående förslag till personalorganisation för hamnbyrån jämte till densamma anslutna lokala hamnbyggnadsorgan.

Beträffande den principiella frågan om differentiering av olika fackgrenar torde det uttalande förtjäna beaktande, som på sin tid gjordes av de sakkunniga, vilka år 1924 tillkallats för utredning av väg- och vattenbyggnadsväsendets organisationfråga. I sitt den 30/9 1925 avgivna »Betänkande och förslag angående ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet» (SOU 1925: 33) anföra dessa därom följande (sid. 27):

»De sakkunniga hava emellertid kommit till den uppfattningen, att, såsom utvecklingen nu fortskridit, det icke är möjligt att i längden vidhålla kravet på att hos en och samma person finna samlad allsidig och verkligt grundlig kompetens inom så vitt skilda och vart för sig betydelsefulla områden. Särskilt torde vattenbyggnadsfrågor av olika slag vara av sådan säregen beskaffenhet, att de icke lämpligen böra sammankopplas med väg- och järnvägsärenden.»

Denna uppfattning synas även de sakkunniga hava hyst, vilka år 1927 tillkallats för utredning av samma fråga (SOU 1927: 26).

De år 1944 tillkallade sakkunniga hava emellertid vid utarbetandet av nu föreliggande organisationsförslag ansett sig kunna helt åsidosätta i nämnda uttalande anförda förhållande, som med den fortgående tekniska utvecklingen dock numera gör sig än mera gällande. De sakkunniga hava icke närmare utvecklat sitt förslag i vad avser sammankopplandet av hamnbyggnadsverksamheten med vägväsendet, varför de icke heller synas hava beaktat de svårigheter och olägenheter som uppstå redan vid arbetsuppgifternas fördelning mellan olika organ. Dessa svårigheter torde emellertid till fullo bestyrkas genom de vaga försök till gränsdragning i berörda avseende, varpå styrelsemajoritetens yttrande lämnar exempel. Den forcerade takt, i vilken de sakkunnigas förslag måst behandlas inom styrelsen, torde hava medfört, att förevarande spörsmål av denna icke kunnat genomarbetas på önskvärdt sätt.

Av avgörande betydelse synes dock vara att det av de sakkunniga föreslagna sammankopplandet av nämnda båda verksamhetsgrenar — även med av styrelsemajoriteten föreslagna jämkningar — ej endast måste leda till minskad effektivitet utan därjämte allvarligt äventyra fullgörandet av styrelsens uppgift såsom statligt organ för hamnbyggnadsverksamheten. Skulle nämnda sammankoppling genomföras, torde det vidare snart komma att visa sig, att den av de sakkunniga föreslagna personalorganisationen icke är hållbar. I stället för åsyftad personalbesparing kommer sammankopplingen därför med all säkerhet att tvärtom leda till motsatsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger för närvarande en i hamnbyggnadsarbeten väl förfaren och rutinerad personal. Med de lösliga anställ-

ningsformer, som allttjämt gälla för densamma, torde den emellertid icke kunna bibehållas och i mån av behov nyrekryteras. Frågan om en reglering av dessa anställningsformer har länge varit trängande men lämnades att tills vidare anstå vid styrelsens omorganisation i samband med vägväsendets förstatligande. Ett villkor för att denna personal skall på ett effektivt sätt kunna utnyttjas för sina speciella arbetsuppgifter är givetvis, att den bibehålles samlad i funktionsdugliga arbetsorgan. En upplösning av dessa arbetsorgan samt personalens splittring på de många vägförvaltningarna för att inom dessa ingå såsom integrerande delar av övrig personal måste vara en i högsta grad irrationell och verklighetsfrämmande åtgärd.

Enär det föreliggande organisationsförslaget i allt väsentligt är inriktat på vägväsendet samt då den för hamnbyggnadsverksamheten avsedda personalen, i den mån den ej eliminerats, infogats i organisationen efter mycket lösliga linjer, *synes det icke behöva medföra större svårigheter att på grundval av föreliggande utredningsmaterial omarbета ifrågakommande delar av förslaget med bibehållen differentiering av olika fackgrenar.*

Det av mig framlagda på ingående erfarenhet grundade förslaget till personalorganisation för hamnbyggnadsverksamheten motsvarar det bestående personalbehovet, avvägt med hänsyn till nuvarande arbetsuppgifter.

Vad först beträffar personalen inom den centrala förvaltningen skulle enligt de sakkunnigas förslag följande personal tillföras den föreslagna konstruktionsbyrån med hänsyn till dennas befattning med hamnbyggnadsärenden (sakkunnigas betänkande, sid. 116):

Befattning.	Lönegrad.
1 förste byråingenjör	A 27
1 byråingenjör	A 24
1 byråingenjör	Eo 24
2 byråingenjörer	Eo 21
1 ingenjörssassistent	A 17
1 ritare	A 15
3	
10 ritare	Eo 15

Härutöver tillkommer viss icke närmare specificerad del av för nämnda byrå upptagen gemensam personal (expedition och skrivcentral).

Enligt styrelsemajoritetens förslag (sid. 34) böra av nämnda personal följande överflyttas till andra utredningsbyrån (hamnbyrån): en byråingenjör Eo 24, en byråingenjör Eo 21, en ritare Eo 15 och ett kontorsbiträde Eo 4. En differentiering av de skilda fackgrenarna innebär emellertid att hela den nämnda personalen överflyttas till hamnbyrån.

Av de sakkunnigas betänkande framgår icke klart, huru stor del av den till byggnadsbyrån hänfödda personalen, som beräknats motsvara byråns personalbehov med hänsyn till dess befattning med hamnbyggnadsärenden. I styrelsemajoritetens yttrande (sid. 33) har framhållits, att den av de sakkunniga gjorda fördelningen av ärenden mellan andra utredningsbyrån och byggnadsbyrån kan komma att medföra dubbelarbete. Detta förhållande har dock endast anmälts utan att någon lösning av därmed sammanhängande spörsmål lämnas. Vid den ändring av de sakkunnigas förslag beträffande arbetsuppgifternas fördelning, som måste göras vid en differentiering

av de olika fackgrenarna, skall helt naturligt viss personal överflyttas från byggnadsbyrån till hamnbyrån. Oavsett huru stor del av byggnadsbyråns personal, som de sakkunniga avsett för fullgörandet av här ifrågavarande arbetsuppgifter, erfordras därför en högt kvalificerad ingenjör samt därutöver en ingenjör och ett skrivbiträde.

De sakkunniga hava föreslagit (sid. 121), att den nuvarande hamnbyråns mycket omfattande arkiv skulle överföras till den föreslagna konstruktionsbyrån. I och för sig vittnar detta förslag dels om bristande insikt om nämnda arkivs beskaffenhet, dels om huru oförnuftig den föreslagna uppdelningen av arbetsuppgifterna mellan andra utredningsbyrån (hamnbyrån) och konstruktionsbyrån skulle bliva; den förstnämnda byrån måste nämligen alltid äga tillgång till arkivet i fråga. Enligt styrelsemajoritetens förslag (sid. 34) bör detta arkiv emellertid överföras till hamnbyrån. Därvid har dock förbi-setts, att denna byrå i likhet med övriga motsvarande byråer behöver en för skötseln av arkivet avsedd befattningshavare (kontorist i A 9).

Enligt det av mig framlagda förslaget till personalorganisation skulle hamnbyrån uppdelas på tre avdelningar, nämligen en utredningsavdelning, en konstruktionsavdelning och en byggnadsavdelning. Sistnämnda avdelning avser därvid dels att utgöra ett med avseende på frågor av allmän och gemensam innebörd samordnande organ för de lokala hamnarbetsorganen, dels att i tillämpliga delar handhava den centrala ledningen av arbetskontrollen vid sådana företag, som med statsbidrag utföras genom vederbörande intressenters egen försorg och vilka närmast gälla handelshamnar. Arkiv, expedition och skrivpersonal avses gemensamma för alla tre avdelningarna.

Vardera avdelningen bör ställas under ledning av en högt kvalificerad avdelningschef. Med hänsyn till arten av deras arbetsuppgifter samt kravet på deras kompetens synas dessa icke kunna placeras i lägre lönegrad (C 5) än de föreslagna hamnbyggnadscheferna inom de lokala organen och de av de sakkunniga föreslagna arbetscheferna inom vägförvaltningarna. Cheferna för utrednings- och konstruktionsbyråerna synas vidare böra benämnas *byrådirektör* och chefen för byggnadsavdelningen *hamnbyggnadschef*.

En jämförelse mellan å ena sidan den av mig föreslagna personalorganisationen för hamnbyrån och å andra sidan de sakkunnigas organisationsförslag i vad avser på skilda organ (andra utredningsbyrån, konstruktionsbyrån och byggnadsbyrån) splittrade personalgrupper med uppgift att handlägga till hamnbyggnadsverksamheten hörande ärenden ger vid handen följande. Såsom redan nämnts framgår icke av de sakkunnigas förslag huru stor del av byggnadsbyråns personal, som avsetts för nämnda slag av arbetsuppgifter. Härför torde emellertid få beräknas ungefär samma personal, som i mitt förslag upptagits för den i hamnbyrån ingående byggnadsavdelningen. Bortser man från denna avdelning ävensom från den förutnämnda för skötseln av arkivet avsedde kontoristen, vilken i och med överflyttningen av den nuvarande hamnbyråns arkiv till den föreslagna andra utredningsbyrån i varje fall måste tilldelas denna byrå, blir den årliga lönekostnaden för den övriga personalen inom hamnbyrån enligt mitt förslag omkring 21 000 kronor lägre än för motsvarande personalgrupper enligt de sakkunnigas förslag. Och dock måste det vara ostridigt, att den av mig föreslagna organisationen med avseende på ändamålsenlighet och effektivitet blir betydligt överlägsen den organisation, som föreslagits av de sakkunniga och som i sin av dessa avsedda utformning även av styrelsemajoriteten be-

funnits icke kunna godtagas. Härjämte bör beaktas, att den av mig föreslagna personalorganisationen, ehuru i sin helhet billigare, genom den förutsatta högre lönestandarden giver väsentligt större möjlighet till tillgodoseendet av kravet på hög kompetens hos personalen, vilket särskilt gäller chefen för hamnbyrån samt vederbörande avdelningschefer. Denna högre lönestandard torde för övrigt vara motiverad redan genom de ökade krav, som vid en organisation enligt mitt förslag måste ställas på vederbörande befattningshavare.

De av mig föreslagna fyra *lokala hamnarbetsorganen* utgöra en omorganisation av motsvarande till den nuvarande hamnbyrån anslutna arbetsorgan. Då de kamerala arbetsuppgifterna inom desamma förutsatts att ombesörjas av den kamerala avdelningen inom motsvarande antal vägförvaltningar, har särskild kameral personal icke upptagits i den föreslagna personalorganisationen.

För konsekvenserna av en upplösning av ifrågavarande arbetsorgan såsom av de sakkunniga föreslagits har förut redogjorts, varför en ytterligare utveckling härav synes överflödig.

Den för cheferna för vederbörande arbetsorgan (hamnbyggnadscheferna) föreslagna lönegradsplaceringen är densamma, som av de sakkunniga och styrelsens majoritet föreslagits för arbetscheferna vid vägförvaltningarna, ehuru större krav måste ställas på de förstnämnda med avseende på deras kompetens och arten av deras arbetsuppgifter.

Det bör slutligen framhållas, att de av mig föreslagna lokala hamnarbetsorganen i och för sig icke innebära en påbyggnad på den av de sakkunniga föreslagna organisationen. Därest vederbörande arbetsuppgifter alltjämt skola utföras, kvarstår helt naturligt behovet av därför erforderlig personal. Förutsättningen för att dessa arbetsuppgifter skola lösas på ett fackkunnigt och rationellt sätt är emellertid, att effektiva och funktionsdugliga organ finnas att tillgå härför.

Bilaga.

P. M.

rörande omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m.

Den av de sakkunniga i betänkandet föreslagna byråindelningen enligt den horisontala organisationen i stället för den nuvarande vertikala synes böra kunna tillstyrkas därest garantier finnas för att arbetsuppgifterna därigenom kunna samordnas och dirigeras på ett ändamålsenligare sätt. Det bör dock framhållas att även den horisontala byråindelningen med handläggning på flera olika avdelningar kan verka fördröjande på en önskvärd snabb lösning av brådskande frågor.

De på de olika byråerna föreslagna arbetsuppgifterna synas också i stort sett kunna tillstyrkas, dock böra för byggnadsbyråns avdelning I föreslagna vatten- och avloppsledningsarbeten lämpligen överföras till byggnadsbyråns avdelning II, där frågor rörande byggande av broar och hamnar skola handläggas. Härigenom torde en jämnare avvägning av arbetsuppgifterna mellan avdelningarna I och II kunna komma till stånd. Dessutom torde de erfarenheter, som hittills vunnits genom att hamnarbeten samt vatten- och avloppsledningsarbeten utförts av samma avdelning, tala för ett dylikt arrangemang.

Inrättandet av en souschefsbefattning bör förordas liksom inrättandet av en befattning såsom överingenjör och chef för byggnadsbyrån av skäl som de sakkunniga i betänkandet angivit.

Beträffande vägförvaltningarna ha de sakkunniga föreslagit att dessa utöver nuvarande arbetsuppgifter skola handhåva jämväl anläggande av vatten- och avloppsledningar samt fiskehamns- och flygfältsbyggnader. Med anledning härav bör framhållas, att ända sedan vägväsendets förstatligande har det visat sig att vägförvaltningarna redan med nuvarande arbetsuppgifter äro mycket belastade. Därest nu, såsom de sakkunniga föreslagit, vägförvaltningarna skulle ytterligare belastas uppställer sig frågan om man kan utgå ifrån att vägförvaltningarna i fråga om organisation, lokalutrymme etc. för närvarande kunna bära i så väsentlig grad ökade arbetsuppgifter. Starka skäl tala för att vägförvaltningarna borde ha ännu någon tid på sig för anpassning och genomförande av vid vägväsendets förstatligande tilldelade arbetsuppgifter. Det torde icke vara för mycket sagt att vägförvaltningarna ännu icke nått den fasthet som de böra ha, enär de ju knappast haft mera än ett par år på sig, varför man kan uttala starka betänkligheter mot att för närvarande utöka vägförvaltningarnas verksamhet. Visserligen torde den tekniska personal, som tidigare sysselsatts med hamnbyggnadsarbeten samt vatten- och avloppsledningsarbeten, ställas till vägförvaltningarnas förfogande, men otvivelaktigt komma de nya arbetsuppgifterna för vägförvaltningarna att bli en belastning.

I fråga om tidpunkten för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation kan ifrågasättas om ett genomförande bör ske redan från och med 1 juli 1946. Vid bedömandet härav inställer sig frågan om man icke borde avvakta resultatet av utredningen om statens arbetsmarknadskommissions framtida organisation. Statens arbetsmarknadskommission har ju i fråga om arbeten för lindrande av arbetslösheten hittills haft en mängd arbeten i egen regi, och huruvida och i vilken omfattning så kommer att ske i framtiden är

givetvis icke möjligt att nu bedöma. Då denna fråga är intimt förknippad med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsuppgifter ifråga om byggande av främst vägar samt vatten- och avloppsledningsarbeten såsom beredskapsarbeten, borde resultatet av nyssnämnda utredning inväntas. Dessutom tala skäl för att fiskehamnsutredningens betänkande avvaktas, särskilt med tanke på arbetsuppgifterna för den tilltänkta andra utredningsbyrå inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Mot detta kan anföras att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen borde redan nu innan en arbetslöshetskris inträder genomföra omorganisationen, så att den vore klar att fungera då en eventuell massarbetslöshet uppstår.

Häremot kan återigen invändas, att statens arbetsmarknadskommission i stor utsträckning har möjlighet att inom ramen av sin nuvarande organisation möta eventuell massarbetslöshet i varje fall ett par år framöver och ännu längre, såvida icke en omorganisation av statens arbetsmarknadskommission medför någon ändring härutinnan. Vi anse därför starka skäl tala för att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation bör ske successivt under åren 1946 och 1947 så att organisationen är klar den 1 juli 1947.

Beträffande arbetens utförande på entreprenad anför de sakkunniga: »Det må i förevarande sammanhang framhållas att de sakkunnigas förslag om utförande av brobyggnadsarbeten i egen regi icke behöver leda till en utvidgning av styrelsens egen-regi-verksamhet totalt sett, därest beträffande hamnar samt vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar en övergång från byggande i egen regi till entreprenadsystemet sker i tillräcklig utsträckning.»

Detta ger anledning till den slutsatsen att de sakkunniga ansett att entreprenadverksamheten bör tillförsäkras en viss volym av statens arbeten. Vi anse emellertid att ett statligt organ icke bör underkänna sin förmåga att i egen regi utföra arbetet på ett för staten själv tillfredsställande sätt. Vi kunna därför icke alls dela uppfattningen i denna del av de sakkunnigas utlåtande. De sakkunniga ha av allt att döma velat åstadkomma att genom att bygga dels i egen regi, dels på entreprenad skulle staten med ledning av den konkurrens som därigenom uppkommer söka få fram de billigaste sätten för arbetenas utförande. Att staten har en arbetarkår, som den borde anse sig ha skyldighet att hålla i arbete men som genom entreprenadsystemet får en osäkrare anställning, synas de sakkunniga i detta sammanhang helt ha förbisett. Visserligen har man i annat sammanhang framhållit att genom att vägförvaltningarna skola utföra exempelvis vatten- och avloppsledningsarbeten samtidigt med vägbyggnader och vägunderhåll så kunde vid en minskad arbetstillgång på ett arbetsområde de hos vägförvaltningarna anställda överföras till annat för att på så sätt beredas sysselsättning i största möjliga utsträckning året runt. Denna tankegång håller emellertid streck endast om det rör sig om arbeten i statens egen regi. Vägförvaltningarna torde nämligen icke ha några större möjligheter att vid bortsättande av arbetena på entreprenad tillförsäkra de anställda sysselsättning hos en entreprenör. Ur de anställdas synpunkt blir det i förevarande fall ingen garanti för en fastare sysselsättning.

Enligt de sakkunniga skola vägförvaltningarna träffa avgörande om huruvida arbetsföretag skall utföras på entreprenad eller i egen regi och dessutom antaga entreprenör.

Det kan starkt ifrågasättas om det är lyckligt att vägförvaltningarna själva skola antaga entreprenör, ty detta skulle enligt vår mening medföra

att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen frånhändes garantien för enhetliga principer vid entreprenadförfarandet; en vägförvaltning kan följa en princip och en annan vägförvaltning en annan. Det synes oss därför nödvändigt att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har att avgöra i vilken omfattning och i vilka fall entreprenadsystemet skall tillämpas.

Därest vägförvaltningarna skola handlägga de arbetsuppgifter, som de sakkunniga föreslagit och vi i det föregående berört, ligger det en fara i att vägförvaltningarna på grund av arbetsbelastningen i stället för att utföra arbetena i egen regi med åtföljande arbetsuppgifter i form av arbetets ledning, avlöning m. m. finna en lättnad i att bortsätta arbetena på entreprenad. Även av denna anledning bör väg- och vattenbyggnadsstyrelsen själv avgöra frågorna om arbetets bedrivande på entreprenad eller i egen regi.

Vi vilja särskilt understryka, att arbetena inom väg- och vattenbyggnadsfacket i minsta möjliga utsträckning böra bedrivas på entreprenad. Erfarenheten har visat att, ehuru vägförvaltningarna inom vissa län brutit ifråga om planläggning av sina arbeten, så att arbetena endast bedrivits säsongvis och permittering av arbetare blivit följd, ha arbetarna inom områden, där staten bedriver liknande verksamhet, sysselsatts året runt i större omfattning än hos entreprenörerna. Sålunda har man inom statens järnvägar, vars byggnadsverksamhet väl kan jämföras med väg- och vattenbyggnadsverkets, bedrivit arbetena till största delen i egen regi, varigenom arbetarna kunnat sysselsättas året runt. Även statens järnvägar prövade på sin tid, vilket som blev billigast — att bygga i egen regi eller på entreprenad. Numera har emellertid statens järnvägar kommit till klarhet om att det är förmånligare att bygga i egen regi. Dessa statens järnvägars erfarenheter borde enligt vår mening vara tillfyllest även för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Man kan heller icke komma ifrån att om vägförvaltningarna skola avgöra huruvida arbetena skola bedrivas på entreprenad eller icke, så är detta i viss mån en återgång till den på vägstyrelsernas tid rådande decentraliseringen, vilken vid sidan av önskemålet att få frågorna inom vägväsendet så centralt bedömda som möjligt var ett av skälen för vägväsendets förstäljande. I detta liksom i en del andra avseenden skulle, därest de sakkunnigas förslag antoges i huvudsaklig del, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet i stor utsträckning inskränka sig till att bliva kontrollerande och att lämna anvisningar.

Att staten, såsom de sakkunniga förutsatt beträffande vissa hamnbyggnadsarbeten, skulle bortsätta dessa arbeten i betydande omfattning på entreprenad bör icke heller ske, då icke något inträffat som ger anledning att ändra på det av 1916 års riksdag fattade beslutet, enligt vilket hamnarbeten icke lämpligen böra bortsättas på entreprenad.

Vad de sakkunniga föreslagit om att brobyggnader skola utföras i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens egen regi förtjänar beaktande; dock anse vi oss böra starkt framhålla att, såsom de sakkunniga förutsatt, någon dimensionering av brobyggnadsarbeten i egen regi för en verksamhet uppskattningsvis motsvarande cirka 15 % av kostnaderna för den normala brobyggnadsverksamheten på landsbygden, icke bör ske, ty någon maximal gräns för byggande av broar i ställig regi bör icke fastställas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör icke vara bunden av någon sådan gräns, utan därest utvecklingen på området visar det lämpligt för staten att utföra samtliga brobyggnadsarbeten liksom övriga arbeten i egen regi så bör detta också ske.

I detta sammanhang bör erinras om att telegrafverket huvudsakligen i egen regi utför sina arbeten, vilka liksom brobyggnadsarbeten till viss del kunna betraktas som konstarbeten.

Slutligen anse vi oss böra beträffande statlig contra entreprenadverksamhet framhålla de skyldigheter vi anse staten bör ha gent emot de anställda, då det gäller sysselsättning så långt möjligt året runt. Det kan icke ur samhällssynpunkt vara ovidkommande om statens arbetare friställas från de ordinarie arbeten på grund av att arbetena minska genom entreprenadverksamhet och staten på grund därav blir tvungen att igångsätta arbetslöshetslindrande arbeten, som i allmänhet bli dyrare än ordinarie arbeten.

Därest de av oss i det föregående gjorda erinringarna beaktas vid det slutgiltiga avgörandet av frågan anse vi oss böra tillstyrka en omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m. och att omorganisationen sker successivt under åren 1946 och 1947 så att organisationen är klar den 1 juli 1947.

Stockholm den 18 mars 1946.

Sv. Väg- och Vattenbyggnadsarbetareförbundet

Oscar E. Forslund.

/ Erik Grahn.

*Bilaga.***Tillägg till väg- och vattenbyggnadsarbetareförbundets P M av den 18/3 1946
angående omorganisation av kungl. väg- och
vattenbyggnadsstyrelsen m. m.**

I detta sammanhang anse vi oss böra anföra våra synpunkter rörande en fråga, som de sakkunniga icke berört i sitt betänkande, nämligen en ändring i den för Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade instruktionen beträffande beslutanderätten inom styrelsen. Vi anse nämligen att då en omorganisation av nämnda styrelse är förestående bör också nyssnämnda fråga upptagas i sammanhanget.

Enligt nu gällande instruktion för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utövas beslutanderätten av inom styrelsen tjänstgörande högre befattningshavare. Vi anse nu att en ändring av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens instruktion bör tagas under allvarligt övervägande, så att utövandet av beslutanderätten vidgas. Enligt vår mening bör även möjlighet finnas att man från personalhåll får ha en representant med vid beslutanderättens utövande.

Vi skola icke i detta sammanhang ingå på huruvida sådan representant med nödvändighet bör vara anställd inom verket eller om denne skulle kunna tillhöra väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslutande organ trots att han icke är anställd inom verket.

Vi vilja endast framhålla att den erfarenhet som en sådan representant får anses kunna tillföra verket vid beslut i ett flertal frågor bör motivera ett dylikt övervägande. Vi kunna även omnämna, att enligt vad vi erfarit har man exempelvis i Norge utsett representant från arbetarhåll med säte och stämma i den statliga järnvägsstyrelsen.

Då önskemålet är synnerligen starkt och motiv finnes för att instruktionen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ändras hemställes att i samband med omorganisationen övervägande i ovan berört syfte kommer till stånd.