

Nr 231.

Ankom till riksdagens kansli den 18 juni 1946 kl. 4 em.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1946/47 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägförvaltningarna jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I årets statsverksproposition ha anslagen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägförvaltningarna upptagits med allenast preliminärt beräknade belopp. Anledningen härtill var, att de förslag, som kunde komma att avgivnas av särskilda inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga för utredning rörande organisation och personalbehov för vissa avdelningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m. — i det följande kallade de sakkunniga — ansågos böra avvaktas.

De sakkunniga ha den 3 januari 1946 framlagt betänkande med förslag till omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m. (SOU 1946: 10), över vilket förslag remissyttranden avgivits.

I propositionen nr 286 har Kungl. Maj:t sedermera, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 10 maj 1946, föreslagit riksdagen att

- 1:o) godkänna personalförteckning för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen;
- 2:o) förklara, att de i personalförteckningen upptagna befattningarna såsom överdirektör och souschef i C 11, överingenjör i C 9 och C 8, byråchef i C 6 samt överinspektör i C 6 skola tillsättas medelst förordnande på viss tid;
- 3:o) godkänna avlöningsstat för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1946/47;
- 4:o) godkänna personalförteckning för vägförvaltningarna;
- 5:o) förklara, att befattningarna såsom arbetschef i C 5 skola tillsättas medelst förordnande på viss tid;
- 6:o) godkänna avlöningsstat för vägförvaltningarna, att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1946/47;
- 7:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda de övergångsbestämmelser, som må erfordras i anledning av omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna; samt
- 8:o) under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1946/47 anvisa följande förslagsanslag, nämligen

till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Avlöningar 2 611 100 kronor, därav 1 305 600 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen;

till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Omkostnader 740 000 kronor, därav 370 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen;

till Vägförvaltningarna: Avlöningar 6 241 200 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen; samt

till Vägförvaltningarna: Omkostnader 1 405 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft

dels fyra inom första kammaren av herr *Åman m. fl.* väckta motioner (I: 358—361) samt fyra inom andra kammaren av herrar *Fagerholm* och *Kyling* väckta motioner (II: 549—552), nämligen

1:o) de likalydande motionerna I: 358 och II: 549, i vilka hemställts, att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att av vederbörande sakanslag efter framställning från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ställa medel till styrelsens förfogande för anställande av den extra personal, som kan bli nödvändig för brobyggnadsföretagens färdigställande;

2:o) de likalydande motionerna I: 359 och II: 550, i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta, att de sakkunnigas förslag om uppflyttning av kamrerartjänsterna i 10 län till lönegraden A 24 samt i 14 län till lönegraden A 22 nu genomföres;

3:o) de likalydande motionerna I: 360 och II: 551, i vilka hemställts, att riksdagen ville besluta, att vägkassörerna i de 10 största länen i enlighet med de sakkunnigas förslag inplaceras i lönegrad A 14; samt

4:o) de likalydande motionerna I: 361 och II: 552, i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta, att förste byråingenjörstjänsterna i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i lönehänseende jämföras med motsvarande befattningar inom kommunikationsverken;

dels ock en inom andra kammaren av herrar *Hällgren* och *Utbult* väckt motion (II: 548), vari hemställts, att riksdagen vid behandling av förevärande proposition måtte godkänna de ändringar i Kungl. Maj:ts förslag, vilka föranledas av i motionen upptagna förslag till personalorganisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå samt inrättande av fyra hamnarbetsdistrikt.

· Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna I: 358—361 och II: 548.

Organisationsfrågor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är från och med den 1 juli 1945 organiserad på följande sex byråer, nämligen vägbyrå, brobyrå, hamnbyrå, kanslibyrå, katedralbyrå och förrådsbyrå. Härtill komma tre fristå-

ende avdelningar, nämligen järnvägsavdelningen, militäravdelningen och den våren 1945 inrättade provisoriska avdelningen för ärenden rörande vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar.

I samband med det beslut om vägväsendets förstatligande, som fattades år 1943, vidtogos åtskilliga förändringar i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalorganisation. Dessa förändringar begränsades emellertid till att avse de delar av styrelsen, vilka närmast berördes av förstatligandet. Organisationsändringarna inneburo bland annat en väsentlig utvidgning av styrelsens vägbyrå, som ställdes under chefskap av en överdirektör och uppdelades på ett flertal avdelningar, vidare förändring av den tidigare vägtrafikbyrån till en avdelning inom vägbyrån, ombildning av den förutvarande kameralbyrån samt dennas uppdelning på en kameral- och en kanslibyrå ävensom inrättande av en förrådsbyrå.

Däremot lämnades brobyrån, hamnbyrån och den dåvarande järnvägs- och luftfartsbyrån ävensom militäravdelningen helt utanför omorganisationen. De sakkunniga, vilkas huvuduppgift har varit att verkställa en översyn av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalorganisation i dessa delar, ha i sitt den 24 januari 1945 dagtecknade betänkande med förslag till organisation av en luftfartsstyrelse m. m. (SOU 1945: 2) behandlat järnvägs- och luftfartsbyråns organisation. I anslutning till detta förslag har den 1 juli 1945 inrättats ett särskilt ämbetsverk för luftfartsärendena, luftfartsstyrelsen, i samband varmed luftfartsavdelningen inom nyssnämnda byrå upphört. Järnvägsavdelningen, som utgjorde ett med luftfartsavdelningen sidoordnat organ inom ifrågavarande byrå, kvarblev däremot inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med avdelningens chef, järnvägsinspektören, såsom självständig föredragande för de ärenden, vilka ankomma på avdelningen. Därjämte har föreskrivits att flygplatsbyggandet fortfarande skall ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Samtidigt med bedömandet av de speciella organisationsfrågor, som beröra här avsedda byråer och avdelningar var för sig, ha de sakkunniga haft att taga ställning till ett spørsmål av vidare syftning. I det anförande till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 15 juni 1944 som innefattar direktiv för de sakkunnigas utredning, framhöll dåvarande departementschefen, att det kunde ifrågasättas huruvida ej all anläggningsverksamhet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsområde — vägbyggnad, hamnbyggnad, vatten- och avloppsledningsanläggningar, 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. De sakkunnigas uppdrag har därför kommit att beröra även sådana delar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation, vilka erhöles sin nuvarande utformning i samband med vägväsendets förstatligande.

Innan de olika detaljspörsmålen rörande personalorganisationen för väg- och vattenbyggnadsverket upptagas till behandling, torde jag först i korthet

få redogöra för de sakkunnigas ställningstagande till frågan om inrättande av en gemensam byggnadsavdelning. De sakkunnigas förslag härutinnan innebär en genomgripande förändring av byråindelningen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Byråindelningen. De tekniska byråernas arbetsuppgifter.

De sakkunniga.

De sakkunniga framhålla, att byråindelningen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vore grundad på två olika huvudprinciper. Den ena av dessa principer innebure, att arbetet fördelades mellan skilda byråer efter de olika slag av arbetsobjekt, styrelsens verksamhet omfattade, såsom vägar, broar, hamnar etc. Enligt denna princip komme varje ärende att i huvudsak från början till slut handläggas på en och samma byrå (*vertikal organisation*). Ifrågavarande organisationstyp representerades inom styrelsen av de byråer, vilkas arbetsuppgifter vore av huvudsakligen teknisk natur, nämligen vägbyrå, brobyrå och hamnbyrå. Enligt den andra huvudprincipen skedde fördelningen av arbetet efter arten av de problem, som förekomme (*horisontal organisation*). Till denna organisationstyp hörde kanslibyrån, kameralbyrå och förrådsbyrå.

Om på sätt antytts i utredningsdirektiven all anläggningsverksamhet inom styrelsens arbetsområde sammanfördes under ett gemensamt ledande organ inom styrelsen (byggnadsavdelning eller byggnadsbyrå), innebure detta, förklara de sakkunniga, att den horisontala organisationsformen finge sin tillämpning även på det tekniska verksamhetsområdet. Vid en horisontal uppdelning av arbetet på detta område kunde väsentligen tre huvudgrupper av uppgifter särskiljas, nämligen

1. tekniskt-administrativa utredningsuppgifter, där huvudvikten låge på ett bedömande ur samhällsekonomiska, kommunikations- och driftstekniska, sociala och militära synpunkter av behovet av olika tekniska åtgärder;

2. konstruktiva uppgifter, nämligen upprättande eller granskning av ritningar till konstarbeten, såsom broar, hamnar och dylikt; samt

3. ledning och kontroll av anläggningsverksamhet och underhållsarbeten.

Enligt de sakkunnigas mening tala avgörande skäl för en omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i riktning mot en horisontal organisation för de tekniska arbetsuppgifterna.

De sakkunnigas förslag i fråga om byråindelningen innebär, att i stället för de nuvarande tekniska byråerna inom styrelsen, nämligen vägbyrå, brobyrå och hamnbyrå, samt avdelningen för vattenförsörjning och avlopp skulle inrättas *tre utredningsbyråer*, benämnda första, andra och tredje utredningsbyrå, samt *en konstruktionsbyrå* och *en byggnadsbyrå*. På de båda senare byråerna skulle även ankomma flygplatsbyggandet och den husbyggnadsverksamhet, som bedrivs av förrådsbyrå.

Till *första utredningsbyrån* skulle enligt de sakkunnigas förslag överflyttas i huvudsak de arbetsuppgifter, som för närvarande ankomma på utredningsavdelningen, avdelningen för rikets städer och vägtrafikavdelningen inom vägbyrån. De principer, som ligga till grund för organisationsförslaget, anses emellertid härvid påkalla vissa smärre jämkningar i arbetsuppgifterna.

Andra utredningsbyrån skulle i första hand svara för behovsutredning och planläggning beträffande statliga åtgärder i fråga om hamn- och farledsbyggandet.

Tredje utredningsbyrån skulle svara för den tekniskt-administrativa behandlingen av ärenden rörande anläggningar för vattenförsörjning och avlopp.

Konstruktionsbyråns verksamhet skulle, förklara de sakkunniga, komma att beröra en mängd olika arbetsobjekt inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsområde, såsom broar, stödmurar, färjlägen och färjor, bryggor, hamnar, farleder, i vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar ingående speciella anordningar (intag, pumpstationer, reningsverk och reservoarer), husbyggnader m. m.

De sakkunniga ha i samband med redogörelsen för konstruktionsbyråns verksamhet till behandling upptagit frågan om avgränsningen av konstruktionsbyråns arbetsuppgifter i förhållande till styrelsens lokala organ. I detta sammanhang uppkomme, framhålla de sakkunniga, spörsmålet, huruvida en ökad decentralisering av de tekniska arbetsuppgifterna borde genomföras. Särskilt i fråga om de uppgifter, som hade direkt med utförandet av anläggningsarbeten att göra och som sålunda huvudsakligen hörde till byggnadsbyråns kompetensområde, skulle, om beslutanderätten i ökad utsträckning överflyttades till de lokala organen, väsentliga förenklingar i handläggningen kunna åstadkommas utan att därigenom de lokala organens arbetsbörda ökades i större omfattning. Beträffande konstruktionsuppgifterna vore förutsättningarna för att genomföra en mera vittgående decentralisering icke lika stora, enär dessa uppgifter i många fall krävde speciell expertis, som för vinnande av enhetlighet och större effektivitet borde sammanhållas centralt. Enligt de sakkunnigas mening borde emellertid vägförvaltningarna i viss ökad utsträckning få ombesörja upprättande av förslag till broar.

De sakkunniga framhålla slutligen, att konstruktionsbyrån med den angivna omfattningen av arbetsuppgifterna komme att bli det statliga organ, som hade det mångsidigaste verksamhetsfältet för konstruktionsarbeten inom väg- och vattenbyggnadsfacket, och att byråns organisation därför borde utformas så, att byrån verksamt kunde bidra till den tekniska utvecklingen.

Byggnadsbyrån skall enligt de sakkunnigas organisationsförslag med biträde av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokala organ *dels* 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 över-

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

Även beträffande de arbetsuppgifter, vilka äro hänförliga till den föreslagna byggnadsbyråns kompetensområde, ha de sakkunniga övervägt, om och i vad mån en decentralisering bör ske. De sakkunniga ha därvid funnit, att särskilt i vad avser utförandet av byggnadsarbeten på entreprenad vissa uppgifter lämpligen borde överflyttas från styrelsen till vägförvaltningarna. Sålunda förorda de sakkunniga, att vägförvaltningarna i allmänhet få sköta arbetet med upprättande av programhandlingar och infordrande av anbud ävensom antaga entreprenör. Därjämte avses att förvaltningarna skulle få ökade befogenheter att avgöra, huruvida åt dem anförtrodda byggnadsföretag skulle utföras på entreprenad eller i egen regi. Det nu tillämpade systemet med central granskning av renstakningshandlingar till vägföretag bör enligt de sakkunnigas mening upphöra. Godkännandet av entreprenör för sådana vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar, vilka utföras genom intressenternas försorg, anses när det gäller smärre anläggningar lämpligen kunna överlåtas till vägförvaltningarna. Slutligen uttala de sakkunniga i förevarande sammanhang, att den löpande kontrollen av byggnadsarbeten, vilka icke utföras i styrelsens regi, genomgående bör ankomma på vägförvaltningarna.

I samband med behandlingen av byggnadsbyråns arbetsuppgifter ha de sakkunniga även ingått på frågan om fördelningen av vissa anläggningsarbeten mellan egen regi och entreprenad. De sakkunniga förorda härvid, att brobyggnadsarbeten i viss omfattning skulle utföras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i egen regi — vilket för närvarande praktiskt taget icke alls förekomme — dock tills vidare endast i den utsträckning som erfordrades för att styrelsen skulle få möjlighet att kontrollera prisbildningen beträffande entreprenadarbetena. De sakkunniga ha härvid räknat med en egen-regiverksamhet, uppskattningsvis motsvarande cirka 15 % av kostnaderna för den normala brobyggnadsverksamheten på landsbygden.

Å andra sidan föreslå de sakkunniga, under erinran om att de av styrelsen bedrivna hamnarbetena samt vatten- och avloppsledningsföretagen för närvarande uteslutande utföras i egen regi, att för dessa arbeten även entreprenadssystemet skulle komma till användning. Den byggnadspersonal, som därvid frigjordes, beräknas kunna tagas i anspråk vid utförandet av broar och andra arbeten i egen regi.

Yttranden.

Byråindelningen m. m.

De sakkunnigas förslag angående byråindelningen och arbetsfördelningen mellan de tekniska byråerna inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i de inkomna yttrandena blivit föremål för ganska skiljaktiga uttalanden. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens arbetsmarknadskommission, chefen för försvarsstaben, länsstyrelserna i Uppsala, Hallands och Värmlands län samt landsorganisationen i Sverige* ha biträtt förslaget, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen dock med vissa ändringsyrkanden. *Statens organisationsnämnd, svenska teknologföreningen, svenska vägföreningen, Sveriges högskoleutbildade väg- och vattenbyggares riksförbund och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemannaförening* ha ställt sig tveksamma rörande den föreslagna organisationsformens lämplighet. *Statskontoret, allmänna lönenämnden, riksräkenskapsverket, flertalet länsstyrelser* m. fl. förklara sig sakna möjlighet eller icke ha anledning att göra något uttalande i principfrågan.

I ett till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande fogat särskilt yttrande har *chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå* förordat bibehållande av den vertikala organisationsformen för hamn- och farledsarbetena samt har i anslutning därtill framlagt förslag till organisation av en särskild hamnbyrå med till denna byrå anknutna särskilda distriktsorgan.

Decentraliseringsfrågan.

I en stor del av de inkomna yttrandena har framhållits behovet av en ökad decentralisering av arbetsuppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till dess lokala organ. De förslag, som de sakkunniga därutinnan framlagt, ha i allmänhet livligt tillstyrkts. Flera myndigheter och organisationer ha ifrågasatt ytterligare decentraliseringsåtgärder. På vissa håll — särskilt bland länsstyrelserna och vägdirektörerna — har uttalats, att den av de sakkunniga beräknade centrala organisationen vore alltför stor i jämförelse med den lokala, och man har på grund härav och med hänsyn till vissa av de sakkunniga i annat sammanhang gjorda uttalanden trott sig ha anledning befara, att omorganisationen, i motsats till vad de sakkunniga syntes ha åsyftat, skulle komma att leda till en ökad centralisering av arbetet.

Frågan om anläggningsarbetenas utförande på entreprenad eller i egen regi.

Svenska byggnadsentreprenörföreningen framhåller, att den föreslagna organisationen syntes vara uppbyggd med tanke på att en mycket stor del av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggnadsarbeten skulle utföras i egen regi. Föreningen hävdar, att frågan om valet mellan egen regi och entreprenad borde ytterligare utredas, innan definitiv ställning toges till det föreliggande organisationsförslaget.

Svenska vägföreningen har framhållit, att konkurrensen vore mycket hård beträffande brobyggnadsentreprenaderna, samt uttalat, att det skulle bliva en onödig belastning om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen började bygga broar i egen regi.

Svenska väg- och vattenbyggnadsarbetareförbundet har framhållit att man av de sakkunnigas uttalanden kunde draga den slutsatsen, att entreprenadsystemet enligt de sakkunnigas mening borde tillförsäkras en viss volym av statens arbeten. Denna uppfattning kunde icke delas av förbundet.

Landsorganisationen har i likhet med nyssnämnda förbund icke funnit tillräckligt motiverat att begränsa omfattningen av brobyggnadsarbeten i styrelsens egen regi till den andel som kunde anses erforderlig ur kontrollsynpunkt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har förklarat sig i väsentliga delar ansluta sig till vad de sakkunniga anfört i frågan rörande anläggningsarbetenas utförande på entreprenad eller i egen regi. Byggnadsarbetena borde sålunda enligt styrelsens mening i största möjliga utsträckning utföras på entreprenad, i den mån detta lämpligen låte sig göra.

Departementschefen har i fråga om byråindelningen och de tekniska byråernas arbetsuppgifter anfört i huvudsak följande.

Den omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som genomfördes i samband med vägväsendets förstatligande, byggde i princip väsentligen på den tidigare för styrelsen gällande organisationsformen. Huruvida någon annan organisatorisk indelning lämpligen borde ifrågakomma för styrelsen i dess helhet övervägdes ej närmare i detta sammanhang, beroende bland annat på att betydande delar av styrelsen i personalorganisatoriskt hänseende icke berördes av vägförstatligandereformen samt att de jämförelsevis begränsade arbetsuppgifter på vägväsendets område, varmed man under då rådande krisförhållanden hade att räkna, i och för sig icke påkallade någon mera vittgående omläggning av den centrala organisationen.

Det nu av de sakkunniga framlagda och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i princip tillstyrkta förslaget innebär däremot en genomgripande förändring av styrelsens inre organisation icke blott beträffande de delar, vilka de sakkunniga i första hand haft att behandla, nämligen brobyrån, hamnbyrån samt avdelningen för vattenförsörjning och avlopp, utan även i fråga om vägbyrån. Betänkligheter kunna måhända anföras mot att redan efter den korta tid, som hittills förflutit efter vägförstatligandereformens genomförande, företaga en organisationsändring av denna räckvidd, och det kan kanske göras gällande, att den nuvarande centrala organisationen på vägväsendets område i varje fall först borde prövas under fredsmässiga förhållanden, innan man ändrar densamma. Avgörande skäl synas emellertid tala för att, trots dessa betänkligheter, styrelsens organisationsfråga nu underkastas en mera allmän prövning. Härvid må framhållas att de detaljändringar i personalorganisationen, som nu under alla förhållanden torde vara erforderliga med hänsyn såväl till den förestående ökningen av styrelsens arbetsuppgifter på grund av återgången till fredsförhållanden som till behovet av en reglering av anställningsförhållandena för styrelsens mycket omfattande arvodesavlönade personal, icke lämpligen böra genomföras utan att först frågan om huvudprinciperna för styrelsens framtida organisatoriska utformning klarlagts. Med hänsyn till styrelsens betydelsefulla och på senare tid väsentligt vidgade uppgifter på det arbetsmarknadspolitiska området synes det vidare angeläget, att de organisationsåtgärder, som kunna befinnas påkallade för att öka styrelsens effektivitet i detta hänseende, så snart som möjligt vidtagas. Slutligen må nämnas, att den nuvarande vägbyrån redan

vid den omfattning, byråns verksamhet hittills haft, enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens erfarenhet visat sig vara för stor och av alltför skiftande sammansättning för att med fördel kunna sammanhållas som en byrå.

Vid valet mellan de båda av de sakkunniga diskuterade organisationsprinciperna — vertikal eller horisontal organisation — synes avgörande betydelse böra tillmätas frågan, i vilken utsträckning den ena eller den andra organisationsprincipen innebär en uppdelning av arbetsuppgifterna med hänsyn till väsentliga olikheter i arbetets art.

Det torde härvid till en början böra framhållas, att den nuvarande huvudsakligen vertikala organisationen på det tekniska området icke utgör en med hänsyn till arbetets art och ändamål så klar indelning, som man vid ett mera ytligt betraktande kan ha anledning antaga. Sålunda utgör, såsom de sakkunniga framhållit, den förberedande planeringen av brobyggnadsarbetena en uppgift, som är direkt hänförlig till vägbyråns utrednings- och planläggningsverksamhet beträffande vägnätet. Även på utförandestadiet synes en fullt klar gräns mellan väg- och brobyråernas kompetensområden icke föreligga, nämligen i vad avser frågor rörande broarnas tillfartsvägar. En del av de till brobyrån hänförliga arbetsobjekten, nämligen färjninrtningar och bryggor, torde i tekniskt hänseende närmast höra samman med hamnbyråns verksamhet. Fiskehamnsbyggandet är en angelägenhet, som icke enbart gäller fiskerinäringen utan också ingår såsom ett led i det allmänna problemkomplexet rörande skärgårdarnas kommunikationsbehov. Det må i förevarande sammanhang slutligen framhållas, att hamnbyrån på senare år till stor del sysselsatts med helt andra arbeten än hamnar och farleder, nämligen med vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar samt oljelagringsanläggningar.

Enligt den horisontala organisationsprincipen skulle arbetsuppgifterna uppdelas efter arten av de problem, som förekomma. De sakkunniga ha härvid funnit, att väsentligen tre huvudgrupper kunna särskiljas, nämligen dels tekniskt-administrativa uppgifter, innefattande framför allt behovsutredning och förberedande planläggning, dels konstruktiva uppgifter, hänförliga till konstarbeten, dels ock ledning och kontroll av anläggningsverksamhet och underhållsarbeten. En dylik indelning synes mig i högre grad än den vertikala innebära ett ändamålsenligt sammanförande av likartade eller närbesläktade arbetsuppgifter. Beträffande de såsom tekniskt-administrativa betecknade uppgifterna må framhållas, att de viktigaste avgörandena på detta område i stor utsträckning icke äro av teknisk natur utan gälla frågor av samhällsekonomisk, närings- och socialpolitisk, militär och liknande innebörd. Jag tillåter mig att i detta sammanhang hänvisa till vad 1944 års hamnutredning anfört i fråga om behovsutredningarna rörande handelshamnar. Arbetet på utrednings- och planläggningsstadiet innefattar därjämte en hel del rent administrativa göromål. De konstruktiva arbetsuppgifterna torde däremot vara av huvudsakligen tekniskt-teoretisk art, medan verksamheten på utförandestadiet omfattar dels praktiska uppgifter av mer eller mindre utpräglad teknisk natur, såsom frågor rörande arbetsmetoder, maskiner och material, arbetsföretagens detaljplanering och organisation m. m., dels ock arbetsledning samt arbetaravtalsfrågor och sysselsättningspolitik. I likhet med de sakkunniga anser jag betydelsefullt, att man för var och en av de tre grupperna får personal — framför allt på de ledande posterna — med speciell läggning och kompetens för den art av arbetsuppgifter, som utmärker gruppen. Beträffande utrednings- och planläggningsarbetet synes det härvid kunna ifrågasättas, huruvida det icke kunde vara fördelaktigt att i större utsträckning än vad de sakkunniga förutsatt överflytta arbetsuppgif-

ter till personal med annan utbildning än teknisk, t. ex. till befattningshavare med administrativ eller ekonomisk utbildning och med erfarenhet rörande näringspolitiska frågor.

Genom införande av en huvudsakligen horisontal organisation för de tekniska uppgifterna inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen synas mig flera väsentliga fördelar stå att vinna. Sålunda anser jag, att till organisationsformens förtjänster kan räknas att den ger en mera framskjuten plats i organisationen åt utrednings- och planläggningsuppgifterna och därigenom torde skapa vissa garantier för att dessa viktiga uppgifter icke undanskymmas av den mera tekniskt betonade verksamheten. Vidare finner jag i likhet med statens arbetsmarknadskommission och landsorganisationen antagligt, att organisationsformen i fråga skall kunna underlätta bemästrandet av de betydelsefulla sysselsättningspolitiska uppgifter, som ankomma på styrelsen. Slutligen torde, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, ökade möjligheter erhållas till ett effektivt utnyttjande av verkets personella och tekniska resurser.

Vad angår den kritik, som riktats mot den av de sakkunniga förordade organisationen, förefaller det mig, som om kritikerna å ena sidan i någon mån överdrivit svårigheterna att på konstruktions- och utförandestadierna under gemensam ledning sammanföra arbetsuppgifter tillhörande olika tekniska specialfack samt å andra sidan ej tillräckligt beaktat de av de sakkunniga påvisade olikheterna i arbetsuppgifternas art mellan de olika stadierna i ärendenas handläggning.

Vad beträffar den åsikt, som från flera håll uttalats, att hamnbyggandet skulle vara en från verksamheten inom vägväsendet så helt artskild uppgift, att en samordning icke borde äga rum, så är det tydligt att, om man jämför hamnbyggnadsverksamheten endast med vägbyggande och vägunderhåll, olikheterna framträda såsom ganska stora. Jämförelsen bör dock icke i första hand göras på detta sätt utan även avse de till vägväsendet hörande konstarbetena, nämligen broar, färjinrättningar, bryggor och stödmurar. Att det vid en sådan jämförelse skulle kunna påvisas några mera avgörande olikheter i fråga om arbetsuppgifternas art på konstruktions- och utförandestadierna har jag icke blivit övertygad om. I förevarande sammanhang må påpekas, att de flesta hamnbyggnader, som utföras genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg, äro jämförelsevis små och föga komplicerade anläggningar. Det är också att märka, att inom den nuvarande hamnbyråns handläggas ärenden rörande ur teknisk synpunkt så förhållandevis olikartade arbetsobjekt som hamnar, vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar samt oljelagringsanläggningar; några olägenheter av denna sammankoppling ha icke påtalats i de inkomna yttrandena.

Svenska vägföreningen och svenska teknologföreningen ha givit uttryck åt farhågor att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens huvuduppgift, väghållningsarbetet, skulle bliva lidande på att i organisatoriskt hänseende sammanföras med arbetsuppgifter inom styrelsens övriga verksamhetsområden. Med anledning härav må framhållas, att de eventuella riskerna i detta hänseende väsentligen torde elimineras, därest behovet av kvalificerade tjänstemän i ledande ställning i erforderlig mån blir tillgodosett i den föreslagna organisationen.

I vissa yttranden har den åsikten framförts, att arbetsuppgifterna på de olika stadierna i ett ärendes handläggning skulle hänga så intimt samman med varandra, att en horisontal uppdelning skulle medföra väsentliga olägenheter. Det kan i anledning härav påpekas, att i den mån fördelaktiga erfarenheter av den nuvarande organisationen ligga till grund för denna upp-

fattning, kan densamma i varje fall knappast gälla vare sig vägärendena, eftersom dessa redan vid nuvarande organisation äro i stort sett horisontalt uppdelade mellan olika organ inom vägbyrån, eller verksamheten beträffande anläggningar för vattenförsörjning och avlopp, vilken nu är fördelad huvudsakligen horisontalt mellan avdelningen för vattenförsörjning och avlopp samt hamnbyrån. I fråga om arbetsuppgifterna på hamnbyggnadsväsendets område synas mig några större svårigheter att frikoppla utrednings- och planlägningsuppgifterna från de verkställande åtgärderna icke behöva möta, under förutsättning att här liksom på styrelsens övriga områden vederbörande anläggningsarbeten redan från början noggrant projekteras, så att ändringar i planläggningen under arbetets gång i möjligaste mån undvikas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framhållit, att i fråga om konstarbeten — framför allt brobyggnadsarbeten, som skola utföras på entreprenad — en i enlighet med de sakkunnigas förslag konsekvent genomförd horisontal uppdelning av arbetsuppgifterna mellan det konstruerande och det byggande organet skulle medföra vissa olägenheter, och har föreslagit en jämkning i arbetsfördelningen på detta område i syfte att åt det konstruerande organet giva ökat inflytande över handläggningen av hithörande ärenden. Med hänsyn till de skäl, styrelsen anfört för en sådan jämkning, har jag funnit mig böra ansluta mig till styrelsens synpunkter i detta hänseende.

De sakkunnigas motivering för en uppdelning av de tekniskt-administrativa uppgifterna på tre skilda utredningsbyråer, nämligen en för väg-, gatu- och vägtrafikväsendet, en för hamnar och farleder samt en för vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar, synes mig övertygande, och jag finner mig därför icke böra biträda de förslag, som framförts av vissa av de hörda myndigheterna, att antalet utredningsbyråer borde reduceras till en eller två. I anledning av 1944 års hamnutrednings i propositionen återgivna uttalande må särskilt framhållas, att sakkunnigförslaget icke beträffande hamnärendenas behandling innebär någon utökning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsuppgifter, sådana dessa fixerats i styrelsens instruktion och kungörelsen den 10 augusti 1928 (nr 328) angående statsbidrag till byggande, förbättring och underhåll av allmänna hamnar och farleder. I avbidan på resultatet av det förslag, som hamnutredningen kan komma att framlägga, synes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen böra vara organiserad så att den kan fylla sin uppgift såsom det i första hand ansvariga ämbetsverket för den statliga hamnbyggnadspolitikens lämpliga utformning. Jag kan med hänsyn härtill icke ansluta mig till hamnutredningens uppfattning, att med genomförandet av sakkunnigförslaget i vad avser frågan om andra utredningsbyråns uppgifter tills vidare bör anstå.

Vad statens organisationsnämnd anfört om avdelningens för arbetsorganisation ställning inom styrelsen samt om behovet av en personalförstärkning för att möjliggöra för avdelningen att påtaga sig jämväl vissa andra arbetsuppgifter än arbetsstudier och ackordssättning för byggnads- och underhållsarbeten m. m. synes värt beaktande. Jag förutsätter, att styrelsen ägnar dessa frågor tillbörlig uppmärksamhet. För närvarande är jag emellertid icke beredd att härutinnan själv framlägga något förslag, avvikande från de sakkunnigas. Jag förordar alltså, i likhet med styrelsen, att avdelningen tills vidare inordnas under byggnadsbyrån.

Vid den granskning, som jag ägnat de sakkunnigas förslag rörande byråindelningen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, har jag sålunda funnit övervägande skäl tala för en omorganisation av styrelsen i huvudsaklig överensstämmelse med detta förslag. Jag förordar alltså, att i stället för de nuvarande väg-, bro- och hamnbyråerna samt avdelningen för vattenförsörjning och avlopp inrättas tre utredningsbyråer, en konstruktionsbyrå och en

byrå för byggande och underhåll. Såsom jag nyss anfört anser jag emellertid, att de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna jämkningarna i gränsdragningen mellan byråerna böra beaktas. Hinder bör ej heller möta för styrelsen att, därest så befinnes påkallat, företaga även andra mindre ändringar i arbetsfördelningen.

I enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag synas benämningarna å de tre utredningsbyråerna och byggnadsbyrån böra ändras till vägbyrån, hamnbyrån, byrån för vattenförsörjning och avlopp respektive byggnads- och underhållsbyrån. Av praktiska skäl kommer jag emellertid i det följande att vid redogörelsen för personalberäkningarna använda de av de sakkunniga föreslagna benämningarna å ifrågavarande byråer.

I förevarande sammanhang torde jag vidare till övervägande få upptaga det av luftfartsstyrelsen framförda förslaget om överflyttning från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till luftfartsstyrelsen av uppgiften att på entreprenad låta utföra flygplatsanläggningar. Jag får härvid till en början erinra om, att byggandet av flygplatser för tyngre flygplan torde komma att, i den mån dylika s. k. storflygplatser beslutas, överlämnas åt en för ändamålet redan bildad fristående organisation samt att frågan om bibehållande hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av flygplatsbyggandet i övrigt, såväl i statlig regi som på entreprenad, icke slutgiltigt avgjordes vid luftfartsstyrelsens inrättande förlidet år. De skäl, sistnämnda myndighet nu anfört för en överflyttning i viss omfattning av denna verksamhet, äro i stort sett desamma, som övervägdes vid den tidigare behandlingen av frågan. Man lär icke kunna förneka möjligheten av att den rådande uppdelningen av hithörande anläggningsärenden på luftfartsstyrelsen såsom utredande och projekterande organ samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom verkställande myndighet kan giva upphov till vissa komplikationer och i någon mån medföra omgång vid ärendenas handläggning. Ett enligt min mening vägande skäl för bibehållande av den nuvarande ordningen är emellertid, att en överflyttning helt eller delvis av byggandet av mindre och medelstora flygplatser till luftfartsstyrelsen antagligen skulle leda till dubbelorganisation. Med stor sannolikhet torde nämligen, när verksamheten ökade i omfattning, behov komma att visa sig föreliggande för luftfartsstyrelsen att inom verket ha tillgång till särskilda experter för beläggnings-, grundförstärknings-, dränerings- och andra liknande uppgifter, alltså sådan expertis, som under alla förhållanden skulle komma att ingå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation. Man har därjämte att räkna med de olägenheter, som i allmänhet uppkomma, då en begränsad verksamhet av delvis konjunkturbetonad karaktär friställes, nämligen svårigheterna att anpassa personalstyrkan till växlingarna i arbetets omfattning samt en viss, kanske omedveten tendens hos vederbörande myndighet att vid minskning i arbetstillgången låta påverka sig av de interna personalproblemen vid bedömning av arbetsprojektens angelägenhetsgrad. I förbigående må framhållas, att det nu anförda också utgör ett skäl för att icke bibehålla en särskild organisation inom väg- och vattenbyggnadsverket för konstruktions- och byggnadsarbetet beträffande hamnar och farleder. Slutligen bör också nämnas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i motsats till luftfartsstyrelsen äger en med kvalificerad teknisk personal utrustad lokal byggnadsorganisation, som säkerligen kan vara till stor nytta vid flygplatsbyggandet icke blott när det gäller arbeten i egen regi utan även vid tillsyn å och kontroll av entreprenadarbeten. Med hänsyn till vad sålunda anförts anser jag mig böra förorda, att den nu tillämpade ordningen för utförande av flygplatsbyggnader tills vidare bibehålles. Jag utgår härvid från att de av luftfartsstyrelsen påtalade svårigheterna ur arbetssynpunkt med det nuvarande systemet i allt väsentligt skola kunna övervinnas genom ett intimt och på ömsesidigt förtro-

ende grundat samarbete mellan de båda myndigheterna, något som bör underlättas därigenom att dessa enligt föreliggande förslag till uppförande av ämbetsbyggnad även framdeles skulle få sina tjänstelokaler i omedelbar närhet av varandra. För att åt luftfartsstyrelsen giva vissa garantier för att flygplatsärendena icke vid handläggningen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen komma i efterhand bör den ordningen gälla, att den för ifrågavarande uppgifter beräknade personalen hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen må överflyttas till andra arbetsuppgifter endast i den mån de föreliggande uppgifterna på flygplatsbyggnadsområdet icke bereda personalen full sysselsättning. Vad angår luftfartsstyrelsens anmärkning, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalkostnader för flygplatsbyggnaderna icke komme att liksom övriga kostnader för den civila luftfarten redovisas å luftfartsfonden, må framhållas att denna fråga kan lösas enligt samma princip, som tillämpas i fråga om telegrafverkets kostnader för radiotjänst åt luftfarten, nämligen genom att för ändamålet å staten för luftfartsfonden uppföres en beräknad utgiftspost, från vilken ersättning beredes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för hithörande kostnader. Ifrågavarande ersättningsbelopp skulle härvid uppdebiteras å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsanslag under rubriken Särskilda uppbördsmedel. En dylik anordning synes lämpligen böra genomföras från och med budgetåret 1947/48.

En allmänt utbredd uppfattning synes vara, att verksamheten inom väg- och vattenbyggnadsväsendet för närvarande är i alltför hög grad centraliserad, och från flera håll ha uttalats farhågor för att den av de sakkunniga föreslagna omorganisationen icke skulle komma att medföra någon ändring i detta förhållande utan snarare leda till en ytterligare centralisering. Med anledning härav må följande framhållas.

Uppenbart är, att den nuvarande uppdelningen av den lokala väggorganisationen på icke mindre än 24 särskilda organ nödvändiggör ett hårdare centralt grepp över arbetet än vid en distriktsindelning med ett mindre antal enheter. Behovet härav torde i synnerhet ha gjort sig gällande under den förflutna tiden närmast efter vägförstatligandereformens genomförande, då det gällt för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att uppdraga riktlinjerna för verksamheten och att kontrollera vägförvaltningarnas förmåga att lösa sina uppgifter. Styrelsen har emellertid i sitt utlåtande förklarat avsikten vara att, allteftersom de föreliggande principfrågorna bleve klarlagda, i ökad utsträckning överlåta det slutliga avgörandet av ärendena till vägförvaltningarna.

Det bör i förevarande sammanhang påpekas, att vissa personalkrävande arbetsuppgifter finnas, vilka på grund av sin karaktär icke böra splittras genom en decentralisering, nämligen sådana mera omfattande specialuppgifter, där arbetet i viss utsträckning kan utbildas till rutin, t. ex. granskning eller upprättande av arbetsritningar till broar, upprättande av detaljritningar till fältarbeten på flygplatser, bedrivande av arbetsstudier m. m.

Med anledning av det av länsstyrelsen i Kalmar län gjorda uttalandet i decentraliseringsfrågan anser jag mig böra framhålla att, lika viktigt som det är att de lokala intressena och synpunkterna få allt det inflytande på ärendenas avgörande som tillkommer dem, lika viktigt är enligt min mening också att verksamheten bedrivs efter i möjligaste mån enhetliga principer. Detta senare synes nödvändigt icke blott för att skapa rättvisa vid fördelningen av de begränsade statsmedlen mellan olika bygder och intressegrupper utan även för att förhindra en ur statsfinansiella och andra synpunkter icke önskvärd standarduppskrivning, som på grund av skiljaktigheterna i de lokala förhållandena och de lokala myndigheternas begränsade möjligheter att överblicka verksamheten i dess helhet eljest lätt kan uppkomma. Just

de av länsstyrelsen påtalade olikheterna i de lokala förhållandena göra emellertid, att åtgärderna för att skapa enhetlighet och planmässighet icke kunna begränsas enbart till utfärdande av allmänna direktiv; härför erfordras även och framför allt ett intimt och på personlig kontakt grundat samspel mellan de centrala och de lokala organen. Av vikt är härvid att den centrala tillsynen och ledningen icke bedrivs så, att varje detaljfråga skall underställas den centrala myndighetens prövning. I stället böra dessa uppgifter — såsom de sakkunniga synas ha avsett — fullgöras genom utfärdande av generella föreskrifter, i den mån så är möjligt, samt genom rådgivande och kontrollerande verksamhet under hand vid tjänsteresor och på annat sätt. Med tillämpning av sådana former för den centrala ledningen och kontrollen bör det vara möjligt att redan nu i betydande utsträckning överflytta ärendenas avgörande till vägförvaltningarna. I första hand synas därvid de av de sakkunniga föreslagna decentraliseringsåtgärderna kunna genomföras. Jag förutsätter, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kommer att ha sin uppmärksamhet riktad på den här behandlade frågan och att styrelsen kommer att lämna sin medverkan till en fortsatt utveckling i den antydda riktningen.

Vad angår frågan om fördelningen av anläggningsarbetena mellan arbeten i egen regi och arbeten på entreprenad anser jag i likhet med landsorganisationen, att vid bedömandet av denna fråga vederbörlig hänsyn måste tagas till den i anläggningsverksamheten sysselsatta arbetarpersonalens berättigade intressen. I den mån egen-regi-systemet kan bereda en jämnare sysselsättning och skänka tryggare levnadsvillkor åt ifrågavarande personal, bör detta system enligt min mening komma till användning i all den utsträckning, som ur allmänt arbetsmarknadspolitisk synpunkt och med hänsyn till de statliga resurserna är lämplig, och bör således icke begränsas till viss på förhand fixerad omfattning. Även om egen-regi-verksamheten av detta skäl principiellt sett torde böra äga företräde, synes emellertid utrymme också böra beredas åt entreprenadsystemet, bland annat med hänsyn till värdet av att ha tillgång till en entreprenadorganisation, som är förtrogen med och vid arbetsmarknadskriser i ökad utsträckning kan kopplas in på de statliga arbetena och som äger tillräcklig kapacitet för att kunna verksamt bidra till att bemästra uppgifterna i dylika situationer.

I förevarande sammanhang må framhållas, att sysselsättningsproblemet inom väg- och vattenbyggnadsfacket under normala tider i väsentlig mån är en fråga om att bereda arbete åt de anställda under vinterperioden, då de klimatiska förhållandena försvåra eller förhindra bedrivandet av vissa slag av arbeten. Det gäller här alltså att åstadkomma en sådan planläggning av verksamheten, att arbeten och arbetsdetaljer, som lämpligen kunna utföras vintertid, i största möjliga mån förläggas till denna årstid. Det bör enligt min mening vara möjligt att även vid anlåtande av entreprenadsystemet i viss utsträckning åvägabringa en sådan planläggning genom överenskommelser med vederbörande entreprenörer. Vad gäller utförandet av beredskapsarbeten på entreprenad inom väg- och vattenbyggnadsfacket, har behovet av ett sådant statligt inflytande på arbetenas tidsplanering blivit beaktat i de särskilda bestämmelser rörande dylika arbeten, som fastställts av statens arbetsmarknadskommission i samförstånd med svenska byggnadsentreprenörföreningen.

Personalorganisationen.

Verksledningen. Allmänna spørsmål rörande anställningsform och löneställning för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personal.

De sakkunniga förorda uppflyttning av generaldirektörsbefattningen från C 13 till C 15 samt inrättande av en befattning som överdirektör och sous-chef i C 11. Vad angår chefsbefattningarna på de tekniska byråerna föreslå de sakkunniga, att var och en av de tre utredningsbyråerna skall förestås av en byråchef i lönegraden C 6, att chefen för konstruktionsbyrån skall vara överingenjör i lönegraden C 8 och att chefen för byggnadsbyrån skall vara överingenjör i lönegraden C 9.

De sakkunniga ha vidare funnit anställningsförhållandena för den personal på de tekniska byråerna, vilken avlönas av byggnadsanslag och andra för sakliga kostnader avsedda medel, otillfredsställande och ha därför i sitt organisationsförslag räknat med ordinarie eller extra ordinarie befattningar för de arbetsuppgifter, som handhavas av nämnda anställningshavare, i den mån ett stadigvarande behov av arbetskraft ansetts föreligga. De sakkunniga ha därjämte föreslagit, att lönegradsplaceringarna för styrelsens tekniska personal skulle närmare anpassas till löneläget för motsvarande personal vid de affärsdrivande verken.

Byråernas organisation.

Första utredningsbyrån skulle enligt de sakkunnigas förslag organiseras på tre avdelningar — avdelning I, II och III — motsvarande i huvudsak följande avdelningar inom den nuvarande vägbyrån, nämligen utredningsavdelningen (avd. I), avdelningen för rikets städer (avd. II) och vägtrafikavdelningen (avd. III). De nuvarande chefsbefattningarna på dessa avdelningar, nämligen en byrådirektör (C 5), en gatuinspektör (A 29) och en vägtrafikinspektör (A 29), skulle i den nya organisationen bibehållas oförändrade. Det nu till utredningsavdelningen hörande vägarkivet föreslås skola göras till ett för avdelningarna gemensamt organ.

De för andra utredningsbyrån avsedda arbetsuppgifterna hänföra sig helt till den nuvarande hamnbyråns verksamhetsområde.

De för tredje utredningsbyrån avsedda arbetsuppgifterna äro samtliga sådana, som för närvarande ankomma på avdelningen för vattenförsörjning och avlopp. Inom denna avdelning handläggas därjämte vissa uppgifter, vilka enligt de sakkunnigas organisationsförslag skulle tilldelas konstruktionsbyrån.

Beträffande motiveringen för de sakkunnigas organisationsförslag samt beräkningen av personalbehovet i fråga om utredningsbyråerna får utskottet hänvisa till betänkandet (s. 72—106) samt de i propositionen återgivna tabellariska översikterna rörande nuvarande och föreslagen organisation (s. 43, 46 och 47).

De arbetsuppgifter, som skulle ankomma på konstruktionsbyrån, hänföra sig till följande avdelningar inom den nuvarande organisationen, nämligen brobyrån, hamnbyrån, förrådsbyrån, avdelningen för vattenförsörjning och avlopp samt vägbyråns byggnadsavdelning.

De sakkunniga ha föreslagit, att konstruktionsbyrån skulle organiseras på två avdelningar. Den ena av dessa, avdelning I, avses huvudsakligen för frågor rörande arbetsplaner, programhandlingar och anbud ävensom för svetsnings- och verkstadskontroll samt provbelastning. På den andra avdelningen, avdelning II, skulle ankomma upprättande och granskning av arbetsritningar. Vardera av de båda avdelningarna skulle förestås av en förste byrådirektör i lönegraden A 30.

För forsknings- och undersökningsuppgifter m. m. föreslå de sakkunniga inrättande av en byrådirektörsbefattning i lönegraden A 28, vars innehavare skulle vara direkt underställd chefen för byrån.

Byråns personal för ritgöromål skulle enligt organisationsförslaget sammanföras till ett för avdelningarna gemensamt ritkontor.

Beträffande de sakkunnigas beräkning av personalbehovet på konstruktionsbyrån får utskottet i övrigt hänvisa till betänkandet (s. 107—122).

De avdelningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka helt eller delvis skulle inordnas i den föreslagna byggnadsbyrån, äro inom vägbyrån: byggnadsavdelningen med den därtill anslutna avdelningen för flygplatsbyggnad, underhållsavdelningen och avdelningen för arbetsorganisation samt inom hamnbyrån: byggnadsavdelningen för hamnar och farleder, byggnadsavdelningen för vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar och byggnadsavdelningen för oljelagringsanläggningar, i den mån denna avdelning vid omorganisationen finnes kvar.

Därjämte skulle till byggnadsbyrån överföras vissa uppgifter, som nu ankomma på brobyrån och förrådsbyrån.

Befattningar på brobyrån och förrådsbyrån beräknas icke kunna disponeras för överflyttning till byggnadsbyrån.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle byggnadsbyrån organiseras på fyra avdelningar, utgörande specialorgan för var sin av följande uppgifter, nämligen

avdelning I för anläggningsarbeten, vilka icke äro hänförliga till konstarbeten, alltså vägbyggnadsarbeten, beläggningsarbeten, flygfältsarbeten och ledningsarbeten för vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar,

avdelning II för anläggnings- och underhållsarbeten beträffande konstbyggnader (broar, hamnar, hus, vattenreningsanläggningar, färjlinrättningar m. m.),

avdelning III för vägunderhållet samt

avdelning IV för arbetsorganisation.

Utöver de tjänster, som avsetts för de olika avdelningarna, ha de sakkunniga föreslagit inrättande av vissa befattningar för uppgifter, som icke äro begränsade till särskild avdelning.

Beträffande förslagens närmare innebörd får utskottet hänvisa till betänkandet (s. 124—140) och propositionen (s. 53—54).

Den nuvarande militäravdelningen skulle enligt de sakkunnigas förslag ombildas till en försvarsbyrå, omfattande en militäravdelning och en civilförsvarsavdelning.

Förrådsbyråns arbetsuppgifter och organisation ha berörts av de sakkunniga endast i vad avser byråns befattning med frågor rörande om- och nybyggnad av garage- och förrådsbyggnader. De sakkunniga ha föreslagit, att handläggningen av dessa frågor skulle överflyttas till konstruktions- och byggnadsbyråerna, men ha härvid icke funnit anledning ifrågasätta någon personalminskning på förrådsbyrån.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt utlåtande över de sakkunnigas förslag framlagt ett flertal förslag till ändringar i förrådsbyråns personalorganisation. Dessa innebära endast i mindre utsträckning en ökning av antalet befattningshavare på byrån. Beträffande förslagets närmare innebörd får utskottet hänvisa till propositionen (s. 59—68).

Även i fråga om kanslibyrån har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt ett flertal förslag till ändringar i personalorganisationen. Under erinran om att de sakkunniga icke ingått på prövning av byråns organisation framhåller styrelsen, att den väntade ökning av styrelsens arbetsuppgifter, till vilken de sakkunniga i olika sammanhang hänvisat, ävensom andra omständigheter komme att medföra en ökad arbetsbelastning jämväl för kanslibyråns vidkommande. Förslagets innebörd framgår av propositionen (s. 68—75).

I fråga om kameranbyrån ha de sakkunniga föreslagit vissa personalökningar, vilka i huvudsak föranledas av att den nuvarande hamnbyråns kamerala avdelning skulle upphöra vid ett genomförande av de sakkunnigas organisationsförslag.

Slutligen ha de sakkunniga förordat, att vid genomförande av den föreslagna omorganisationen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en reglering genomföres beträffande anställningsförhållandena för den extra och tillfälliga vaktpersonalen hos styrelsen. Samtidigt skulle enligt de sakkunnigas förslag avlöningskostnaderna för de kontorsvakter, som nu avlönas från sakanslag, överflyttas till avlöningsanslaget.

Departementschefen har inledningsvis utalat att det av de sakkunniga framlagda förslaget till personalorganisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i huvudsak syntes vara av beskaffenhet att kunna läggas till grund för statsmakternas beslut. I vissa avseenden har departementschefen dock förordat jämkningar i de sakkunnigas förslag. Skäl ha därjämte synts departementschefen föreligga att helt eller delvis tillmötesgå åtskilliga av de förslag, som framlagts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i fråga om de av sakkunnigutredningen icke berörda delarna av styrelsens organisation.

I fråga om verksamheten samt vissa allmänna spörsmål om löneställ-

ningen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personal har departementschefen anfört följande.

Med hänsyn till vad de sakkunniga anfört rörande generaldirektörens löneställning anser jag motiverat, att en uppflyttning i lönegrad av befattningen nu genomföres. Det torde i detta sammanhang böra erinras om att vid bestämmandet av generaldirektörens nuvarande löneställning jämförelse gjordes med lönegradsplaceringen för chefen för postverket ävensom att jag i propositionen nr 239 till innevarande års riksdag tillstyrkt uppflyttning av dennes befattning från C 13 till C 15. Då starka skäl synas tala för att även chefen för väg- och vattenbyggnadsverket hänföres till denna högre lönegrad, biträder jag sakkunnigförslaget i denna del.

Genom inrättande i enlighet med de sakkunnigas förslag av en souschefs befattning skulle det bli möjligt för verkschefen att huvudsakligen ägna sin uppmärksamhet åt de för styrelsens verksamhet grundläggande utrednings- och planläggningsuppgifterna. Souschefen skulle härvid fungera såsom ställföreträdare för generaldirektören och därjämte från denne avlasta större delen av det löpande arbetet med ledningen av konstruktions-, byggnads- och underhålls- samt förrådsbyråernas verksamhet jämte de därmed sammanhängande uppgifter, vilka handläggas på kansli- och kameralbyråerna. Han skulle på detta sätt komma att utgöra en sammanhållande kraft mellan dessa byråer och sålunda kunna verka för ett intimt och smidigt samarbete mellan styrelsens verkställande organ. En uppdelning av de till den högsta verksledningen hörande uppgifterna enligt här antydda riktlinjer förefaller mig med hänsyn till arten och omfattningen av styrelsens verksamhet ändamålsenlig, och jag anser mig av denna anledning böra tillstyrka förslaget om inrättande av en befattning såsom överdirektör och souschef. Vad angår befattningens placering i lönegrad må erinras om att motsvarande befattningar vid statens vattenfallsverk och vid domänverket äro hänfödda till lönegraderna C 13 respektive C 11. För nu ifrågavarande befattning vill jag, i likhet med de sakkunniga, förorda sistnämnda lönegrad. Befattningen bör, såsom de sakkunniga föreslagit, tillsättas medelst förordnande på viss tid.

De sakkunnigas förslag rörande löneställningen för cheferna för de fem tekniska byråerna har icke givit mig anledning till erinran, och jag tillstyrker således, att chefen för byggnads- och underhållsbyrån med benämningen överingenjör placeras i lönegraden C 9 samt chefen för konstruktionsbyrån, likaledes med benämningen överingenjör, i lönegraden C 8 ävensom att cheferna för vägbyrån, hamnbyrån och byrån för vattenförsörjning och avlopp med benämningen byråchefer hänföras till lönegraden C 6. Jag förutsätter, att även dessa befattningar skola tillsättas medelst förordnande på viss tid.

De skäl, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört för en förbättring av löneställningen för chefen för förrådsbyrån, vilken nu tillhör lönegraden C 6, ha icke övertygat mig om att en uppflyttning i lönegrad av denne befattningshavare för närvarande är påkallad, och jag är därför icke beredd att tillstyrka styrelsens framställning i detta hänseende.

Enligt de sakkunnigas organisationsförslag skulle avlöningskostnaderna för större delen av den talrika personal hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som nu avlönas av byggnadsanslag och andra för sakliga ändamål avsedda medel, komma att överflyttas till styrelsens avlöningsanslag. Därjämte skulle enligt de av de sakkunniga samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda förslagen erforderliga medel inräknas i avlöningsanslaget för den för framtiden behövliga personalförstärkning, som styrelsen erhållit enligt

särskilda av Kungl. Maj:t lämnade medgivanden och som för närvarande finansieras genom överskridande av den i nämnda anslag ingående icke-ordinarieposten. Genomförandet av dessa åtgärder kommer att medföra en mycket betydande ökning av avlöningsanslaget, något som dock icke torde behöva väcka betänkligheter, eftersom det här ej gäller någon reell ökning av statsutgifterna. Några principiella invändningar synas heller icke kunna resas mot att ordinarie eller extra ordinarie anställning nu beredes den arvodesavlönade personal, som kan anses fylla ett stadigvarande behov av arbetskraft hos styrelsen.

Ehuru jag är medveten om att rekryteringen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tekniska personal i nuvarande läge är förenad med betydande svårigheter, och jag heller icke vill förneka, att den av de sakkunniga gjorda jämförelsen mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsens samt de affärsdrivande verkens ingenjörspersonal i viss mån ger stöd åt de sakkunnigas förslag om införande av 27 lönegraden såsom förste byråingenjörsg rad hos styrelsen och om en procentuell ökning av antalet byråingenjörstjänster i 24 lönegraden vid verket, anser jag likväl, att i avbidan på resultatet av den pågående utredningen om en allmän lönereglering för statstjänstemännen stor försiktighet bör iakttagas med uppflyttningar av här ifrågavarande slag. Jag är av denna anledning icke för närvarande beredd att tillstyrka förslaget om inrättande av förste byråingenjörsbefattningar i 27 lönegraden hos styrelsen och anser mig heller icke böra förorda en relativ ökning av antalet byråingenjörstjänster i 24 lönegraden annat än i en mera begränsad omfattning. På grund härav kommer jag att i det följande föreslå vissa jämkningar i de sakkunnigas förslag i denna del.

I avvaktan på resultatet av 1944 års personalutrednings arbete anser jag mig förhindrad att tillstyrka de förslag, som framlagts om inrättande av kontoristbefattningar i A 9 och av ytterligare kanslibiträdestjänster i A 7 vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Utöver de avvikelser från de sakkunnigas och styrelsens personalberäkningar, som jag i det följande kommer att föreslå, vill jag i anslutning till vad nu anförts förorda följande jämkningar i nämnda beräkningar. De båda för byrån för vattenförsörjning och avlopp respektive konstruktionsbyrån beräknade kontoristbefattningarna böra uppföras i Eo 9. Överförande av en kontoristtjänst i Eo 9 på kameralbyrån till ordinarie stat samt uppflyttning av en kanslibiträdestjänst i A 7 på kanslibyrån till A 9 bör icke ske. I sistnämnda fall synes hinder icke böra möta att i stället till vederbörande befattningshavare tills vidare utbetala vikariatsersättning såsom vid förordnande å befattning i Eo 9. Slutligen bör för envar av vägbyrån, byrån för vattenförsörjning och avlopp, konstruktionsbyrån, byggnads- och underhållsbyrån, försvarsbyrån och förrådsbyrån en kanslibiträdestjänst i A 7 samt för kameralbyrån två sådana befattningar uppföras såsom extra ordinarie i 7 lönegraden.

Beträffande departementschefens förslag i fråga om de olika byråerna får utskottet hänvisa till propositionen (s. 85—92).

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokala organisation.

De sakkunnigas förslag.

Vad angår väg- och vattenbyggnadsstyrelsens lokala organisation ha de sakkunniga bland annat föreslagit, att de till styrelsens hamnbyrå hörande hamnarbetsavdelningarna, vilka utgöra särskilda lokala organ

för utförande genom styrelsens försorg av hamn- och farledsarbeten, vattenförsörjnings- och avloppsanläggningar m. m. och vilkas personal avlönas av byggnadsmedel, skulle upphöra och deras arbetsuppgifter överflyttas till vägförvaltningarna. I anslutning härtill och med hänsyn till den väntade ökningen av byggnadsverksamheten i fråga om vägar, broar, flygfält m. m. ha de sakkunniga framlagt förslag till upprustning av vägförvaltningarnas byggnadsorganisation, vilken anses nu böra utformas för fredsmässiga förhållanden och med beaktande av de ökade kraven på verkets arbetsmarknadsberedskap. Enligt detta förslag skulle vid vägförvaltningarna inrättas, bland annat, 13 arbetscheffbefattningar i lönegraden C 5 och 13 nya vägingenjörstjänster, därav 5 i lönegraden A 26 och 8 i lönegraden Eo 26.

Vidare förorda de sakkunniga, att de under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lydande distriktsingenjörerna för vattenförsörjning och avlopp och deras biträden inordnas i vägförvaltningarnas organisation och i samband därmed erhålla en fastare anställningsform.

De sakkunniga ha även ingått på prövning av frågan om anställningsförhållandena för platsbefälet och kontrollantpersonalen vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggnadsarbeten. Medan den personal, som handhade den omedelbara ledningen av vägunderhållsarbetet, nämligen vägmästarna, vore uppförd på ordinarie eller extra ordinarie stat, utgjordes, yttra de sakkunniga, personalen vid byggnadsarbetena uteslutande av arvodesavlönade befattningshavare. Vid styrelsens hamnarbeten funnes flera verkmästare, som varit anställda i styrelsens tjänst i mer än 25 år utan att ännu ha kommit i åtnjutande av pensionsrätt. De sakkunniga anse, att pensionsberättigande anställning borde kunna ifrågakomma även för hithörande personal, och föreslå, att för ändamålet inrättas 125 extra ordinarie verkmästarebefattningar, fördelade på lönegraderna Eo 13, Eo 15 och Eo 17. Denna personal skulle tagas i anspråk för såväl arbetsledning som kontrollantuppdrag och disponeras för olika förekommande slag av byggnadsarbeten allt efter befattningshavarnas kompetens. Avlöningskostnaderna skulle redovisas över vägförvaltningarnas avlöningsanslag men genom omföringsförfarande slutligt belasta vederbörande byggnadsanslag. På liknande sätt skulle extra ordinarie anställning beredas åt nio vid hamnarbetena anställda mudermästare.

De sakkunniga ha vidare föreslagit vissa ändringar i fråga om personalorganisationen för det kamerala arbetet och biträdesgöromålen vid vägförvaltningarna, innebärande bland annat uppflyttning i lönegrad av vägkamrerarna till A 22 i 14 län och till A 24 i 10 län samt av 10 vägkassörer till A 14, förändring av befattningarna såsom förrådskontorist i Eo 9 till förrådsmästare i Eo 12, överföring till ordinarie stat av vissa extra ordinarie tjänster samt inrättande av ett antal nya befattningar.

I fråga om den till förvaltnings- och driftsorganisationen vid statens fiskehamnar och farleder hörande per-

sonalen, vilken med undantag av personalen vid Södertälje kanalverk avlönas med anlåtande av det under sjätte huvudtiteln anvisade anslaget till Underhåll och drift av statens fiskehamnar och farleder, föreslå de sakkunniga dels att avlöningskostnaderna för personalen vid Falsterbokanalen överflyttas till vägförvaltningarnas avlöningsanslag och att personalen i fråga, med undantag av kanalinspektoren, uppföres på extra ordinarie stat, dels ock att brovakterna vid Sotenkanalen, Väddö kanal och Strömma kanal i fortsättningen i likhet med de till vägväsendet hörande brovakterna skola avlönas med anlåtande av anslaget till Barmarksunderhållet.

Med hänsyn till det ökade arbete och ansvar, som komme att åvila vägdirektörerna dels på grund av de skärpta kraven på den statliga arbetsmarknadsberedskapen och dels till följd av den överflyttning av nya arbetsuppgifter till vägförvaltningarna, som vid genomförande av de sakkunnigas organisationsförslag skulle äga rum, ha de sakkunniga slutligen funnit skäl föreslå en uppflyttning i lönegrad av vissa av vägdirektörsbefattningarna.

Beträffande förslagets närmare innebörd samt yttrandena över desamma får utskottet hänvisa till propositionen (s. 93—107).

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag beträffande de delar av vägförvaltningarnas organisation, som ej omfattats av sakkunnigutredningen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har hemställt om förstärkning av personalen för projektering av vägar och broar för att möjliggöra vissa delvis mycket omfattande utrednings- och planeringsåtgärder. Styrelsen har vidare förordat bl. a. inrättande av 12 nya övervägmästartjänster i A 16 samt 3 biträdestjänster i Eo 13. Vägförvaltningarnas personal för vägenderhållet föreslås slutligen ökad med 31 vägmästare i Eo 13 och 2 övervägmästare i A 16.

Beträffande förslagets närmare innebörd samt yttrandena över desamma får utskottet hänvisa till propositionen (s. 107—114).

Departementschefen har i likhet med de sakkunniga ansett, att övriga lokala organ för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke utan alldeles särskilda skäl borde ställas utanför styrelsens lokala huvudorganisation, vägförvaltningarna. Såväl de sistnämnda som hamnarbetsavdelningarna och distriktsorganisationen för vattenförsörjning och avlopp hade sina arbetsuppgifter begränsade huvudsakligen till frågor rörande anläggnings- och underhållsverksamhet inom det väg- och vattenbyggnadstekniska facket, och alla tre organisationerna vore verksamma över hela eller större delen av landet. Redan på grund härav syntes det kunna ifrågasättas, huruvida bärande skäl föreläge att bibehålla den nuvarande uppdelningen av hithörande verksamhet på tre skilda lokala organisationer. Under alla förhållanden torde en samordning kunna och böra ske i fråga om personalresurserna för kamerala uppgifter samt för rit-, skriv- och expeditionsgöromål.

I vad avser hamnarbetsavdelningarna har departementschefen förklarat sig anse en överflyttning till vägförvaltningarna även av de tekniska upp-

gifterna möjlig och lämplig. Departementschefens uppfattning härutinnan grundade sig i huvudsak på samma skäl som departementschefen i det föregående anfört för sin anslutning till förslaget om en sammanslagning av de centrala tekniska verkställighetsorganen.

Anknytningen av distriktsorganisationen för vattenförsörjning och avlopp till vägförvaltningarna har departementschefen ansett tills vidare böra ske endast i den begränsade omfattning, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit. Distriktsorganisationens arbete torde nämligen, åtminstone för närvarande, vara inriktat huvudsakligen på utrednings- och planläggningsfrågor av jämförelsevis ringa samhörighet med vägförvaltningarnas verksamhet. Några sysselsättningspolitiska skäl för en närmare samordning kunde knappast anses föreligga.

Departementschefen har tillstyrkt de sakkunnigas förslag till personalförstärkning av vägförvaltningarnas byggnadsorganisation, dock att av föreslagna 13 arbetschefstjänster i C 5 åtta ansetts böra inrättas såsom ingenjörsbefattningar i A 26. De sakkunnigas förslag i fråga om distriktsorganisationen för vattenförsörjning och avlopp har tillstyrkts av departementschefen, vilken även biträtt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om inräknande av ett belopp av 60 000 kronor för anställande av extra arbetskraft för denna organisation. Förslaget rörande vägförvaltningarnas personalorganisation för kamerala uppgifter och biträdesgöromål har ej föranlett annat uttalande från departementschefens sida än att samtliga vägkamrerare ansetts böra placeras i A 22, att två föreslagna bokhållartjänster ansetts böra inrättas i A 17 i stället för A 18 eller A 20 samt att samtliga vägkassörstjänsterna ansetts böra placeras i A 11. Vidare skulle den vid Falsterbokanalens anställda maskinist- och vaktpersonalen i enlighet med de sakkunnigas förslag uppföras å extra ordinarie stat samt avlönas från vägförvaltningarnas anslag. Mot de sakkunnigas förslag om överflyttning av kostnaderna för brovaktpersonalen vid Sotenkanalen, Väddökanal och Strömma kanal till anslaget till Barmarksunderhållet har departementschefen icke haft något att erinra. Vid bifall till de av departementschefen förordade åtgärderna skulle en del av det av riksdagen för nästa budgetår anvisade förslagsanslaget till Underhåll och drift av statens fiskehamnar och farleder icke behöva tagas i anspråk.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om förstärkning av personalen för projektering av vägar och broar och för handläggning av ärenden rörande statsbidrag till enskild vägghållning samt för vägunderhållet har biträttts av departementschefen. För förstnämnda ändamål har anslagsposten avlöningar till icke-ordinarie personal uppräknats med 265 000 kronor.

Anslagsberäkningar.

1. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Avlöningar. Anslaget är i riksstaten för innevarande budgetår upptaget med 1 391 200 kronor, därav 695 600 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har hemställt att anslaget för nästa budgetår uppföres med 2 980 000 kronor.

Departementschefen har efter de av honom förordade jämkningarna i styrelsens förslag och under hänsynstagande till att större delen av de nya befattningarna icke torde kunna tillsättas omedelbart vid budgetårets ingång ansett avlöningsanslaget kunna bestämmas till 2 611 100 kronor.

2. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Omkostnader. Anslaget är för innevarande budgetår anvisat med 445 600 kronor, därav 222 800 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har hemställt, att ett anslag av 807 000 kronor måtte anvisas för styrelsens omkostnader under budgetåret 1946/47.

Departementschefen har, med hänsyn till av honom förordade begränsningar i personaluppsättningen, föreslagit, att anslaget anvisades med 740 000 kronor.

3. Vägförvaltningarna: Avlöningar. Anslaget är för innevarande budgetår anvisat med 4 371 100 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har hemställt, att anslaget för nästa budgetår måtte anvisas med 6 562 700 kronor.

Departementschefen har ansett, att anslaget vid bifall till av honom förordade jämkningar i de sakkunnigas och styrelsens personalberäkningar samt efter en schematisk anslagsreducering kunde uppföras med 6 241 200 kronor.

4. Vägförvaltningarna: Omkostnader. Anslaget är för innevarande budgetår upptaget med 884 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit att anslaget för nästa budgetår måtte anvisas med 1 490 000 kronor.

Departementschefen har förordat, att för nästa budgetår anvisades 1 405 000 kronor till förevarande ändamål.

Budgettekniska frågor.

Departementschefen har härom anfört följande.

Någon ändring i nu gällande ordning, enligt vilken hälften av anslagen till såväl avlöningar som omkostnader för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avräknas mot automobilskattemedlen, synes icke böra ske.

Avlönings- och omkostnadsanslagen för vägförvaltningarna ha hittills i sin helhet avräknats mot automobilskattemedlen, och denna princip har också tillämpats beträffande de preliminära anslagsbelopp, som för hithörande ändamål upptagits i årets statsverksproposition. Vid genomförande av den föreslagna omorganisationen kan visserligen en ändring härutinnan

ifrågasättas med hänsyn därtill, att anslagen då komma att användas för sådana verksamhetsområden, beträffande vilka kostnaderna för vederbörande arbetsorgan, nämligen hamnarbetsavdelningarna, distriktsorganisationen för vattenförsörjning och avlopp samt drifts- och underhållsorganisationen vid Falsterbokanalen, för närvarande belasta den allmänna budgeten. Den andel av de föreslagna avlönings- och omkostnadsanslagen för vägförvaltningarna, som kan anses hänförlig till dessa verksamhetsgrenar, uppgår till mellan 10 och 15 procent. Emellertid bör tillika beaktas, att vissa till vägväsendet hörande kostnader, t. ex. kristillägg och provisoriska lönetillägg samt pensionerings- och lokalkostnader, bestridas av vanliga skattemedel, ävensom att den schematiska hälftenuppdelningen av anslagen till avlöningar och omkostnader för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen innebär ett in- språktagande av vanliga skattemedel i avsevärt större omfattning än som skulle vara fallet vid en mera exakt uppdelning av anslagen på å ena sidan avlöningar och omkostnader, hänförliga till vägväsendet, och å andra sidan övriga avlöningar och omkostnader. På grund härav och för enkelhetens skull förordar jag även beträffande vägförvaltningarnas avlönings- och omkostnadsanslag ett bibehållande av den nu gällande ordningen i förevarande hänseende.

Med hänsyn till att reservationsanslaget till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp enligt hittills tillämpade principer avsetts skola bära även kostnaderna för den för hithörande verksamhet erforderliga personalorganisationen men i samband med omorganisationen skulle frigöras från dessa kostnader, torde av nämnda reservationsanslag för budgetåret 1946/47 ett belopp motsvarande kostnaderna för ifrågavarande personalorganisation icke böra tagas i anspråk. Beloppet synes böra bestämmas till 500 000 kronor.

Utskottet.

I samband med vägväsendets förstalligande omorganiserades väg- och vattenbyggnadsstyrelsen delvis, varvid rätt betydande personalökningar kommo till stånd. Vidare utvidgades den lokala organisationen avsevärt i och med vägförvaltningarnas tillkomst. Under den korta tid, den nya organisationen varit i funktion, har verksamheten på grund av krisförhållandena varit i hög grad begränsad. Utskottet har därför svårt att på grundval av hittills vunna erfarenheter om den statliga vägorganisationens arbete bedöma behovet av att redan nu genomföra en så genomgripande omorganisation, som den nu föreslagna.

En jämförelse mellan den nuvarande och den föreslagna organisationen av väg- och vattenbyggnadsverket visar följande. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mera permanenta personaluppsättning omfattar för närvarande ca 330 befattningshavare. De årliga avlöningskostnaderna (inklusive rörligt tillägg och kristillägg) för denna personal uppgår till ca 2 560 000 kronor, varav en del bestrides av i avlöningsstaten upptagna belopp, en del genom överskridande av icke-ordinarieposten och en del av sakanslag. Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle motsvarande personaluppsättning i den nya organisationen komma att omfatta ca 380 befattningshavare. Därjämte har beräk-

nats ett belopp av 30 000 kronor för tillfällig personalförstärkning å den föreslagna byrån för vattenförsörjning och avlopp. De årliga avlöningskostnaderna (inklusive rörligt tillägg och kristillägg) för den personal, som efter omorganisationen skulle avlönas från avlöningsanslaget, uppgå till ca 3 054 000 kronor.

Tjänstemannapersonalen vid vägförvaltningarna jämte hamnarbetsavdelningarna, distriktsorganisationen för vattenförsörjning och avlopp samt Fals-terbokanalerna uppgår för närvarande till ett antal av ca 975, däri ej inräknat platsbefäl, kontrollantpersonal samt personal för investeringsutredningen och för annan extraordinär projekteringsverksamhet. Enligt nu föreliggande förslag skulle motsvarande personaluppsättning efter omorganisationen omfatta ca 1 060 befattningshavare, varjämte vissa belopp beräknats för särskild, till antalet ej närmare preciserad personal, nämligen 265 000 kronor för ökad vägprojektering i vägförvaltningarnas regi och 60 000 kronor för utredningar rörande vattenförsörjning och avlopp. De årliga avlöningskostnaderna (inklusive rörligt tillägg och kristillägg) för den personal, som efter omorganisationen skulle avlönas från vägförvaltningarnas avlöningsanslag, uppgå till ca 7 213 000 kronor jämfört med för närvarande ca 6 457 000 kronor.

Kungl. Maj:ts förslag innebär sålunda en ökning av personalavlöningarna för hela verket med i runt tal 14 procent. Med hänsyn till den förestående ökningen av verkets arbetsuppgifter på grund av återgången till freds-förhållanden samt de vidgade uppgifterna på det arbetsmarknadspolitiska området torde en viss personalökning vara ofrånkomlig. Kostnadsökningar torde även vara oundvikliga för en reglering av vissa personalgruppers anställningsförhållanden. Utskottet anser sig därför icke böra motsätta sig att medel anvisas för att möjliggöra ett genomförande av Kungl. Maj:s förslag. Med hänsyn till den tveksamhet, vilken kommit till uttryck i de avgivna utlåtandena och som i vissa avseenden delas av utskottet, samt storleken av den kostnadsökning, som skulle följa med omorganisationen, anser sig utskottet dock böra uttala, att Kungl. Maj:t innan den nya organisationen träder i tillämpning företager en översyn av de i propositionen framlagda förslagen i syfte att genomföra besparingar.

Den av departementschefen förordade organisationsformen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen grundar sig på den s. k. horisontalprincipen, vilken innebär att verksamheten fördelas efter arten av de problem som förekomma. I enlighet härmed ha de nuvarande tekniska byråerna inom styrelsen, efter förebild från den enskilda entreprenörsverksamheten, föreslagits ersatta av tre utredningsbyråer, en konstruktionsbyrå och en byggnadsbyrå. Betydande fördelar torde stå att vinna genom att likartade arbetsuppgifter på detta sätt kunna inordnas under ett och samma organ inom styrelsen. En förutsättning för att dessa fördelar skola kunna tillvaratagas torde emellertid vara, att ett intimt samarbete äger rum mellan de byråer, som ha att ur olika synpunkter behandla ett och samma ärende. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla vikten av att arbetet icke försenas genom onödiga up-

pehåll i ärendenas handläggning eller genom annan administrativ omgång. Själva den administrativa indelningen får uppenbarligen icke heller utgöra hinder för ett smidigt utnyttjande av personalen allt efter växlingarna i de olika byråernas arbetsbörda. Såsom departementschefen framhållit torde den horisontala organisationsformen ge en mera framskjuten plats i organisationen åt utrednings- och planeringsuppgifterna. Detta innebär enligt utskottets mening en fördel, enär ett starkt behov föreligger av en mera ingående behovsutredning rörande de kommunikationsanläggningar, som ankomma på väg- och vattenbyggnadsverkets handläggning, samt ett klarläggande av de olika företagens betydelse för de berörda bygderna och för näringslivet. För att den nya organisationen skall bliva skickad att lösa dessa uppgifter torde emellertid framför allt utredningsbyråerna böra utrustas med — förutom tekniskt utbildad personal — tjänstemän med administrativ eller ekonomisk utbildning och med erfarenhet i näringspolitiska frågor.

Även om det kan vara föremål för tvekan, huruvida icke arbetet även vid en vertikal organisation skulle kunna anordnas lika effektivt som vid en horisontell, har utskottet funnit övervägande skäl tala för att den nya organisationen uppbygges i huvudsak enligt de grunder som av departementschefen förordats och vill sålunda i princip tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag i förevarande del. Utskottet förutsätter därvid, att de av utskottet i det föregående berörda spörsmålen vid organisationsarbetet ägnas särskild uppmärksamhet.

I motionen II: 548 har framlagts förslag till särskild personalorganisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå samt inrättande av fyra hamnarbetsdistrikt. Förslaget utgår från en i huvudsak vertikal organisation för behandlingen av hithörande ärenden. Utskottet får i anslutning härtill erinra om att enligt Kungl. Maj:ts förslag de för andra utredningsbyrån avsedda arbetsuppgifterna helt skulle hänföra sig till den nuvarande hamnbyråns verksamhetsområde. Härigenom ha hamnarbetsfrågorna på utrednings- och planlägningsstadiet erhållit en tämligen självständig ställning. Hamnbyråns konstruktiva och byggande uppgifter skulle däremot helt inordnas i konstruktionsbyrån och byggnadsbyrån. Utskottet är icke berett att i enlighet med motionärernas förslag tillstyrka en särskild organisation för hamnarbetena men anser att dessa äro av en så speciell art att den härför avsedda personalorganisationen kan och bör erhålla en så fristående ställning som möjligt tills vidare inom den nya organisationens ram. Enligt utskottets mening bör slutlig ställning till hamnarbetsorganisationens framtida gestaltning icke nu tagas, utan denna fråga bör av Kungl. Maj:t upptagas till förnyad prövning senast vid den tidpunkt då resultaten av pågående utredningar på hamnbyggnadsväsendets område föreligga.

Vad angår frågan om en decentralisering av verksamheten inom väg- och vattenbyggnadsverket ha de sakkunniga framlagt vissa förslag i sådan riktning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har förklarat sig ämna i ökad om-

fattning överlåta det slutliga avgörandet av ärendena till vägförvaltningarna och departementschefen har för sin del ansett det vara möjligt att redan nu i betydande omfattning överflytta ärendens avgörande till vägförvaltningarna. Även utskottet är av den meningen att de lokala myndigheterna böra tilltros att i större utsträckning än hittills under eget ansvar driva verksamheten inom sitt område. En överflyttning av ansvaret från styrelsen till dess lokala organ torde bland annat kunna ifrågasättas i följande fall, vilka icke i detalj berörts i propositionen. För närvarande är gränsen för vägförvaltningarnas rätt att träffa omedelbart bindande avtal om marklösen begränsad till 200 kronor för varje särskilt fall. En höjning av denna gräns torde kunna medföra arbetsbesparing och minskad tidsutdräkt i många fall samt, genom att avtal omedelbart kan träffas, möjligen även öka markägarnas villighet att träffa uppgörelser. Vad angår byggnadsverksamheten torde förenklingar och tidsbesparing kunna uppnås genom en begränsning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens granskning av de inom vägförvaltningarna upprättade byggnadsplanerna. Vissa inskränkningar torde även kunna göras i fråga om avsyning från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida av vägarbeten, vilka utförts på entreprenad och enligt tillämpad praxis under byggnadstiden stått under vägförvaltningens kontroll. Utskottet har med det anförda velat belysa möjligheterna för en ytterligare decentralisering på nu ifrågavarande område, givetvis under den kontroll, som kan befinnas erforderlig. Utskottet förutsätter att dessa frågor av Kungl. Maj:t ägnas fortsatt uppmärksamhet och att i samband därmed möjligheterna att göra besparingar inom den centrala organisationen tillvaratagas.

I fråga om fördelningen av vissa anläggningsarbeten mellan egen regi och entreprenad torde någon mera genomgripande ändring icke böra företagas i förhållande till vad som av statsmakterna förutsattes i samband med principbeslutet om vägförstatligandet. Utskottet finner dock lämpligt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i viss utsträckning upptar brobyggnadsverksamhet i egen regi och har icke heller något att invända mot att vatten- och avloppsledningsföretag utlämnas på entreprenad, där så kan anses lämpligt. Någon inbördes begränsning av arbetena i egen regi och på entreprenad till viss på förhand fixerad omfattning bör ej ske. Vid valet mellan de olika arbetsformerna böra praktiska skäl vara avgörande. Vederbörlig hänsyn bör givetvis tagas till att möjligast jämna sysselsättning beredes arbetarna såväl inom den statliga vägorganisationen som inom entreprenörsväsendet.

Förslaget till omorganisation av väg- och vattenbyggnadsverket innefattar jämväl förslag till ändrad anställningsform eller höjd löneställning för ett stort antal befattningshavare. Även om det i nuvarande läge måste anses vanskligt att företaga en mera ingående lönereglering inom ett visst verk, finner sig utskottet i princip icke böra motsätta sig att så sker i detta fall, med hänsyn till bl. a. behovet av en reglering av den mycket betydande arvodesavlönade personalens anställningsförhållanden samt de ändrade och

nya uppgifter, som efter omorganisationen komma att åvila många befattningshavare. På grund av den utveckling, som redan börjat och kan väntas fortsätta under de närmaste åren på vägväsendets område, är det mycket svårt att bedöma behovet av nya tjänster för vägorganisationen. Kungl. Maj:t har därför också föreslagit att avlöningsstaternas delposter för avlöningar till icke-ordinarie personal skola upptagas med beteckningen förslagsvis. Häremot har utskottet ej funnit anledning till erinran. Då Kungl. Maj:t sålunda vid förekommande behov kan överskrida icke-ordinarieposterna för anställande av erforderlig extra personal finner utskottet det i motionerna I: 358 och II: 549 framställda förslaget, att medel skulle ställas till förfogande från sakanslag för anställande av extra personal för färdigställande av Hjulsta- och Bergnäsbroarna, icke behöva föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Inom verksledningen har Kungl. Maj:t föreslagit bland annat uppflyttning av generaldirektören och chefen från C 13 till C 15 samt inrättande av en befattning såsom överdirektör och souschef i C 11. Den sistnämnde skulle ägna sig åt att i huvudsak sammanhålla det tekniska arbetet inom styrelsen. Mot den föreslagna löneställningen för nämnda båda tjänstemän har utskottet ej funnit anledning till erinran. Under hänvisning till vad utskottet i det föregående anfört rörande utrednings- och planläggningsverksamheten inom styrelsen, vill utskottet i detta sammanhang framhålla vikten av att ekonomisk sakkunskap jämte den administrativa och tekniska blir representerad i verksledningen.

Mot vad departementschefen i övrigt anfört rörande styrelsens personal har utskottet intet att erinra. Utskottet finner sig sålunda icke kunna tillstyrka det i motionerna I: 361 och II: 552 framställda yrkandet om uppflyttning av förste byråingenjörerna till 27 lönegraden. I likhet med departementschefen anser utskottet, att det pågående löneregleringsarbetet för stats-tjänstemännen bör avvaktas.

I motionerna I: 359 och II: 550 samt I: 360 och II: 551 har hemställts om uppflyttning dels av vägkamrerarna i 10 län till A 24 och i 14 län till A 22, dels ock av vägkassörerna i de 10 största länen till A 14. Någon differentiering av löneställningen inom de olika grupperna bör enligt utskottets mening icke komma till stånd, innan större erfarenhet vunnits av den nya organisationen. Utskottet finner sig sålunda böra stanna för den av departementschefen tillstyrka uppflyttningen av vägkamrerarna till A 22 samt i övrigt avstyrka de motionsvis framställda yrkandena.

Vad Kungl. Maj:t i övrigt föreslagit rörande anställningsform och löneställning för vägförvaltningarnas personal har ej givit utskottet anledning till erinran. Det är uppenbart att vissa svårigheter måste uppstå vid genomförandet av en så omfattande omorganisation som denna. Detta gäller icke minst i fråga om placeringen av sådana tjänstemän, vilkas befattningar indragits. Utskottet vill emellertid uttala den förhoppningen att dessa svårigheter skola kunna bemästras.

Departementschefen har beräknat anslagsbehovet för nästa budgetår till väg- och vattenbyggnadsverkets avlöningar och omkostnader till sammanlagt 10 997 300 kronor, vilket innebär en ökning i jämförelse med innevarande budgetår med 3 905 400 kronor. Såsom inledningsvis antytts hänför sig denna ökning till stor del till en överföring av kostnader från sakanslag. Departementschefen har också förutsatt att vid bifall till Kungl. Maj:ts förslag vissa delar av anslagen till Underhåll och drift av statens fiskehamnar och farleder samt till Bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp icke skulle tagas i anspråk. Någon ändring i grunderna för anslagens avräkning mot automobilskattemedlen har departementschefen ansett sig icke böra förorda. Mot de sålunda gjorda beräkningarna och departementschefens uttalanden i övrigt har utskottet intet att erinra.

Utskottet hemställer,

I. att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 359 och II: 550, I: 360 och II: 551 samt I: 361 och II: 552,

1:o) godkänna följande personalförteckning för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:

Personalförteckning.

Befattning	Lönegrad
Tjänstemän å ordinarie stat:	
1 generaldirektör	C 15
1 överdirektör och souschef	C 11
1 överingenjör	C 9
1 överingenjör	C 8
3 byråchefer	C 6
1 förrådsdirektör	C 6
3 överinspektörer	C 6
2 byrådirektörer	C 5
2 byråchefer	A 30
1 gatuinspektör	A 29
1 väginspektör	A 29
1 vägtrafikinspektör	A 29
4 byrådirektörer	A 28
1 järnvägsinspektör	A 28
12 förste byråingenjörer	A 26
1 förste byråingenjör (förste byråsekreterare)	A 26
3 förste byråsekreterare	A 26
1 förste byråsekreterare och ombudsman	A 26
1 kamrerare	A 26
1 revisionskommisarie	A 26
7 byråingenjörer	A 24
3 förste byråsekreterare	A 24

Befattning	Lönegrad
8 byråingenjörer	A 21
3 byråsekreterare	A 21
4 revisorer	A 21
1 förrådskontrollör	A 20
1 bokhållare	A 17
4 ingenjörer	A 17
6 ritare	A 15
2 förrådsmästare	A 12
2 kansliskrivare	A 11
1 förste expeditionsvakt	A 7
9 kanslibiträden	A 7
3 expeditionsvakter	A 5
17 kontorsbiträden	A 4

Tjänsteman å övergångsstat:

1 byråchef

A 30

Extra ordinarie tjänstemän i högre lönegrad än 20:

7 förste byråingenjörer	Eo 26
1 förste byråingenjör (förste byråsekreterare)	Eo 26
15 byråingenjörer	Eo 24
1 förste aktuarie	Eo 24
1 aktuarie	Eo 21
35 byråingenjörer	Eo 21
4 byråsekreterare	Eo 21
1 revisor	Eo 21;

2:o) förklara, att befattningarna såsom överdirektör och souschef i C 11, överingenjör i C 9 och C 8, byråchef i C 6 samt överinspektör i C 6 skola tillsättas medelst förordnande på viss tid;

3:o) godkänna följande avlöningsstat för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1946/47:

Avlöningsstat.

	Kronor
1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i>	844 200
2. Arvoden, bestämda av Kungl. Maj:t	13 300
3. Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i>	1 455 100
4. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i>	298 500

Summa kronor 2 611 100;

4:o) godkänna följande personalförteckning för vägförvaltningarna:

Personalförteckning.

Befattning Lönegrad

Tjänstemän å ordinarie stat:

22 vägdirektörer	C 6
2 vägdirektörer	C 5
5 arbetschefer	C 5
54 vägingenjörer	A 26
3 ingenjörer	A 24
24 vägkamrerare	A 22
26 ingenjörer	A 21
14 ingenjörer	A 19
26 bokhållare	A 17
54 övervägmästare	A 16
225 vägmästare	A 13
24 ritare	A 12
22 vägkassörer	A 11
2 kontorister	A 9
22 kanslibiträden	A 7

Tjänstemän å övergångsstat:

2 vägingenjörer	A 28
-----------------------	------

Extra ordinarie tjänstemän i högre lönegrad än 20:

12 distriktsingenjörer	Eo 26
8 vägingenjörer	Eo 26
6 ingenjörer	Eo 24
13 ingenjörer	Eo 21;

5:o) förklara, att befattningarna såsom arbetschef i C 5 skola tillsättas medelst förordnande på viss tid;

6:o) godkänna följande avlöningsstat för vägförvaltningarna, att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1946/47:

Avlöningsstat.

	Kronor
1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i>	2 962 400
2. Avlöningar till icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i>	2 536 400
3. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i>	742 400

Summa kronor 6 241 200;

7:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda de övergångsbestämmelser, som må erfordras i anledning av omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna;

8:o) för budgetåret 1946/47 under sjätte huvudtiteln anvisa följande förslagsanslag, nämligen

till <i>Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:</i>	
<i>Avlöningar</i>	kronor 2 611 100,
därav 1 305 600 kronor att avräknas mot	
automobilskattebidragen;	
till <i>Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:</i>	
<i>Omkostnader</i>	» 740 000,
därav 370 000 kronor att avräknas mot	
automobilskattebidragen;	
till <i>Vägförvaltningarna: Avlöningar</i> ..	» 6 241 200,
att avräknas mot automobilskattebidragen;	
samt	
till <i>Vägförvaltningarna: Omkostnader</i> ..	» 1 405 000,
att avräknas mot automobilskattebidragen;	

II. att motionerna I: 358 och II: 549 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda;

III. att riksdagen må, i anledning av motionen II: 548, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva tillkänna vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 18 juni 1946.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Bäckström, Karl Andersson, Mannerskantz, Gustaf Karlsson, Gällström, Näsström, Gustav Emil Andersson, Rosenberg, Hesselbom* och *Ivar Persson*; samt

från andra kammaren: herrar *Eriksson* i Stockholm, *Ward, Falla, Bergström, Rubbestad, Andersson* i Malmö, *Mårtensson, Pettersson* i Dahl, *Malmberg* i Skövde, *Åkerström, Petterson* i Degerfors och *Birke*.