

Nr 129

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ny organisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, m. m.; given Stockholms slott den 23 september 1966.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

BERTIL

Olof Palme

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs -- på grundval av ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen framlagt betänkande (SOU 1965: 47) -- förslag fram till ny organisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämte vissa ändringar i väg- och vattenbyggnadsverkets regionala organisation. Verksamheten inom den centrala administrationen föreslås fördelad på fem avdelningar, nämligen driftavdelningen, byggnadsavdelningen, tekniska avdelningen, ekonomiavdelningen och administrativa avdelningen. Under driftavdelningen sorterar vägförvaltningarna och tre projekteringskontor, vilka motsvaras av de nuvarande tre planeringsavdelningarna. För väg- och brobyggnadsverksamheten föreslås en regional organisation med tills vidare tre byggnadsdistrikt, omfattande sammanlagt nio län.

Verket föreslås få en lekmannastyrelse bestående av fem ledamöter med generaldirektören som ordförande. Verket föreslås få namnet ändrat till statens vägverk med den nuvarande styrelsen som centralförvaltning.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott
den 23 september 1966.*

N ä r v a r a n d e :

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, anmäler — efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter — fråga angående *ny organisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, m. m.*, och anför.

I prop. 1966: 51 angående anslag till avlöningar och omkostnader för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för budgetåret 1966/67 anmälde jag att ett förslag till vissa organisatoriska förändringar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna hade utarbetats inom kommunikationsdepartementet på grundval av det av väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen framlagda betänkandet *Statens vägverk* (SOU 1965: 47). Förslaget hade föranlett förhandlingar med personalorganisationerna rörande vissa tjänster i den tilltänkta organisationen. Någon förhandlingsöverenskommelse hade emellertid dittills inte uppnåtts. Sedermera har sådan överenskommelse träffats. Beredningen av ärendet har nu avslutats och jag anhåller att nu få redogöra för den närmare.

A. Väg- och vattenbyggnadsverkets organisation

I. Inledning

1. Utredningsuppdraget m. m.

För att verkställa översyn av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation tillkallade dåvarande departementschefen den 28 juni 1963, med stöd av ett av Kungl. Maj:t samma dag lämnat bemyndigande, särskilda sakkunniga, nämligen direktören i Svenska riksbyggen Erik Severin, tillika ordförande, direktören Lars Lokrantz samt generaldirektören Ingmar Wetterblad.

De sakkunniga, som antagit benämningen *väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen*, har den 17 juni 1965 överlämnat betänkandet *Statens vägverk* (SOU 1965: 47) i vilket föreslås ny organisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämte vissa ändringar i den regionala organisationen för väg- och vattenbyggnadsverket.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av överbefälhavaren, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statens geotekniska institut, statens biltrafiknämnd, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, riksrevisionsverket, domänstyrelsen, lantbruksstyrelsen, lantmäteristyrelsen, rikets allmänna kartverk, skogsstyrelsen, överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap, arbetsmarknadsstyrelsen, civilförsvarsstyrelsen, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, länsförvaltningsutredningen, länsindelningsutredningen, personalutbildningsberedningen, 1964 års transportforskningsutredning, vägplaneutredningen, 1960 års vägsakkunniga, centrala civila transportkommittén (CCT), Svenska stadsförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska konsulterande ingenjörers förening, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Ingeniörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission, Länsvägnämndernas förbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Näringslivets trafikdelegation, Svenska byggnadsentreprenörföreningen, Svenska vägarbetareförbundet samt Svenska väg- och vattenbyggares riksförbund (SVR). Lantmäteristyrelsen har bifogat yttranden från överlantmätrarna i Örebro och Norrbottens län och distriktslantmätaren i Uddevalla södra distrikt samt skogsstyrelsen från skogsvårdsstyrelserna i Örebro och Gävleborgs län. Vidare har överståthållarämbetet och ett antal länsstyrelser bifogat yttranden från bl. a. vägförvaltningar, länsvägnämnder, länsarkitekter, städer och kommuner. Härjämte har riksarkivet i särskild skrivelse framfört vissa synpunkter.

De förslag till lönegradsplacering av vissa tjänster, som redovisas i det följande, har varit föremål för förhandlingar mellan statens avtalsverk och berörda personalorganisationer. Avtal har sedermera träffats angående löneställningen för de i förslaget ingående tjänsterna. Kungl. Maj:t och riksdagens lönelegation har godkänt avtalet.

2. Väg- och vattenbyggnadsverkets nuvarande organisation och arbetsuppgifter m. m.

Väg- och vattenbyggnadsverkets arbetsuppgifter och kompetensområde regleras genom instruktionen den 3 december 1965 (nr 688) för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna. Enligt instruktionen är styrelsen central förvaltningsmyndighet för ärenden om allmänna vägar och gator, enskilda vägar, vägtrafiken samt vatten- och avloppsanläggningar. Styrelsen utövar även viss kontroll över enskilda järnvägar och spårvägar. Vidare är styrelsen chefsmyndighet för statens bilinspektion. Vägförvaltning har inom sitt verksamhetsområde hand om den allmänna väghållningen på landsbygden. Dessutom handlägger vägförvaltning ärenden om väg- och gatuhållningen i städer och samhällen som är väghållare samt ärenden om enskilda vägar.

De viktigaste författningarna som reglerar väg- och vattenbyggnadsverkets verksamhet är lagen den 30 juni 1943 (nr 431) om allmänna vägar, vägstadgan den 30 juni 1943 (nr 437), lagen den 30 juni 1943 (nr 436) om vägnämnder och länsvägnämnder, förordningen den 27 maj 1960 (nr 374) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen, lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar samt kungörelsen den 19 september 1952 (nr 793) angående statsbidrag till enskild väghållning.

Väghållningen omfattar byggande och underhåll. Väghållare är på landet kronan och inom stads område staden. Kronan kan dessutom vara väghållare inom visst område av stad eller inom staden i dess helhet. Vidare kan köping eller annat samhälle, för vilket byggnadslagens bestämmelser för stad äger tillämpning (stadsliknande samhälle), vara väghållare inom sitt område.

Väghållningen inom de områden där kronan är väghållare ombesörjs under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av vägförvaltningarna i länen. I planläggningen av vägbyggnadsverksamheten deltar väg- och vattenbyggnadsverket tillsammans med länsstyrelser, städer, länsvägnämnder och vägnämnder. Planläggningen innefattar beträffande de områden inom vilka kronan är väghållare dels förberedande utredning om behovet av väg, dels upptagande av vägföretaget i flerårsplan i den ordning som betingas av dess angelägenhetsgrad, dels upprättande och fastställande av arbetsplan. Flerårsplan upprättas för varje län och redovisar de vägföretag som beräknas komma till utförande under en femårsperiod.

Väg- och vattenbyggnadsverket utför förutom ordinarie vägbyggnadsarbeten även sådana beredskapsarbeten, som inte verkställs genom arbetsmarknadsverkets försorg. Arbetena utförs i egen regi eller som entreprenader.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har som chef en generaldirektör som, med vissa undantag, ensam beslutar i frågor i vilkas prövning han deltar. Vidare finns hos styrelsen en överdirektör som är generaldirektörens ställföreträdare. Inom styrelsen finns följande nio byråer, nämligen administrativa byrån, vägbyrån, konstruktionsbyrån, byggnads- och underhållsbyrån, förråds- och verkstadsbyrån, trafikbyrån, vatten- och avloppsbyrån, juridiska byrån och försvarsbyrån. Dessutom finns en rationaliseringsavdelning och en sakkontrollavdelning. Förråds- och verkstadsbyrån förestås av en förrådsdirektör, var och en av administrativa byrån, juridiska byrån och försvarsbyrån av en byråchef samt var och en av övriga byråer av en överingenjör. Hos styrelsen är i övrigt anställda tjänstemän enligt personalförteckning samt annan personal i mån av behov och tillgång på medel.

En tablå över väg- och vattenbyggnadsverkets nuvarande organisation torde såsom bilaga få fogas till statsrådsprotokollet (*Bilaga 1*).

I fråga om de olika byråernas och avdelningarnas verksamhet och organisation gäller i huvudsak följande.

Vägbyrån handlägger ärenden rörande översiktlig planering och projektering i vad avser de områden där kronan är väghållare samt ärenden angående statsbidrag till byggande och underhåll av vägar och gator i städer och samhällen, som är väghållare, och till enskilda vägar. Byrån sammanställer vidare styrelsens årliga framställning om anslag till väghållningen.

Konstruktionsbyrån handlägger ärenden rörande broar och andra konstbyggnader.

Byggnads- och underhållsbyrån svarar för ledningen av byggnads- och underhållsverksamheten inom de områden där kronan är väghållare. Inom byrån handläggs även frågor rörande arbetarpersonal, arbetarskydd och utbildningsverksamhet.

Förråds- och verkstadsbyrån handlägger ärenden rörande verkets maskiner och förråd. Verksamheten omfattar upphandling och förvaltning av vägväsendets fastigheter, maskiner, motorfordon, grustag och effektförråd. Under byrån sorterar i tekniskt och ekonomiskt avseende tretton depåverkstäder och fyra centralförråd.

Trafikbyrån handhar ärenden avseende trafiksäkerheten såväl från vägteknisk som från fordonsteknisk synpunkt. Byrån svarar även för ärenden om kontroll över enskilda järnvägar och spårvägar.

Vatten- och avloppsbyrån svarar för bl. a. planerings-, utvecklings- och normarbete på vatten- och avloppsområdet. Inom byrån handläggs även ärenden angående statsbidrag till vatten- och avloppsanläggningar.

Administrativa byrån handlägger personalärenden beträffande tjänstemannapersonalen inom verket, dock med undantag av frågor som rör utbild-

ningsverksamheten. Byrån har även hand om verkets medelsredovisning och informationstjänst samt frågor rörande kontorsdriften inom styrelsen. Vidare utarbetas styrelsens årliga framställning om anslag till avlöningar och omkostnader inom byrån.

Juridiska byrån handhar ärenden angående skadereglering, entreprenadtvister och konkurser samt vattenrättsliga och allmänt juridiska frågor. Vidare har byrån hand om ärenden avseende förvärv av mark för vägföretag samt ersättning för skada och intrång på fastighet i samband med utförande av sådana företag.

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

Genom samarbetsdelegationen för vägväsendet har styrelsen kontinuerligt samråd med vissa myndigheter och organisationer rörande uppföljande och genomförande av 1957 års vägplan. I delegationen ingår representanter för byggnadsstyrelsen, jordbruket, skogsbruket, näringslivet i övrigt, Svenska vägföreningen, Svenska stadsförbundet, Länsvägnämndernas förbund samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I varje län finns en vägförvaltning med en vägdirektör som chef. Den regionala organisationen inom väg- och vattenbyggnadsverket omfattar vidare 23 länsingenjörskontor för vatten- och avloppsfrågor. Dessa kontor sorterar under styrelsen. Bilinspektionen består av 15 bilinspektionsdistrikt. Förutom de nämnda enheterna finns regionalt för vissa projekteringsuppgifter tre planeringsavdelningar, som är underställda styrelsens vägbyrå.

Vägförvaltning är i de flesta fall organiserad på fyra avdelningar och en fristående sektion, nämligen en projekteringsavdelning, en byggnadsavdelning, en underhållsavdelning, en kansliavdelning samt en sektion för enskilda vägar.

För verksamheten inom väg- och vattenbyggnadsverket anvisar riksdagen årligen anslag på riksstaten. Kostnaderna för såväl administrationen som väghållningen bestrids från anslag på driftbudgeten. För uppförande av garage- och förrådsanläggningar samt anskaffning av bl. a. motorfordon och vägmaskiner anvisas investeringsanslag på kapitalbudgeten. Nämnda tillgångar redovisas på en särskild kapitalfond, benämnd väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond.

II. Väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen

1. Allmänt om verksamheten inom väg- och vattenbyggnadsverket

Utredningen har antagit att den totala årliga byggnadsvolymen inom hela väg- och gatuområdet i förhållande till den nuvarande produktionen — uttryckt i 1965 års penningvärde — under den närmaste tioårsperioden kommer att stiga från en omslutning av 1 miljard kr. till ungefär 1,5 miljard kr., vilket innebär en produktionsökning med 3 à 4 % per år. I fråga om underhållsverksamheten anför utredningen att anslagen på riksstaten budgetåret 1965/66 till väg- och gatuunderhållet uppgår till ca 600 milj. kr. Med utgångspunkt från de av väg- och vattenbyggnadsverket beräknade underhållsbehoven anser utredningen att de årliga underhållskostnaderna relativt snart skulle komma att uppgå till 1 miljard kr. räknat i 1965 års penningvärde.

Mot bakgrund av bl. a. den expansion som kan väntas på väg- och gatubyggandets område samt nuvarande organisatoriska förhållanden har utredningen funnit att verksamheten inom väg- och vattenbyggnadsverket i fortsättningen måste ges en mera ekonomisk inriktning än hittills. Särskilt gäller detta för verkets huvuduppgift att svara för landsbygdens allmänna väghållning men även de övriga verksamhetsgrenarna bör i viss omfattning ha en sådan inriktning. Med hänsyn till att verket inte uppbär intäkter i sin verksamhet bör den ekonomiska inriktningen i första hand syfta till en noggrann uppföljning av kostnadsutvecklingen. Samtidigt gäller det att finna metoder för uppskattning av intäktssidan, så att verkets bedömningar i mesta möjliga mån kan grundas på ett principiellt krav om samhällelig lönsamhet.

Då expansionen inom vägväsendet kommer att i högre grad än f. n. bli beroende av tillgången på arbetskraft är det nödvändigt att fortlöpande rationalisera och utveckla verksamheten samt att på ett optimalt ekonomiskt sätt engagera tillgänglig arbetskraft. De interna redovisningsmetoder, som förutsätts för det ekonomiskt inriktade verket, bör ge underlag för kontinuerlig bedömning av den egna produktiviteten och rationaliseringseffekten samt för engagemang av utomstående. Utredningen är medveten om att den angivna inriktningen kan synas svår att kombinera med en ursprungligen för förvaltande uppgifter avvägd ämbetsverkstradition. Ett annat dilemma ligger i att lönsamheten inte är entydigt mätbar. Det förra problemet måste bemästras genom organisatoriska och administrativa åtgärder, som syftar till att göra miljön så företagsekonomiskt betonad som möjligt, och det senare genom en värdering av produktionen. Denna värdering kan uttryckas genom sådana begrepp som samhällsnytta och trafikantnytta.

Som väg- och vattenbyggnadsverkets allmänna målsättning bör gälla att de interna bedömningarna skall grundas på lönsamhetskalkyler. Denna

målsättning skall enligt utredningen vara generellt vägledande i alla val-situationer och på samtliga nivåer inom verket. I konsekvens härmed skall för sådana verksamheter som projektering, konstruktion och byggande gälla att de utförs i egen regi eller av utomstående beroende på vilken utförande-form, som vid det aktuella tillfället är mest fördelaktig från totalkostnads-synpunkt. Utredningen anser emellertid att verket alltid skall ha vissa mini-miresurser inom de angivna områdena.

Enligt utredningen kan den ekonomiska inriktningen inte gälla på samma sätt vid handläggningen av frågor rörande väg- och gatuhållningen i städerna och enskilda vägar. Ett accepterande av denna inriktning innebär emellertid att motsvarande krav i princip ställs på handläggningen av ärenden inom de nämnda verksamhetsområdena.

I den företagspolitik som krävs för att fullfölja den angivna målsättningen måste bl. a. ingå att man skapar en självständig långtidsplanering och ett ekonomisystem som är koordinerat med denna. Med utgångspunkt härifrån anlägger utredningen följande synpunkter på uppläggningsplaneringen av verkets egen långtidsplanläggning och på dess deltagande i den översiktliga planeringen.

Den översiktliga planeringen avser att för en längre tidsperiod förutse behoven inom väg- och gatuväsendet på grundval av prognoser för utvecklingen inom olika sektorer av samhällslivet. Den bedömning av samhällets resurser, som därvid måste göras, medför att den översiktliga väg- och gatuplaneringen ligger utanför verket. Däremot bör det direkta utrednings- och sammanställningsarbetet utföras inom detta. Den översiktliga planeringen måste med jämna mellanrum sammanfattas i vägplaner för längre tidsperioder under medverkan av verket och andra organ.

Enligt utredningens mening skall verket såsom ansvarigt samhällsföretag för väg- och gatuväsendet kontinuerligt följa förändringarna inom de för vägväsendets översiktliga planering viktiga områdena. Denna verksamhet bör inriktas på sådana problem som uppföljning av i vilken grad den senaste vägplanen kan uppfyllas, bedömning av de aktuella prognosernas tillförlitlighet, studium av frågor om detaljändringar på grund av de faktiska förhållandena m. m. En väsentlig del av arbetsuppgifterna skall avse att skaffa fram och bearbeta trafikstatistik samt annat underlag för kommande vägplaneöversyner så att dessa i stigande omfattning kan baseras på i förväg framtaget material.

Långtidsplanläggningen avser enligt utredningens mening att inom ramen för den vägpolitik statsmakterna utformar tillgodose verkets behov av handlingsprogram. Tekniskt sett antas långtidsplanläggningen redovisa särskilt angivna företag som anses aktuella för utbyggnad eller andra åtgärder inom en relativt begränsad tidsperiod.

I fråga om långtidsplanläggningen av det allmänna vägnätets utbyggnad anför utredningen, att nuvarande former för denna planläggning inte utan

vidare kan kombineras med den ekonomiska inriktning som angetts i det föregående. Den nuvarande långtidsplanläggningen beträffande vägbyggnad sker huvudsakligen inom flerårsplanernas ram. Utredningen anser att det blir nödvändigt för väg- och vattenbyggnadsverket att utforma en självständig planläggning som komplement till den nuvarande flerårsplanläggningen. För en samordnad inriktning av planläggningen och en effektivare utnyttjning av tillgängliga resurser bör enligt utredningen långtidsplanläggningen avse större områden än län. Resultatet av planläggningen inom varje område bör redovisas i särskilda produktionsprogram, vilka bör avse såväl byggande som underhåll och andra verksamhetsgrenar.

Planläggningen bör vara rullande och varje år omprövas och kompletteras på verksledningsnivå. Verksledningen bör få egna resurser för de utredningar som behövs för det årliga arbetet med översiktlig planering och långtidsplanläggning.

Utredningen förordar att landet indelas i sex planläggningsområden. Därvid bör bl. a. eftersträvas att erhålla näringsgeografiskt sammanhängande områden med i möjligaste mån enhetliga transport- och trafikförhållanden. Den närmare avgränsningen av planläggningsområdena bör utredas.

Liksom för större delen av statsförvaltningen gäller för väg- och vattenbyggnadsverket att bokföring och redovisning hänför sig till de kassamässiga in- och utbetalningarna. Eftersom bl. a. kapitaltjänstkostnader och andra kalkylmässiga kostnader över huvud taget inte bokförs och någon kostnadsfördelning på projekt inte sker lämnar redovisningen inte direkt uppgift om totalkostnaden för ett visst verksamhetsområde. Därmed ger den inte heller enligt utredningens mening tillräckligt underlag för de avvägningar som ett ekonomiskt inriktat väg- och vattenbyggnadsverk måste göra.

I fråga om de statliga kapitalfonderna har statsbokföringen efter hand kompletterats med kostnadsredovisning parallellt med den kassamässiga redovisningen. Inom väg- och vattenbyggnadsverkets område gäller sådan redovisning för verkets förrådsfond.

Statsmakternas styrning av verksamheten inom verket sker i första hand genom ställningstaganden till de årliga anslagen för bl. a. underhåll och byggande av vägar och gator. En sekundär styrning sker genom att statsmakterna beviljar anslag till avlöningar och omkostnader. Möjligheten att styra verksamheten via sistnämnda anslag begränsas dock enligt utredningen väsentligt av att lönekostnaderna för ungefär hälften av de regionalt placerade tjänstemännen och för all arbetarpersonal inte redovisas under avlöningsanslagen utan direkt belastar anslagen till byggande eller underhåll.

Utredningen anser att verkets framtida system för redovisning av kostnader och prestationer i första hand blir avgörande för i vad mån den i det föregående redovisade inriktningen av verksamheten kan realiseras. Utformningen av ekonomisystemet och uppbyggnaden av verkets nya organisation bör därför enligt utredningens mening ske med sikte på att man

skall få så klart avgränsade befogenhets- och ansvarsförhållanden som möjligt och bygga på principen att chefen för en organisationsenhet inför sin överordnade har ett ansvar som helt täcker enhetens verksamhetsområde. Detta innebär att chefen inom givna riktlinjer har ansvar inte bara för verksamheten som sådan utan även för ekonomi, personal, anläggningar, materiel, organisation m. m. Ekonomifunktionen i det nya verket bör enligt utredningen koordineras med den föreslagna långtidsplanläggningen samt med lagstiftningens regler för flerårsplanläggning och ekonomiska avvägningar. Primärt bör ekonomisystemet avse verkets egen väghållningsuppgift men utredningen förutsätter, att det även byggs ut för övriga arbetsuppgifter, bl. a. bidragsgivningen till byggande och underhåll av vägar och gator i städer och samhällen som är väghållare.

Grundläggande för utformningen av ekonomisystemet måste vara att kostnader och prestationer, inberäknat kalkylmässiga kostnader, fördelas på lämpliga kostnadsbärare enligt en bestämd kontoplan. Den interna redovisningen måste vara så uppbyggd, att den samtidigt på ett enkelt sätt ger material för den vanliga statsbokföringen.

Väg- och vattenbyggnadsverkets ekonomiska redovisning granskas av riksrevisionsverket. Då det nya ekonomisystemet förutsätter att den vanliga statsbokföringen samordnas med den interna kostnadsredovisningen bör enligt utredningen verket i framtiden vid sidan av den nuvarande externa revisionen bedriva egen kameral revision. Inom verket bör även bedrivas sakrevisionell verksamhet.

Utredningen anser att det förordade ekonomisystemet inom sig kan rymma den särskilda redovisning som f. n. sker av verkets maskin- och förrådsrörelse. Verkets kostnadsavvägningar bl. a. i fråga om val av utförande i egen regi eller genom utomstående torde därmed kunna ske oberoende av den särskilda fondredovisningen. Enligt utredningens mening synes denna redovisning kunna avvecklas.

2. Synpunkter på ny organisation

Arbetsuppgifter

Väg- och vattenbyggnadsverkets arbetsuppgifter omfattar numera i huvudsak väg- och gatufrågor. Ytterligare renodling av arbetsuppgifterna synes bli aktuell inom de närmaste åren. I den av riksdagen godkända prop. 1965: 97 (JoU 16, rskr 255) har Kungl. Maj:t angett vissa riktlinjer för vatten- och luftvårdens organisation. Sålunda avses vatten- och avloppsbyrån inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämte statens vatteninspektion och statens luftvårdsnämnd fr. o. m. den 1 juli 1967 sammanföras med statens naturvårdsnämnd till ett centralt organ för hela naturvårdsområdet. Länsingenjörskontoren avses vid samma tidpunkt inordnas i länsstyrelserna.

Bilförarutredningen har i sitt gemensamt med körtidsutredningen avgivna betänkande Statens trafikverk (SOU 1965: 43) föreslagit att det i direktiven till bilförarutredningen skisserade trafikverket bör komma till stånd. För att genomföra detta förslag erfordras regler för gränsdragningen mellan nämnda verk och väg- och vattenbyggnadsverket i fråga om handläggningen av trafiksäkerhetsfrågorna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen anser att de framtida arbetsuppgifterna för väg- och vattenbyggnadsverket bör begränsas till väg- och gatuväsendet. Vid utformningen av organisationsförslaget har utredningen därför utgått från att följande arbetsuppgifter bör åligga verket.

1. Ansvaret för den allmänna väghållningen på landsbygden.

2. Handläggning av ärenden angående väg- och gatuhållningen i städer och samhällen som är väghållare samt angående enskilda vägar.

3. Deltagande inom väg- och gatuområdet i samhällsplanering och trafiksäkerhetsarbete samt planering och utförande av beredskapsarbeten.

Företagsform

Väg- och vattenbyggnadsverkets utpräglat tekniska och ekonomiska verksamhet med en ökande total budgetomslutning inklusive beredskapsarbeten i egen regi inom väg- och gatuväsendets område av f. n. ca 1,6 miljard kr. utgör enligt utredningens mening en betydande samhällsekonomisk faktor som i och för sig skulle kunna anföras som motiv för att ombilda verket till affärsdrivande verk. Enligt utredningens åsikt är dock en sådan ombildning inte lämplig främst av den anledningen att verket inte uppbär intäkter. Som ytterligare skäl för att behålla nuvarande företagsform anges att verket har kvar en del uppgifter av offentlig-rättslig natur. Utredningen anser att man genom olika administrativa och organisatoriska åtgärder kan ge verket möjligheter att handla företagsmässigt inom ämbetsverkets ram. Bl. a. innebär de av utredningen föreslagna riktlinjerna för ekonomisk styrning och kontroll ökade möjligheter till företagsmässigt uppträdande.

Verkets ledning

Utredningen har närmare övervägt lämpligheten av att införa beslutande lekmannastyrelse för verket. Liksom i fråga om verkets företagsform kan prövningen av vissa ämbetsverksuppgifter enligt utredningens mening anföras som argument mot att en sådan styrelse införs. Utredningen anser emellertid att beslut i sådana ärenden liksom hittills kan träffas inom den centrala företagsledningen. Utredningen understryker betydelsen av att det framtida verket genom en lekmannastyrelse får nära kontakter med ledande representanter för övrig allmän förvaltning och enskilt näringsliv. De vidgade utblickar som en lekmannarepresentation ger, bör bli särskilt värdefulla för det organisatoriska och administrativa nyskapande som erfordras för att göra verket till ett mera ekonomiskt inriktat samhällsföretag. Enligt

utredningens mening talar även motiven vid införandet av lekmannastyrelser inom de affärsdrivande verken för att det framtida väg- och vattenbyggnadsverket erhåller en sådan styrelseform.

Den direkta ledningen av verket bör utövas av generaldirektören med biträde av cheferna för huvudenheterna. Om den nuvarande fackmannastyrelsen ersätts med en lekmannastyrelse bör de omedelbara kontakterna mellan generaldirektören och de närmaste cheferna ske inom ramen för en direktion, bestående av generaldirektören och cheferna för huvudenheterna. Inom direktionen bör tas upp frågor av principiell betydelse som berör flera huvudenheter.

Organisationens uppbyggnad

Utredningen har bedömt det vara nödvändigt att angripa organisationsproblemet utan bundenhet till vad som f. n. gäller i fråga om organisatorisk uppbyggnad. Därvid har eftersträvat en organisationsform som utan principiella förändringar kan anpassas till väsentligt vidgad arbetsvolym.

Utredningen har vid sina överväganden om ny organisation funnit det lämpligt att indela den utåtriktade verksamheten i linjeuppgifter och ämbetsverksuppgifter. Till de förra räknas projektering, byggande och underhåll av landsbygdens allmänna vägnät samt förvaltning av maskiner, grustag, verkstads- och garagebyggnader m. m. Till ämbetsverksuppgifterna hänförs t. ex. översiktlig planering samt bidragsgivning till väg- och gatuhållning i städer och till enskilda vägar. Bland sistnämnda uppgifter ingår även den administrativa behandlingen av arbetsplaner. Likaså är verkets deltagande i samhällsplanering och trafiksäkerhetsarbete samt dess handläggning av frågor rörande normer och anvisningar för konstruktion av vägar, gator och broar att anse som ämbetsverksuppgifter. Förutom dessa uppgifter har verket att handlägga företagsadministrativa frågor, som omspannar hela företaget. Hit räknas de centrala ekonomi- och personalfunktionerna, den juridiska verksamheten, utbildningsfrågorna, informationstjänsten, gemensamma organisationsfrågor samt sakrevision och kameral revision.

Det allmänna kravet att organisationen skall byggas upp med så väl avgränsade verksamhetsområden som möjligt kommer att leda till olika storlek och varierande inflytande för enheter på samma organisationsnivå. Hänsyn härtill måste tas vid lönesättningen för de olika enheternas chefer.

Utredningen har funnit att verkets framtida organisation kan tänkas uppbyggd på i första hand två principiellt olika sätt. Det första alternativet grundas på en genom hela organisationen tillämpad vertikal uppdelning av arbetsuppgifterna mellan huvudenheter för resp. linjeuppgifter, ämbetsverksuppgifter och företagsadministrativa frågor. Det andra alternativet baseras på att i första hand linjeuppgifterna uppdelas i en central och en regional del, vardera bestående av ett antal huvudenheter som lyder direkt under verkschefen. Formellt är verkets nuvarande organisation av denna

karaktär. Utredningen har funnit att det första alternativet erbjuder möjligheter till en väsentligt effektivare organisation än den som skulle följa av det andra alternativet och har därför valt förstnämnda alternativ till utgångspunkt för utformningen av organisationsförslaget.

Den viktigaste linjeuppgiften för väg- och vattenbyggnadsverket är att direkt svara för den allmänna väghållningen på landsbygden. Med hänsyn till att denna uppgift särskilt från ansvarssynpunkt är avgränsad från verksamheten i övrigt, bör den enligt utredningens mening hänföras till en huvudenhet. Till denna bör även knytas ansvaret för de övriga linjeuppgifterna, såsom förvaltning av verkets fordons- och maskinpark m. m. Häremot kan invändas att en sådan organisationsenhet blir alltför omfattande och dominerande. Dessutom kan anföras att enheten blir tung att administrera med hänsyn till att väghållningen på landsbygden är verkets regionala uppgift.

Utredningen har funnit att den dominerande ställningen inte kan anföras såsom skäl mot att ansvaret för väghållningen på landsbygden ligger samlat hos en huvudenhet. Snarare torde det vara fördelaktigt att större delen av verksamheten kan ske under likartade företagsmässiga former. Huvudenhetens verksamhetsvolym kan emellertid reduceras utan att dess ansvarsställning principiellt förändras. Sålunda synes väg- och brobyggnadsverksamheten i egen regi och på entreprenad kunna överlätas till en fristående huvudenhet.

För att ansvarsförhållandet mellan de två huvudenheterna skall definieras tillfredsställande erfordras närmare regler för fördelningen av ansvaret. Dessa regler skall grundas på att väghållningsenheten såsom beställare, byggherre eller förvaltare görs huvudansvarig för landsbygdens väg- och gatunät. Byggnadsenhetens ekonomiska och tekniska ansvar såsom verkets interne byggnadsentreprenör är däremot i princip begränsat till att endast avse enhetens delaktighet i varje väg- eller broprojekt för sig. Utredningen har även funnit att exempelvis projektering och konstruktion av broar är verksamhetsgrenar som inte behöver utföras inom väghållningsenheten.

I handläggningen av frågor rörande projektering av allmänna vägar ingår fastställelse av arbetsplaner såsom en uppgift av ämbetsverkskaraktär. I detta avseende är uppdelningen mellan linjeuppgifter och ämbetsverksuppgifter inte konsekvent iakttagen såsom princip för avgränsning av väghållningsenhetens verksamhetsområde. Eftersom denna svarar för väghållningen på landsbygden skall vägförvaltningarna såsom närmast regionalt ansvariga för denna uppgift lyda under väghållningsenheten.

Enligt utredningen finns motiv för att sammanföra ämbetsverksuppgifterna, med undantag för fastställelse av arbetsplaner, till en huvudenhet. Det bör vidare vara lämpligt att denna enhet samordnar verkets tekniska utvecklingsarbete. De olika underenheterna inom denna huvudenhet avses att i egenskap av specialister inom olika områden i varierande omfattning

fungera såsom konsulter åt i första hand väghållningsenheten med underlydande organ.

Utredningen har beträffande de företagsadministrativa frågorna funnit att ekonomifrågorna bör få en självständig ställning inom en egen huvudenhet. Avgörande för utredningens ställningstagande har varit att de ekonomiska bedömningarna avses få en så framträdande roll inom det nya verket att ekonomifunktionen måste ges en häremot svarande organisatorisk ställning.

Till en administrativ huvudenhet hänförs alla övriga frågor av företagsadministrativ art såsom den centrala personalfunktionen, den juridiska verksamheten, utbildningsfrågorna, informationstjänsten och gemensamma organisationsfrågor. Beträffande den sakrevisionella verksamheten och den kamerala revisionen anser utredningen det lämpligt att dessa båda uppgifter förs till en särskild enhet direkt under verkschefen.

Med hänsyn till länsstyrelsens centrala uppgift att främja länets utveckling fäster väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen stort avseende vid den regionala anknytningen av vägväsendets planläggning, vilken även framdeles bör ske inom vägförvaltningarna i samråd med länsmyndigheterna.

Underhållet av det befintliga vägnätet är en viktig regional uppgift för vägväsendet. För att lösa denna på ett rationellt sätt föreligger i och för sig inget behov av direkt koordinering över länsgränserna. Utredningen anser därför att länet även i fortsättningen bör utgöra det regionala området för vägunderhållet.

I viss utsträckning utförs projektering av större vägföretag genom arbetsenheter utanför vägförvaltningarna. F. n. finns tre sådana för flera län gemensamma planeringsavdelningar placerade i Stockholm, Göteborg och Växjö. Utredningen har funnit fördelarna med sådana enheter så väsentliga att det bör ske en utbyggnad av denna organisation. Arbetsområdena för enheterna bör sammanfalla med de förut berörda områdena för långtidsplanläggningen. Ifrågasvarande enheter för vilka föreslås benämningen projekteringsavdelningar, avses vara självständigt inordnade i väghållningsenheten.

Huvuddelen av byggandet i egen regi och på entreprenad bör enligt utredningens mening kunna ske genom en regional byggnadsorganisation som är skild från vägförvaltningen och inordnad i huvudenheten för byggandet. Arbetsområdena för den regionala byggnadsverksamheten bör sammanfalla med planläggningsområdena. Mellan vägförvaltningarna och den regionala projekterings- resp. byggnadsorganisationen skall i fråga om ekonomiskt och fackmässigt ansvar principiellt gälla liknande förhållanden som f. n. råder mellan beställaren/vägförvaltningen och utomstående konsulter eller entreprenörer.

Genom den angivna fördelningen av de regionala arbetsuppgifterna behålls länsinflytandet på planläggningen av det allmänna vägnätets utform-

ning och utbyggnad samtidigt som det skapas förutsättningar för tekniskt och personellt specialinriktade regionala enheter för direkta projekteringsuppdrag samt för upphandling och utförande av kvalificerade byggnadsuppgifter. Den föreslagna uppdelningen bör vidare öka möjligheterna för vägförvaltningarna att aktivt delta i länets och de i detta ingående städernas planeringsfrågor. Uppläggningsen av den regionala organisationen är även sådan att den kan anpassas till eventuellt ändrade områden för den statliga regionala förvaltningen.

Såvitt utredningen funnit har det regionala samarbetet beträffande gatufrågorna i stort sett fungerat tillfredsställande. Utredningen uttalar sig för att väg- och vattenbyggnadsverket i framtiden med hänsyn till den nya målsättningen får vidgade möjligheter att på tidigt stadium medverka i städernas planläggning för utbyggnad av trafiklederna. Verket bör sålunda kunna ta initiativ till utredningar och t. o. m. ges möjligheter föranstalta om långsiktig planering inom städernas områden. Bidragsgivningen till städerna bör på lämpligt sätt inordnas i verkets nya ekonomisystem och förutsättningarna för ett flerårigt planläggningssystem — liknande den föreslagna långtidsplanläggningen för landsbygdens väghållning — för de bidragsberättigade väg- och gatuarbetena närmare undersökas.

3. Förslag till ny organisation

Verksledning m. m.

Med hänsyn till att verksamheten i framtiden torde bli begränsad till enbart väg- och gatuområdet föreslår utredningen att den statliga organisationen inom väg- och gatuväsendet benämnes Statens vägverk. Termen styrelse bör reserveras för verkets egentliga styrelse. Den nuvarande namnformen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom beteckning för den centrala administrationen bör därför bytas ut mot benämningen Statens vägverks centralförvaltning. Vidare föreslås att de nuvarande vägförvaltningarna i fortsättningen benämnes vägdistrikt.

Utredningen förordar att vägverket ställs under ledning av en kollegialt beslutande styrelse och en generaldirektör såsom chef. I styrelsen bör ingå fem ledamöter. I denna bör verkets generaldirektör vara självskriven som ledamot och ordförande. De övriga fyra ledamöterna bör representera annan allmän förvaltning och enskilt näringsliv. Styrelsen bör benämnas Kungl. vägstyrelsen.

Under vägstyrelsen skall den direkta ledningen av vägverket utövas av generaldirektören med biträde av cheferna för huvudavdelningarna. Utredningen föreslår att generaldirektören och cheferna för dessa avdelningar tillsammans bildar en direktion. Denna förutsätts få ställning som samrådsorgan med uppgift att utforma verkets praktiska företagspolitik och samordna relationerna till utomstående myndigheter och organ.

Huvudavdelningarna

Utredningen föreslår att verksamheten delas upp på fem huvudavdelningar, nämligen en för drift och förvaltning, en för byggnadsproduktion, en teknisk huvudavdelning, en för ekonomi samt en för administration.

Organisationsenheten *Drift och förvaltning* föreslås bli huvudavdelning för den allmänna väghållningen på landsbygden med underlydande regional organisation bestående av vägdistrikt och fristående projekteringsavdelningar.

Under *Byggnadsproduktion* avses sortera större delen av den egentliga byggnadsverksamheten i egen regi och på entreprenad med underlydande regional organisation bestående av byggnadsdistrikt.

Tekniska huvudavdelningen föreslås bli huvudavdelning för vissa specialfrågor av teknisk-administrativ natur, vilka i princip åligger vägverket såsom ämbetsverk, samt samordnande enhet för verkets tekniska utvecklingsfrågor.

Huvudavdelningen *Ekonomi* blir den centrala enheten för ekonomifunktionen och för samordning av inköps- och förrådsverksamheten.

Till *Administration* föreslås förläggas företagsadministrativa frågor rörande bl. a. personal, juridik, utbildning, organisation och information.

Cheferna för de olika huvudavdelningarna föreslås få tjänstetiteln tekniska direktörer resp. ekonomidirektör och administrativ direktör.

För den interna sakrevisionen och kamerala granskningen föreslås en revisionssektion direkt under generaldirektören. I administrativt avseende bör sektionen betjänas av den administrativa huvudavdelningen.

En tablå över utredningens förslag till organisation för vägverket torde såsom bilaga (*Bilaga 2*) få fogas till statsrådsprotokollet.

I fråga om organisationen inom huvudavdelningarna anför utredningen bl. a. följande.

Utredningen föreslår, att huvudavdelningen för *d r i f t o c h f ö r v a l t n i n g* delas in i fyra sektioner, nämligen program-, projekterings-, drift- och maskinsektionerna samt en fristående försvarsavdelning.

Programsektionen avses vara det centrala samordnings- och beredningsorganet för den nya långtidsplanläggningen inom huvudavdelningens verksamhetsområde, inklusive uppföljning i kostnadshänseende av i första hand byggnads- och underhållsverksamheten, samt för flerårsplanläggningen av vägnätets utbyggnad på landsbygden. Den skall vara samordnande, rådgivande och i begränsad omfattning utredande organ för ekonomifunktionen inom huvudavdelningen samt ansvarig för de tekniska underlagen till anslagsäskandena beträffande den allmänna väghållningen på landsbygden. Till ett sekretariat inom sektionen hänförs huvudavdelningens administrativa ärenden.

Projekteringssektionen skall vara rådgivande organ för vägdistrikt och projekteringsavdelningar i frågor om projektering — inklusive inventering

och utredning — av ny- och ombyggnader på landsbygdens allmänna vägnät samt kontrollera denna verksamhet och granska upprättade förslag till arbetsplaner. Vidare skall sektionen införskaffa material och föra centralt register över trafikens struktur och omfattning m. m. samt vägnätets beskaffenhet.

Driftsektionen skall ge anvisningar och utöva kontroll beträffande underhållet av vägar och gator, färjetrafik samt inom vägdistriktet förekommande byggnadsarbeten. Sektionen bör dessutom ha motsvarande arbetsuppgifter beträffande arbetarskyddet och vara huvudavdelningens organ för frågor rörande arbetarpersonal och trafiksäkerhet samt för rationalisering inom underhållet och verkstadsrörelsen.

Maskinsektionen skall dels förvalta och övervaka skötseln av motorfordon, maskiner, färjor, fastigheter och husbyggnader för stadigvarande bruk samt grustag och andra fyndigheter, dels vara verkets specialorgan för maskin- och verkstadsfrågor. Sektionen skall vidare inom sitt område svara för det tekniska underlaget till verkets framställningar om investeringsanslag för förrådsfonden.

Försvarsavdelningen har att initiera och samordna vägväsendets krigsplanläggning och förbereda vägverkets krigsorganisation. Vägväsendets krigsförberedelsearbete m. m. bör helt åvila vägverket. Chef för försvarsavdelningen bör därför vara verkets egen tjänsteman. Vid vägverket bör dock utanför verkets organisation finnas en militär befattningshavare med uppgift att svara för kontakten mellan verket och krigsmakten samt att tillhandahålla militär sakkunskap.

Den regionala organisationen under huvudavdelningen för drift och förvaltning bör enligt utredningens förslag bestå av 24 vägdistrikt samt fristående projekteringsavdelningar till ett antal, som anpassas efter behovet.

Vägdistriktet skall vart och ett inom sitt län ha det regionala ansvaret för den allmänna väghållningen på landsbygden och i städer där kronan är väghållare. I de fall länet ingår i arbetsområde för en projekteringsavdelning skall distriktet som regel utföra projektering endast av mindre omfattande vägprojekt. Utredningen har funnit, att organisationen för ett vägdistrikt i regel kan utgöras av en planeringsavdelning, en driftavdelning, en kansliavdelning och ett fristående kontor för enskilda vägar.

Vidare anser utredningen att antalet fristående *projekteringsavdelningar* f. n. bör begränsas till tre och föreslår, att de nuvarande planeringsavdelningarna i Stockholm, Göteborg och Växjö ombildas till fristående projekteringsavdelningar.

Den centrala organisationen för huvudavdelningen för **b y g g n a d s p r o d u k t i o n** föreslås bestå av två sektioner och två fristående avdelningar, nämligen planerings- och produktionssektionerna samt kalkyl- och sekretariatavdelningarna.

Planeringssektionen skall ge råd och anvisningar i fråga om förplanering av byggnadsföretag och detaljplanering av företag, som skall utföras i egen regi. Sektionen skall vidare ha hand om rationaliseringsverksamheten inom huvudavdelningen och svara för utgivning av verkets produktionstekniska anvisningar. Den skall slutligen samordna huvudavdelningens deltagande i verkets långtidsplanläggning.

Produktionssektionen avses vara det centrala rådgivande och kontrollerande organet i fråga om byggnadsverksamheten. Sektionen bör handlägga ärenden rörande arbetarpersonalen inom vägbyggnadsverksamheten samt arbetarskyddsfrågor. Vidare skall sektionen granska program- och entreprenadhandlingar samt bereda större upphandlingsärenden.

Kalkylavdelningen skall vara huvudavdelningens enhet för ekonomi-frågor, innefattande kostnadskontroll, budgetering samt för- och efterkalkylering.

Sekretariatavdelningen skall handlägga huvudavdelningens, inklusive byggnadsdistriktens, administrativa ärenden samt utföra mindre utredningar.

Den regionala organisationen under huvudavdelningen för byggnadsproduktion bör bestå av sex *byggnadsdistrikt*. Arbetsområde för byggnadsdistrikt skall sammanfalla med planläggningsområde.

Byggnadsdistrikt skall åt de vägdistrikt, som ingår i dess arbetsområde, på beställning utföra byggnadsföretag i egen regi eller på entreprenad.

Utredningen föreslår, att **t e k n i s k a h u v u d a v d e l n i n g e n** skall ha fem sektioner och en fristående avdelning, nämligen trafik-, väg-, bro-, gatu- och specialsektionerna samt sekretariatavdelningen.

Trafiksektionen skall vara vägverkets specialorgan för den översiktliga planeringen. Inom sektionen skall ske samordning av verkets insatser för att skapa trafiksäkra vägar. Trafiksektionen skall ha tillgång till eller hos projekteringssektionen inom huvudavdelningen för drift och förvaltning kunna beställa komplettering av de trafikstatistiska uppgifter som sektionen behöver. Dessa båda sektioners arbetsområden måste klart avgränsas från varandra.

Vägsektionen skall utarbeta tekniska normer och anvisningar samt vara konsultorgan inom de väggeometriska, vägbyggnadstekniska och geotekniska områdena.

Brosektionens uppgift skall vara att utarbeta tekniska normer och anvisningar samt att verka såsom rådgivande organ i frågor om broar.

Gatusektionen skall handha frågor om statsbidrag till väg- och gatu-hållningen i städer och samhällen, som är väghållare, och handlägga ärenden rörande planfrågor såväl inom städerna som på landsbygden. Sektionen skall vidare ha överinseendet rörande det bidragsberättigade väg- och gatunätet i Stockholms stad. I frågor om bidrag till övriga städer som är väghållare och planfrågor i dessa städer sorterar vägdistriktet direkt under

gatusektionen. Sektionen skall vidare utarbeta det tekniska underlaget för verkets framställningar om anslag till väg- och gatuhållningen i städerna.

Specialsektionen avses i första hand för de uppgifter som f. n. åligger avdelningen för fotogrammetri och automatisk databehandling inom vägbyrån.

Sekretariatavdelningen skall svara för huvudavdelningens administrativa frågor samt för den centrala handläggningen av ärenden rörande den enskilda väghållningen.

Huvudavdelningen för *e k o n o m i* föreslås bestå av tre sektioner och en fristående avdelning, nämligen redovisnings-, budget- och förrådssektionerna samt datacentralavdelningen.

Redovisningssektionen skall handha den del av verkets ekonomifunktion som omfattar den vanliga statsbokföringen.

Budgetsektionen skall centralt ha hand om och samordna verkets interna ekonomifunktion.

Förrådssektionen skall centralt samordna inköspolitik och lagerhållning samt handha upphandling och försäljning i den mån inte genom styrelsens beslut annan enhet erhållit sådan befogenhet.

Datacentralavdelningen skall ombesörja den automatiska databehandlingen på det administrativa området. Närmare regler erfordras för avgränsning gentemot den databehandling, som åligger specialsektionen inom tekniska huvudavdelningen.

Huvudavdelningen för *a d m i n i s t r a t i o n* föreslås innefatta två sektioner och tre fristående avdelningar, nämligen personalsektionen och juridiska sektionen samt avdelningarna för utbildning, organisation och information.

Personalsektionen skall svara för utformningen av verkets personalpolitik och den centrala handläggningen av personalfrågor. Sektionen skall även ha hand om kontorsdriftfrågorna för verkets centralförvaltning samt lämna underlag för anslagsäskanden beträffande avlöningar och omkostnader. I personalärenden företräder sektionen verket utåt t. ex. gentemot andra myndigheter, organisationer och företag.

Juridiska sektionen skall handlägga frågor rörande skaderegleringar samt mera omfattande vattenmål och marklösenfrågor. Vidare skall sektionen företräda verket och bevaka dess rätt inför förlikningsnämnder, domstolar och andra myndigheter.

Utbildningsavdelningen skall samordna verkets utbildningsverksamhet.

Organisationsavdelningen skall utföra utredningar och undersökningar rörande verkets kontorsorganisation och administrativa rutiner.

Informationsavdelningen skall samordna den interna information som är av allmänt intresse för personalen och svara för den utåtriktade upplysningstjänsten rörande vägväsendet.

Revisionssektionen skall dels från allmänt ekonomiska synpunkter gran-

ska ändamålsenligheten av vidtagna åtgärder och kontrollera att verksamheten bedrivs enligt fastställda riktlinjer, dels utföra den kamerala granskningen av verkets räkenskaper.

Utredningen understryker, att i och med införandet av en ansvarig lekmanstyrelse för vägverket och en mera aktiv informationstjänst de kontakter, som f. n. upprätthålls inom ramen för den s. k. samarbetsdelegationen för vägväsendet, i fortsättningen i stället bör ske på ett informellt sätt. Utredningen föreslår därför att samarbetsdelegationen avvecklas.

4. Personalfrågor

Mot bakgrund av de synpunkter och förslag som redovisats i det föregående och särskilt med hänsyn till att vägverket framdeles skall uppträda på ett mera företagsmässigt sätt bör enligt utredningens mening ekonomiska överväganden fortsättningsvis mera än tidigare tjäna som underlag för bedömningar, beslut och handlande i personalfrågor.

En väsentlig uppgift inom personaladministrationen är att verka för en riktig avvägning av de personella resurserna. Som förutsättning härför gäller, att verket kan anskaffa och behålla erforderlig personal samt kontinuerligt analyserar och prövar vad olika befattningar kräver i fråga om teoretisk och praktisk utbildning. I personalarbetet ingår vidare att effektivt utnyttja redan befintlig personal och tillse att denna i lämplig mån kommer i åtnjutande av vidareutbildning samt att de anställdas erfarenheter, kunskaper och vilja att göra en insats tillvaratas. För den skull bör rullande personalprognoser baserade på verkets nya system för långtidsplanläggning utarbetas och en systematisk, individuell planering för de anställdas utveckling och fortsatta tjänstgöringsförhållanden vid verket övervägas.

Vägverket kommer även fortsättningsvis att ha behov av högt meriterade tekniker. Analys och omprövning av befattningarnas verkliga innehåll kan leda till att viss teknisk utbildning inte befinnes vara ett nödvändigt krav i samma utsträckning som f. n. Verket bör emellertid ha möjlighet att i de fall högre teknisk utbildning bedöms erforderlig kunna erbjuda konkurrenskraftiga anställningsvillkor så att det på arbetsmarknaden kan rekrytera tjänstemän med lämplig erfarenhet. Kontraktsanställning bör därvid utnyttjas mera än som hittills varit fallet. Vad som nämnts om rekrytering av tekniker gäller principiellt även för andra personalkategorier. På grund av vägverkets arbetsuppgifter och struktur samt med hänsyn till nuvarande förhållanden på arbetsmarknaden är emellertid problemen för dessa personalgrupper ej lika framträdande.

Enligt utredningens uppfattning blir det av vikt för vägverket att med kort varsel kunna anpassa personalkostnaderna till ändrade betingelser. Framför allt kommer verket att ha behov av följsam anpassning till arbetsmarknadens villkor för personal inom huvudavdelningen för byggnadsproduktion

och vid de andra verksamheter, som avses arbeta i viss konkurrens med enskilda företag. En detaljerad reglering av användningen av de medel verket disponerar på personalområdet torde försvåra möjligheterna att förverkliga den ekonomiska inriktning som angetts i det föregående. Även i betraktande av de omfattande arbetsuppgifter som verket ålagts att sköta självständigt framstår en detaljerad reglering som mindre ändamålsenlig. Utredningen finner det därför motiverat att befogenheterna och ansvaret inom personalområdet ökas så att handlingsfriheten inom detta område kommer i paritet med vad som gäller för verket vid fullgörandet av dess uppgifter inom projektering, byggande och underhåll av landsbygdens vägar.

Utredningen anser sålunda att den nuvarande uppdelningen i sakanslag och anslag till avlöning av löneplansanställd personal resp. till omkostnader slopas. Enligt utredningen synes det möjligt att framdeles överlåta åt verket att avdela erforderliga medel för avlöningar och omkostnader från sakanslagen. Liksom de affärsdrivande verken bör verket för varje budgetår inkomma till Kungl. Maj:t med en avlönings- och omkostnadsstat för fastställelse. Vidare föreslås att verket i fråga om befogenheter och ansvar på personalområdet principiellt jämföras med de affärsdrivande verken. En förutsättning för nämnda förändringar bör vara att verket skapar sådana instrument, att verkningarna av olika ställningstaganden kan överblickas.

5. Utbildningsverksamhet

Utbildningsverksamhetens betydelse och nära samhörighet med övriga administrativa funktioner motiverar enligt utredningen att utbildningsavdelningen organisatoriskt inplaceras direkt under chefen för huvudavdelningen för administration. Utvecklingen på vägväsendets område ger anledning räkna med att behovet av utbildning för vägverkets personal blir relativt betydande, framför allt vad gäller introduktion av tekniska hjälpmedel och metoder. Yrkesutbildningen i skolor och andra läroanstalter måste i tilltagande grad betraktas såsom en grundläggande utbildning vilken behöver kompletteras. Specialintressen får i allmänhet tillgodoses genom att företagen själva arrangerar kurser för de anställda, bidrar till kostnaderna för självstudier eller kombinerar dessa åtgärder. Angivna förhållanden jämte det faktum att den inom statlig förvaltning centralt bedrivna utbildningsverksamheten endast i liten utsträckning berör eller väntas komma att beröra vägverket innebär, att vägande skäl föreligger för att verket i egen regi inom ramen för givna ekonomiska resurser skall svara för personalens vidareutbildning.

Utbildningen av personalen vid vägverket bör syfta till att öka verkets förmåga att fullgöra sina arbetsuppgifter. Utbildningsverksamheten skall vara ett bland flera hjälpmedel att nå fram till en förbättrad effektivitet. Med hänsyn till att verkets arbetsuppgifter till övervägande del är av teknisk

art bör utbildningen i huvudsak inriktas på att meddela fackkunskaper i tekniska ämnen.

Någon formel för utbildningsverksamhetens optimala omfattning eller utbildningsbehovens storlek torde inte kunna presenteras. Det synes i det praktiska arbetet ej heller vara möjligt att alltid tillgodose de anställdas stora intresse för utbildning. Avgörande för utbildningsverksamhetens omfattning och inriktning måste vara resultatet av en noggrann prövning av verkets behov att utbilda sin personal och utfallet av jämförelser med andra alternativa effektivitetshöjande lösningar.

6. Rationalisering och utveckling

Rationaliseringsverksamheten inom vägverket bör delas upp på huvudavdelningarna och enheterna inom dessa efter vars och ens verksamhetsområde. Särskilt huvudavdelningarna för drift och förvaltning och för byggnadsproduktion bör utrustas med specialenheter för tekniskt inriktad rationalisering.

Rationaliseringsenheten inom huvudavdelningen för drift och förvaltning föreslås ingå i avdelningens driftsektion. För vart och ett av planläggningsområdena bör finnas en arbetsstudiegrupp. Dessa grupper bör utnyttjas av vägdistriktet för bestämda uppdrag på konsultbasis men organisatoriskt underställas den centralt placerade rationaliseringsenheten.

Inom huvudavdelningen för byggnadsproduktion föreslås rationaliseringsenheten ingå i planeringssektionen. Ett nära samarbete bör ske med de regionala arbetsstudiegrupperna inom huvudavdelningen för drift och förvaltning, vilka som regel bör utföra de praktiska arbetsstudierna inom byggnadsområdet och bearbetningarna av därvid erhållet material. Rationaliseringsenheten skall i första hand ägna sig åt verkets byggnadsverksamhet i egen regi.

Organisationsavdelningen inom huvudavdelningen för administration skall i samarbete med andra verksenheter eller särskild expertis utföra utredningar och undersökningar för rationalisering av organisationen och de administrativa rutinerna inom hela verket. Även rationaliseringsenheterna inom huvudavdelningarna för drift och förvaltning och byggnadsproduktion bör i mån av behov och tillgång på resurser kunna utföra uppdrag åt andra huvudavdelningar.

Då det gäller utvecklingsverksamheten är det enligt utredningens mening inte lämpligt att organisera särskilda interna specialenheter. Liksom för metodförbättringar genom rationaliseringar bör det åligga varje organisationsenhet att ta initiativ till insatser rörande utveckling, då detta bedöms ekonomiskt motiverat eller framtvingas av exempelvis säkerhetsföreskrifter och författningar.

Utredningen har uppmärksammat att det under senare år bedrivits ett

på vissa områden framgångsrikt tekniskt utvecklingsarbete inom verket utan att verket disponerat egna forskningsresurser. Detta utvecklingsarbete har varit inriktat på att utarbeta nya praktiska metoder och lösningar genom att utnyttja kända forskningsresultat eller material som erhållits i samband med målforskningsuppdrag till utomstående. Enligt utredningens mening bör utvecklingsarbetet även i fortsättningen bedrivas på detta sätt.

Den framtida utvecklingsverksamheten inom vägverket bör i stigande omfattning inriktas på sådana uppgifter som snabbt kan ge ekonomiska resultat. Särskild uppmärksamhet måste ägnas åt arbetskraftsbesparande metoder. Samordningen och planläggningen av allt tekniskt utvecklingsarbete inom verket och samrådet med institutionerna för utvecklings- och forskningsuppdrag bör ske genom tekniska huvudavdelningen. Motsvarande samordning, planläggning och övervakning på de administrativa och ekonomiska områdena bör ske inom huvudavdelningarna för administration och ekonomi.

Tekniska huvudavdelningens sektion för fotogrammetri och automatisk databehandling (specialsektionen), som f. n. har sin direkta motsvarighet inom vägbyrån, bör lämpligen tills vidare ägna sig åt komplettering av projekteringsmetodikerna samt åt automatisk databehandling inom det tekniska området. Sektionen bör efter hand befrias från rutinmässig verksamhet och i stället tilldelas nya utvecklingsinriktade uppgifter.

Enligt utredningens förslag skall arbetena med vägbyggnadstekniska och väggeometriska normer och anvisningar utföras av vägsektionen inom tekniska huvudavdelningen. Genom att inordna även de geotekniska frågorna i vägsektionen blir denna verkets specialorgan för de ämnesområden, som bestämmer vägarnas konstruktiva utformning. Sammanförandet av de vägtekniska ämnesområdena till vägsektionen ger enligt utredningens mening möjligheter att intensifiera arbetet med rationella normer och anvisningar. Forskning och andra specialundersökningar på vägområdet bör även i fortsättningen ske inom statens väginstitut resp. statens geotekniska institut eller genom enskilda konsultföretag.

Behovet av ekonomisk inriktning med därav föranledda organisationsförändringar samt nya ekonomiska och administrativa system motiverar enligt utredningens mening en allmän kontroll av att verksamheten inom vägverket hedrivs på ett ändamålsenligt, effektivt och ekonomiskt sätt samt i enlighet med fastställda riktlinjer och gällande regler för befogenheter och ansvar. Denna interna sakrevisionella granskning skall för hela verkets räkning utföras inom den fristående revisionssektionen, som är direkt underställd generaldirektören. Sektionens uppgift blir bl. a. att genom sin kontrollerande verksamhet rikta uppmärksamheten på behovet av undersökningar i rationaliseringssyfte.

7. Trafiksäkerhetsfrågor

Bilförarutredningen har i sitt gemensamt med körtidsutredningen avgivna betänkande Statens trafikverk (SOU 1965:43) förordat att statens bilinspektion och statens biltrafiknämnd sammanförs till ett trafikverk. Huvuduppgifterna för den av utredningen föreslagna myndigheten blir att svara för allmänna trafiksäkerhetsfrågor, att bedriva kontrollerande verksamhet med avseende på motorfordon, förare och förarutbildning, att svara för utbildning av personal inom motorfordonstrafikens område, att utöva av trafiksäkerhetshänsyn betingad arbetsinspektion, att vara centralt ledningsorgan i fråga om den yrkesmässiga fordonstrafiken samt att ansvara för beredskapsplanläggningen inom landsvägstransportområdet.

Den av bilförarutredningen föreslagna avgränsningen av trafikverkets uppgifter innebär att vägverket även framdeles skall svara för de delar av trafiksäkerhetssektorn som har direkt anknytning till verkets ställning såsom ansvarig myndighet för vägarnas tekniska utformning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen är av principiellt samma uppfattning. Enligt utredningens mening ingår trafiksäkerheten såsom ett betydande inslag i vägverkets ansvar för vägtrafikens fasta anläggningar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen föreslår, att vägverkets ansvar för trafiksäkerheten skall hänföra sig till vägen som sådan. Denna avgränsning bör i förekommande fall tillämpas såväl i förhållande till det föreslagna trafikverket som gentemot andra myndigheter och organ som är engagerade i trafiksäkerhetsfrågor. Den angivna regeln innebär exempelvis att vägverket genom anvisningar skall upplysa trafikanterna om avvikelser i vägens karaktär samt att verket skall bestämma hur vägnätet får utnyttjas med hänsyn till axel- och boggitryck. Då det gäller trafikreglerande åtgärder medför begränsningen till vägen som sådan att vägverket uteslutande svarar för åtgärder som sammanhänger med tillåten belastning på sistnämnda väg- och gatunät. Med hänsyn till det självklara samband som råder mellan vägen, fordonet och människan bör vägverkets trafiksäkerhetsarbete inom ramen för den föreslagna principiella avgränsningen ske i samverkan med andra organ som är verksamma inom trafiksäkerhetssektorn.

Den föreslagna avgränsningen av ansvaret för trafiksäkerhetsfrågorna innebär vidare att i princip alla trafikärenden som f. n. handläggs på trafikbyråns avdelning för sådana ärenden skall åligga vägverket. Därmed avses bl. a. dispenser för tunga transporter samt utformningen av vägmärken. Likaså skall vägverket sätta upp och underhålla vägmärken längs vägar och gator för vilka staten är väghållare oavsett om uppsättandet beslutats av vägverket eller av annan behörig myndighet. Beträffande sådana ärenden inom verkets nuvarande trafiksäkerhetsavdelning som avser fordons utrustning anser väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen att dessa framdeles

bör handläggas inom trafikverket. Däremot bör frågor rörande vägbelysning i den omfattning de f. n. har ligga hos vägverket.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen föreslår dessutom, att trafikbyråns avdelning för järnvägsärenden överförs till trafikverket. Enligt utredningens mening bör detta även göras till allmänt inspektionsorgan för fordonstrafik och trafiksäkerhet.

Utredningen har föreslagit, att samordningen av vägverkets insatser för att skapa trafiksäkra vägar skall ske inom tekniska huvudavdelningens trafiksektion i sammanhang med dess arbete rörande den översiktliga planeringen. I denna sektion bör för den skull ingå en särskild enhet för de trafiksäkerhetsärenden som kan särskiljas som självständiga uppgifter. I övrigt bör bedömning av trafiksäkerhetsfrågor ske i direkt samband med de olika verksenheter normala arbetsuppgifter.

8. Genomförandet av ny organisation m. m.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen anser det angeläget, att förslaget till organisation och arbetssätt för statens vägverk snarast genomförs. Såsom ett första led i omorganisationen bör lekmannastyrelsen tillsättas, så att uppbyggnaden av det nya verket kan ske under dess ledning och ansvar. Därest riksdagen beslutar i ärendet under våren 1966 bör lekmanastyrelsen träda i funktion den 1 juli samma år. Huvudavdelningarna bör vara organiserade den 1 januari 1967 med reservation för den regionala organisationen inom huvudavdelningen för byggnadsproduktion. Hela omorganisationen bör vara genomförd den 1 juli 1967. Det är angeläget att ställning vid den tidpunkten även tagits till de förslag som framkommer genom de kompletterande utredningar, vilka berörs i det följande. Särskild expertis bör ställas till förfogande för utförande av dessa utredningar.

Utredningens förslag om en mera ekonomisk inriktning av verksamheten inom vägverket förutsätter bl. a. införandet av ett nytt ekonomisystem för redovisning, budgetering och kalkylering m. m. Utformningen av systemet bör ske med utgångspunkt från de förslag, som lagts fram av utredningen.

Ett nära samband med det nya ekonomisystemet har den långtidsplanläggning, som erfordras för att tillgodose verkets behov av handlingsprogram för verksamhetens olika grenar. Projekteringsplaneringen, underhållsplanläggningen m. m. bör sålunda snarast inordnas i ett nytt system för långtidsplanläggning av verksamheten i princip enligt riktlinjer som angetts i det föregående. En utredning för detaljutformning av detta system är därför nödvändig. Till uppgifterna för denna bör bl. a. även höra att föreslå avgränsning av planläggningsområdena samt att ange behovet av fristående projekteringsavdelningar.

I samband med utredningarna om ekonomifunktionen och planläggningssystemet m. m. kan ytterligare undersökningar visa sig erforderliga

inom det administrativa området. Delvis torde dessa komma att ligga inom ramen för den närmare utformningen av verkets målsättning och företagspolitik.

Det i betänkandet framlagda förslaget till organisation inom huvudavdelningarna hänför sig till de högre nivåerna inom dessa. Utformningen av organisationen i övrigt bör inom ramen för vad utredningen föreslagit ske efter en detaljerad genomgång av arbetsuppgifterna inom respektive huvudavdelningar.

Med hänsyn till vad som föreslagits i fråga om vägverkets arbetssätt anser utredningen att en viss förstärkning bör ske med personal för planering, ledning och utveckling. Redan i samband med genomförandet av den nya organisationen blir enligt vad utredningen funnit viss rekrytering av personal för såväl dessa arbetsuppgifter som för uppgifter inom det ekonomiska området och rationaliseringsverksamheten nödvändig. Efter hand torde dock den väntade ökningen av arbetsvolymen för väg- och gatusektorn kunna ske utan nämnvärd utökning av den inom hela denna sektor sysselsatta arbetskraften.

III. Yttrandena

Utredningens synpunkter på målsättningen för väg- och vattenbyggnadsverket och företagspolitiken inom verket biträds allmänt av remissinstanserna. *Järnvägsstyrelsen* finner det sålunda betydelsefullt att alla statliga verk inom kommunikationsområdet ges en sådan ekonomisk inriktning att varje trafikgrens kostnadsförhållanden kan följas upp. Ur denna synvinkel finner styrelsen det riktigt att utredningen tillgodosett kravet på en självständig intern långtidsplanering och ett därmed koordinerat ekonomisystem för vägverket. *Statskontoret* anlägger liknande synpunkter och uttalar att de framlagda förslagen väl ansluter sig till modernt företagsekonomiskt tänkande.

Skogsstyrelsen delar utredningens uppfattning att vägverket bör ges en mer ekonomisk inriktning och att beslut i väghållningsfrågor regelmässigt bör grundas på lönsamhetskalkyler. Styrelsen erinrar om att en rad svårbedömbara faktorer måste tas med i prioriteringskalkylerna varför styrelsen anser det vanskligt att i större utsträckning låta lönsamhetsberäkningar bli avgörande för prioriteringen mellan olika objekt. Tills vidare bör vid sidan av lönsamhetsberäkningar hänsyn tas till att en tillfredsställande transportförsörjning måste upprätthållas även för skogsnäringen. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* anser det angeläget att t. ex. trafiksäkerhetsfrågor samt försvars- och sociala faktorer inte förbises i den del ekonomiskt värde inte anses kunna beräknas för desamma. *Byggnadsstyrelsen* samt *länsstyrelserna i Älvsborgs, Värmlands, Västmanlands, Kopparbergs och Västerbottens län* anlägger liknande synpunkter. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anför att de för vägmyndigheten väsentligaste argumenten måste utgöras av det ekonomiska resultatet av olika åtgärder. Man måste emellertid först analysera till vilken nivå en på renodlat ekonomiska grunder baserad prioritering är realistisk samt hur de ekonomiska argumenten skall samordnas med motiv av annat slag. *Svenska konsulterande ingenjörers förening* framhåller att den ekonomiska inriktningen måste gälla utan inskränkning också vid handläggningen av frågor rörande väg- och gatuunderhåll i städerna och de enskilda vägarna inom ramen för på verket ankommande ansvar och befogenheter.

SVR uppfattar utredningens uttalande om principiellt krav på samhällelig lönsamhet mer som ett pedagogiskt grepp för att få verket genomsyrat av kostnadsmedvetande än som ett mål som i nuvarande läge kan tänkas förverkligat. Själva konstaterandet av verkets strävan kan inrymma positiva effekter genom att det kan tänkas påverka inriktningen av verksamheten. Sett ur detta perspektiv delar *SVR* utredningens målsättning om samhällelig lönsamhet.

Vad utredningen föreslagit i fråga om verkets behov av långtidsplanläggning har tillstyrkts eller i huvudsak lämnats utan erinran av länsstyrelserna i Östergötlands, Jönköpings, Västmanlands, Västerbottens och Norrbottens län, Länsvägnämndernas förbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Svenska byggnadsentreprenörföreningen, Svenska konsulterande ingenjörers förening, Svenska vägföreningen och TCO. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför att den relativt långa tidsperiod under vilken ett vägbyggnadsföretag inryms i verkets handlingsprogram medför ett betydande behov av långsiktig planering. Denna bör omfatta såväl prioritering av vägföretag och åtgärder av byggnads- eller underhållskaraktär som program för utnyttjande av verkets person- och maskinresurser. Eftersom en smidig anpassning av trafikplaneringen till samhällets utveckling från flera synpunkter är önskvärd måste långtidsplanen utformas med möjligheter till rullande planering. För att kunna styra och behärska den framtida trafiksituationen och dess utveckling måste man åstadkomma ett intimare samspel mellan trafikplanering och samhällsplanering i övrigt. Då resultaten av region-, general- och stadsplanering är väsentliga faktorer för utvecklingen av trafiksituationen understryker styrelsen kraftigt trafikplaneringens roll i samhällsplaneringen. Indelningen av landet i planläggningsområden med särskilda produktionsprogram gör det enligt styrelsens uppfattning lättare att utnyttja ekonomiska prioriteringsargument i långtidsplanläggningen. Införandet av en planeringsnivå mellan länsplanet och rikspanet medger en lämplig avvägning mellan lokalkänedom och överblickbarhet som underlättar bedömningarna av olika handlingsalternativ. Indelningen i planläggningsområden försvårar inte heller en anpassning till en ändrad länsindelning. Då de företag som ingår i långtidsplanens närmaste period även ingår i flerårsplanerna kan den föreskrivna revideringen av dessa utföras i samband med och underlättas av den årliga revideringen av långtidsplanen. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* påpekar härjämte vikten av att nuvarande system med lagfäst flerårsplanering bibehålls och *länsstyrelsen i Norrbottens län* bedömer det som ett oeftergivligt villkor att länsstyrelsen får tillfälle att följa planläggningen kontinuerligt.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser det orealistiskt att tänka sig större områden än län som planeringsenheter för vägsektorn. Detta skulle förutsätta att man inrättade högre regionala organ för hela samhällsplaneringen. Med nu rådande regional organisation baserad på länen skulle de föreslagna planläggningsområdena sväva i luften. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* kan inte finna annat än att den långtidsplanläggning som utredningen föreslår väl kan tillgodoses med bibehållande av länen som enhet. Något praktiskt hinder för erforderligt samråd över länsgränsen anses inte föreligga.

Lantbruksstyrelsen påpekar att utredningen inte behandlat de organisa-

toriska problem som torde uppkomma för vägväsendets del vid genomförandet av en ny kommunindelning enligt den fastställda kommunblocksindelningen.

I frågan om att i konsekvens med den ekonomiska inriktningen fördela verksamheten mellan egen regi och konsulter eller entreprenörer ansluter sig *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* till utredningens uppfattning att fördelningen bör grundas på vad som är mest fördelaktigt från totalkostnadssynpunkt. Beträffande projekteringsverksamheten bör verkets resurser i första hand koncentreras på de inventerande och utredande stadierna. Verkets egna resurser bör enligt styrelsens mening i varje läge vara så dimensionerade att kostnadsutvecklingen behärskas.

Svenska konsulterande ingenjörers förening och *Svenska byggnadsentreprenörföreningen* vill kraftigt understryka betydelsen av att en verklig konkurrens kommer till stånd mellan egna projekterande och byggande enheter å ena sidan, samt konsulter och entreprenörer å den andra. Varken från samhällets eller verkets egen synpunkt kan det vara ett intresse i sig självt att egenregiverksamheten blir av större omfattning. Det primära måste i stället vara att effektivt utnyttja samhällets resurser och att genom olika åtgärder skapa en kvalitets- och kostnadsmässigt effektiv, rationaliseringsfrämjande konkurrens inom de aktuella områdena. En effektiv egenregiverksamhet kan därvid utgöra ett verksamt inslag. Dess omfattning bör emellertid inte vara större än vad som krävs för att man skall kunna nå det angivna syftet. Det finns därför all anledning att varna för riskerna av att verkets egenregiverksamhet tills vidare ges en större omfattning än f. n. Härigenom kan verket komma att binda sig vid från totalekonomisk synpunkt omotiverat stora egenregiresurser som kan vara svåra att avveckla. *Näringslivets trafikdelegation* anser att egen regi och entreprenad bör ges möjlighet att konkurrera på lika villkor och att det förfarande i princip skall användas som ger den mest ekonomiska lösningen. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *Svenska vägföreningen* framför liknande synpunkter. Även *Svenska vägarbetareförbundet* ansluter sig till principen att totalkostnaderna skall avgöra om projektering, konstruktion och byggande skall utföras i egen regi eller av utomstående. Förbundet poängterar att verkets egna resurser måste avvägas så att även större vägbyggnadsföretag skall kunna utföras i de fall egenregiformen visar sig fördelaktigast. Om inte verkets resurser ökas kraftigt så att även större företag kan göras i egen regi och jämförelsematerial erhållas, kommer utredningens målsättning om bedömning av totalkostnaderna i varje särskilt fall att stanna på papperet.

Beträffande förslaget till nytt ekonomisystem anför SVR att systemet är av den typ som är vanlig och lämplig för stora privata företag. Därmed skapas också möjligheter att jämföra kostnaderna för verkets prestationer med motsvarande kostnader inom den enskilda sektorn så att man

kan avgöra om vissa tjänster skall upphandlas utifrån eller utföras i verkets egen regi.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser att utredningen på ett riktigt sätt observerat och bedömt de svårigheter som verket har att med tillämpning av gällande redovisningsregler och organisationsform styra verksamheten på ett för det ekonomiska utfallet gynnsamt sätt. Styrelsen delar utredningens uppfattning att den särskilda redovisningen av verkets maskin- och förrådsrörelse bör rymmas inom det föreslagna ekonomisystemet men anser det inte lämpligt att avveckla fondredovisningen förrän ekonomisystemet är fullt genomfört. *Statskontoret* anser det i och för sig motiverat att avveckla fondredovisningen när ett nytt ekonomisystem genomförs.

Riksrevisionsverket avstyrker för sin del förslaget om att avveckla fonden, som enligt dess mening fyller en viktig funktion.

Utredningens förslag om verkets arbetsuppgifter godtas av de remissinstanser som yttrat sig i denna fråga.

Förslaget om verksform anses av *Svenska konsulterande ingenjörers förening* och *Länsvägsnämndernas förbund* vara välgrundat. Även *SVR* delar denna uppfattning eftersom det inte gäller att få samhällets vägsektor att fungera med största möjliga vinst utan i stället att optimera totalinsatsen av samhällsresurserna.

Järnvägsstyrelsen anser att den företagsekonomiska inriktningen kan synas svår att förena med nuvarande företagsform. Genom administrativa och organisatoriska åtgärder kan man eliminera nackdelarna med ämbetsverksformen. Härför fordras vissa förändringar även i fråga om verkets förhållande till Kungl. Maj:t, bl. a. ytterligare delegering av befogenheter.

Domänstyrelsen är av den uppfattningen att vägverket kommer att ha begränsade möjligheter att bedriva den företagspolitik utredningen föreslår såvida inte verket i fråga om främst personalpolitik och upphandlingsverksamhet erhåller en befogenhet som i huvudsak motsvarar tankegångarna bakom den nya företagsform som benämnts tredje formen.¹ Först då torde förutsättningar vara för handen för en snabb och följsam företagsekonomisk anpassning till skiftande konjunkturer och utbud på marknaden.

Motororganisationernas samarbetsdelegation och *Svenska vägföreningen* vill inte motsätta sig den föreslagna företagsformen men anser att den inte bör vara slutgiltig. I likhet med *Näringslivets trafikdelegation* framhåller dessa organisationer att det hade varit värdefullt om utredningen mer ingående redovisat för- och nackdelar med ämbets- och affärsverksform.

Förslaget rörande verksledning tillstyrks eller lämnas utan erinran av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *länsstyrelserna i Kronobergs, Blekinge och Västerbottens län*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Motororganisationernas samarbetsdelegation*, *Svenska vägföreningen* och *SVR*. *Järnvägs-*

¹ Den s.k. tredje formen är närmare presenterad av Erik W. Höjer i skriften *Ny organisationsform för domänverket*. (Kungl. domänstyrelsen 1964)

styrelsen anser att införandet av en beslutande lekmannastyrelse bör underlätta delegeringen av befogenheter och ytterligare accentuera verkets likhet med affärsverken.

Svenska vägarbetareförbundet ifrågasätter om det inte, med hänsyn till de viktiga avsnitt av den statliga verksamheten som verket skall svara för, är befogat att antalet lekmän blir högre än fyra. *Länsvägnämndernas förbund* understryker angelägenheten av att antalet styrelseledamöter utökas till sju för att styrelsen bättre skall kunna representera de kommunala intressena och trafikkonsumenterna. *Skogsstyrelsen* förutsätter att skogsnäringen blir representerad i den nya styrelsen liksom i den hittillsvarande samarbetsdelegationen. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att en representant för landets länsstyrelser bör ingå i styrelsen. *TCO* föreslår att företagsledningen kompletteras med någon form av direktionssekretariat.

Förslaget beträffande organisationens uppbyggnad tillstyrks eller lämnas utan erinran av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *Motororganisationernas samarbetsdelegation*, *Näringslivets trafikdelegation* och *Svenska vägföreningen*. *Länsvägnämndernas förbund* anser att utredningen på ett förtjänstfullt sätt dragit upp riktlinjerna för den nya organisationen och för verkets arbetsinriktning. *Järnvägsstyrelsen* bedömer den föreslagna organisationen överensstämmande med den allmänna målsättningen och den företagsekonomiska inriktningen av verksamheten. Genom den vertikala uppdelningen torde man åstadkomma en klarare ansvars- och befogenhetsfördelning och dessutom göra det möjligt att ytterligare delegera befogenheter inom verket vilket inte minst från effektivitetssynpunkt kan vara önskvärt. Styrelsen grundar denna uppfattning bl. a. på erfarenheter av SJ nya organisation som i väsentliga avseenden är byggd på samma principer. *Byggnadsstyrelsen* anser att det är ytterst betydelsefullt i ett tekniskt verk att på det föreslagna sättet åstadkomma balans mellan de tekniska samt de ekonomiska och administrativa funktionerna. *Statskontoret* bedömer den organisatoriska uppbyggnaden i stort vara väl avvägd. Fördelningen av göromålen mellan de olika huvudavdelningarna får dock inte betraktas som definitiv. Då det gäller att bygga upp verkets organisation har utredningen enligt *Svenska byggnadsentreprenörföreningens* mening haft en målsättning som från näringslivets sida ter sig föredömlig. Det resultat utredningen kommit till kan dock inte förbehållslöst godtas till alla delar. Enligt föreningens mening bör den reella ansvarsfördelningen mellan å ena sidan byggherre/beställare och å andra sidan interna projekterande respektive byggande enheter preciseras klarare. I synnerhet bör byggnadsdistriktens funktioner avseende upphandling omprövas.

Även *länsstyrelserna i Västmanlands och Kopparbergs län* biträder utredningens uppfattning om fördelarna med en organisation som tillåter vertikal uppdelning av arbetsuppgifterna. Uppdelningen synes också kunna förenas med länsintressena. Då den föreslagna koncentrationen av bygg-

nadsverksamheten och projekteringen av större vägföretag till större regionala enheter får anses innebära tekniska och ekonomiska fördelar och då planläggning och projektering liksom hittills skall skötas på länsplanet har *länsstyrelsen i Jämtlands län* inte någon allvarlig erinran mot utredningens förslag. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* uttalar att erfarenheterna av den i Växjö placerade projekteringsenhetens hittillsvarande verksamhet har varit mycket goda varför länsstyrelsen för sin del reservationslöst kan tillstyrka en vidare utbyggnad av denna organisation.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län, Svenska stadsförbundet och Näringslivets trafikdelegation finner det väsentligt att städerna skall kunna räkna med aktiva insatser från vägverkets sida i projekterings- och byggnadsfrågor men betonar att det här måste vara fråga om en ömsesidig påverkan. Från städernas synpunkter ter det sig angeläget att utvecklingen av trafiknätet både innanför och utanför städernas gränser blir så väl infogad som möjligt i den allmänna samhällsbyggnad som kommunerna har ett huvudansvar för.

Länsförvaltningsutredningen anser att det från teknisk-ekonomiska synpunkter finns goda skäl för de fristående projekterings- och byggnadsenheterna som omfattar flera län. Även *länsindelningsutredningen* förutsätter att de större regionala områdena för planläggning, projektering och byggande geografiskt kommer att omfatta ett eller flera hela län såväl enligt nuvarande som framtida länsindelning.

Svenska konsulterande ingenjörers förening anser att utredningens förslag till organisatorisk uppbyggnad av vägverket inte bör genomföras utan vissa omarbetningar. Bl. a. finns det anledning att överse och renodla uppgiftsfördelningen mellan centralförvaltningens organisationsenheter, att ompröva vägdistriktens organisatoriska ställning samt att närmare och mer otvetydigt precisera var ansvaret skall ligga vid val mellan utförande i egen regi och anlåtande av externa resurser. Det servicegivande ekonomiorganet behöver inte ha huvudavdelningsställning då det inte är detta organ som skall göra de betydelsefulla ekonomiska bedömningarna. Vägdistriktet bör linjärt sortera direkt under verkschefen och resp. vägdistriktchef skall inför denne ha det samlade ansvaret för vägdistriktets verksamhet. Cheferna för centralförvaltningens huvudavdelningar utövar därvid var och en inom sitt ansvarsområde »funktionell» ledning av vägdistriktet.

Länsstyrelsen i Värmlands län framhåller att betydande olägenheter alltid är förknippade med att införa nya administrativa nivåer mellan riks- och länsplanen. De speciella distriktsindelningar som förekommer inom de afärsdrivande verken ger belägg härför vad gäller verksamheten såväl i fred som — och i ännu högre grad — i krig.

Domänstyrelsen befarar att begreppen självständighet och självförsörjning i den nya organisationen medför risk för dubbelarbete. Exempelvis finns det både inom huvudavdelningarna för drift och förvaltning och bygg-

nadsproduktion organ för teknisk rationalisering och båda huvudavdelningarna har var för sig hand om kollektivavtal och arbetarskydd. Styrelsen anser att i det nya vägverket, som i personalhänseende blir ett stort företag, bör finnas en huvudavdelning enbart för personalfrågor omfattande både tjänstemän och arbetare.

Järnvägsstyrelsen anser att den regionala verksamheten inom drift och förvaltning med 24 vägdistrikt och 3 projekteringsavdelningar från ledningssynpunkt förefaller omfattande och svåradministrerad. En koncentration till färre distrikt skulle sannolikt medföra att de kvalificerade personella resurserna utnyttjas bättre. Uppdelningen på väg- och byggnadsdistrikt förutsätter klart definierade gränser för verksamhetsgrenarna men erbjuder även påtagliga fördelar genom att en klar ansvarsfördelning mellan cheferna för huvudavdelningarna blir möjlig. Dessutom skapas viss balans i den centrala administrationen. Med hänsyn till att man inom andra områden strävar efter större organisationsenheter finner *länsstyrelsen i Malmöhus län* det anmärkningsvärt att nuvarande 27 regionala enheter föreslås bli utökade till 33 å 36. Vidare ifrågasätts om det är rationellt att för så många enheter ha särskild personal för kamerala uppgifter, personalfrågor, marklösen o. d.

Länsstyrelsen i Hallands län befarar att den nya regionala organisationen skall försvaga banden mellan länen och vägförvaltningarna vilket innebär så betydande olägenheter att nyorganisationen inte bör genomföras utan att garantier skapas för att det nuvarande utomordentligt goda samarbetet bevaras. Då förslaget inte lämnar sådana garantier nödgas länsstyrelsen avstyrka att det i denna del läggs till grund för beslut i ämnet. I detta sammanhang vill länsstyrelsen liksom även *länsstyrelsen i Älvsborgs län* ifrågasätta om man bör införa en ny regional indelning på vägväsendets område innan man utarbetat förslag till ny länsindelning. Även *länsstyrelsen i Skaraborgs län* avstyrker att den regionala organisationen genomförs eftersom den inte låter sig väl förena med planeringsorganens ställning.

Beträffande huvudavdelningen för drift och förvaltning påpekar *överbefälhavaren* i fråga om den centrala organisationen att en instans tillkommer mellan vägstyrelsens chef och försvarsfunktionen vilket kan innebära risk för att chefen personligen inte blir lika delaktig av försvarsärenden som nu. Överbefälhavaren förutsätter att viktigare försvarsärenden avgörs av generaldirektören och att denne kontinuerligt orienteras om vägverkets krigsplanläggning och beredskap. CCT för fram liknande tankegångar. På grund av försvarsfrågornas betydelse för planering och drift anser *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* och *länsstyrelsen i Blekinge län* att enheten härför bör få ställning av sektion.

Svenska konsulterande ingenjörers förening ifrågasätter om inte ausvaret för flerårsplanläggningen av vägnätets utbyggnad bör ligga inom den tek-

niska huvudavdelningen på den sektion som skall vara verkets specialorgan för den översiktliga planeringen och därmed sammanhängande behovsutrednings- och prioriteringsfrågor. Drift och förvaltnings uppgiftsområde i vad avser vägunderhållet, dvs. driftsektionen, maskinsektionen och huvuddelen av försvarsavdelningen bör brytas ut och sammanföras med huvudavdelningen för byggnadsproduktion till en särskild huvudavdelning. Önskemålet att ge byggnadsverksamheten en självständig organisatorisk ställning bör kunna tillgodoses jämväl inom ramen för en så sammansatt huvudavdelning. Förbättrade förutsättningar för att rationellt utnyttja resurserna för exempelvis arbetsstudier, maskinfrågor, kollektivavtalsfrågor och arbetarskydd torde kunna anföras som en fördel. Samma modifikationer rekommenderas av *Svenska byggnadsentreprenörföreningen*.

Med hänsyn till behovet av intim och omfattande samverkan mellan den regionala organisationen och totalförsvarets högre regionala organisationer både i fred och krig finner *överbefälhavaren* det angeläget att de geografiska gränserna för planläggningsdistrikten och byggnadsdistrikten sammanfaller med totalförsvarets högre regionala indelning i militärområden, civilområden, järnvägsområden m. m. *Civilförsvarsstyrelsen* och *CCT* anlägger samma syn.

Länsstyrelsen i Örebro län menar att den föreslagna projekteringsorganisationen ger utrymme för önskvärt samråd med olika myndigheter och instanser inom länen och bör kunna anpassas till de förändringar som kan förväntas vid en blivande länsstyrelserreform. *Näringslivets trafikdelegation*, *Motororganisationernas samarbetsdelegation*, *Svenska vägföreningen* och *Länsvägnämndernas förbund* tillstyrker utredningens förslag att projekteringen av större vägföretag byggs ut med särskilda projekteringsenheter som sammanfaller med planläggningsområdena. Organisationerna förutsätter härvid att projekteringsenheterna inriktar sin verksamhet på riksvägnätet och att distrikten med hänsyn bl. a. till lokalkännedom får hand om projekteringen av länsvägnätet och sådana delar av riksvägnätet som är av betydelse för den regionala trafiken. Organisationerna erinrar om att vägförvaltningarna redan nu i de flesta fall har sådan fotogrammetrisk utrustning att de är likställda med projekteringsavdelningarna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrker i huvudsak den föreslagna regionala organisationen men kan inte acceptera att projekteringsavdelningarna övertar så gott som hela projekteringsvolymen inom berörda planläggningsområden. Den mest betydande delen av samhällsplaneringen måste utföras genom den regionala organisationen, vägdistriktet, och detta torde inte vara rationellt eller ens möjligt utan tillgång till egen projekteringskapacitet. Den föreslagna utbyggnaden av projekteringsavdelningar för de mera komplicerade projekteringsföretagen torde dock inte motverka länsintressena eftersom organen får ställning som konsultföretag åt vägdistriktet.

Överståthållarämbetet befarar liksom *länsstyrelserna i Södermanlands och Malmöhus län* att länsmyndigheternas möjligheter att påverka planläggningen inom länen allvarligt försämrats genom att projekteringsavdelningarna föreslagits få en ställning som i praktiken innebär att de kommer att bli dominerande i förhållande till vägdistriktet i såväl organisatoriskt, personellt som tekniskt hänseende. Enligt ämbetets mening bör tyngdpunkten i planläggnings- och projekteringsarbetet liksom hittills vila hos vägförvaltningarna. Den väntade nya länsindelningen medför automatiskt en förbättrad och mer rationell indelning av landet i vägdistrikt. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att nuvarande system med projekteringsavdelningar som ställs till vägförvaltningarnas förfogande vid projektering av större vägföretag bör bibehållas.

Projekteringsavdelningarnas ställning som konsultorgan för vägdistriktet bör enligt *länsstyrelserna i Älvsborgs och Värmlands län* betonas samt utnyttjas så att vägdistriktet bereds möjlighet att i ökad utsträckning delta i länets och städernas planeringsfrågor. Vägdistriktet bör sålunda utföra projektering huvudsakligen i samma omfattning som hittills och de särskilda projekteringsavdelningarna endast speciella, mycket stora projekt.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att den väsentliga delen av projekteringsarbetet måste ligga hos vägdistriktet. Genomförandet av förslaget att förlägga den huvudsakliga delen av detta arbete till ett fåtal projekteringsavdelningar skulle utan tvekan innebära en stor olägenhet. I övre Norrland kan man inte räkna med behov av motorvägar annat än i mycket begränsad utsträckning, varför speciella projekteringsavdelningar inte erfordras där inom överskådlig tid. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* finner vägande skäl föreligga att motsätta sig den nya organisationen avseende särskilda projekteringsavdelningar om inte dessas verksamhet inskränks till att avse specialuppdrag som motorvägar eller komplicerade vägprojekt i anslutning till större tätorter.

Med hänsyn till verksamhetens lokala och ringa omfattning på Gotland ifrågasätter *länsstyrelsen i Gotlands län* om inte byggandet och projekteringen kan ligga kvar under vägförvaltningen. För planläggning av vissa sysselsättningsarbeten för underhållet och för handläggning av ärenden avseende samhällsplaneringen fordras att vägförvaltningen har tillgång till egen projekteringskapacitet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avstyrker bestämt att benämningen vägförvaltning ändras till vägdistrikt. Benämningen vägförvaltning klargör enligt styrelsens mening på ett bättre sätt organisationsenhetens funktion bl. a. i relation till centralförvaltningen samtidigt som risken för förväxling med byggnadsdistrikt undviks. Dessutom är namnet »vägförvaltning» välkänt av allmänheten. Denna ståndpunkt intar även *statskontoret, 17 länsstyrelser, Länsväggnämndernas förbund, SVR och TCO*.

Beträffande huvudavdelningen för byggnadsproduktion anför

väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att byggnadsdistrikten bör organiseras så att möjligheterna till samverkan över distriktsgränserna inte försvåras. Eftersom det förutsätts att byggnadsdistrikten skall uppträda helt fristående från vägdistriktet bör deras administrativa och kamerala organisation inte kombineras med vägdistriktets verksamhet.

Länsstyrelsen i Blekinge län vill inte motsätta sig tillkomsten av sex byggnadsdistrikt förutsatt att dessas uppgifter begränsas till att avse entreprenadverksamhet. Det synes nämligen kunna vara förenat med fördelar om stora arbeten, som kräver samlade insatser av personal och maskiner, handhas av enheter med större arbetsområden än länen. Uppdelningen i byggnadsdistrikt torde enligt *länsstyrelsen i Västerbottens län* kunna bli en ändamålsenlig organisation under förutsättning att omslutningen blir tillräckligt stor och att verksamheten i huvudsak begränsas till de större arbetsobjekten. *Näringslivets trafikdelegation* har ingen erinran mot att ledningen av byggen läggs på tekniska enheter som inte är direkt bundna av länsgränserna. Trafikarbetet tar inte hänsyn till länsgränser och även om det är angeläget att man inte går ifrån länsindelningen i onödan är det enligt delegationens mening minst lika angeläget att man låter hänsynen till funktionell samhörighet överväga då kvalificerade projekterings- och byggnadsuppgifter utförs.

De större byggnadsenheterna bedöms av *länsstyrelserna i Uppsala* och *Södermanlands län* vara rationella men länsstyrelserna anser det nödvändigt att en viss byggnadsverksamhet bibehålls hos vägförvaltningarna för att underhållsresurserna skall kunna utnyttjas rationellt i anläggningsarbeten och för att man skall kunna utjämna de kraftiga variationerna i underhållsverksamheten. Även *länsstyrelsen i Östergötlands län* anser att vägförvaltningarna bör ha hand om byggandet av mindre vägprojekt. *Länsstyrelsen i Örebro län* anser att de föreslagna byggnadsdistrikten kan medföra vissa besvärligheter genom att snabba beslut och åtgärder som kräver samråd av olika art ävensom resor kan fördröjas. Detta kan fördyra och försena speciellt mindre företag. Länsstyrelsen anser därför att viss byggande verksamhet även i fortsättningen bör ombesörjas av länsorganisationerna. De stora vägbyggnadsprojekten däremot bör byggnadsdistrikten omhändera ungefär som entreprenörer för stora vägbyggen. Inrättandet av byggnadsdistrikten anser *Motororganisationernas samarbetsdelegation* och *Svenska vägföreningen* innebära fördelar ur flera synpunkter. Fördelarna koncentreras främst till de stora byggnadsprojekten eftersom distrikten måste ha en rörlig kontrollorganisation för entreprenadarbeten och bättre kan disponera sina resurser för den verksamhet som utförs i egen regi. Under alla förhållanden bör emellertid en viss byggnadsverksamhet ske inom vägdistriktet för att man skall få en jämn sysselsättningsnivå för arbetare som är sysselsatta i underhållet. Även *Länsvägnämndernas förbund* anser att en viss byggnadsverksamhet bör ske inom vägdistriktet.

Enligt länsstyrelsen i Kalmar län talar vägförvaltningarnas erfarenheter för att det ur samordningssynpunkt är viktigt att ett visst byggnadsföretag planeras, projekteras och byggs av personal inom samma organisation. Följaktligen bör ett byggnadsföretag som projekteras av ett vägdistrikt i regel också byggas av personal inom samma vägdistrikt. Däremot syns det lika angeläget att de stora byggnadsföretag som projekteras av de fristående projekteringsavdelningarna också byggs under ledning av de fristående byggnadsdistrikten.

Då ett nära samband mellan planering, projektering och vägbyggande är nödvändigt avstyrker länsstyrelsen i Stockholms län att landet indelas i särskilda byggnadsdistrikt. Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att förslaget att vägbyggandet avhänds vägförvaltningarna och helt underställs sex byggnadsdistrikt måste få olyckliga konsekvenser för länen. Inrättandet av byggnadsdistrikt i övre Norrland med dess stora avstånd och därmed behov av tidskrävande resor kan inte rimligen medföra att den tekniska personalen utnyttjas rationellt. Om centraliserade byggnadsdistrikt anses böra inrättas bör dessas arbetsuppgifter begränsas till större, synnerligen komplicerade företag vars utförande erfordrar exklusivt kunnande, t. ex. motorvägar. I övrigt vill länsstyrelsen på det bestämdaste avstyrka förslaget om att inrätta särskilda byggnadsdistrikt.

I fråga om den t e k n i s k a h u v u d a v d e l n i n g e n framhåller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som sin uppfattning att väggeometrisk, vägbyggnadsteknisk, geoteknisk och trafiksäkerhetsteknisk verksamhet bör ingå i vägsektionen. Vidare föreslår styrelsen i likhet med statskontoret, järnvägsstyrelsen och rikets allmänna kartverk att databehandlingen koncentreras till specialsektionen inom den tekniska huvudavdelningen. Även domänstyrelsen anser att det inte bör råda någon tvekan om att det inom en arbetsorganisation av det nya vägverkets karaktär och storlek endast bör finnas en datacentral för såväl administrativ som teknisk-vetenskaplig databehandling. Enligt Svenska konsulterande ingenjörers förening torde specialsektionens uppgifter vad avser det fotogrammetriska området helt, och ifråga om området teknisk databehandling till övervägande del vara inriktade på metodutveckling och central service inom vägprojekteringsfunktionen. Dessa uppgifter bör därför ligga på drift och förvaltning. Vidare är den alldeles övervägande delen av brosektionens uppgifter med undantag för arbetet med tekniska normer och anvisningar typiska linjeuppgifter och dessutom till sin karaktär synnerligen besläktade med drift och förvaltningsuppgifter inom vägprojekteringsområdet. Därför bör de också hänföras till sistnämnda huvudavdelning.

Vägplaneutredningen understryker det angelägna i att det lämnas utrymme inom den nya organisationen för den av väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen föreslagna särskilda centrala enheten för översiktlig vägplanering.

Överståthållarämbetet delar Stockholms stadskollegiums synpunkt att gatuavdelningen bör vara en huvudavdelning. Likaså finner ämbetet det betänkligt att överföra den järnvägstekniska expertisen till det föreslagna trafikverket.

I fråga om verksamheten på den ekonomiska huvudavdelningen anser riksrevisionsverket i likhet med utredningen att såväl sakrevision som kameral revision bör förekomma och sammanföras till en enhet.

Beträffande den administrativa huvudavdelningen anför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bl. a. följande. För att man skall kunna lösa samordningsproblem smidigt och därigenom erhålla en effektivare personalplaneringsfunktion anser styrelsen att utbildningsverksamheten bör ingå som en avdelning inom personalsektionen, varigenom en gemensam planeringsdetalj för dessa båda aktiviteter kan skapas. Enligt styrelsens uppfattning bör kontorsdriftsfrågorna ingå i organisationsavdelningen som därigenom får direkta möjligheter att praktiskt prova sina förslag till förändringar och förbättringar i bl. a. kontorsrutinerna.

Domänstyrelsen anser att avdelningen för administrativ rationalisering bör inordnas i en fristående ekonomiavdelning. Den juridiska sektionen torde lämpligen ställas i nivå med huvudavdelningarna.

I fråga om personalsektionens ställning och funktioner erinrar TCO om vikten av att en verksam myndighet i sitt förhållande till personalorganisationerna kan företrädas av representanter med full kompetens att utöva arbetsgivarefunktionen såväl centralt som lokalt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser sig kunna biträda utredningens förslag att avveckla samarbetsdelegationen för vägväsendet. Därest behov av samråd med vissa intresseorgan uppkommer bör styrelsen ha möjlighet till informell kontakt.

Länsvägnämndernas förbund, Näringslivets trafikdelegation, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Svenska vägföreningen och SVR hävdar att arbetet inom samarbetsdelegationen för vägväsendet får ses som en fortsättning på de erfarenheter som vanns när delegationen för översiktlig vägplanering utarbetade 1957 års vägplan för Sverige. Ett viktigt informationsutbyte har härigenom ägt rum inom delegationen. Den nya styrelsen för verket får väsentligen andra uppgifter än samarbetsdelegationen haft och ledamöterna i denna kan inte rimligen väntas fullgöra sådan informationstjänst och andra liknande uppgifter som samarbetsdelegationens ledamöter påtagit sig. Det kan heller inte anses att en utvidgad informationstjänst får avsedd verkan om den inte regelbundet upprätthålls med viktiga intressegrupper bland vägtrafikanterna. Ett fast organiserat samarbete i minst samma omfattning som under senare år bör därför enligt organisationernas åsikt bibehållas. Överståthållarämbetet anser liksom Svenska konsulterande ingenjörers förening att samarbetsdelegationen inte bör avvecklas eftersom den även i fortsättningen har en betydelsefull uppgift som

kontaktorgan, särskilt om den görs gemensam för väg- och trafikverken. För domänstyrelsen förefaller det betänkligt när utredningen föreslår att samarbetsdelegationen för vägväsendet skall avvecklas eftersom en styrelse av föreslagen storlek näppeligen kan inrymma en allsidig representation för näringslivet.

Beträffande personalfrågor framhåller SVR att det nya vägverket måste ges möjligheter till en marknadsanpassad personal- och lönepolitik. Den omständigheten att lönekostnaderna kan komma att stiga innebär inte på något sätt att totalkostnaderna behöver göra det. Väsentligt i detta sammanhang är att anslagsuppdelningen slopas.

Även Motororganisationernas samarbetsdelegation, Svenska vägföreningen, Svenska konsulterande ingenjörers förening och TCO anser i likhet med utredningen det möjligt att förenkla anslagstekniken bl. a. genom att slopa uppdelningen i sakanslag och anslag till avlöning av löneplansanställd personal. TCO tillägger att skäl talar för att vägverket på personalområdet principiellt jämföras med de affärsdrivande verken. Järnvägsstyrelsen ansluter sig till förslaget att löne- och omkostnadsstater skall fastställas av Kungl. Maj:t på samma sätt som sker för affärsverken.

Statskontoret och riksrevisionsverket anser sig i avvaktan på resultatet av programbudgetutredningen inte f. n. kunna ta ställning till frågan om ändrad anslagsteknik.

Utredningens starka betoning av utbildningsfrågorna i vägverket, vilket föranlett att en utbildningsavdelning med tämligen självständiga arbetsuppgifter tagits upp i organisationsplanen, överensstämmer med arbetsmarknadsstyrelsens och TCO:s uppfattning i dessa frågor.

Med hänsyn till uppgiften om det relativt stora antalet tjänstemän som deltar i korrespondensundervisning finner personalutbildningsberedningen det önskvärt att denna utbildningsform vidmakthålls och om möjligt utvecklas ytterligare. Verkets egen utbildning skall enligt utredningen i huvudsak vara inriktad på att meddela fackkunskaper i tekniska ämnen som kommer det praktiska arbetet tillgodo. Såvitt gäller rent tekniska kunskaper synes tanken på att verket självt bör ombesörja utbildningen i huvudsak riktig. Reservation bör endast göras för att verket inte skall driva samma utbildning som samhället driver inom det allmänna yrkesutbildningsväsendet. Såvitt gäller allmänt administrativ utbildning synes en principiell isolering av vägverket inte rekommendabel. Den s. k. chefsutbildning som förekommit i verkets egen regi och i betydande utsträckning omfattat allmänt personaladministrativa och arbetsledande spörsmål ligger enligt beredningen tvivelsutan på en kvalitetsmässigt — ehuru kanske inte kostnads- mässigt — lägre nivå än den utbildning för högre statstjänstemän som personalutbildningsnämnden anordnat.

Beträffande rationaliseringsverksamheten delar TCO utredningens uppfattning om en direktanknytning mellan rationaliserings-

uppgifter och chefsansvar särskilt beträffande de huvudavdelningar som har linjefunktion. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag men ifrågasätter om det inte för rationaliseringsverksamheten inom huvudavdelningen för drift och förvaltning bör finnas en särskild sektion. Motororganisationernas samarbetsdelegation och Svenska vägföreningen liksom även Länsvägsnämndernas förbund anser att utvecklings- och rationaliseringsarbetet har så stor betydelse att en särskild sektion bör upprättas för att översiktligt leda detta och tillse att anvisningar utfärdas och att vunnna erfarenheter blir tillämpade. Byggnads- och vägdistrikten måste stå i regelbunden kontakt med centralorganisationen i utvecklingsarbetet. Organisationerna vill ifrågasätta om inte också utvecklingsarbetet på datamaskinområdet måste samordnas med övrigt utvecklingsarbete.

Domänstyrelsen hävdar att enheterna för teknisk rationalisering inom drift och förvaltning och byggnadsproduktion bör slås ihop och underställas tekniska huvudavdelningen.

Beträffande trafiksäkerhetsfrågorna biträder 1964 års transportforskningsutredning i princip de av väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen framförda synpunkterna och förslagen i denna del. På nuvarande stadium av transportforskningsutredningens arbete står det klart att transport- och trafiksäkerhetsforskningen inom vägområdet i princip bör vara fristående från de myndigheter och organ som svarar för trafikmedlens och trafikledernas byggnad och drift.

NTF och överståthållarämbetet rekommenderar ett permanent samrådsorgan för väg- och trafikverken i trafiksäkerhetsfrågor.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län framhåller betydelsen av att det finns ett regionalt expertorgan med omfattande erfarenhet beträffande trafikreglerande åtgärder som beslutas av länsstyrelser och trafiknämnder samt anser att vägdistrikten bör kunna överta den uppgift som vägförvaltningarna f. n. har i detta hänseende. Statens trafiksäkerhetsråd framhåller att det är nödvändigt att det i varje vägdistrikt finns en välutbildad trafiksäkerhetsman.

TCO finner förslaget att vägverkets ansvar för trafiksäkerheten skall hänföra sig till vägen som sådan inte helt entydigt då det inte framgår i vad mån byggnader, bensinstationer, reklamskyltar m. m. i anslutning till vägområdet täcks in i nämnda begrepp. TCO utgår ifrån att avgränsningen i uppgifter mellan vägverket och det föreslagna trafikverket blir föremål för ytterligare överväganden.

Beträffande tidsplanen för genomförandet av omorganiseringen understryker TCO vikten av att utredningens förslag genomförs snabbt och enligt angivet tidsschema.

Statskontoret anför att även om omläggningen till högertrafik i väsentliga avseenden anförtrotts högertrafikkommissionen måste trafikreformen dock komma att intimt beröra det nya vägverket. Under tiden för denna kommer nya administrativa rutiner att tillskapas, personalomsättningen kan

komma att öka osv. Nämnda förhållanden kan enligt statskontoret inverka menligt på det nya verkets effektivitet. Det är därför angeläget att problematiken studeras närmare innan tidsplanen för omorganisationen av väg- och vattenbyggnadsverket fastläggs.

Länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län samt Örebro län förordar att omorganisationen uppskjuts tills omläggningen till högertrafik genomförs.

Länsstyrelsen i Västmanlands län ställer sig tveksam huruvida det är praktiskt möjligt och lämpligt att den nya organisationen skall vara klar redan den 1 juli 1967. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* delar utredningens åsikt att en ny organisation bör genomföras snarast möjligt men ställer sig tveksam till de föreslagna tidpunkterna. Åtskilligt utredningsarbete synes ännu behöva göras och många detaljer är oklara. Erforderliga kompletterande utredningar löper risken att bli ofullständiga om tiden för dessa tillmäts för knapp.

B. Departementschefen

Väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen har i sitt förslag till ny huvudorganisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utgått från att verkets arbetsuppgifter begränsas till att avse frågor rörande väg- och gatuområden. Utredningen anser vidare att expansionen på väg- och gatuområdet medför att verksamheten inom väg- och vattenbyggnadsverket måste ges en mer ekonomisk inriktning än f. n. Prioriteringen mellan olika vägbyggnadsföretag och sättet för deras utförande bör sålunda enligt utredningen avgöras på grundval av ekonomiska kalkyler och bedömningar så långt detta är möjligt. Den långsiktiga planläggningen inom verket bör utvidgas och samordnas med ett nytt ekonomisystem för redovisning och kostnadskontroll.

För att den skisserade målsättningen skall kunna uppfyllas föreslår utredningen relativt omfattande förändringar i den nuvarande organisationen. Ledningen av verket, vars namn föreslås ändrat till statens vägverk, bör enligt utredningen utövas av en lekmanastyrelse. Nuvarande byråer anses böra ersättas med en huvudavdelning för drift och förvaltning, en för byggnadsproduktion, en teknisk huvudavdelning samt huvudavdelningar för ekonomi och administration. Nuvarande regionala organisation föreslås bli underställd resp. huvudavdelning alltefter funktion. Under huvudavdelningen för drift och förvaltning skall således sortera 24 vägdistrikt och 3 projekteringsavdelningar, vilka i huvudsak motsvarar de nuvarande vägförvaltningarna och särskilda planeringsavdelningarna. Byggnadsverksamheten föreslås bli koncentrerad till sex byggnadsdistrikt under huvudavdelningen för byggnadsproduktion.

Utredningsförslaget har remissbehandlats. De drygt 60 myndigheter och organisationer som yttrat sig är i stort sett positiva till huvudpunkterna i utredningens förslag.

Jag övergår nu till att närmare behandla de spörsmål som utredningen tagit upp.

I fråga om målsättningen för verket har utredningen, mot bakgrunden av den väntade fortsatta expansionen på väg- och gatuområdet och de stegrade krav som bl. a. på grund därav torde komma att ställas, förordat att verksamheten skall ges en mer ekonomisk inriktning än f. n. Bedömningar, rådgivning och beslut skall grundas på lönsamhetskalkyler i största möjliga utsträckning. I konsekvens härmed bör det avgörande för frågan om exempelvis ett arbete avseende projektering, konstruktion eller byggande skall utföras i egen regi eller av utomstående vara vad som vid varje tidpunkt är fördelaktigast från totalkostnadssynpunkt. Ett motsvarande

krav på ekonomisk inriktning skall i princip gälla även för frågor rörande bidragsgivningen till den kommunala och enskilda väghållningen.

I likhet med utredningen anser jag det angeläget att verksamheten inom vägverket ges en mera ekonomisk inriktning och jag ansluter mig i huvudsak till de synpunkter som framförts. De svårigheter som utredningen och några remissinstanser pekat på då det gäller att väga samman renodlat ekonomiska argument med sådana faktorer som trafiksäkerhet, tillfredsställande transportförsörjning och försvarshänsyn får inte minska verkets strävan att anlägga ett ekonomiskt betraktelsesätt. Verket bör fr. o. m. budgetåret 1967/68 benämnas statens vägverk.

Utredningen har ansett det nödvändigt att verket som ett komplement till flerårsplaneringen utformar en självständig rullande planläggning för bl. a. byggande och underhåll om den ekonomiska målsättningen skall kunna uppnås. I anslutning härtill har utredningen funnit att planläggningen bör avse större områden än län. Den föreslår därför en indelning av landet i sex planläggningsområden. Dessa har inte avsetts bli utrustade med egna planeringsresurser utan utgör endast en områdesindelning vid styrelsens planeringsarbete. De arbetsområden som bestäms för byggnadsdistrikten och projekteringsavdelningarna avses sammanfalla med planläggningsområdena.

I fråga om långtidsplanläggningen inom verket sker redan nu en relativt långtgående samordning genom de riktlinjer som styrelsen utfärdar för författningsenlig revision av flerårsplanerna. I likhet med flertalet av de remissinstanser som yttrat sig i frågan anser jag det angeläget att planläggningen resulterar i att givna resurser kan på bästa sätt utnyttjas. Enligt min mening bör samordningen av planläggningen i huvudsak ske på det nuvarande sättet genom riktlinjer från styrelsens sida. Den av utredningen föreslagna indelningen i planläggningsområden torde därvid böra uppfattas endast som en intern områdesindelning vid fördelningen av arbetsuppgifterna inom verket. Länsstyrelsernas inflytande på planläggningen av vägnätet kommer liksom hittills att vara reglerat genom bestämmelserna i vägslag och vägstadga. Jag vill i detta sammanhang understryka utredningens uttalande om att verket på ett tidigt stadium medverkar i städernas planläggning för utbyggnad av trafiklederna.

För att den mer ekonomiska inriktningen skall kunna genomföras har utredningen funnit det nödvändigt att verket erhåller ett härför avpassat ekonomisystem. Utformningen av detta bör såsom utredningen framhållit ske inom verket med sikte på att alla kostnader och prestationer redovisas fördelade på kostnadsbärare enligt en bestämd kontoplan. I likhet med statskontoret och riksrevisionsverket anser jag mig dock inte kunna biträda utredningens förslag att slopa den särskilda redovisning av bl. a. verkets maskiner som nu sker inom väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond.

I konsekvens med namnändringen bör fonden fr. o. m. budgetåret 1967/68 benämnas statens vägverks förrådsfond.

Utredningen har ansett att verkets arbetsuppgifter bör begränsas till väg- och gatuväsendet. I fråga om vatten- och avloppsorganisationen har utredningen förutsatt att vatten- och avloppsbyrån fr. o. m. den 1 juli 1967 överförs till ett centralt organ för naturvårdsområdet i enlighet med riktlinjerna i prop. 1965: 97, vilken godkännts av riksdagen (JoU 16, rskr 255). Från samma tidpunkt beräknas länsingenjörskontoren kunna inordnas i länsstyrelserna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen ansluter sig vidare till bilförarutredningens förslag (SOU 1965: 43) att huvuddelen av de uppgifter, som nu utförs inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrå, skall överföras till ett särskilt trafikverk. Följande uppgifter bör enligt utredningen åligga vägverket, nämligen *dels* den allmänna väghållningen på landsbygden, *dels* handläggningen av ärenden angående väg- och gatuhållningen i städer och samhällen som är väghållare samt angående enskilda vägar, *dels* deltagande inom väg- och gatuområdet i samhällsplanering och trafiksäkerhetsarbete samt planering och utförande av beredskapsarbeten.

Allmänt sett bör det vara till fördel att verkets uppgifter avser ett så enhetligt verksamhetsområde som möjligt. Härigenom torde större likformighet kunna tillämpas vid ärendenas handläggning samtidigt som samordningen gentemot andra myndigheter förenklas. Den avgränsning av arbetsuppgifterna som utredningen föreslagit synes från nämnda synpunkter lämplig. Remissbehandlingen av förslaget om att inrätta ett särskilt trafikverk har relativt nyligen avslutats och ärendet bereds f. n. inom departementet. Jag är med hänsyn härtill inte beredd att nu ta ställning till frågan om en ändrad fördelning av ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet på olika myndigheter. Jag föreslår därför att den nuvarande trafikbyrån jämte bilinspektionens 15 distrikt bibehålls inom verket med i princip oförändrade arbetsuppgifter. Vatten- och avloppsorganisationen skall enligt statsmakternas tidigare uttalanden överföras till ett naturvårdsverk den 1 juli 1967.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen har vid sina överväganden rörande *företagsform* för vägverket funnit att ämbetsverksformen bör bibehållas. Enligt utredningen är en ombildning till affärsdrivande verk olämplig främst på grund av att verket inte uppstår intäkter. Som ytterligare skäl mot en sådan ombildning anför utredningen att verket har att handlägga vissa frågor av offentligrättslig natur. Utredningen anser att man genom olika administrativa åtgärder kan ge verket möjligheter att handla företagsmässigt inom ämbetsverkets ram.

Jag har intet att erinra mot utredningens synpunkter i fråga om verkets organisationsform. Arbetsuppgifterna är i betydande utsträckning av den art att ekonomiska överväganden bör utgöra grunden för verkets beslut. Gällande riktlinjer för den statliga trafikpolitiken medför också ett behov

för verket att i vidgad omfattning kunna basera sina beslut på kalkyler rörande det ekonomiska resultatet av olika handlingsalternativ. De förslag jag kommer att redovisa i det följande syftar bl. a. till att åstadkomma en sådan inriktning av verksamheten.

Enligt utredningen bör verkets ledning utgöras av en kollegialt beslutande lekmannastyrelse och en generaldirektör som chef. I styrelsen bör ingå fyra ledamöter jämte verkets generaldirektör, som föreslås vara självskriven som ledamot och ordförande.

Några remissinstanser har förordat att antalet ledamöter bör vara fler än fyra. Kungl. Maj:t bör äga besluta härom. Vid mina överväganden i frågan har jag ansett mig f. n. böra biträda utredningens förslag. Antalet ledamöter bör bestämmas till fem, inberäknat generaldirektören som självskriven ledamot och ordförande.

Benämningarna på verkets centrala administration bör på sätt utredningen föreslagit fr. o. m. budgetåret 1967/68 ändras till statens vägverks centralförvaltning. I konsekvens härmed bör lekmannastyrelsen benämnas styrelsen för statens vägverk.

Till utgångspunkt för uppbyggnaden av organisationen har utredningen valt att dela upp vägverkets arbetsuppgifter i linjeuppgifter, ämbetsverksuppgifter samt företagsadministrativa uppgifter. I enlighet med denna indelning har utredningen föreslagit att uppgifterna fördelas på fem huvudavdelningar, varvid linjeuppgifterna tilldelas en avdelning för drift och förvaltning och en för byggnadsproduktion, ämbetsverksuppgifterna en teknisk huvudavdelning samt de företagsadministrativa uppgifterna en huvudavdelning för ekonomi och en för administration. Den nuvarande regionala organisationen föreslås bli inordnad i resp. huvudavdelning alltefter funktion. Vägförvaltningarna och planeringsavdelningarna skall därvid lyda under huvudavdelningen för drift och förvaltning. Byggnadsverksamheten skils ut från de nuvarande vägförvaltningarna och förläggs till sex byggnadsdistrikt under huvudavdelningen för byggnadsproduktion.

Remissinstanserna har i huvudsak ställt sig positiva till den föreslagna organisationen men vissa erinringar har gjorts mot förslaget att ändra på vägförvaltningarnas nuvarande funktion. Vidare har ifrågasatts om det finns behov av en fristående ekonomisk huvudavdelning och om inte personalfrågorna i stället för att ingå i resp. huvudavdelningar borde sammanföras till en särskild huvudavdelning. Man har även förordat att nuvarande försvarsbyrån och juridiska byrån får ställning i nivå med huvudenheterna.

För egen del ansluter jag mig i allt väsentligt till utredningens förslag. Begränsningen av antalet huvudenheter och den vertikala indelningen av organisationen synes sålunda väl ägnade att ge verket ökade möjligheter att uppfylla den ekonomiska målsättning som redovisats i det föregående. Den föreslagna organisationen medför klara gränser för ansvar och befo-

genheter mellan enheterna. Jag delar utredningens och flertalet remissinstansers uppfattning att ekonomifrågorna och den ekonomiska inriktningen av verket är så betydelsefulla att det är motiverat med en särskild huvudenhet för ekonomi.

Verksamheten bör således fördelas på fem huvudenheter på sätt utredningen föreslagit. Dessa bör benämnas driftavdelningen, byggnadsavdelningen, tekniska avdelningen, ekonomiavdelningen och administrativa avdelningen. Härjämte bör det såsom utredningen funnit inrättas en revisionssektion för kameral revision och sakrevision som är direkt underställd verkschefen. Den nuvarande vatten- och avloppsbyrån samt länsingenjörskontoren bör kvarstå oförändrade direkt under generaldirektören till den 1 juli 1967, då vatten- och avloppsorganisationen enligt vad som tidigare anförts överflyttas till den planerade naturvårdsorganisationen. Den nuvarande trafikbyrån bör ingå som en särskild sektion i tekniska avdelningen.

Vägförvaltningarna och de särskilda planeringsavdelningarna i Stockholm, Göteborg och Växjö bör underställas driftavdelningen som regional organisation. Namnet vägförvaltning bör bibehållas. Däremot torde planeringsavdelningarna i fortsättningen lämpligen kallas projekteringskontor. Kungl. Maj:t bör liksom hittills äga inrätta ytterligare särskilda projekteringskontor vid behov.

Förslaget att förlägga byggnadsverksamheten till särskilda byggnadsdistrikt torde, som utredningen och många remissinstanser framhållit, ge goda möjligheter till rationell och effektiv byggnadsverksamhet. Genom en indelning i tillräckligt stora distrikt erhålles ökade möjligheter att utjämna fluktuationer i arbetsvolymen och vidare skapas möjligheter till en ökad konkurrens även i fråga om större byggnadsprojekt. Det synes därför angeläget att vägverket anpassar sin organisation på byggnadssidan så att de möjligheter till rationaliseringar tillvaratas, som utvecklingen mot större produktionsenheter innebär. Jag vill i detta sammanhang erinra om att denna fråga berörts även i betänkandet Vägvesendets distriktsorganisation (SOU 1962: 46).

Innan slutlig ställning toges till hur många byggnadsdistrikt, som skall inrättas bör bl. a. frågorna om avgränsningen av distriktens arbetsområden, ekonomiska omslutning och stationeringsort bli föremål för närmare överväganden inom verket. Vidare bör i detta sammanhang även undersökas om viss mindre byggnadsverksamhet bör ligga kvar hos vägförvaltningarna på sätt åtskilliga remissinstanser förordat. Jag har av chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erfarit att styrelsen f. n. undersöker den lämpliga byggnadsdistriktsindelningen på längre sikt och därmed sammanhängande frågor och att man i samband med anslagsäskandena för nästa budgetår avser att framlägga förslag om hur byggnadsdistrikten successivt bör inrättas. Redan nu bör emellertid, utan att därigenom föregripa organisationen i stort, inrättas ett antal byggnadsdistrikt för att praktiska erfarenheter av

organisationen skall kunna vinnas så snart som möjligt. Efter samråd med verkschefen vill jag förordna att tre byggnadsdistrikt inrättas fr. o. m. den 1 juli 1967. Av dessa bör det ena omfatta Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs och Skaraborgs län. Stationeringsorten för detta bör vara Göteborg. Det andra bör omfatta Värmlands, Örebro och Kopparbergs län och ha Karlstad som stationeringsort. Det tredje slutligen bör omfatta Västerbottens och Norrbottens län med Luleå som stationeringsort. I övriga län bör vägförvaltningarnas nuvarande byggnadsavdelningar tills vidare bibehållas. De bör i fortsättningen benämnas byggnadskontor. Sådant kontor bör inte längre sortera under vägförvaltningen utan vara direkt underställt verkets byggnadsavdelning. De administrativa göromålen inom såväl byggnadsdistrikt som byggnadskontor bör i största möjliga utsträckning utföras av kanslienheten vid vägförvaltningen på resp. stationeringsort.

Genom att trafikbyrån föreslås bilda en sektion under tekniska avdelningen kommer denna avdelning även att få en regional organisation omfattande de 15 bilinspektionsdistrikten.

Avgränsningen av arbetsuppgifterna mellan och inom avdelningarna samt sektionsindelningen av avdelningarna synes lämpligen kunna ske i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag. De organisatoriska enheterna inom avdelningarna bör på central nivå benämnas sektioner eller kontor och på regional nivå kontor. Jag har erfarit, att verket i anslutning till sin anslagsframställning för budgetåret 1967/68 avser att lägga fram förslag till sektionsindelning. I detta sammanhang vill jag emellertid ifrågasätta om inte databehandlingen, som enligt utredningen föreslagits delad mellan den tekniska och den administrativa avdelningen, bör förläggas till endast en sektion. Det synes vidare böra övervägas att sammanföra förhandlings- och avtalsfrågor till en sektion inom administrativa avdelningen så att verket kommer att företrädas med önskvärd enhetlighet i dessa frågor. På sikt bör den föreslagna organisationen leda till kostnadsbesparingar och ökad effektivitet. Till en början torde dock vissa ökade kostnader eller ökat personalbehov uppkomma.

Jag vill slutligen betona att ett bibehållande av den särskilda fondredovisningen av verkets maskin- och förrådsrörelse har endast redovisningsteknisk betydelse. Ansvaret för t. ex. verkets maskinpark, som huvudsakligen omfattar maskinell utrustning för vägunderhållet, bör således ligga hos driftavdelningen.

För cheferna för avdelningarna bör som utredningen föreslagit inrättas tre tjänster som teknisk direktör, en som ekonomidirektör och en som administrativ direktör. I enlighet med den förhandlingsöverenskommelse som träffats och som godkänts av riksdagens löne delegation och Kungl. Maj:t bör samtliga tjänster placeras i lönegraden C 3. Anställningsformen bör vara extra ordinarie med möjlighet dock att förordna den, som redan tidigare innehar förordnandetjänst på viss tid. Följande tjänster bör utgå ur

organisationen, nämligen en som överdirektör och souschef i Cp 3, en som förrådsdirektör i Cp 2, tre som överingenjör i Cp 2, en som byråchef i Co 1, en som överingenjör i Co 1 samt en som byråchef i Ce 1.

Utredningen har föreslagit att samarbetsdelegationen för vägväsendet avvecklas i anslutning till att verket ställs under ledning av en lekmanastyrelse. Vissa av de myndigheter och organisationer som är representerade i delegationen har uttalat sig för att den skall bibehållas. Enligt min mening föreligger vid bifall till det förslag till organisation av ledningen för verket som framläggs inte längre behov av att ha kvar delegationen.

Kungl. Maj:t bör i den utsträckning som fordras i samband med genomförandet av de av mig i det föregående förordade förslagen äga föra tjänster på övergångsstat och utfärda erforderliga övergångsbestämmelser.

Utredningen har även behandlat vissa anslagsfrågor, utbildningsverksamhet, rationalisering och utveckling samt trafiksäkerhetsfrågor. Remissinstanserna har endast i begränsad omfattning tagit upp dessa avsnitt till granskning och endast smärre erinringar har framförts.

Som ett led i den avsedda omläggningen mot ökad ekonomisk inriktning av verksamheten bör avlöningar och omkostnader i likhet med vad som numera genomförts för sjöfartsverket i princip belasta skilda aktiviteter. Jag överväger att framgent föreslå att ett för verket gemensamt förslagsanslag för förvaltningskostnader uppföres under vilket personalkostnader och omkostnader som ej utan vidare låter sig fördelas bör upptas. Under detta anslag skulle redovisas sådana inkomster som inte tas till uppbörd på riksstatens inkomstsida och som inte heller hänför sig till verkets övriga anslag. Verkets personalförteckning bör i dess helhet redovisas under detta anslag. Det nya anslaget bör i sin helhet avräknas mot automobilskattmedlen sedan vatten- och avloppsbyrån utgått ur verkets organisation. Jag har erfarit att verket i sin anslagsframställning för nästa budgetår kommer att lämna en närmare redovisning för hur personalkostnaderna bör fördelas på skilda aktiviteter och föreslå de åtgärder som fordras från Kungl. Maj:ts och riksdagens sida.

Vad utredningen föreslagit om utbildningsverksamheten föranleder ingen erinran från min sida. Den utbildning som i första hand torde komma i fråga hänför sig till det tekniska området. Det är angeläget att verket anpassar och samordnar sin utbildning med de möjligheter i övrigt som finns inom samhället. Verket bör således i princip inte självt ordna sådan utbildning som samhället ombesörjer i annan ordning.

Utredningens förslag i fråga om rationaliseringsverksamheten innebär att denna fördelas på de olika avdelningarna. Några remissinstanser har riktat viss kritik mot denna uppdelning. För egen del anser jag mig kunna biträda vad utredningen föreslagit. Frågan om den närmare inpassningen av rationaliseringsarbetet i den nya organisationen torde få övervägas i samband med verkets förslag till sektionsindelning m. m.

Jag har tidigare behandlat verkets uppgifter i trafiksäkerhetsfrågor. I övrigt föranleder utredningens uttalanden i de nu behandlade avsnitten inte några erinringar från min sida.

I fråga om tidpunkten för genomförandet av den nya organisationen har utredningen föreslagit att lekmannastyrelsen skulle träda i funktion den 1 juli 1966 samt att huvudenheterorna borde vara organiserade den 1 januari 1967, med reservation för den regionala organisationen inom byggnadsavdelningen. Hela omorganisationen borde enligt utredningen vara genomförd den 1 juli 1967.

Enligt min mening är det angeläget att den nya organisationen genomförs så snart som möjligt. I några remissyttranden har uttalats tveksamhet rörande möjligheten och lämpligheten av att genomföra de organisatoriska förändringarna i den takt utredningen föreslagit. Bl. a. har anförts att omorganisationen kommer att ske under den tid förberedelsearbetet för högertrafikomläggningen pågår. Vägverket kommer självfallet att som ansvarig myndighet för den statliga väghållningen få betydande arbetsuppgifter i anslutning till omläggningen till högertrafik. Huvuddelen av de på verket ankommande uppgifterna torde emellertid komma att utföras inom vägförvaltningarna vilka endast i mindre omfattning berörs av omorganisationen. Verket bör emellertid ägna särskild uppmärksamhet åt tidsplaneringen av de åtgärder som erfordras för att genomföra trafikomläggningen och omorganisationen. Uppstår svårigheter i något fall bör arbetsuppgifter avseende omläggningen till högertrafik få företräde.

Jag föreslår att lekmannastyrelsen inrättas fr. o. m. den 1 januari 1967. Avdelningarna bör vara organiserade den 1 april 1967. Indelningen i sektioner och kontor bör i huvudsak vara klar den 1 juli 1967. Jag har som nämnts erfarit, att verket i sin anslagsframställning för budgetåret 1967/68 lägger fram närmare utarbetade förslag till indelningen i enheter inom avdelningarna. Eventuella merkostnader till följd av den nya organisationen kan under budgetåret 1966/67 bestridas från verkets avlönings- resp. omkostnadsanslag som är förslagsvis betecknade.

En tablå över det av mig förordade förslaget till organisation för statens vägverk torde såsom *bilaga 3* få fogas till statsrådsprotokollet.

C. Hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

I. godkänna de riktlinjer jag föreslagit för omorganisation av väg- och vattenbyggnadsverket;

II. bemyndiga Kungl. Maj:t att ifråga om chefstjänstemännen ändra personalförteckningen för verket i enlighet med vad jag föreslagit i det föregående;

III. bemyndiga Kungl. Maj:t att vidta de övergångsarrangordningar som fordras i anledning av omorganisationen.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Fredrik Björkman

Tabell över väg- och vattenbyggnadsverkets organisation (den 1 april 1965)

CENTRAL ORGANISATION

GENERALDIREKTÖR

ÖVERDIREKTOR

165 tjänstemän	KONSTRUKTIONS- BYRÅN 108 tjänstemän	BYGGNADS- OCH UNDERHÅLLSBYRÅN 68 tjänstemän	FÖRRÄDS- OCH VERKSTADSBYRÅN 105 tjänstemän	TRAFIKBYRÅN 40 tjänstemän	VATTEN- OCH AVLOPPSBYRÅN 27 tjänstemän	ADMINISTRATIVA BYRÅN 106 tjänstemän	JURIDISKA BYRÅN 14 tjänstemän	FÖRSVAR- BYRÅN 10 tjänstemän	RATIONALISERINGS- AVD. 27 tjän	SAKKONTROLL- AVD. 3 tjän
81 tjän	Entreprenad- o. proj. avd. 12 tjän	Byggnads- avd. 15 tjän	Maskin- avd. 60 tjän	Trafik säkerhets- frågor 4 tjän	Tekniska vd. 10 tjän	Personl- avd. 37	Allmänna avd. 5 tjän	Militär- avd. 3 tjän		
17 tjän	Konstruktions- avd. 13 tjän	Vagunderhålls- avd. 11 tjän	Förvaltnings- avd. 12 tjän	Trafik- ärenden 15 tjän	Bidrags- avd. 6 tjän	Kamerala avd. 20 tjän	Merk- avd. 6 tjän	Beredskaps- avd. 4 tjän		
Gatuevd. 13 tjän	ings- o. vd. 16 tjän	Beläggnings- 3 tjän	Upphandlings- avd. 14 tjän	Billinspek- tionen 10 tjän	Sekretariat 8 tjän	Kontorsdrift- avd. 44 tjän	Expedition 2	Expedition 2 tjän		
Fotogrammetri, databehandl. 41 tjän	Storbra- avd. 3 tjän	Geotekniska avd. 4 tjän	Sekretariat 18 tjän	Järnvägs- ärenden 2 tjän	Planerings- avd. 2 tjän	Presstjänsten 4 tjän				
Sekretariat 12 tjän	Norm- o. forskningsavd. 4 tjän	ärenden 4 tjän		Expedition 8						
	Statkontroll- avd. 5 tjän	Utbildnings- avd. 10 tjän								
	Ritkontor 37 tjän	Sekretariat 20 tjän								
3 planerings- avd.	Sekretariat 17 tjän									

REGIONAL ORGANISATION

Anm.
Överdirektören tjänstgör för närvarande utanför verket.
Anslagsuppgifterna för tjänstemännen avser antalet löne-
gradsplacerade tjänster, kontraktanställda och arvodes-
anställda den 1 april 1965.

23 Länsingenjör-
kontor för
vatten o. avlopp

24 Väg-
förvaltningar

Projekterings-
avd.

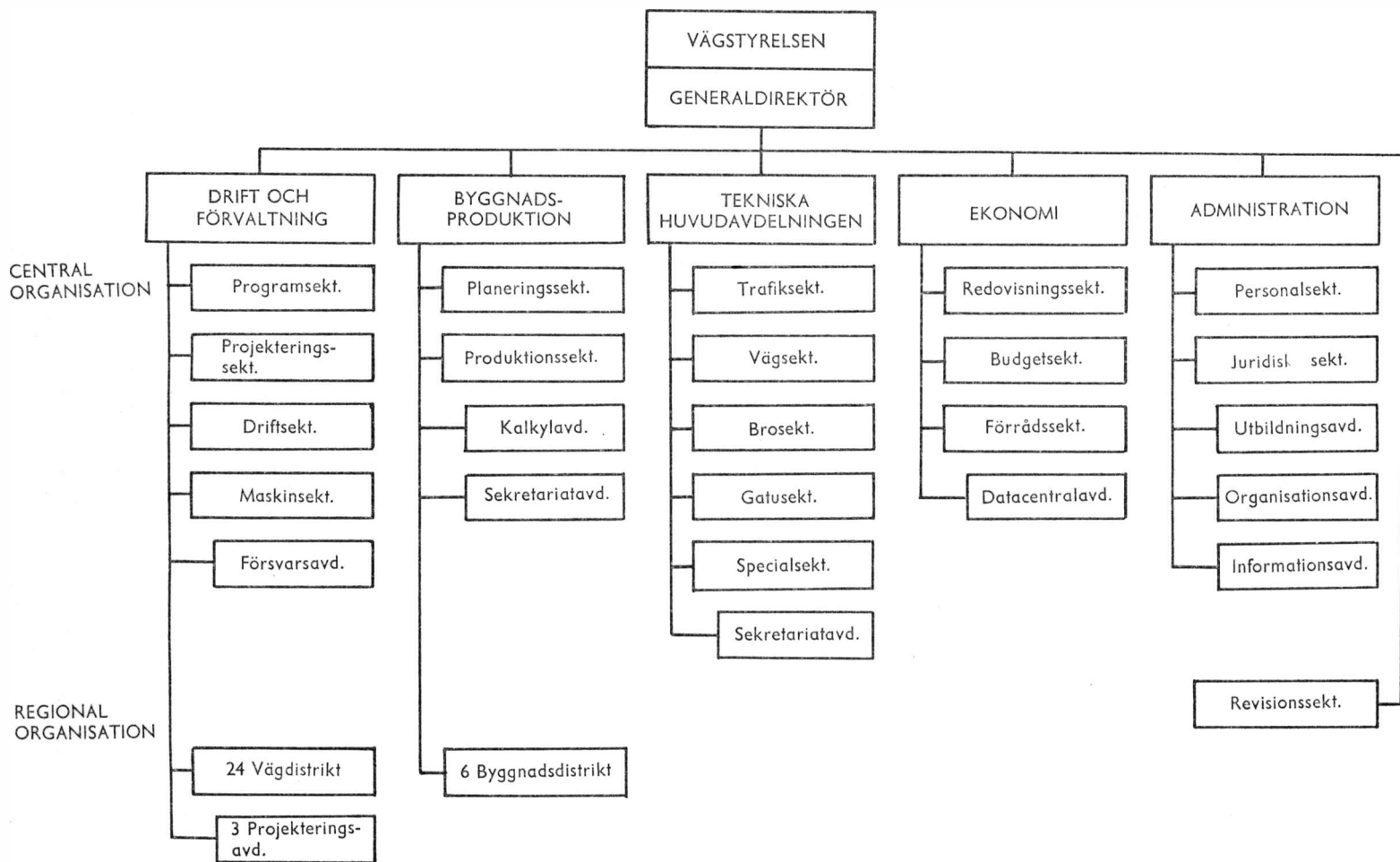
Byggnads-
avd.

Underhålls-
avd.

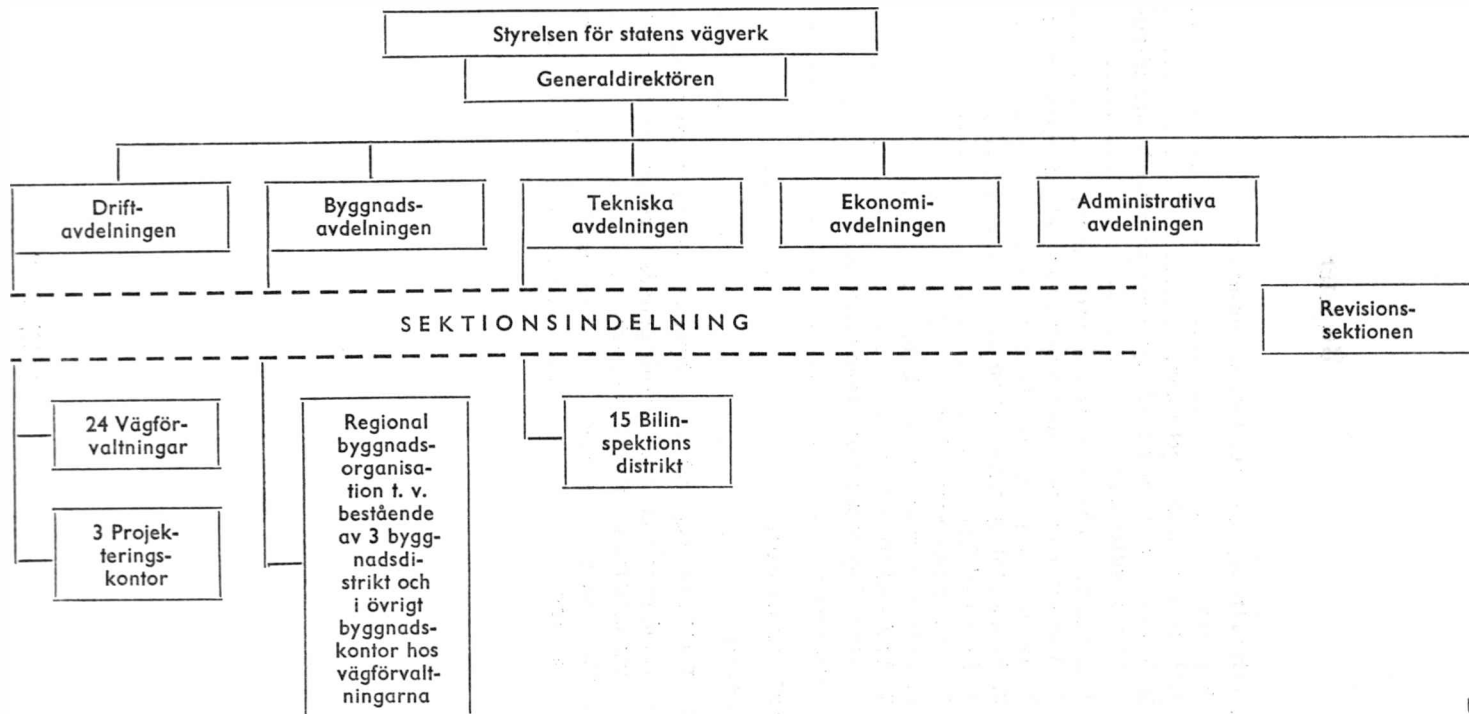
Kansli-
avd.

Sekl. för
enskilda vägar

Tablå över väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningens förslag till organisation för statens vägverk



Tablå över departementschefens förslag till organisation för statens vägverk



Register

	Sid.
A. Väg- och vattenbyggnadsverkets organisation.....	3
I. Inledning.....	3
1. Utredningsuppdraget m. m.	3
2. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nuvarande organisation och arbetsuppgifter m. m.....	4
II. Väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen.....	7
1. Allmänt om verksamheten inom väg- och vattenbyggnadsverket...	7
2. Synpunkter på ny organisation.....	10
3. Förslag till ny organisation	15
4. Personalfrågor.....	20
5. Utbildningsverksamhet.....	21
6. Rationalisering och utveckling.....	22
7. Trafiksäkerhetsfrågor.....	23
8. Genomförandet av ny organisation m. m.....	25
III. Yttrandena.....	27
B. Departementschefen.....	42
C. Hemställan.....	50
Bilaga 1. Tablå över väg- och vattenbyggnadsverkets organisation.....	51
Bilaga 2. Tablå över väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningens förslag till organisation för statens vägverk.....	52
Bilaga 3. Tablå över departementschefens förslag till organisation för statens vägverk.....	53